



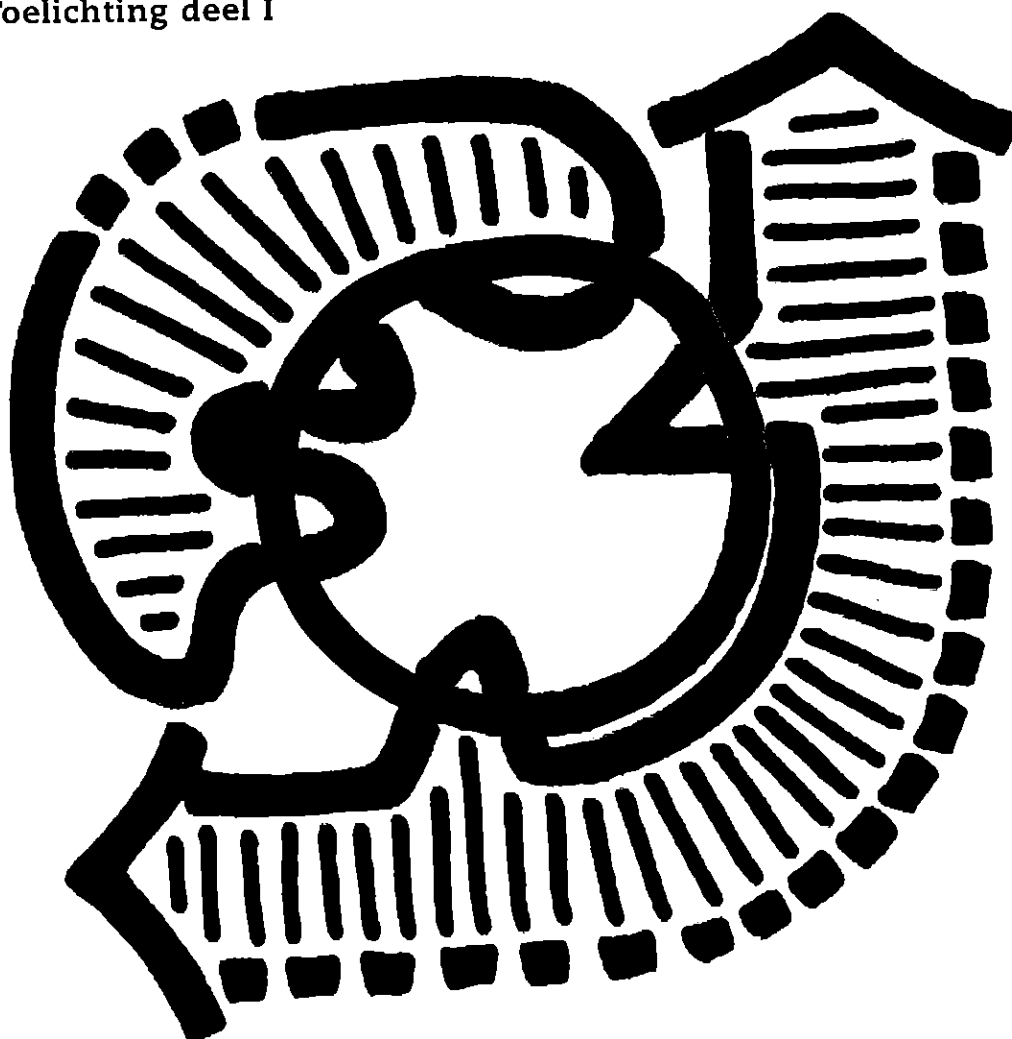
gemeente Eindhoven

Dienst Stadsontwikkeling

Afdeling Bestemmingsplanontwikkeling

Bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring

Toelichting deel I



TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN
EINDHOVEN BINNEN DE RING

(tekeningen nrs. 66438, 66439, 66440, 66371, 66372 en 66373)

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
<i>Toelichting</i>	
I INLEIDING	9
1. Algemeen	9
2. Geldende bestemmingsplannen	10
II DOELSTELLINGEN	19
III KARAKTERISTIEK VAN HET GEBIED	20
1. Ruimtelijke opbouw	20
- historische structuur	20
- historie van de Ring	21
- structurele hoofdelementen	22
- markante stedenbouwkundige elementen en herkenningspunten	23
- groenstructuur	24
2. Demografische en functionele opbouw	26
- bevolking	26
- woningvoorraad	26
- werkgelegenheid	27
- voorzieningen	27
3. Verkeer en leefmilieu	30
- verkeerscirculatie	30
- geluidhinder en luchtverontreiniging	32
- sociale veiligheid	33

	Blz.
IV RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN	34
1. Vooraf	34
2. Ontwikkelingsperspectief Eindhoven algemeen	34
- nationaal en internationaal	34
- provinciaal	35
- regionaal	37
- lokaal	39
3. Ontwikkelingsperspectief economie	40
- van industriestad naar technologiestad	40
- ruimtelijke en maatschappelijke gevolgen	41
4. Ontwikkelingsperspectief verkeer en vervoer	42
- vervoer en milieu	42
- luchtvervoer	44
- railvervoer	45
- lokaal/regionaal openbaar vervoer	48
- vervoer per auto	48
-verkeerscirculatieplan	49
- vervoer per fiets	54
5. Ontwikkelingsperspectief voorzieningen	54
- algemeen	54
- detailhandel in ruimer perspectief	55
- onderwijs	59
- cultuur	60
6. Ontwikkelingsperspectief bevolking en wonen	61
- bevolking	61
- woningvraag en bouwproductie	62
7. Ontwikkelingsperspectief stedelijk woonmilieu	63
- algemeen	63
- bewonersdoelgroepen	64
- soorten woonmilieus	65
- binnenstadswoonmilieu	66
- stedelijk tuindorp/villapark woonmilieu	67
- woonresidentie/urban-villa milieu	67
- woonmilieu vooroorlogse sociale woningcomplex	68

	Blz.
8. Ontwikkelingsperspectief stedelijk toerisme en recreatie	68
- algemeen	68
- componenten van een stedelijk toeristisch/recreatief milieu	69
- randvoorwaarden voor een goed toeristisch/recreatief milieu	71
- continuïteit in binnenstedelijke recreatie	72
9. Ontwikkelingsperspectief natuur/landschap/groen	72
10. Ontwikkelingsperspectief sociale vernieuwing	73
V NAAR EEN RUIMTELIJK PLANCONCEPT	75
1. Ruimtelijk ontwikkelingsmodel	75
- algemeen	75
- activiteitenzone	76
- rustzone	77
- ruimtelijke kwaliteiten	78
2. Planconceptkeuze	79
3. Planconcept voor het citygebied	81
- algemeen	81
- polen en assen	82
- stedelijke boulevards	85
- onderlinge relaties citygebied en uitwaaierszones	88
VI NADERE UITWERKING PLANCONCEPT	89
1. Vooraf	89
2. Stedenbouwkundige vormgeving en groen	89
- algemeen	89
- wensbeelden van stedenbouwkundige elementen	90
- stedelijk mozaïek	93
- groenelementen	97
3. Wonen	100
- algemeen	100
- bewonersdoelgroepen	100
- woninglocaties	101

	Blz.
-functionele herstructurering	102
- herstructurering aanwezige woonfunctie	102
- bouwmogelijkheden en differentiatie doelgroepen	102
4. Werkgelegenheid	103
- algemeen	103
- kantoren	104
- industriële bedrijvigheid	105
- overige werkgelegenheid	106
5. Voorzieningen	107
- algemeen	107
- het kernwinkelgebied	111
- overige detailhandelsvoorzieningen	114
- stedelijk toerisme en recreatie	115
- consequenties bestaand horeca-, leisure en cultuuraanbod	118
- conclusie omzettoename horeca en leisure in de binnenstad	119
- onderwijsvoorzieningen	119
6. Verkeer, vervoer en leefmilieu	120
- openbaar vervoer	120
- autoverkeer	122
- fietsverkeer	124
- geluidhinder en luchtverontreiniging	125
- sociale veiligheid	126
7. Waterhuishoudkundige paragraaf	127
VII SLEUTELPROJECT WESTCORRIDOR	128
1. Voorgeschiedenis en beleidskaders	128
2. Beoogd resultaat	131
3. Integrale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie	132
- achtergrond	132
- inspelen op bijzondere karakteristiek Westcorridor	134
- mobiliteits- en locatiebeleid	136
- differentiatie en thematisering	138

	Blz.
- inrichting van de ruimte	138
- herstructureringsopgave Philips-complexen	140
- prioriteitstelling	142
4. Uitwerking in ontwikkelingsplannen	143
ontwikkelingsplan Emmasingelcomplex	144
- voorgeschiedenis	144
- hoofdstructuur	146
- bebouwing	151
- parkeren	152
ontwikkelingsplan Stationsdistrict	153
- inleiding	153
- gebiedskarakteristiek	153
- functionele uitgangspunten	154
- ontwikkelingsvisie	157
- de visie kwantitatief	165
- risico's ten gevolge van goederenverkeer per spoor	165
- hoofdpunten van het ontwikkelingsplan	166
VIII ONTWIKKELINGSSTRATEGIE BOUWLOCATIES	170
1. De noodzaak van een ontwikkelingsstrategie	170
1. Doelstelling en problematiek	170
2. Problematiek woonlocaties	171
3. Problematiek kantorenlocaties	173
4. Ambities van het verstedelijkingsbeleid	174
5. Andere markt-georiënteerde factoren	176
6. Probleemstelling	176
2. Strategie voor stedelijke woonprojecten	177
1. Onderscheid in stedelijke woonprojecten	177
2. Hoogbouw als containerbegrip	180
3. Bewonersdoelgroepen, woningproduct en omvang project	181
4. Strategische visie	183
5. Operationalisering in projecten	186
3. Strategie voor kantorenontwikkeling	192
1. Vraag naar gedifferentieerd aanbod	192

	Blz.
2. Het locatiebeleid in werking	194
3. Strategische visie	196
4. Operationalisering in locaties	201
IX PLANVORM EN UITWERKING NAAR GEBIEDSDELEN	206
kaart met reconstructiegebieden en ontwikkelingslocaties	207
X MILIEUPARAGRAAF	208
XI ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	211
XII INSPRAAK	Deel II
XIII OVERLEG	Deel II

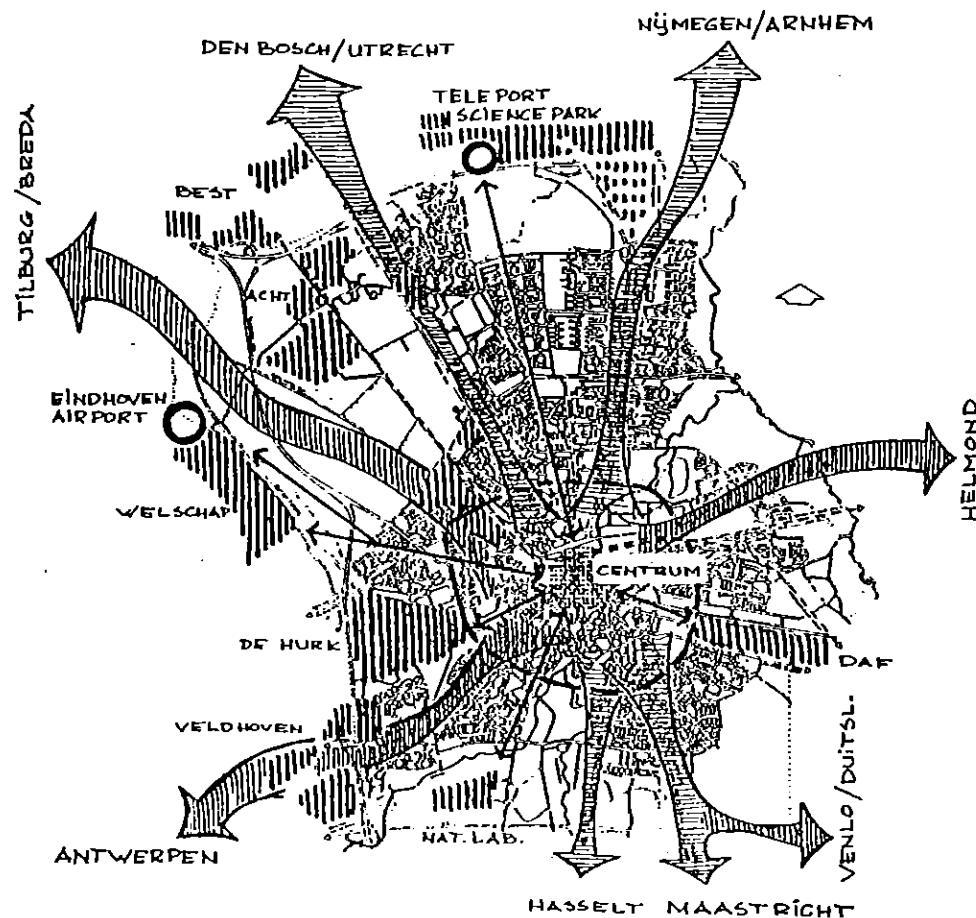
I INLEIDING

1. Algemeen

Onder Eindhoven binnen de Ring wordt verstaan het gebied begrensd door de Ring, bestaande uit de Onze Lieve Vrouwestraat, Insulindelaan, Jeroen Boschlaan, Hugo van der Goeslaan, Piuslaan, Leostraat, Boutenslaan, Keizer Karel V singel, Limburglaan, Botenlaan, Beukenlaan, Marconilaan, Kronehoefstraat en Pastoriestraat.

De structuur en functies binnen dit gebied hebben een zodanige samenhang, dat de algehele herziening van de bestemmingsplannen voor dit gebied op basis van artikel 33 WRO het beste in één nieuw bestemmingsplan gestalte kan krijgen.

Het gebied binnen de Ring kan worden aangemerkt als de functionele en ruimtelijke kern van de stad en de regio. Het gebied herbergt veel stedelijke en bovenstedelijke voorzieningen op het vlak van detailhandel, onderwijs, zakelijke en overheidsdienstverlening, kunst en cultuur en openbaar vervoer. In dit gebied



knooppunt- en schakelfunctie gebied binnen de Ring

Eindhovense werkgelegenheid geconcentreerd en alle vervoersstromen naar het met een diameter variërend van 3 tot 4 km is bijna de helft van de stadscentrum komen er samen.

Enerzijds door de concentratie van stedelijke en regionale voorzieningen en activiteiten en anderzijds door de samenkomst van een veelheid van vervoersstromen van zowel openbare als particuliere aard, kan dit gebied met recht het knooppunt van de regio worden genoemd.

In het gebied is sprake van een cumulatie van voorzieningen en activiteiten. De stedelijke ontwikkeling van de laatste decennia heeft echter ook tot uitwaaiëring van met name de werkactiviteiten geleid naar de meer perifeer gelegen gebieden. De industriële bedrijvigheid is de laatste jaren steeds meer aan de rand van de stad tot ontwikkeling gekomen (de Hurk, Philips Research, Ekkersrijt, Welschap, Acht) en dit proces zet zich verder door. Eindhoven Airport zal in belang toenemen. Hoewel binnen het bestaande stedelijk gebied veel nieuwe woonlocaties worden 'ingebreed', is ook de ontwikkeling van enkele uitleggebieden (Blixembosch, Acht, Gijzenrooi, Meerhoven) ter hand genomen.

Alle relaties van voornoemde woonlocaties, werklocaties, hoofdvervoerassen en vervoercentra met het centrum verlopen via het gebied binnen de Ring. De zone rondom het centrum heeft derhalve een belangrijke transitio- dan wel schakelfunctie tussen dit centrum en de stadsrandgebieden. Bij de verdere beschouwingen over het gebied binnen de Ring zal het belang van de knooppunt- en schakelfunctie dan ook steeds doorklinken.

2. Geldende bestemmingsplannen

Voor dit gebied gelden thans de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
Gennep	29-10-1962	08-05-1963
Leefmilieuverordening Den Elzent	27-11-1989	09-04-1990
Bebouwingsverordening Den Elzent	04-06-1934	07-08-1934
VII Bebouwingsverordening Den Elzent	12-01-1965	01-09-1965
VIII Bebouwingsverordening Den Elzent	24-11-1975	26-05-1976
IX Bebouwingsverordening Den Elzent	30-01-1978	12-07-1978
X Bebouwingsverordening Den Elzent	19-12-1994	07-07-1995
De Burgh	30-08-1937	24-11-1937
De Burgh D	16-10-1995	24-04-1996
Wijziging De Burgh	26-06-1953	23-09-1953
Herziening De Burgh	28-10-1938	08-03-1939

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
IV De Burgh	01-07-1991	30-09-1991
V De Burgh	30-05-1994	10-08-1994
De Burgh B	02-12-1985	30-09-1986
De Burgh C	24-10-1988	09-06-1989
I De Burgh C	05-02-1996	19-04-1996
De Burgh D	16-10-1995	24-04-1996
Stratum West	27-02-1956	20-02-1957
III Stratum West	28-04-1958	09-07-1958
V Stratum West	28-12-1959	17-02-1960
VI Stratum West	22-08-1960	26-10-1960
VIII Stratum West	23-07-1962	05-12-1962
XI Stratum West	30-10-1961	14-02-1962
XIV Stratum West	12-01-1965	25-08-1965
XV Stratum West	01-07-1963	28-08-1963
XVII Stratum West	31-08-1964	04-05-1965
XIX Stratum West	30-03-1971	24-11-1971
XXII Stratum West	29-03-1972	20-09-1972
XXV Stratum West	09-10-1974	21-05-1975
XXVI Stratum West	05-01-1976	18-02-1977
XXVII Stratum West	23-05-1977	19-10-1977
XXIX Stratum West	27-10-1980	26-05-1981
XXX Stratum West	30-05-1983	28-12-1983
XXXII Stratum West	26-01-1987	15-09-1987
XXXV Stratum West	29-05-1989	16-10-1989
XXXVI Stratum West	27-08-1990	02-04-1991
XXXVII Stratum West	23-11-1992	08-02-1993
XXXVIII Stratum West	17-01-1994	18-05-1994
XXXIX Stratum West	05-02-1996	19-04-1996
XL Stratum West	11-11-1996	30-01-1997
II De Burgh	26-02-1942**	18-03-1942**
III De Burgh	28-11-1949	08-03-1950
II De Burgh	29-10-1951	23-01-1952
II De Burgh	26-06-1953	23-09-1953
Herz. Terrein Heistraat-Tulpstraat	02-08-1954	27-10-1954
II Terrein Heistraat-Tulpstraat	28-11-1955	01-02-1956
IV Terrein Heistraat-Tulpstraat	08-01-1973	20-06-1973
V Terrein Heistraat-Tulpstraat	24-09-1973	20-03-1974
Tongelre I	16-03-1931	12-08-1935
De Lakerlopen	18-12-1950	21-02-1951
II De Lakerlopen	29-09-1958	07-01-1959

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
IV De Lakerlopen	25-08-1958	28-08-1959
V De Lakerlopen	22-08-1960	02-11-1960
VI De Lakerlopen	27-09-1965	27-04-1966
XIII De Lakerlopen	27-08-1979	12-02-1980
XV De Lakerlopen	26-09-1983	20-06-1984
XVII De Lakerlopen	27-01-1986	06-06-1986
XX De Lakerlopen	30-05-1994	10-08-1994
XXI De Lakerlopen	19-12-1994	07-04-1995
XXII De Lakerlopen	20-11-1995	25-01-1996
Bebouwingsverordening Villapark	19-04-1937	09-06-1937
Wijziging herziening bebouwings- verordening Villapark	28-09-1953	02-12-1953
VII bebouwingsverordening Villapark	30-11-1959	21-09-1960
Cingelshouck	25-08-1958	01-04-1959
I Cingelshouck	24-02-1964	01-07-1964
IV Cingelshouck	03-02-1975	13-08-1975
Cingelshouck B	15-12-1986	08-05-1987
I Cingelshouck B	31-10-1989	08-06-1990
II Cingelshouck B	25-06-1990	12-02-1991
Cingelshouck C	02-12-1985	17-04-1986
Kempeneem	29-09-1958	07-01-1959
Haagdijk A	15-12-1986	28-07-1987
Haagdijk B	23-11-1987	14-03-1988
I Haagdijk B	19-12-1994	13-03-1995
II Haagdijk B	02-09-1996	18-11-1996
Losweg	15-12-1986	28-07-1987
Omgeving Woenselse Watermolen	29-08-1955	14-12-1955
De Hondsheuvels (ged.)	07-10-1963	02-09-1964
De Karpen 1972 (ged.)	08-01-1973	27-02-1974
't Wasven B (ged.)	29-06-1981	05-10-1982
't Wasven E (ged.)	01-07-1991	07-02-1992
De Laak A	02-06-1986	01-10-1986
De Laak B	30-03-1987	28-07-1987
I De Laak B	28-08-1989	03-01-1990
II De Laak B	05-03-1990	31-05-1990
III De Laak B	25-03-1991	19-08-1991
Woenselse Watermolen	21-12-1962	03-04-1963
II Woenselse Watermolen	27-09-1976	21-09-1977
III Woenselse Watermolen A	04-09-1979*	31-10-1979
III Woenselse Watermolen C	26-06-1984*	21-03-1984

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
III Woenselse Watermolen D	08-05-1984*	15-08-1984
IV Woenselse Watermolen	27-01-1986	11-08-1986
Uitw. IV Woenselse Watermolen	26-05-1987*	27-07-1987
Technische Hogeschool Eindhoven	25-02-1980	12-08-1980
I Technische Hogeschool Eindhoven	15-12-1986	08-05-1987
II Technische Hogeschool Eindhoven	30-08-1993	18-04-1994
Woensel I	28-06-1929	27-11-1929
I Woensel I	29-08-1994	28-11-1994
II Limbeek	21-12-1961	17-04-1963
Limbeek A	26-09-1983	14-11-1984
Uitwerking Limbeek A	22-07-1986*	03-10-1986
I Limbeek A	20-11-1995	25-01-1996
Limbeek B	02-06-1986	03-10-1986
I Limbeek B	29-04-1991	18-07-1991
II Limbeek B	05-03-1990	25-10-1990
III Limbeek B	21-02-1994	14-06-1994
IV Limbeek B	29-08-1994	28-11-1994
Woenselse Markt B	29-04-1985	11-03-1986
Woenselse Markt C	14-12-1987	26-04-1988
II Woenselse Markt	28-01-1974	20-11-1974
III Woenselse Markt	27-08-1979	20-05-1980
IV Woenselse Markt	25-02-1980	19-08-1980
V Woenselse Markt	24-09-1984	29-11-1985
VI Woenselse Markt	30-06-1980	16-12-1980
VII Woenselse Markt	28-03-1983	27-09-1983
VIII Woenselse Markt	27-04-1987	28-07-1987
IX Woenselse Markt	05-03-1990	29-10-1990
X Woenselse Markt	25-09-1989	15-05-1990
XI Woenselse Markt	30-10-1990	21-01-1991
XII Woenselse Markt	17-05-1993	18-08-1993
XIII Woenselse Markt	06-02-1995	05-09-1995
XIV Woenselse Markt	06-02-1995	18-04-1995
Kruisstraat Zuid	26-03-1973	10-10-1973
Fellenoord A	30-01-1984	07-11-1984
Fellenoord B	14-12-1984	16-07-1985
Fellenoord C	23-02-1987	08-10-1987
I Fellenoord C	22-02-1988	03-10-1988
III Fellenoord C	03-03-1997	06-06-1997
Fellenoord D	29-09-1986	11-05-1987
1e Uitwerking Fellenoord D	09-02-1988*	18-03-1988

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
2e Uitwerking Fellenoord D	23-10-1990*	21-01-1991
Fellenoord Zuid	25-09-1989	15-02-1990
Reconstructie spoorbaan Anthony Fokkerweg-Centraal Station	16-12-1996	17-04-1997
I WOP Fellenoord	31-05-1976	15-06-1977
I WOP Fellenoord A	16-08-1978*	08-11-1978
I WOP Fellenoord B	29-11-1978*	07-03-1979
I WOP Fellenoord C	29-11-1978*	07-03-1979
III WOP Fellenoord	30-06-1978	27-09-1978
III WOP gebied 5	28-06-1971	26-01-1972
IV WOP gebied 5	25-10-1971	24-05-1972
Hagenkamp	28-01-1957	19-06-1957
I Hagenkamp	28-04-1958	23-07-1958
V Hagenkamp	07-10-1963	13-05-1964
VII Hagenkamp	27-12-1971	28-06-1972
IX Hagenkamp	23-02-1976	09-02-1977
XI Hagenkamp	28-03-1977	14-09-1977
XIV Hagenkamp	27-06-1979	12-12-1979
XVII Hagenkamp	24-02-1986	16-09-1986
XVIII Hagenkamp	25-09-1989	06-02-1990
XIX Hagenkamp	26-06-1995	14-09-1995
XX Hagenkamp	13-05-1997	21-08-1997
Het Schoot	30-01-1956	20-06-1956
I Het Schoot	31-08-1959	04-11-1959
III Het Schoot	28-08-1961	22-11-1961
VII Het Schoot	25-01-1971	14-07-1971
X Het Schoot	26-09-1988	24-02-1989
XIII Het Schoot	03-03-1975	22-10-1975
XIV Het Schoot	30-08-1976	16-02-1977
XVII Het Schoot	28-01-1985	21-01-1986
XIX Het Schoot	31-10-1983	06-06-1984
XX Het Schoot	27-10-1986	06-03-1987
XXI Het Schoot	01-09-1986	15-12-1986
XXII Het Schoot	26-01-1987	10-08-1987
XXIII Het Schoot	20-03-1989	02-08-1989
XXIV Het Schoot	04-10-1993	12-01-1994
XXV Het Schoot	08-02-1993	06-04-1993
XXVI Het Schoot	08-11-1993	16-06-1994
XXVII Het Schoot	08-11-1993	15-12-1993
XXVIII Het Schoot	29-08-1994	28-11-1994

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
XIX Het Schoot	20-03-1995	14-07-1995
Het Schouwbroek	27-02-1956	20-06-1956
I Het Schouwbroek	12-01-1965	11-08-1965
Het Schouwbroek A	26-10-1981	21-12-1982
II Het Schouwbroek A	07-02-1984	05-09-1984
IV Het Schouwbroek A	25-01-1988	26-04-1988
V Het Schouwbroek A	21-06-1993	02-09-1993
Het Schouwbroek B	03-06-1985	06-06-1986
1e Uitwerking Het Schouwbroek B	24-07-1987*	?
2e Uitwerking Het Schouwbroek B	19-07-1988*	12-09-1988
Het Schouwbroek B/E	19-03-1991*	15-05-1991
Het Schouwbroek E	18-12-1989	24-07-1990
Het Schouwbroek F	17-12-1990	13-03-1991
Het Schouwbroek G	17-05-1993	20-07-1993
Engelsbergen	27-02-1963	23-09-1964
Engelsbergen A	27-08-1979	24-06-1980
Engelsbergen D	15-12-1986	08-05-1987
1e Uitwerking Engelsbergen D	21-07-1987*	12-10-1987
III Engelsbergen	28-02-1972	02-05-1973
IV Engelsbergen	29-03-1976	03-11-1976
VI Engelsbergen	23-11-1981	01-06-1982
VII Engelsbergen	29-10-1982	28-06-1983
IX Engelsbergen	18-04-1988	01-08-1988
X Engelsbergen	25-06-1990	06-11-1990
XI Engelsbergen	26-11-1990	15-03-1991
XII Engelsbergen	20-11-1995	25-01-1996
XIII Engelsbergen	11-03-1996	07-06-1996
Industrieterrein Glaslaan	07-04-1986	02-12-1986
Philipsdorp A	26-03-1984	17-10-1984
Vonderkwartier	26-09-1988	14-02-1989
Vonderkwartier-Noord	29-06-1992	10-02-1993
Philips-stadion	30-08-1993	18-04-1994
De Halve Maan (ged.)	31-10-1989	06-03-1990
't Ven (ged.)	30-03-1987	28-07-1987
Zeelsterstraat B (ged.)	30-03-1987	28-07-1987
De Hurk 1988 (ged.)	28-01-1991	29-08-1991
Gestel Oost I	03-03-1952	11-06-1952
II Gestel Oost I	28-02-1955	15-06-1955
III Gestel Oost I	25-07-1955	05-10-1955
IV Gestel Oost I	28-01-1957	16-04-1957

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
V Gestel Oost I	28-01-1957	15-05-1957
VI Gestel Oost I	25-11-1957	19-02-1958
VII Gestel Oost I	25-11-1957	19-02-1958
VIII Gestel Oost I	25-11-1957	19-02-1958
IX Gestel Oost I	28-08-1961	21-02-1962
X Gestel Oost I	28-12-1959	17-02-1960
XII Gestel Oost I	29-01-1962	13-06-1962
XVI Gestel Oost I	01-07-1963	30-10-1963
XXII Gestel Oost I	27-05-1974	20-11-1974
XXV Gestel Oost I	28-06-1976	15-12-1976
XXIX Gestel Oost I	29-06-1981	22-12-1981
XXX Gestel Oost I	01-03-1982	13-07-1982
XXXI Gestel Oost I	28-05-1984	12-12-1984
XXXIII Gestel Oost I	02-12-1985	20-05-1986
Uitwerking XXXIII Gestel Oost I	21-04-1987*	21-07-1987
XXXIV Gestel Oost I	27-04-1987	28-07-1987
Bebouwingsverordening omgeving Helmerslaan	11-06-1942**	09-09-1942**
Wijziging Bebouwingsverordening omgeving Helmerslaan	08-10-1956	16-01-1957
V Bebouwingsverordening omgeving Helmerslaan	02-09-1985	25-02-1986
VI Bebouwingsverordening omgeving Helmerslaan	29-04-1991	18-07-1991
Hof van Eden 1992	19-04-1993	20-07-1993
I Hof van Eden 1992	19-12-1994	02-03-1995
Oude Spoorbaan A	25-01-1988	15-09-1988
Uitwerking Oude Spoorbaan A	21-09-1993*	11-11-1993
I Oude Spoorbaan A	05-02-1996	19-04-1996
II Oude Spoorbaan A	11-03-1996	07-06-1996
Stratum I	28-05-1923	26-01-1927
IV Stratum I	12-01-1965	01-09-1965
VII Stratum I	29-03-1972	27-09-1972
IX Stratum I	27-10-1986	06-03-1987
Gedeelte Tongelre I	20-10-1924	26-01-1927
V Gestel I	09-10-1961	20-03-1963
VI Gestel I	09-10-1961	16-01-1963
VII Gestel I	23-03-1964	02-09-1964
VIII Gestel I	19-10-1970	25-08-1971
Wijziging Gestel I	28-09-1953	09-12-1953

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
X Gestel I	29-06-1992	29-09-1992
I Eindhoven I	09-10-1961	16-01-1963
II Eindhoven I	29-01-1973	20-06-1973
III Eindhoven I	22-02-1974	11-09-1974
IV Eindhoven I	27-04-1981	17-11-1981
V Eindhoven I	29-08-1994	28-11-1994
VI Eindhoven I	19-12-1994	06-04-1995
VI Bebouwingsverordening Den Elzent	09-10-1961	29-01-1963
III Stratum I	09-10-1961	16-01-1963
II Bebouwingsverordening omgeving Helmerslaan	09-10-1961	29-01-1963
Het Pannenhuis	27-02-1967	03-04-1968
't Hooghuis	25-03-1968	21-08-1968
De Vest	29-04-1974	18-06-1975
I De Vest	27-06-1979	12-12-1979
II De Vest	30-06-1980	02-12-1980
III De Vest	23-11-1981	15-06-1981
IV De Vest	24-10-1988	01-02-1988
Mariënhage A	29-09-1975	08-12-1976
Mariënhage B	26-03-1984	20-02-1985
Uitwerking Mariënhage B	07-05-1985*	24-07-1985
Mariënhage C	27-08-1984	09-04-1985
Uitwerking Mariënhage C	26-05-1987*	28-07-1987
Mariënhage D	02-05-1984	20-02-1985
Mariënhage E	28-09-1987	05-01-1988
Mariënhage F	09-04-1990	24-07-1990
Oud Stratum A	29-04-1985	11-03-1986
Oud Stratum B	29-08-1983	23-05-1984
I Oud Stratum B	01-09-1986	16-12-1986
Oud Stratum C	01-07-1985	10-12-1985
I Oud Stratum C	14-12-1992	16-03-1993
1e wijziging Oud Stratum C	18-12-1990*	12-02-1991
Oud Stratum D	02-12-1985	22-07-1986
I Oud Stratum D	28-09-1987	22-12-1987
II Oud Stratum D	31-10-1989	06-03-1990
III Oud Stratum D	21-06-1993	02-09-1993
De Bergen	28-04-1986	02-12-1986
I De Bergen	31-08-1987	22-03-1988
II De Bergen	25-01-1988	10-08-1988
III De Bergen	08-11-1993	12-01-1994

Plannaam	Vaststellings- datum	Goedkeurings- datum
IV De Bergen	20-03-1995	30-05-1995
De Bergen A	26-04-1976	15-06-1977
De Bergen C	27-06-1979	12-12-1979
De Bergen E	14-12-1984	05-11-1985
De Bergen H	28-11-1983	27-06-1984
De Bergen K	24-02-1986	05-11-1986
1e Uitwerking De Bergen K	05-07-1988*	12-09-1988
2e Uitwerking De Bergen K	11-12-1990*	12-02-1991
Molenwater A	07-09-1981	20-07-1982
Molenwater B	30-05-1983	23-11-1983
Molenwater C	19-12-1994	02-03-1995
Emmasingel A	30-05-1983	14-12-1983
Stationsplein A	28-06-1982	21-12-1982
Stratumseind A	30-01-1984	22-08-1984
Stratumseind B	27-02-1984	05-09-1984
Stratumseind C	30-01-1984	22-08-1984
Verspreide Bedrijfsterreinen (ged.)	16-05-1988	06-10-1988
Aanvulling Verspreide Bedrijfsterreinen	25-11-1991	17-02-1992
Binnenring	19-12-1994	06-04-1995
Heuvel	01-07-1991	29-10-1991
I Heuvel	29-08-1994	12-12-1994
Oude Haven	22-05-1995	15-08-1995
Smalle Haven	03-10-1994	25-01-1995

- de met * aangeduide plannen zijn door burgemeester en wethouders vastgesteld als uitwerking van globale bestemmingsplannen
- de met ** aangeduide plannen zijn vastgesteld door de burgemeester en goedgekeurd door de Commissaris der Koningin

II DOELSTELLINGEN

Het bestemmingsplan Centrumgebied heeft als doel:

- . de ontwikkeling zoals voorzien in de structuurschets Eindhoven binnen de Ring, vastgesteld door de gemeenteraad op 5 maart 1990, planologisch vast te leggen;
- . het verkeerscirculatieplan met latere bijstellingen daarop planologisch te vertalen;
- . de ontwikkelingen voorzien in het sleutelproject Westcorridor, voor zover deze betrekking hebben op het plangebied, vastgesteld door de gemeenteraad op 21 februari 1994, planologisch vast te leggen;
- . de doelstellingen van het sleutelproject Westcorridor, zoals deze verder zijn uitgewerkt in de ontwikkelingsplannen voor het Stationskwartier en omgeving Emmasingelcomplex planologisch vast te leggen;
- . het toepassen van het ruimtelijk ontwikkelingsconcept en de stedenbouwkundige ontwerp-principes uit de Stedebouwkundige Visie (april 1995);
- . het doorvertalen van het Volkshuisvestingsplan 1995 (raad 16 oktober 1995);
- . het doorvertalen van diverse gebiedsgerichte beleidsnota's zoals De Bergen Quartier Vivant (raad 6 februari 1995), herijking beleidsdoelstellingen Stratumseind (juni 1996), en andere (integrale) buurtbeheerplannen en uitgangspunten voor concrete locaties;
- . overigens de bestaande toestand te conserveren zonder aanpassingen, om het gebied in zijn totaliteit of delen daarvan goed te laten blijven functioneren, uit te sluiten.

Toetssteen bij het beoordelen van nieuwe ontwikkelingen in het gebied zal steeds zijn de vraag of zij bijdragen aan de beoogde wijziging van de structuur en - waar geen wijziging van de structuur wordt beoogd - of deze de gegeven structuur niet aantasten en zo mogelijk verbeteren.

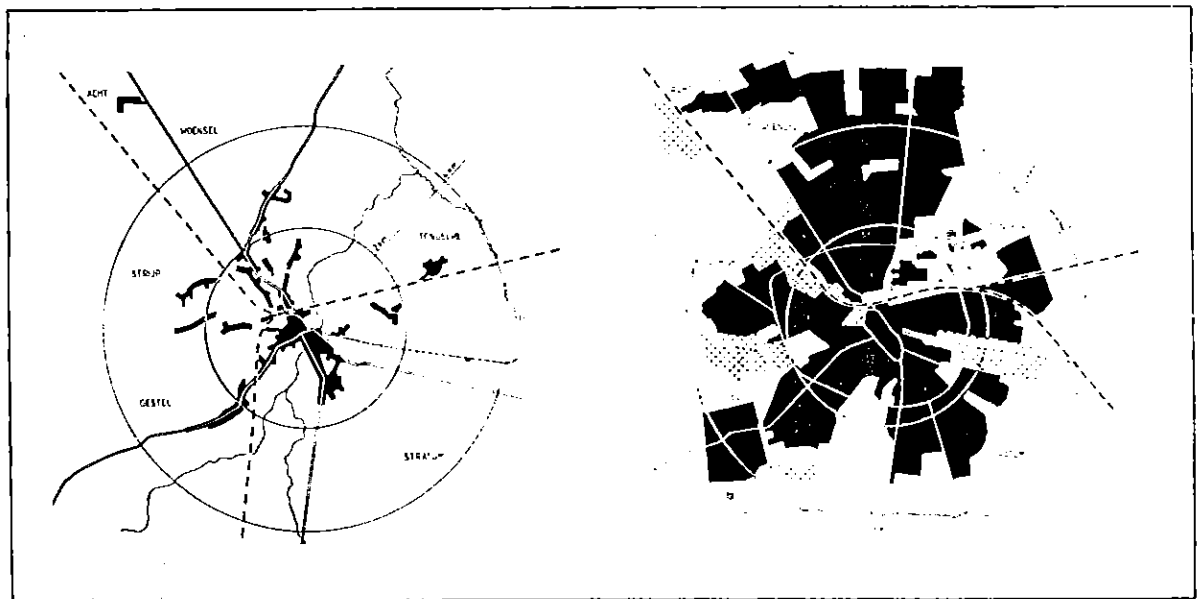
III KARAKTERISTIEK VAN HET GEBIED

1. Ruimtelijke opbouw

Historische structuur

Het gebied binnen de Ring is zeer sterk radiaalsgewijs gezoneerd. Dit is grotendeels terug te voeren tot de vroegere straalsgewijze groepering van de dorpen rondom het vestingstadje Eindhoven op de hogere zandruggen tussen de lager gelegen beekdalen. In de huidige ruimtelijke structuur zijn deze beekdalen nog steeds herkenbaar, deels als groenlobben, deels als niet-wonen functies zoals industriezones en het TUE-complex. De beperkte omvang van het huidige binnenstadsgebied weerspiegelt nog steeds de bescheiden omvang van het vroegere vestingstadje. Ook de oude dorpenstructuur is nog terug te vinden in de woonlobben die zich als min of meer afgeronde stedenbouwkundige eenheden presenteren.

Juist de radiaalsgewijs gerichte niet-wonen functies zijn in de ontwikkeling van de stad allengs dominanter geworden, zowel in ruimtelijk als functioneel opzicht. De oude webachtige structuur van de radiale verbindingswegen vanuit Eindhoven naar de omringende dorpen en omliggende steden is nu grotendeels gelegen binnen de woonlobben. Waren dit in vroegere dagen de ruimtelijke en functionele hoofdaders waarlangs alle vervoer plaatsvond en waaraan alle belangrijke openbare en economische functies tot ontwikkeling kwamen, thans vervullen ze



ontwikkeling van "spin" 1900 tot "bloem" 1980

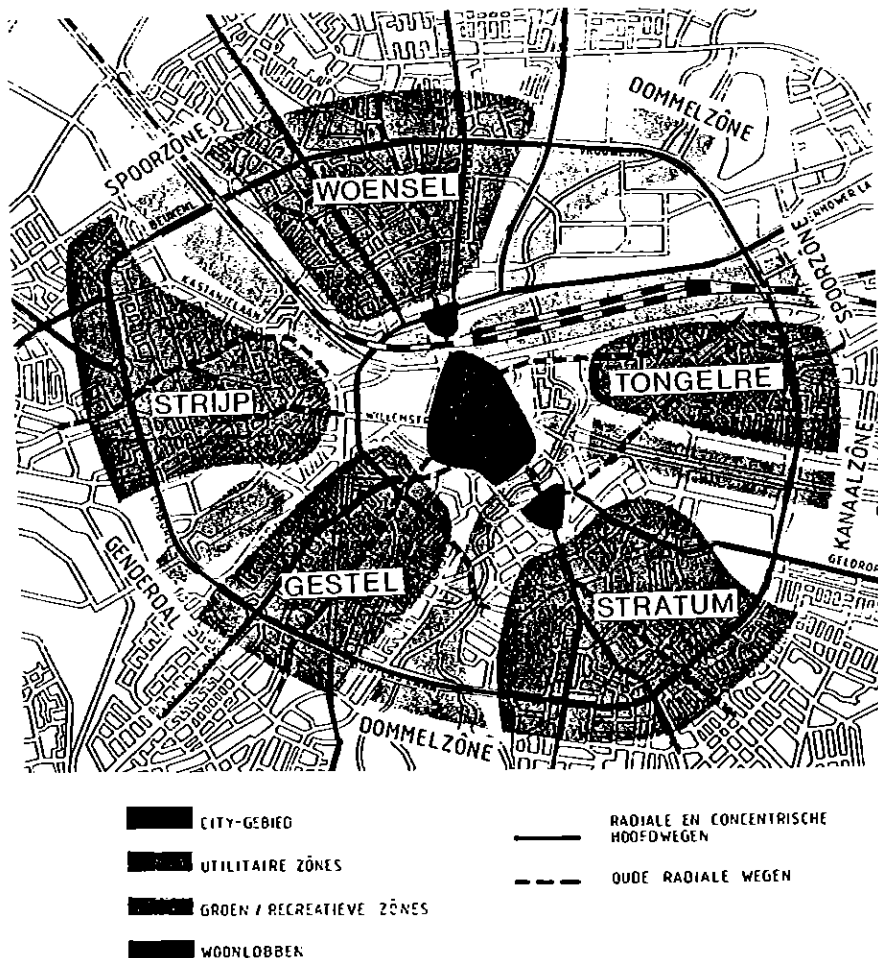
op stedelijk niveau een veel bescheidener rol. Veel van deze radialen fungeren als belangrijke fietsroute van en naar het centrum, dienen als buurtontsluitingsweg voor de aanliggende buurten en hebben een voorzieningenaanbod dat vooral ten dienste staat van die aanliggende buurten. In veel gevallen zijn de oude dorpskernen aan die radialen nog wel herkenbaar in de vorm van een voorzieningenconcentratie, vaak in combinatie met de parochiekerk (bijv. St.Trudoplein in Strijp, Woenselse Markt/Kloosterdreef in Woensel). Geconstateerd moet worden dat veel van de oude radiale wegen zoals Lijmbeekstraat, Hoogstraat, Heezerweg) vandaag de dag niet meer zo structuurbepalend zijn voor het gebied binnen de Ring.

Andere radialen hebben een ontwikkeling doorgemaakt die gelijke tred hield met de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. Zo zijn de Boschdijk en Aalsterweg en in mindere mate de Leenderweg en Geldropseweg nog steeds pregnante ruimtelijke en functionele hoofdaders van de stad. Enkele radiale wegen van veel recentere datum zijn hieraan toegevoegd, met name om nieuwe woongebieden aan de stadsrand met het centrum te verbinden en de groeiende verkeersstromen vanuit en naar de stad op te vangen (John F.Kennedylaan,Veldm.Montgomerylaan, Karel de Grotelaan, Prof.Dr.Dorgelolaan). Kenmerkend is dat deze laatste radialen weinig functiemenging kennen en zeer sterk op de verkeerstaak zijn ingericht.

Historie van de Ring

De geschiedenis van de voor Eindhoven sterk structuurbepalende Ring gaat terug tot omstreeks 1915. Nog voor de annexatie van de dorpen rond Eindhoven dacht men al aan een wegtracé dat de dorpen onderling moest verbinden. Enkele woningbouwplannen uit die periode hielden reeds rekening met het beoogde tracé (Bloemenbuurt, Botenbuurt, Kronehoeft). Het zou echter nog tot 1953 duren voordat het gehele tracé definitief werd vastgesteld. De uitvoering verliep erg moeizaam omdat die aanvankelijk financieel alleen gekoppeld kon worden aan de ontwikkeling van aangrenzende nieuwe woningbouwplannen. Pas toen de rijksoverheid het belang van de Ring inzag als schakel in het rijkswegennet, liep de uitvoering met rijkssteun voorspoediger. In 1973 werd uiteindelijk de laatste schakel (de tunnelbakken in de Insulindelaan) toegevoegd. Doordat echter al in een zeer vroeg stadium bij de uitbouw van Eindhoven rekening werd gehouden met een tracé van de toekomstige Ring, heeft de uiteindelijke realisering in het algemeen niet tot echt grote doorbraken geleid in gebieden met een sterke ruimtelijke samenhang. Wel zijn woonbuurten waarbinnen in de ruimtelijke opzet het tracé van de Ring was opgenomen, in latere jaren in het functioneren sterk in tweeën gedeeld (bijv. Bloemenbuurt) omdat het vele verkeer als een barrière is gaan werken.

Ook is een discontinuïteit ontstaan in de oude radiale wegenstructuur. Het meest



problematisch was de doortrekking van het Ringtracé in Gestel en in wat mindere mate ter hoogte van de Tongelresestraat en Strijp-noord (Drents Dorp).

Structurele hoofdelementen

Als gevolg van de hiervoor geschetste historische ontwikkelingen laat de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het gebied zich als volgt typeren:

- in de kern van het gebied ligt het relatief kleine citygebied als concentratie van een veelheid van binnenstedelijke voorzieningen waaronder het kernwinkelgebied;
- sterk structurerende radiaalsgewijs gerichte zones zijn het spoorlijntacé (oost-west richting), het Dommeldaltracé (noord-zuid richting), het Eindhovens Kanaal in het oostelijke gebiedsdeel en het Genderdal in het westelijke gebiedsdeel;
- radiale wegen verbinden het citygebied met de stedelijke en regionale buitengebieden; deels hebben deze wegen een overwegende verkeersfunctie (John F.Kennedylaan, Veldm.Montgomerylaan, Karel de Grotelaan,

Prof.Dr.Dorgelolaan), deels hebben ze een meer gemengde functie van verkeer en stedelijke voorzieningen (Boschdijk, Aalsterweg, Leenderweg, Geldropseweg;

- als grootschalige functieclusteringen kunnen worden aangemerkt: het TUE-complex, de industriecomplexen van Philips-Strijp en de industriezone rondom het Eindhovensch Kanaal;
- tussen de structurerende radiale zones en functieclusters liggen de woon-gebieden radiaalsgewijs gericht naar de binnenstad;
- het tracé van de Ring fungeert als zwaar concentrisch 'samenbindend' element tussen voornoemde radiale elementen, zones en gebieden;
- als tweede belangrijk concentrisch element fungeert de noord/westtangent met aanliggend gebied (zone Fellenoord-Vonderweg-Mauritsstraat) als verdeelweg tussen de radialen en als locatiezone voor werkgelegenheid en bijzondere voorzieningen.

Markante stedenbouwkundige elementen en herkenningspunten

Naast de structurele hoofdelementen en historische structuurelementen kent het gebied nog andere stedenbouwkundige elementen die de aandacht vragen.

- **De Woenselse Markt:** al vermeld in verband met de historische structuur, maar de moeite waard om extra te belichten. In maat en ruimtevorming is deze plek uniek in de stad. Het gebruik van deze historisch gevormde ruimte sluit nog steeds aan bij de wensen van deze tijd, hetgeen onder andere tot uiting komt in de bouwinitiatieven die met een zekere regelmaat rondom de pleinruimte gaande zijn. Het plein heeft helaas veel van zijn karakter verloren doordat de hoge beeldbepalende bomen enkele jaren geleden zijn verdwenen.
- **Het St.Trudoplein:** ook al eerder genoemd bij de historische structuur. Op deze plek is in ruimtelijk opzicht nog veel bewaard gebleven van de oude dorpskern van Strijp. Weliswaar is de bebouwing sterk vernieuwd en veranderd maar de grondvorm van het plein en de aansluitende wegen, alsmede de ligging van de kerk en de grote schakering van vooral winkelfuncties, geven aan deze plek een heel eigen identiteit.
- **De omgeving Evoluon:** hoewel net buiten de Ring gelegen, is deze plek zeer markant voor het stadsdeel Strijp. Het nog steeds futuristisch ogende gebouw gelegen in een grote groene open ruimte trekt vanaf een aantal hoofdwegen sterk de aandacht.
- **Het landgoed De Burgh:** een nog steeds omvangrijk restant van een veel groter landgoed. Het monumentale karakter van het hoofdgebouw, de bijgebouwen, de toegangsweg en watersingels ademen een voorname sfeer uit. De park-achtige tuinbegroeiing is zeer beeldbepalend, vooral vanaf de Geldropseweg. Het vormt een van die belangrijke herkennings- en identificatiepunten waaraan de stad overigens niet zo rijk is.
- **Het complex Emmasingel/Mathildelaan:** een industriecomplex waarvan de

architectuur ver uitstijgt boven wat in de 20- en 30-er jaren gangbaar was.

Jarenlang is met name de lichttoren het symbool van de stad geweest.

Ook nu nog is het complex zeer beeldbepalend in het westelijke centrumgebied.

- **Het Witte Dorp:** een architectonisch fraai en harmonieus woongebied van de architect Dudok, gelegen rondom het Burghplein. Het kan als goed voorbeeld gelden voor het op juiste wijze samenbrengen van zowel stedelijke als landelijke elementen tot een woongebied van hoge kwaliteit.
- **De omgeving Parklaan:** een karakteristiek gebied van grote monumentale villa's omringd door parkachtige tuinen, opgezet als woonoord voor een vroegere generatie van industriëlen uit de stad.
- **De omgeving Elzentlaan:** op meer bescheiden schaal zijn de karakteristieken vergelijkbaar met de omgeving Parklaan.
- **Het TUE-complex:** reeds genoemd als grootschalige functieclustering, maar ook stedenbouwkundig zeer markant, gezien de hoge architectonische kwaliteit van veel gebouwen en de fraaie groene dooradering van het complex.

Naast deze markante stedenbouwkundige elementen die doorgaans een bepaald gebied omvatten, zijn ook een aantal min of meer solitaire vaak hoge objecten in of net buiten het gebied binnen de Ring aanwezig, die als stedenbouwkundig baken van herkenning of oriëntatie fungeren.

Genoemd kunnen worden:

- in Woensel: St.Petruskerk aan de Kloosterdreef, woontorens hoek Ring-Veldm.Montgomerylaan en hoek Ring John F.Kennedylaan, Diaconessenhuis, Rabobank en Fellenoord-complex;
- in Tongelre: busremise Hermesgroep, 'geel' woongebouw Jeroen Boschlaan en enkele solitaire TUE-gebouwen;
- in Stratum: hoogbouw/showroom DAF, Hertogflat, St.Joriskerk, Van Abbe-museum, Schouwburg, den Biest en ANWB-flat;
- in Gestel: gebouw TD, belastingkantoor en St.Lambertuskerk;
- in Strijp: hoogbouw Philips-Strijp, Philips-stadion en het eerdergenoemde Evoluon;
- in het citygebied: Catharinakerk, Heuvel Galerie, Groene Toren, Hooghuis, stadhuis, Delahuis, Paterskerk, Dorint Hotel en de eerdergenoemde lichttoren Emmasingel.

Opvallend is dat in Tongelre binnen de Ring ten zuiden van het spoor geen 'bakens' aanwezig zijn, evenals in grote delen van Gestel en Strijp.

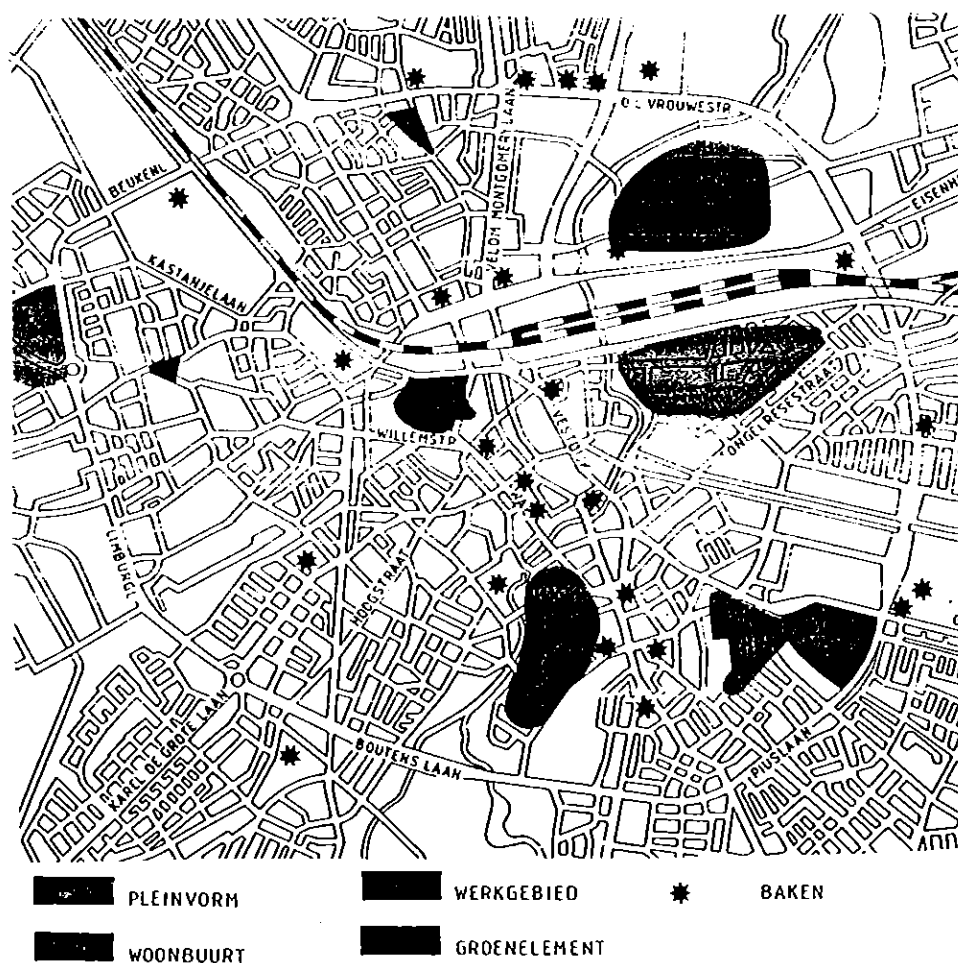
Groenstructuur

In het gebied binnen de Ring wordt de groenstructuur bovenal bepaald door de Dommelzone. Zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van het gebied vormt het

Dommelgroen een natuurlijke uitloper van omvangrijke groenlobben, die op deze wijze het landelijk gebied zeer diep het stedelijk gebied binnenhalen. Daarbij wordt het eigenlijke Dommeldal op een aantal plaatsen geflankeerd door gebieden met een zeer groene verschijningsvorm hetgeen nog extra versterkend werkt voor deze zone. Het Stadswandelpark versterkt de groenimpressie in het zuidelijke deel van het gebied binnen de Ring. De aangrenzende woongebieden in met name Gestel en Stratum hebben hierdoor een woonklimaat gekregen dat uniek is voor een dergelijk binnenstedelijk gebied.

Andere groenelementen van enige omvang zijn het Genderdal tussen Strijp en Gestel, het eerdergenoemde landgoed De Burgh en het groengebied rond het Evoluon. Helaas is het Genderdal slechts gedeeltelijk openbaar toegankelijk (school en sportvelden), het gebied rond het Evoluon slecht en landgoed De Burgh geheel niet toegankelijk.

Overige in het oog springende groenzones zijn gelegen langs de spoorlijn,



markante stedenbouwkundige elementen en herkenningspunten

grenzend aan het woongebied Limbeek, alsmede ter hoogte van de Prof.Dr. Dorgelolaan. Binnen deze laatste zone zijn dan wel worden 'in het groen' enkele kantoor-/bedrijfslocaties tot ontwikkeling gebracht.

De oppervlakte aan openbaar groen per bewoner is binnen de Ring aanzienlijk lager dan het stedelijk gemiddelde ($\pm 20 \text{ m}^2$ tegenover 30 m^2 groen per inwoner). Overigens is dit een logische constatering voor een sterk verstedelijkt gebied. De gebruiks- en belevingskwaliteiten in een dergelijk gebied zijn nu eenmaal van andere aard dan in de doorsnee woonwijken buiten de Ring. Het gebied tussen Tongelresestraat, Ring en Leenderweg bevat verhoudingsgewijs bijzonder weinig openbaar groen (minder dan 5 m^2 per inwoner).

2. Demografische en functionele opbouw

Bevolking

Het gebied binnen de Ring is zowel als woongebied, werkgebied en als vestigingsplaats van voorzieningen van groot belang voor stad en regio. Van de totale Eindhovense bevolking is ca. 21% gehuisvest in dit gebied (41.500 inwoners) met een duidelijke groeitendens voor de komende jaren. In vergelijking met de totale stad zijn jonge kinderen en 45-65 jarigen wat ondervertegenwoordigd, terwijl de oudere jeugd, de 25-44 jarigen en bejaarden wat oververtegenwoordigd zijn. Het percentage inwoners met een buitenlandse nationaliteit wijkt nauwelijks af van het stedelijke gemiddelde. Het percentage niet-gehuwden, gescheiden mensen en mensen dat de weduwstaat heeft is relatief hoog, ca. 63% tegen ca. 55% gemiddeld voor Eindhoven. Het positief migratiesaldo dat Eindhoven de laatste jaren kende is vooral te danken aan de aanwas van bewoners in het gebied binnen de Ring. Deze aanwas gold vooral 15-24 jarigen en in wat mindere mate 40-64 jarigen. Het op binnenstedelijke bouwlocaties gerichte verstedelijkingsbeleid van de afgelopen jaren heeft dus duidelijk vruchten afgeworpen.

Woningvoorraad

Van de totale Eindhovense woningvoorraad is ca. 22% gelegen in het gebied binnen de Ring.

Opmerkelijk is dat in de afgelopen 5 à 6 jaar de percentuele groei van de woningvoorraad meer dan het dubbele is geweest in vergelijking met de gehele stad. De komende jaren zal deze groei meer naar evenredigheid plaatsvinden maar blijft in het gebied binnen de Ring boven het stedelijk gemiddelde. Het percentage meergezinswoningen in het gebied is aanzienlijk hoger dan het gemiddelde over de gehele stad (42% tegen 27% gemiddeld voor Eindhoven).

Gezien de specifieke bouwlocaties in het gebied zal dit percentage de komende jaren nog meer gaan afwijken van het stedelijk gemiddelde. Dit heeft uiteraard consequenties voor de soorten van doelgroepen die dit gebied zullen bevolken.

Werkgelegenheid

Van de totale Eindhovense werkgelegenheid is ca. 46% van de arbeidsplaatsen geregistreerd in het gebied binnen de Ring. Dit komt neer op ongeveer 49.000 arbeidsplaatsen. Als belangrijkste concentraties kunnen worden genoemd: de binnenstad, Philips-Strijp, Philips-Mathildelaan, de complexen van de Technische Universiteit en Hogeschool, het gebied De Bergen/Paradijslaan, de omgeving Fellenoord en de zone Eindhovens Kanaal. Ook de gebieden Villapark en Den Elzent huisvesten een groot aantal arbeidsplaatsen.

Kijkend naar de verdeling in bedrijfstakken blijkt een groot deel van de werkgelegenheid nog steeds in de vanuit de historie sterk vertegenwoordigde industriële sector te liggen. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de omvangrijke Philips-complexen. De bedrijfstakken zakelijke en overige diensten nemen echter steeds meer in omvang toe. Gezamenlijk maken deze twee takken al bijna 45% uit de totale werkgelegenheid binnen de Ring. Een andere goed vertegenwoordigde bedrijfstak is de sector handel. Dit wordt met name veroorzaakt door het omvangrijke detailhandelsapparaat van de binnenstad. Op de ontwikkelingen op de Philips-complexen wordt in hoofdstuk VII teruggekomen.

Voorzieningen

Hoewel het gebied binnen de Ring een uitgebreid scala aan voorzieningen herbergt, wordt deze beschrijving beperkt tot de belangrijkste (sociaal-) culturele en uitgaansvoorzieningen, de detailhandelsvoorzieningen en belangrijkste onderwijsvoorzieningen omdat hierin de meest belangwekkende ontwikkelingen gaande zijn.

Opvallend bij de (sociaal-)culturele en uitgaansvoorzieningen is de grote spreiding ervan tot buiten het centrum. Het meest noordelijk ligt de muziekschool, het meest zuidelijk de Schouwburg en het Plaza Futura film- en theatercentrum, het meest westelijk museum Kempenland en het meest oostelijk de Effenaar. De grootste onderlinge afstand bedraagt ca. 2 km.

Wel is er sprake van een zeker accent op de westkant van het citygebied (Van Abbemuseum, kunstgalerieën, bioscopen, theaters 't Klein en de Bergruimte, 'culturele' horeca Kleine Berg en Wilhelminaplein). Deze grote spreiding van voorzieningen is slechts gedeeltelijk opgeheven doordat het Muziekcentrum en het evenementencentrum binnen het citygebied zijn komen te liggen.

Buiten de meer specifieke horecaconcentraties als Stratumseind, Dommelstraat/ Stationsplein, Kleine Berg en Markt kan voor de overige voorzieningen nauwelijks van concentratie worden gesproken.

Eindhoven beschikt over een winkelvloeroppervlakte van circa 315.000 m² verkoopvloeroppervlakte, verspreid over in totaal circa 1.600 winkels. Hierin zijn in totaal bijna 7.000 personen werkzaam. Uit ERBO-gegevens over het jaar 1994 blijkt dat de omzetten in de detailhandel in de regio Zuidoost-Brabant in vergelijking met 1993 met ongeveer 2% zijn toegenomen. Deze toename is hoger dan landelijk. Landelijk werd een omzet gerealiseerd die slechts 1% boven die van 1993 lag. In de food werd een omzettoename geboekt van 3% (landelijk 2%), in de non-food 1% (landelijk 0%). De indruk bestaat dat de toename van de omzetten in de detailhandel verband houdt met de algemene opleving van de economie in Zuidoost-Brabant.

Het belangrijkste winkelgebied van Eindhoven is uiteraard het kernwinkelgebied dat inclusief De Bergen circa 430 vestigingen met in totaal ruim 100.000 m² vvo bevat.

Verder liggen binnen de Ring sterke concentraties bij de Kruisstraat/Woenselse Markt en langs de radiale wegen Boschdijk, Aalsterweg en Geldropseweg; een trapje lager staat de Leenderweg. In het stadsdeel Strijp neemt het winkelcentrum St. Trudoplein een belangrijke plaats in en in Tongelre het winkelcentrum Haagdijk dat de laatste jaren een flinke groei doormaakte.

Van de Eindhovense bevolking is voor wat de food betreft circa 99% georiënteerd op het eigen winkelapparaat. Vanuit het primaire verzorgingsgebied (voormalige agglomeratie Eindhoven) wordt circa 3% van de foodaankopen in Eindhoven gedaan.

Voor wat betreft de non-food wordt circa 94% van het bestedingspotentieel in Eindhoven ook daadwerkelijk in Eindhoven uitgegeven. Er vindt derhalve een koopkrachtafvloeiing plaats van circa 6%. De oriëntatie vanuit het primaire verzorgingsgebied op het Eindhovense winkelapparaat bedraagt circa 4%.

Verreweg de belangrijkste branchegroepen in het Eindhovense centrum zijn de branchegroep kleding en mode-accessoires en warenhuizen. Beide branchegroepen vertegenwoordigen circa 55% van het totale detailhandelsaanbod in het centrum. Naar **winkelfunctietypologie** is onderscheid te maken naar aankoop-motief. Vergelijkend winkelen en 'special interest'-aankopen kunnen vooral gedaan worden in het hart van het Eindhovense centrum: Demer, Rechtestraat en Heuvel Galerie. Winkels waar relatief meer grote, incidentele en bewuste aankopen gedaan worden bevinden zich over het algemeen wat meer aan de randen van het centrum.

De kwaliteit van het winkelbestand in het centrum van Eindhoven kan over het algemeen als gemiddeld/boven het gemiddelde beoordeeld worden. Met name de

Heuvel Galerie en de Demer onderscheiden zich van de rest door een hoger kwaliteitsniveau. Een sterk wisselend kwaliteitsniveau wordt aangetroffen in De Bergen waar zowel winkels boven het gemiddelde als winkels daaronder worden aangetroffen.

Per 1.000 inwoners is in Eindhoven Centrum circa 515 m² vvo aanwezig. Vergeleken met de hoofdwinkelapparaten in gemeenten met meer dan 175.000 inwoners is dat zeer hoog. Per 1.000 inwoners is in dergelijke gemeenten slechts 275 m² in het hoofdwinkelapparaat aanwezig. De verschillen tussen deze beide cijfers hebben ongetwijfeld te maken met de opbouw van de detailhandelsstructuur in de 4 grote gemeenten van Nederland waar naast het kernwinkelapparaat nog een aantal geplande stadsdeelcentra aanwezig is ter ondersteuning van het kernwinkelgebied. Eindhoven kent een planmatig gebouwd stadsdeelcentrum, namelijk Woensel. Vergeleken met gemeenten met een inwonertal tussen de 100.000 en de 175.000 ligt het Eindhovense cijfer wat beter. In deze 'kleinere' gemeenten is per 1.000 inwoners circa 475 m² per 1.000 inwoners aanwezig. Geconcludeerd mag worden dat de winkeloppervlakte in het huidige kernwinkelgebied overeenkomt met hetgeen van een stad als Eindhoven verwacht mag worden. In feite betekent dit (gezien het relatief kleine citygebied in Eindhoven, dat er in Eindhoven Centrum sprake is van een sterkere concentratie van winkelvoorzieningen dan in andere kernwinkelgebieden.

Met name op het gebied van kleding en mode-accessoires is in het centrum relatief veel winkelruimte te vinden. Per 1.000 inwoners is dat circa 160 m²; in kernwinkelgebieden van steden met een bevolkingsomvang van 100.000 tot 175.000 inwoners is dat slechts 124 m². Ook op het gebied van warenhuizen is Eindhoven goed voorzien. Met name door de aanwezigheid van de Bijenkorf is het kernwinkelgebied van Eindhoven per 1.000 Eindhovenaren 124 m² aanwezig, terwijl dat bij de kernwinkelgebieden van meer vergelijkbare steden circa 70 m² bedraagt. Relatief weinig vloeroppervlakte in het Eindhovense centrum is aanwezig in de branche woninginrichting. Ongetwijfeld heeft dit te maken met aanwezigheid van de meubelboulevard Ekkersrijt in de gemeente Son en Breugel. Na de opening van de Heuvel Galerie is het bezoek aan het centrum blijvend met 10% gestegen. Hierbij wordt een relatieve toename waargenomen van het aantal bezoekers van buiten de stad (van 52% naar 55%). De noordelijk en zuidelijke toegangen naar de binnenstad blijken drukker te zijn geworden, de oostelijke en westelijke minder druk. Hiermee wordt het belang van de noordzuid-assen en hun bronpunctfunctie in de structuur van het Eindhovense centrum bevestigd. In het centrum wordt jaarlijks ruim 1 miljard gulden omgezet, waarvan 70% afkomstig is van buiten Eindhoven en 35% zelfs van buiten Zuidoost-Noord-Brabant.

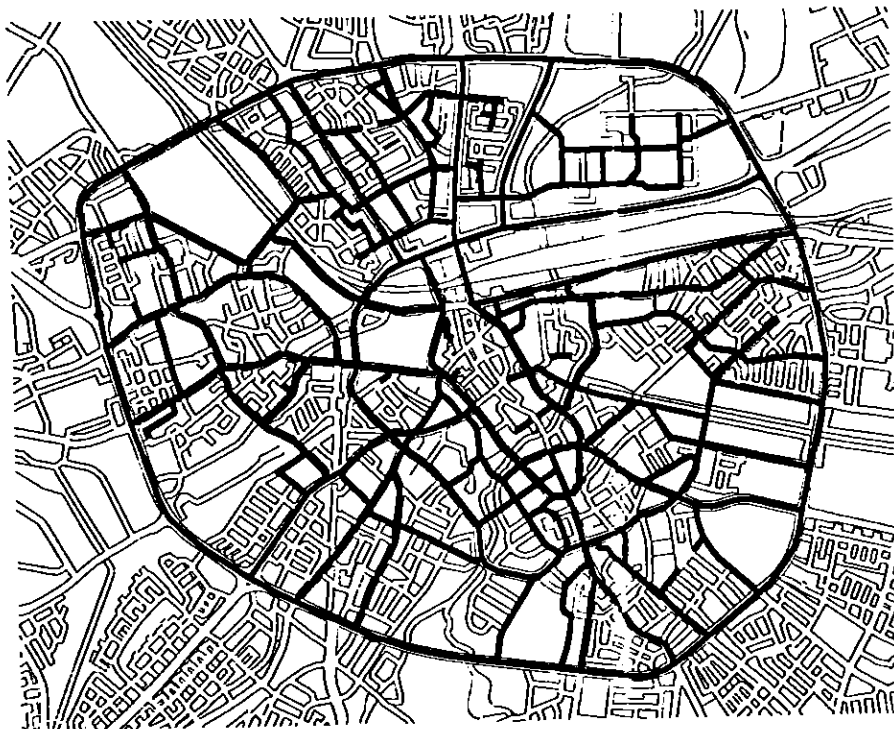
Binnen de Ring is een groot aantal onderwijsinstellingen gevestigd. Naast verschillende opleidingen voor lager, middelbaar en hoger beroepsonderwijs en

enkele scholengemeenschappen voor voortgezet onderwijs zijn het vooral de Technische Universiteit Eindhoven en de Hogeschool Eindhoven die kwantitatief en kwalitatief van groot belang zijn voor het onderwijs in de stad, de regio en zelfs het gebied ver daarbuiten. De twee onderwijsinstituten zijn samen goed voor ca. 16.000 studenten. Het grootste deel hiervan is ondergebracht in de gebouwencomplexen in de noordoost hoek van het gebied binnen de Ring. Aparte vermelding verdient nog het Philips-stadion. Situering van een dergelijke voorziening zo dicht tegen het centrum van de stad is vrij uniek te noemen. Overigens heeft dit ook problematische kanten (parkeeroverlast, supporters-overlast). Mede door de specifieke ligging ontwikkelt het stadion zich steeds meer tot een multifunctioneel centrum van sport, congressen en zakelijke contacten.

3. Verkeer en leefmilieu

Verkeerscirculatie

Ten gevolge van de centrale ligging van het gebied binnen de Ring in de stadsregio komt een veelheid van vervoersstromen in dit gebied samen. Het railvervoer doorsnijdt het gebied, alle buslijnen zijn gericht op het centrale busstation dat rechtstreeks gekoppeld is aan het spoorwegstation, fietsroutes komen uit alle delen van de stad in het centrum samen, het



gevelbelasting > 55 dB(A) op basis van geluidsniveaukaart 1996

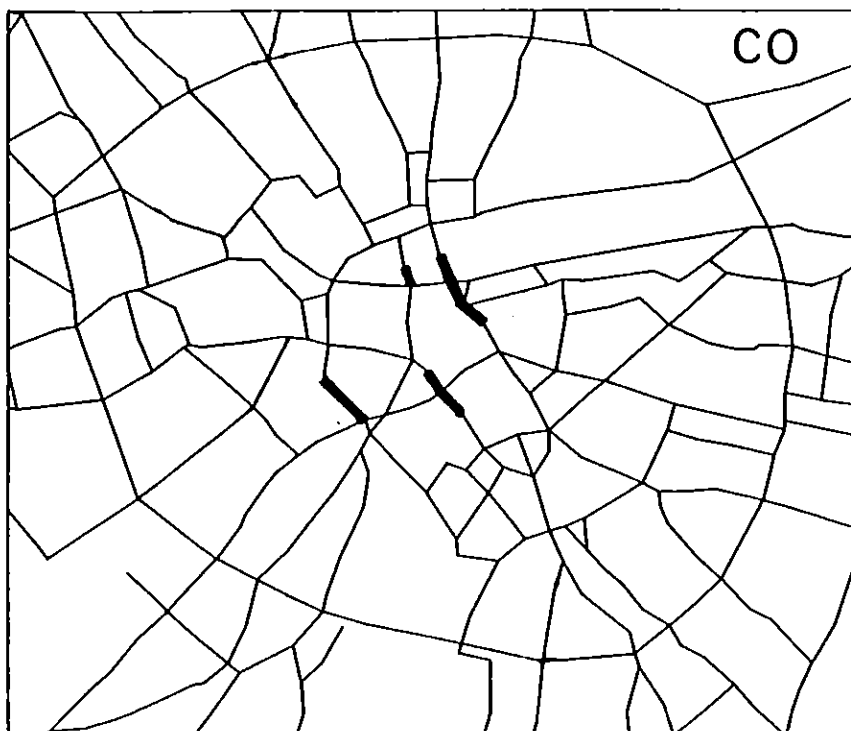
autoverkeer kan vanaf de stadsrand zonder veel problemen tot in het hart van het centrum komen.

Met name dit autoverkeer bepaalt in sterke mate het verkeersbeeld in het gebied.

Komend vanaf de rijkswegen of vanuit de meer perifeer gelegen stadsdelen is het primair de Ring die het verkeer verdeelt over de verschillende stadsdelen. Vanaf de Ring stadsinwaarts brengt een stelsel van radiale wegen het autoverkeer naar het centrumgebied. Hierbij zijn de Boschdijk, Veldm.Montgomerylaan, John F.Kennedylaan en het gecombineerde tracé Aalsterweg/Leenderweg/Stratumsedijk het meest intensief bereden, gevolgd door Prof.Dr.Dorgelolaan, Geldropseweg, Karel de Grotelaan en Kastanjelaan/Frederiklaan.

Nabij het centrum vindt aan de noord- en westkant opnieuw een verdeling plaats door middel van het concentrisch gerichte wegtracé Fellenoord/Vonderweg en Mauritsstraat, dat met name het via de noordelijke en westelijke radialen komende verkeer opvangt. Op dit tracé komen verreweg de hoogste verkeersintensiteiten voor van het gebied binnen de Ring.

Aan de oost- en zuidkant is een dergelijk concentrisch gericht

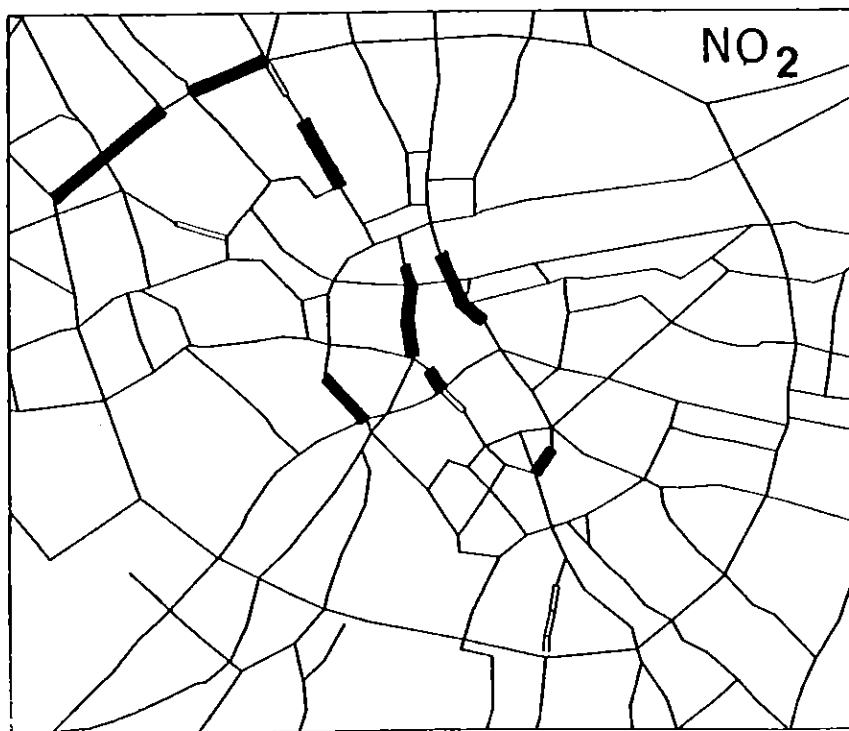


>6000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ verkeersmilieukaart 1985

wegtracé slechts gedeeltelijk aanwezig. Dit speelt als verdeelweg een vrij ondergeschikte rol en is nauwelijks van betekenis voor het binnenstadsgerichte verkeer. Vanaf de oostelijke en zuidelijke radialen wordt veelal direct aangereden op de Hertogstraat/Vestdijk. Tot slot verzorgt de binnenring de directe bediening van het binnenstadsgebied.

Geluidhinder en luchtverontreiniging

De keerzijde van een intensief bereden wegennet is niet alleen de toenemende kans op congestie maar ook de groter wordende geluidhinder en luchtverontreiniging. Voor de mate van geluidhinder en luchtverontreiniging zijn wettelijke normen vastgesteld. Voor geluidhinder geldt een saneringsgrenswaarde van 55 dB(A). Op plaatsen waar deze waarde wordt overschreden gelden beperkende voorwaarden voor geluidgevoelige functies als wonen. Het blijkt dat op het wegennet van het gebied binnen de Ring de saneringsgrenswaarde op een zeer groot aantal plaatsen wordt overschreden. De maximaal toegestane waarde van 75 dB(A) wordt echter niet overschreden.



NO₂ > 135 µg/m³ verkeersmilieukaart 1985

De mate van luchtverontreiniging wordt bepaald door de stoffen koolstofmonoxide (CO) en stikstofdioxide (NO₂). Voor de gehalten in de buitenlucht gelden als grenswaarden voor CO: maximaal 6.000 µg/m³ en voor NO₂ maximaal 135 µg/m³. Daar waar de resp. grenswaarden worden overschreden moeten maatregelen worden genomen om omstreeks het jaar 2000 op dit niveau uit te komen. Op dit moment zijn er wel overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden, maar geen overschrijdingen van de tijdelijk verhoogde grenswaarden. Voor het doorrekenen en weergeven van geluidhinder en luchtverontreiniging is de methodiek van de zogenaamde verkeersmilieukaart ontwikkeld. Veranderingen in verkeerscirculatie en -intensiteit kunnen hiermee snel worden doorgelicht op de milieu-effecten.

Sociale veiligheid

Een geheel ander aspect van het leefmilieu is de mate van sociale veiligheid die wordt ervaren. Bij sociale veiligheid valt een onderscheid te maken tussen objectieve sociale veiligheid, de daadwerkelijk gepleegde criminaliteit, en subjectieve sociale veiligheid, het ervaren veiligheidsgevoel. Naar beide vormen van veiligheid is in 1987 en 1989 onderzoek gedaan. Het is uit dit onderzoek en uit ander onderzoek elders in het land gebleken dat sociale veiligheid voor een groot deel wordt bepaald door de inrichting van de gebouwde omgeving. Op bestemmingsplanniveau dient vanuit het oogpunt sociale veiligheid aan de volgende zaken aandacht te worden besteed:

- * functiemenging: in het gebied binnen de Ring is een aantal gebieden met een eenzijdige functie waardoor deze er 's avonds en 's nachts enigszins verlaten bijliggen, zoals bedrijventerrein Kanaaldijk, het winkelgebied en het TU-terrein;
- * langzaamverkeerroutes: ook binnen de Ring zijn voorbeelden van fietspaden over verlaten ventwegen (Prof. Dr. Dorgelolaan) of door verlaten gebieden (Fuutlaan);
- * barrières naar het omliggend gebied: de rondweg functioneert op diverse plaatsen als een barrière voor het langzaam verkeer;
- * barrières binnen het gebied: meest in het oog springend zijn de diverse tunnels in het gebied, nabij het station (zoals Vestdijktunnel, Dommeltunnel);
- * parkeerterreinen en parkeergarages: dit zijn, ook in het gebied binnen de Ring, 's avonds en 's nachts vaak verlaten gebieden (nabij het station, Tramstraat).

IV RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

1. Vooraf

Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor het gebied binnen de Ring wordt in sterke mate bepaald door twee nauw met elkaar samenhangende factoren:

- hoe wordt inhoud en vorm gegeven aan op verschillende schaalniveaus geformuleerde nieuwe beleidsdoelstellingen zoals: het stedenring-concept en de functie van stedelijk knooppunt vermeld in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (Extra), de verstedelijkingsfilosofie van het streekplan, de zonering uit de Intergemeentelijke Structuurvisie van het SRE (inmiddels ook vertaald in de uitwerking van het streekplan), de speerpunten uit de gemeentelijke nota Koersbepaling en de hoofdlijnen uit het sectorbeleid hoe wordt ingespeeld op veranderingen die zich aandienen op het gebied van de economie, de demografie, het milieu, de mobiliteit e.d.

In de volgende paragrafen zal op beide factoren worden ingegaan.

2. Ontwikkelingsperspectief Eindhoven algemeen

Nationaal en internationaal

De gedachtenvorming over de positionering van Eindhoven op internationaal en regionaal niveau is recentelijk in een stroomversnelling geraakt.

Een belangrijke impuls is uitgegaan van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (Extra). Deze is erop gericht ideeën en concepten over te dragen om Nederland, en meer in het bijzonder de steden, voor te bereiden op de internationale concurrentie tussen stedelijke gebieden. De noodzaak daartoe is het directe gevolg van de internationalisering van onze economie en de daarmee samenhangende, één wordende Europese markt.

Aan Eindhoven wordt als economische motor met een sterk vertegenwoordigde industriële sector en als verzorgingscentrum van een grote regio in de Vierde Nota een belangrijke plaats toegekend.

De stadsregio wordt gezien als een onderdeel van het economisch kerngebied van ons land, de zogenaamde **Stedenring centraal Nederland**. Dit concept is gebaseerd op de complementariteitsgedachte, waarbij de specifieke productiestructuur van Eindhoven e.o. wordt gewaardeerd als een zeer wezenlijk facet van de nationale economie.

Daarenboven is Eindhoven ook aangewezen tot **internationaal stedelijk knooppunt** en wel op basis van de selectiecriteria infrastructuur, kansrijke bedrijvigheid en hoogwaardige opleidingsinstituten.

Door het invoeren van dit begrip wil de rijksoverheid de middenstroom meer selectief ombuigen naar die stedelijke concentraties welke een relatief hoge potentie bezitten om in economisch opzicht op internationaal niveau beter te kunnen concurreren met andere stedelijke regio's en om een landsdeel verzorgende functie te kunnen vervullen. Vooral op het gebied van infrastructuur en telecommunicatie kan dit voor de regio Eindhoven voordelen opleveren. Wel zullen stad, regio en ook provincie eerst zelf de bedoelde functie inhoud en vorm moeten geven. Daarbij valt aan een verdere profilering ten opzichte van andere steden op de stedenring niet te ontkomen.

Het ministerie van landbouw en visserij heeft in het Natuurbeleidsplan (NBP) de ecologische hoofdstructuur van Nederland beschreven. Voor de omgeving van Eindhoven komt dit neer op een ruime aanwezigheid van zgn. ecologische kerngebieden. Dit zijn de in de (inter)nationaal opzicht belangrijke, duurzaam te behouden ecosystemen. De rondom Eindhoven gelegen kerngebieden komen in grote lijnen overeen met de beekdalen en hun omgeving. Voor het gebied binnen de Ring is in dit verband van groot belang dat het Dommeldal in deze nota als een 'te ontwikkelen of te versterken ecologische verbindingszone' wordt aangeduid. Het vormt derhalve een belangrijke schakel in de ecologische hoofdstructuur. Deze visie versterkt en ondersteunt het al geformuleerde gemeentelijke beleid voor de Dommelzone, verwoord in de groenstructuurschets van het centrumgebied 'groenstad aan de Dommel' en kan wellicht ook leiden tot een subsidiëring vanuit het rijk voor projecten in deze groenzone.

Provinciaal

In het provinciale Streekplan (juli 1992) is gekozen voor een uitwerkingsverplichting voor GS voor stadsregio's. Dit is in eerste instantie aan de regio's zelf overgelaten, overigens wel binnen gegeven kaders. Met behulp van door de regio's opgestelde ontwikkelingsvisies hebben Gedeputeerde Staten vervolgens regionale uitwerkingen van het streekplan vastgesteld. Voor de regio Eindhoven is dat recentelijk in 1995 gebeurd.

In zijn algemeenheid is het provinciale beleid er op gericht bij de grote Brabantse steden zoveel mogelijk te zoeken naar complementariteit en onderlinge concurrentie zoveel mogelijk uit te sluiten. In dit verband wordt de regio Eindhoven beschouwd als een industrieel-technologische "mainport" naast Amsterdam (financieel/dienstencentrum, luchttransport) en Rotterdam (zeehaven, diensten, water/railtransport).

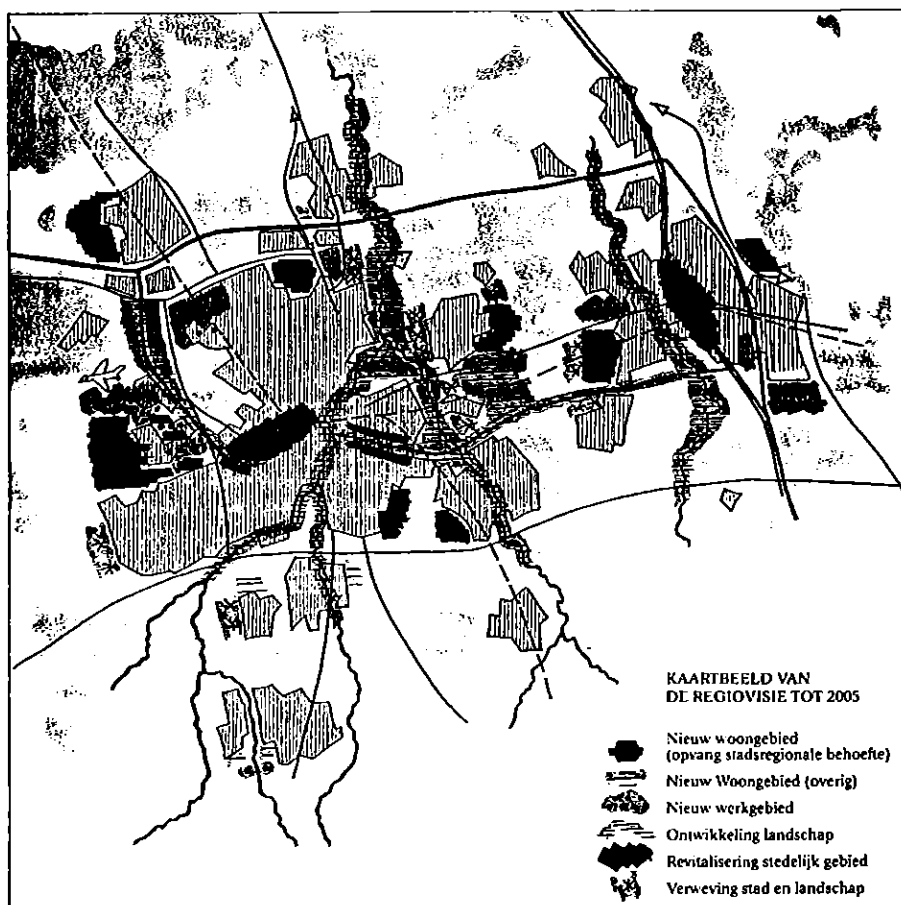
In het project Nadere Uitwerking Brabantse Steden (NUBS) wordt de complementariteitsgedachte en nadere definiëring en typering van de stadsregio's verder uitgewerkt. Tevens wordt hierbij bekeken wat het belang kan zijn van de infrastructuur tussen de grote steden als dragers van nieuwe

verstedelijkingsactiviteiten ("corridor" gedachte).

Centraal element in het Streekplan is de typering van specifieke regio's voor onder meer agrarische, natuur-, recreatieve en/of verstedelijkingsontwikkelingen.

De stadsregio Eindhoven/Helmond heeft uiteraard de typologie "regio met accent op verstedelijking" meegekregen, hetgeen vervolgens tot uiting komt in de verdeling van woningbouwlocaties en bedrijvenlocaties. Binnen de expliciet begrensde stadsregio zijn met name deze locaties gesitueerd. Hierbuiten mag slechts zeer bescheiden groei van het aantal woningen en bedrijven plaatsvinden en wel uitsluitend voor de eigen behoefte van de gemeenten (zogenaamde groeiklasse beleid).

De Groene Hoofdstructuur is zeer bepalend voor de mogelijke verstedelijking, zowel in het buitengebied als in het stadsregio gebied. Met name de continuïteit van ecologische zones en natuurgebieden wordt hiermee gewaarborgd. Voor Eindhoven zijn in dit verband vooral van belang: het Dommeldal, de bos- en heidegebieden aan west- en zuidkant van de stad en de boszone in het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond.



regiovisie stadsregio Eindhoven - Helmond

Regionaal

Als bouwsteen voor de uitwerking van het provinciale Streekplan heeft de regio in 1993 de Regiovisie opgesteld. Deze nota geeft naast het aanduiden van locaties voor het onderbrengen van een kwantitatieve behoefte aan woningen en bedrijfsterreinen, met name een viertal strategieën aan waarbinnen zich de regionale ontwikkelingen moeten voltrekken. De strategieën kunnen als volgt worden weergegeven:

- **revitalisering van de stad**, waarbij vooral aandacht wordt gevraagd voor stedelijke herstructurering, intensivering/verdichting en uitbreiding direct aan bestaande stedelijke gebieden;
- **revitalisering van het landschap**, waarbij de aandacht vooral wordt gericht op de landschappelijke en ecologische ontwikkeling van de beekdalen (onder meer Dommeldal), het verbinden van de boszones in het Middengebied en de landschappelijk/recreatieve ontwikkeling van het Eindhovens Kanaal;
- **ontwikkeling infrastructuur als sturend instrument voor verstedelijking**, waarbij vooral aandacht bestaat voor de ontwikkeling van een Hoogwaardig Openbaar Vervoernet waaraan de belangrijkste ontwikkelingslocaties worden gesitueerd;
- **verweving van stad en landschap**, waarbij vooral aandacht wordt gegeven aan een goede afronding van stadsranden en nieuwe economische dragers in landschappen waar de historische dragers (bijv. agrarisch gebruik) verdwijnen.

Ook kan in dit verband worden verwezen naar het rapport Eindhoven, open stad waarin de ontwikkelingsperspectieven van Eindhoven worden geplaatst in de context van de regio Zuidoost-Brabant.

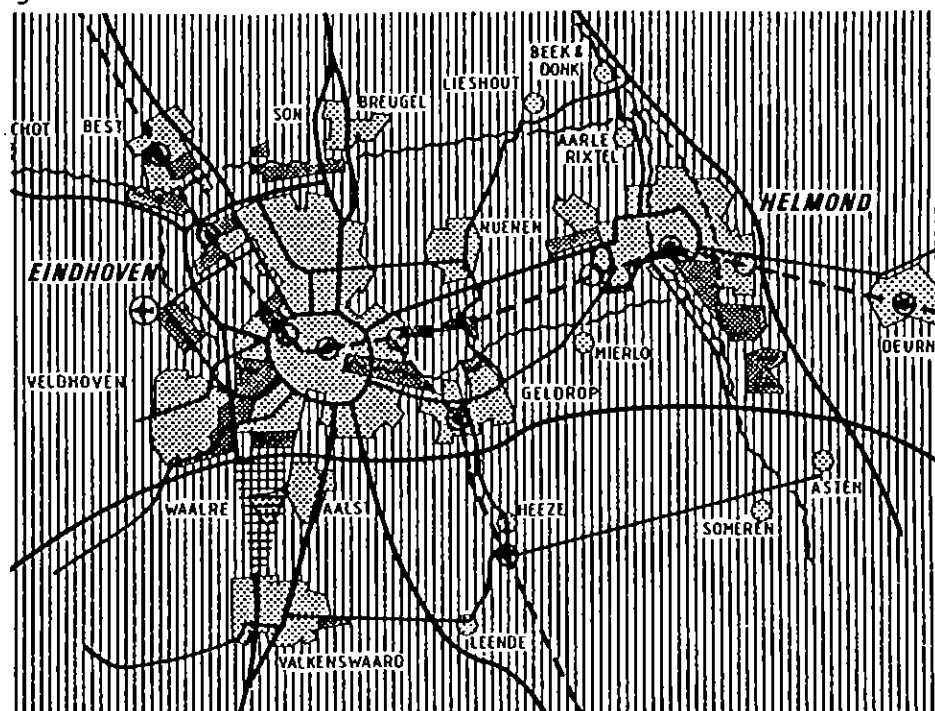
In al deze nota's wordt het belang erkend van een verdere versterking van de kansrijke productiestructuur door verbetering van het productiemilieu en het aanboren van het beschikbare creatief vermogen. Als ruimtelijk meest relevante elementen van het productiemilieu worden opnieuw de infrastructuur genoemd (zij het binnen de grenzen van een verantwoorde milieukwaliteit), het voorzieningenniveau en de centrumfunctie van Eindhoven. Een hoge woonkwaliteit en een attractief recreatief milieu worden daar aan toegevoegd. Het is duidelijk dat er op het niveau van Zuidoost-Brabant een speciale relatie bestaat tussen Eindhoven en Helmond. Onderlinge afstemming van beleid tussen beide steden is derhalve van belang. Wat het ruimtelijk beleid betreft heeft zich inmiddels een globaal concept afgetekend dat ook in het streekplan en de uitwerking daarvan voor de stadsregio Eindhoven is terug te vinden. Volgens het structuurplan van Helmond zal deze stad zich verder in de richting van Eindhoven gaan ontwikkelen. Daarbij geeft de aanwezigheid van een spoorlijn de mogelijkheid om de mobiliteit, die wordt opgeroepen door de stadsuitbreiding, zo goed mogelijk per openbaar vervoer te verwerken. Diezelfde voordelen zijn ook

aanwezig ten oosten van Eindhoven.

De openbaar-vervoeras Eindhoven-Helmond zou daarmee in de toekomst weleens als een belangrijke drager van de regionale ontwikkeling dienst kunnen gaan doen naast het zware accent dat ligt op de groene hoofdstructuren in het betrokken gebied. Ook deze structuur is een belangrijke drager van de regionale ontwikkeling, te meer daar deze in aanzienlijke mate de kwaliteit van het woonmilieu zal bepalen.

Dit zich ontwikkelend planconcept past goed op de zoneringsgedachte die voor Eindhoven en haar meer directe omgeving is uitgewerkt in de **Intergemeentelijke Structuurvisie** en die ook wordt uitgedragen in het rapport Eindhoven, open stad. In het kort kent dit model de volgende opbouw.

- In het stedelijk middengebied wordt gestreefd naar een grote verscheidenheid op het gebied van wonen, werken en recreatie. Voorzieningen voor maatschappelijke en zakelijke dienstverlening voor de gehele regio alsmede stedelijke woonvormen worden hier zo veel mogelijk geconcentreerd.



- VERSTEDELIJK GEBIED / WERKGELEGENHEID
- LANDSCHAPPELIJK WAARDEVOL GEBIED
- AUTOWEGEN
- WATERWEGEN
- SPOORWEGEN / STATIONS / VOORSTADHALTES

regio Eindhoven/Helmond met infrastructuur

- Het uitwaaiersgebied west-noord (Eindhoven-west en -noord, Veldhoven, Best en bedrijfsgebied Son) wordt met name in de omgeving van de hoofdwegen gericht op industriële herstructurering en technologische ontwikkeling. Veldhoven en Best versterken daarbij hun karakter als woon-werkgemeente.
- In het uitwaaiersgebied oost-zuid (Nuenen, Geldrop, Waalre, Valkenswaard) handhaven en versterken de gemeenten hun eigen identiteit, onder meer op het gebied van de woningbouw, met het oog op een gedifferentieerd vestigingsklimaat in de agglomeratie.
- In de groene zone (landelijk gebied) ligt het accent op behoud en versterking van de landschappelijke, recreatieve en agrarische waarde. Nieuwe bedrijvigheid wordt hier beperkt. Projecten op het gebied van openluchtrecreatie worden bij voorkeur in deze zone ondergebracht om de aantrekkelijkheid van met name Oirschot, Heeze, Leende en Valkenswaard voor het toerisme te benutten en te versterken.

Lokaal

In de nota "Samen aan de slag" van september 1994 wordt door het gemeentebestuur aangegeven op welke wijze Eindhoven een plezierige stad is. Het gaat daarbij met name om de in het algemeen goede kwaliteit van de huizen, om de ruime en groene opzet van de wijken, het mooie en gezellige centrum, de vele voorzieningen enz. De Eindhovenenaar voelt zich ook redelijk veilig en de voorzieningen zijn goed bereikbaar per auto en per fiets.

Aangegeven wordt echter ook dat steeds meer mensen bang zijn voor inbraak, diefstal en geweld. Ook vandalisme in buurten leidt steeds vaker tot gevoelens van onveiligheid. Door een afname van het aantal buslijnen en -haltes is het openbaar vervoer voor bepaalde mensen niet meer toegankelijk. Ook in andere opzichten kunnen teveel Eindhovenaren zichzelf niet meer redden. Zo zijn er mensen die financieel niet meer kunnen rondkomen. Veel ouderen verliezen het contact met hun omgeving en worden eenzaam. Jongeren die op school afhaken vallen ook elders uit de boot. Veel allochtonen doen vanwege de taalbarrière, cultuurverschillen en discriminatie niet mee. Drugsverslaafden vormen een probleem voor zichzelf en voor hun omgeving. Een andere schaduwzijde van Eindhoven is de hoge werkloosheid.

Samengevat gaat het om drie problemen:

- werkloosheid
- onveiligheid
- onvoldoende zelfredzaamheid.

Daarnaast zijn er nog andere onderwerpen waaraan het gemeentebestuur aandacht wil geven:

- het tegengaan van onderwijsachterstand
- het verbeteren van de milieuzorg in bedrijven, instellingen en huishoudens
- het terugdringen van het autogebruik, met behoud van de bereikbaarheid
- het verbeteren van het onderhoud van de openbare ruimte (straten, pleinen en plantsoenen) en van gemeentelijke gebouwen
- het vergroten van de betrokkenheid van inwoners bij de Eindhovense projecten op het gebied van ontwikkelingssamenwerking
- het op niveau houden van voorzieningen voor gezondheidszorg, sport en cultuur in Eindhoven.

Het gemeentebestuur wil zich samen met bedrijven, maatschappelijke instellingen, belangenorganisaties, bewonersgroepen en individuele Eindhovenaren inzetten om bovengenoemde zaken aan te pakken.

3. Ontwikkelingsperspectief economie

Van industriestad naar technologiestad

Wat in Europa op grotere schaal is waar te nemen is binnen Nederland op kleinere schaal te zien. Economische zwaartepunten zijn aan het verschuiven in zuidelijke richting. De centra van de traditionele industrieën worden steeds meer overvleugeld door gebieden met een aangenamer vestigingsklimaat. Daar vestigen zich de nieuwe industrietakken die een hoog innovatiegehalte hebben, zeer kennisintensief zijn en nieuwe marktsegmenten aanboren.

Binnen de Nederlandse verhoudingen krijgt de regio Zuidoost-Brabant steeds meer de kenmerken van de voornoemde nieuwe economische zwaartepunten. Enerzijds komt dit door de relatief zuidelijke ligging waardoor eerder aansluiting wordt gevonden bij de Belgische, Duitse en Franse economische centra. Anderzijds komt dit door het specifieke productiemilieu en de sterke productiestructuur van de regio zelf, hetgeen goed aansluit bij de wensen en behoeften van de moderne industriële bedrijven. In de regio Eindhoven gaat het vooral om de bedrijfstakken electronica en hoogwaardige transportmiddelen.

Het in stand houden en verder uitbouwen van voornoemde industriële bedrijfstakken vraagt een grote inspanning in research en ontwikkelingsactiviteiten. In de regio is dan ook een voortgaande tendens merkbaar dat met name deze activiteiten steeds meer de productie-activiteiten gaan overvleugelen. Een zeer illustratief voorbeeld hiervan is Philips. Binnen de regio heeft het bedrijf nog slechts circa 20.000 werknemers, nagenoeg geheel werkzaam in de niet-productiesectoren. In tegenstelling tot 15-20 jaar geleden heeft Philips zich in deze regio volledig geconcentreerd op de research en ontwikkeling,

proef-fabricage op beperkte schaal, verkoop- en service-organisatie, administratie en het management van productdivisies en mondiaal concernmanagement.

Bij DAF is vooralsnog in wat andere verhoudingen een vergelijkbare ontwikkeling gaande, met dit verschil, dat naast de nieuwe activiteiten de productiecapaciteit gehandhaafd zal blijven in de nu te overziene jaren.

Echter door een voortgaand proces van automatisering en robottisering verandert ook hier het type werknemer. De overall maakt plaats voor de stofjas en het kostuum.

Een belangrijke ontwikkeling is voorts dat de grotere bedrijven zich steeds meer gaan richten op hun basistaken. Zaken en/of kennis die niet perse in eigen huis behoeven te worden ontwikkeld, uitbesteed of ingekocht. Op deze wijze ontstaat een omvangrijk netwerk van toeleverende gespecialiseerde bedrijven, research- en adviesbureaus en overige zakelijke diensten die onder de rook van de grote broers veel werkgelegenheid verschaffen.

Daarenboven blijken Eindhoven en omgeving aantrekkelijker te worden voor (filialen van) dienstverlenende bedrijven die de internationale markt willen gaan bestrijken.

Ruimtelijke en maatschappelijke gevolgen

De consequenties van deze ontwikkelingen zijn in beeld gebracht in de nota Bedrijventerreinen, de Kantorennota en de nota Hoofdlijnen voor het sociaal-economisch beleid. Geconstateerd kan worden dat ten gevolge van voornoemde ontwikkelingen het karakter van de bedrijfsterreinen en gebouwen sterk aan het veranderen is. Bestaande bedrijfsterreinen ondergaan steeds meer een gedaantewisseling van het klassieke fabrieksgebouw naar een hoogwaardig kantoorachtig research- en ontwikkelingscentrum. Duidelijke voorbeelden hiervan zijn de Philips-complexen in Strijp. Nieuwe bedrijventerreinen moeten o.a. voldoen aan eisen van representativiteit en goede toegankelijkheid. Dit betekent een voorkeur voor situering aan snelwegen en in de omgeving van Eindhoven Airport enerzijds en hoogwaardige binnenstadslocaties met een voorkeur voor de stationsomgeving anderzijds. Op dit gebied komt dus nog meer druk te staan.

De aard van de werkgelegenheid die in bedrijven wordt geboden vraagt om hooggekwalficeerde medewerkers. De werving hiervan is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de aan te bieden woonmilieus en het voorzieningenniveau; daarop moet derhalve worden ingespeeld.

Het veranderende werknemersprofiel, de vergaande specialisatie en de groeiende onderlinge afhankelijkheid van bedrijven en diensten, hebben grote invloed op de vervoerspatronen en wel met name op het gebruik van de auto (zie Verkeers-circulatieplan) en de telecommunicatie. Een toenemende automobiliteit roept

echter problemen op zowel wat bereikbaarheid als milieu betreft.

Uitwisseling van informatie en het leggen van zakelijke contacten geven sterke impulsen aan congressen, beurzen en tentoonstellingen. Daarnaast brengt de toenemende behoefte aan communicatie ook positieve effecten met zich mee voor de horeca (hotels, restaurants), culturele voorzieningen en topsport. De businessclubs van PSV en het WTCE zijn sprekende voorbeelden van een moderne gelegenheid voor zakelijke ontmoetingen, ook op internationaal niveau. Bedoelde effecten moeten worden benut.

Essentieel voor een hoge innovatiegraad van het bedrijfsleven is een goede kennisuitwisseling tussen enerzijds bedrijven onderling en anderzijds tussen bedrijven en kenniscentra. Naast de reeds aanwezige instellingen die al min of meer op het terrein van kennisuitwisseling werkzaam zijn (WTCE, NV REDE, Transferbureau, CME, Microcentrum) is specifiek voor de laatstgenoemde vorm van kennisuitwisseling het Innovatie Centrum opgericht.

Daarnaast zijn de kennisinstituten TUE en HOE zelf steeds actiever op dit terrein. Het reeds enige tijd functionerende bedrijfsverzamelgebouw voor startende hoogwaardige bedrijfjes op het TUE-terrein is hiervan een voorbeeld. Meer van dergelijke initiatieven zijn in voorbereiding. In de nota Ruimtereservering Hogeschool Eindhoven en Technische Universiteit Eindhoven is dan ook structureel rekening gehouden met het onderbrengen van aan de kenniscentra gekoppelde bedrijvigheid en researchinstellingen. Ook elders moet daar wellicht ruimte voor worden vrijgehouden.

Tot slot kan worden gewezen op het belang om het imago van Eindhoven als technologiestad ook uit te drukken in de verschijningsvorm. In het rapport Eindhoven, open stad wordt ervoor gepleit Eindhoven als proeftuin te ontwikkelen voor allerlei afgeleide toepassingen op technologiegebied. Gedacht kan worden aan geavanceerde verkeersgeleidings- en regelsystemen, informatievervalsing over beschikbare parkeergelegenheid, hotelaccommodatie, evenementen en dergelijke. Ook experimenten met woningen en bedrijfsgebouwen waarin een groot aantal functies elektronisch wordt gestuurd, kunnen in dit verband zinvol zijn.

4. Ontwikkelingsperspectief verkeer en vervoer

Vervoer en milieu

Een groeiende mobiliteit is een ontwikkeling waaraan in de komende periode niet

valt te ontkomen.

Internationalisering leidt wereldwijd tot steeds frequentere contacten. Het wegvallen van de Europese grenzen vergemakkelijkt het verkeer in Europees verband. Ook landelijk en regionaal wordt een mobiliteitsgroei voorzien, die onverbrekkelijk verbonden is met het economisch en sociaal functioneren van Nederland in de diverse regio's. Een groeiende mobiliteit is op zich een positief te waarderen maatschappelijke ontwikkeling, omdat hiermee de ontplooiingskansen van een ieder worden verruimd. De keerzijde hiervan is echter dat de aanslag op leefbaarheid en milieu steeds groter wordt, zeker wanneer onbeperkt tegemoet wordt gekomen aan volledige individuele keuzevrijheid naar de aard van vervoer. Het gevolg is een enorme groei van de automobilititeit en het verder afkalven van openbaar vervoervoorzieningen. In de door de rijksoverheid uitgebrachte Vierde Nota ruimtelijke ordening (Extra) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) wordt dan ook aangegeven dat bereikbaarheid en leefbaarheid dan wel omgevingskwaliteit essentiële voorwaarden zijn voor het functioneren van steden en gewesten. Hieraan zal individuele vrijheid van verplaatsing ondergeschikt moeten worden gemaakt.

Ook de rijksnota Zorgen voor morgen en het Nationaal Milieu Beleidsplan geven aan dat ongebreidelde groei van de automobilititeit een onevenredige aanslag op het milieu zal plegen. De provinciale nota Kruispunt van wegen komt tot soortgelijke conclusies.

De teneur die uit de voornoemde nota's spreekt kan in de volgende hoofdpunten worden samengevat.

- Drastisch terugdringen van de groei van de automobilititeit; hierbij de bereikbaarheid voor het goederenverkeer en zakelijk personenverkeer waarborgen; het vermijdbare autoverkeer zoals woon-werkverkeer en het niet-zakelijk verkeer drastisch beperken.
- Betere afstemming van locaties voor wonen, werken en voorzieningen op openbaar vervoerstructuren.
- In stand houden en verder tot ontwikkeling brengen van hoogwaardig openbaar vervoer op zowel interregionaal, regionaal als lokaal niveau.
- Stimuleren van andere vormen van milieuvriendelijk vervoer zoals carpooling, groepsvervoer en fietsgebruik.
- Verbeteren van de omgevingskwaliteit door het terugdringen van geluidhinder, luchtverontreiniging, versnippering van natuur en landschap en verkeersonveiligheid.

Om een en ander nader te concretiseren is van rijkswege o.a. het locatie- en mobiliteitsbeleid ontwikkeld.

Hierbij gaat het om een juiste onderlinge afstemming van vestiging van bedrijven en voorzieningen met specifieke vervoersbehoeften en locaties met specifieke

ontsluitingsmogelijkheden voor auto, openbaar vervoer en fiets. In hoofdstuk VII, paragraaf 3, wordt dit verder uitgewerkt. Verder heeft het SRE een regionaal verkeers- en vervoersplan opgesteld, dat is gericht op het beperken van de groei van het autoverkeer en het stimuleren van milieu- vriendelijke vervoerswijzen. Daarnaast is op gemeentelijk niveau een milieubeleidsplan gepresenteerd.

In de volgende beschouwingen zullen achtereenvolgens luchtvervoer, railvervoer, lokaal/regionaal openbaar vervoer, vervoer per auto, vervoer per fiets en telecommunicatie aan de orde komen in hun relatie met het gebied binnen de Ring.

De gekozen volgorde is grofweg van (inter)nationaal via regionaal naar lokaal niveau, waarbij zekere niveau-overlappen per vervoerswijze onvermijdelijk zijn.

Luchtvervoer

Het vliegverkeer neemt een steeds belangrijkere plaats in bij zowel het reizigers- als het goederenvervoer. De groeiende vracht- en personenvervoercijfers zijn tekenend voor het toenemende belang van het luchtvervoer. Hoewel minder expansief dan de te verwachten groei bij het wegvervoer, zal voor Eindhoven Airport de komende jaren rekening moeten worden gehouden met een toenemend aantal vliegbewegingen, met name naar en van de andere Europese vliegvelden. Grote bedrijven als Philips en DAF gaan voor hun internationale communicatie steeds meer over op de zgn. shuttle-vluchten (in één dag op en neer). Internationale transporteurs vestigen zich steeds nadrukkelijker in de directe omgeving van een vliegveld. Regionale en buitenlandse bedrijven met een internationaal relatiernetwerk combineren steeds meer hun verkoopactiviteiten, administratieve en productvoorbereiding met distributie en transportactiviteiten bij een luchthaven. Hierbij gaat het vooral om bedrijven die gebaat zijn bij een snel vervoer van relatief kleine hoeveelheden hoogwaardige producten of goederen. Het bedrijvenpark rondom Eindhoven Airport heeft in korte tijd dan ook een snelle expansie doorgemaakt en het einde hiervan is nog niet in zicht. Het is van groot belang dat Eindhoven Airport goede infrastructurele verbindingen heeft met andere regio's, met de regio zelf en met het centrumgebied van Eindhoven. Met name dit centrumgebied zal meer profijt moeten kunnen trekken van de aanwezigheid van het vliegveld. In het bijzonder voor internationaal opererende bedrijven en instellingen met een voor het stadscentrum gunstig mobiliteitsprofiel is een geavanceerde en snelle verbinding met Eindhoven Airport een niet te onderschatten voordeel. Een dergelijke voorziening kan tevens bewerkstelligen dat de rond Eindhoven Airport gevestigde bedrijven zich sterker op het stadscentrum richten voor wat zakelijke relaties, verblijfsaccommodaties, dienstverlening en ontspanning betreft.

Wil de regio Eindhoven de kansen in de luchtvaart-afhankelijke dan wel

luchtvaart-georiënteerde bedrijvigheid ten volle benutten, dan zal aan uitbreiden van de vliegfaciliteiten niet te ontkomen zijn. Met vermindering van nachtvluchten en met de verdergaande technische verbeteringen aan vliegtuigen kan dit binnen aanvaardbare milieugrenzen blijven. Het vastgestelde geluidsbelastingsniveau van 35 KE lijkt dan niet te worden overschreden.

Ook de inmiddels beschikbare douanefaciliteiten zullen bijdragen aan het beter benutten van de potenties. Tevens kan de realisering van een goederencentrum voor luchtvracht de relatie tussen het lucht- en wegvervoer structureel verbeteren, hetgeen dan ook momenteel in onderzoek is.

Thans worden ook de mogelijkheden onderzocht om te komen tot een geïntegreerde samenwerking tussen Eindhoven Airport, provincie Noord-Brabant en N.V. Luchthaven Schiphol.

Overwegingen die hierbij een rol spelen zijn:

- het gegeven dat de regionale en provinciale ontwikkeling gebaat is bij de aanwezigheid van een regionale luchthaven en dat derhalve de continuïteit van Eindhoven Airport gewaarborgd dient te worden.

Met deze samenwerking wordt beoogd de volgende doelstellingen te realiseren:

- een versnelde uitgifte van het bedrijventerrein Meerhoven-oost alsmede toename van de in de omgeving van Eindhoven Airport aanwezige luchthaven gerelateerde bedrijvigheid waardoor mede een kwalitatieve verbetering van de (regionale) economische structuur optreedt;
- kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de werkgelegenheidsontwikkeling in de regio Eindhoven;
- vergroting van het marktaandeel in passagiers en vracht ten behoeve van zowel Eindhoven Airport als Amsterdam Airport Schiphol in de catchment area van Eindhoven Airport.

Railvervoer

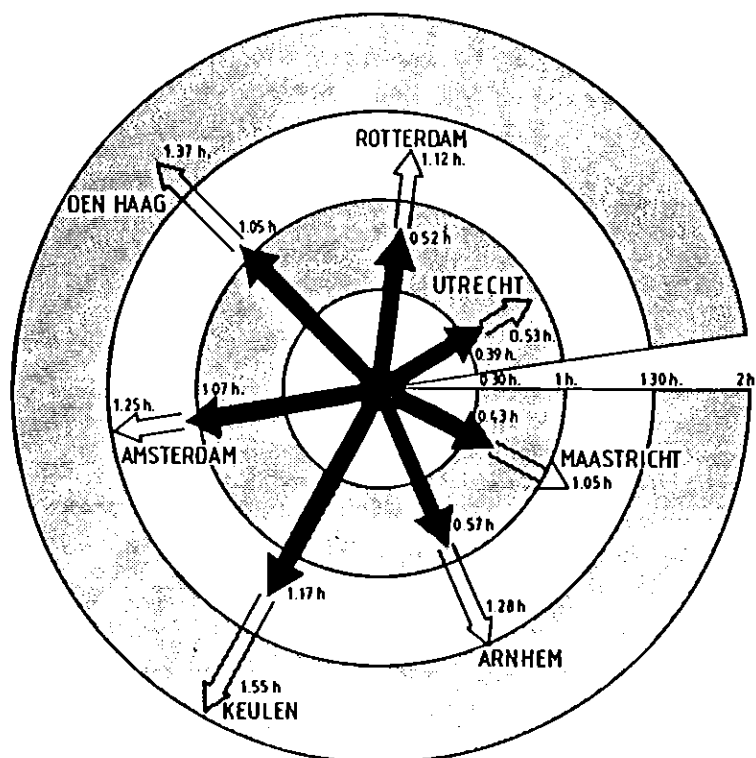
De te realiseren beperking van de automobilititeit heeft grote gevolgen voor het reizigersvervoer per spoor. Aangezien mobiliteitsbeperking vooral gevonden moet worden in het woon-werkverkeer en het niet zakelijke verkeer (recreatief, woon-school, sociaal) zal hierin de belangrijkste groei van het railvervoer liggen. De toekomstvisie van de Nederlandse Spoorwegen voor de komende decennia is neergelegd in de nota Rail 21, waarvan belangrijke delen zijn overgenomen in het SVV-II.

Allereerst is voor Eindhoven de functie van het NS-station interessant. Het heeft snelle verbindingen met alle grote steden in zowel binnen als buitenland. Vooral naarmate de afstanden groter worden zal het gebruik van dit treintype aantrekkelijker worden.

Vanuit de optiek van het SRE biedt ook het agglomeratie/regionet veel perspectief. Wanneer op enkele strategische plekken tussenstations worden gesitueerd kan een regionaal openbaar vervoerssysteem ontstaan dat een eerste aanzet vormt tot een wellicht in de toekomst uitgebreider regionaal railnet. Aangezien het succes van voornoemde formules sterk zal afhangen van de aard van het voor- en natransport in de stedelijke gebieden, vraagt een drietal aspecten de nodige aandacht:

- voor- en natransport dient geminimaliseerd te worden
- voor de automobilist uit de stadsregio dient de trein een concurrerend alternatief te zijn in tijd en comfort, in het bijzonder op de lange afstanden
- het openbaar stads- en streekvervoer als complementair vervoer naar verder van het station gelegen locaties dient sterk verbeterd te worden.

Voor- en natransport kan worden geminimaliseerd door het reizigerspotentieel zo dicht mogelijk bij het hoofdstation of de voorstadshaltes te situeren. Met name rond het hoofdstation leent het bereikbaarheidsprofiel zich voor concentraties van zakelijke dienstverlening, overige kantoorachtige activiteiten, hoger onderwijs en culturele voorzieningen. Verder weg gelegen woon- en werkconcentraties, subcentra's e.d. moeten vanaf het station bediend kunnen worden door een snel



verkorting reistijd tot Eindhoven onder invloed onder invloed van Rail 21

en comfortabel stads-/streekvervoer. In eerste instantie kan worden gedacht aan bijvoorbeeld snelbussen, maar op termijn moeten meer hoogwaardige (rail)systemen mogelijk zijn.

Het goederenvervoer per spoor maakt de laatste jaren een ontwikkeling door die ook voor de stationsomgeving aanwijsbare gevolgen heeft.

- Het goederenvervoer vindt hoofdzakelijk plaats in de vorm van container- en bulkvervoer over grote afstand. Het spoortraject Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo-Duitsland is hierin van grote importantie. Verwacht wordt dat deze vorm van vervoer verder in omvang toeneemt.

Bij de NS wordt derhalve gestudeerd op tracés die de grotere steden mijden en zodoende minder overlast veroorzaken. Hierdoor komt dan meer capaciteit vrij voor het reizigersvervoer.

- Het interregionale goederenvervoer is nagenoeg geheel overgenomen door het wegtransport. Daarom vindt goederenoverslag bij stations ten behoeve van regionale distributie niet meer plaats. Voor Eindhoven betekent dit dat het distributiecentrum van Van Gend en Loos op het raccordementsterrein geen enkele rail-relatie meer heeft.

De voornoemde ontwikkelingen in het reizigers- en goederenvervoer hebben voor Eindhoven een aantal consequenties.

Door de vergroting van de intensiteit van het treinverkeer zal het baanvak Eindhoven-Boxtel een verdubbeling moeten ondergaan, waarvan de ruimtelijke gevolgen zich overigens vooral buiten het centraal stedelijk gebied doen gelden. Ook wordt gedacht aan het op termijn ongelijkvloers uitvoeren van de splitsing Venlo-Weert ongeveer ter hoogte van de Ring in Tongelre. Tevens zal de verbinding Eindhoven-Nijmegen/Arnhem aanzienlijk verbeteren. Hoewel niet opgenomen in Rail 21 en het SVV-II wordt in het rapport Eindhoven, open stad ook een directe railverbinding Antwerpen-Brussel als een ontbrekende schakel opgevoerd. Nadere studie van dit tracé wordt sterk aanbevolen.

Door de introductie van nieuwe treinformules en de behoefte het voor- en natransport zoveel mogelijk te beperken, worden de ontwikkelingen van de stationsomgeving alsmede de beloopbare uitwaaiersflanken ervan van groot belang. Het mobiliteitsprofiel van te projecteren functies en het bereikbaarheidsprofiel van de stationsomgeving moeten zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Hierdoor kan optimaal profijt worden getrokken van de potenties van dit gebied en draagt dit in belangrijke mate bij aan het terugdringen van de automobiliteit. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt de stationsomgeving van Eindhoven dan ook expliciet genoemd als een locatie met een hoge potentie door het optimale bereikbaarheidsprofiel.

Lokaal/regionaal openbaar vervoer

De eerdergenoemde Vervoerregio en nu het SRE richten zich in belangrijke mate op dit segment van openbaar vervoer. Momenteel worden alle lokale en (inter) regionale lijnen per bus onderhouden door middel van een noodzakelijkerwijs tamelijk diffuus net.

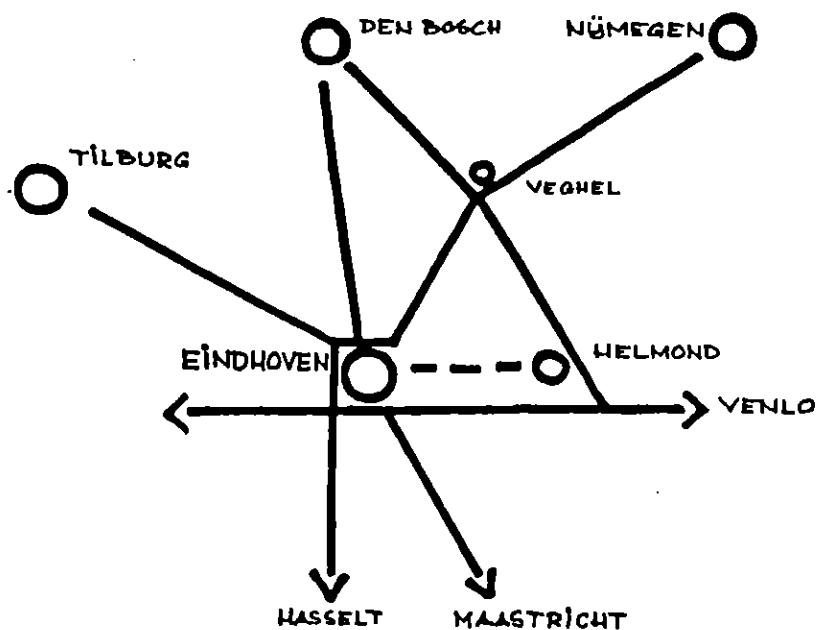
Wil het lokale/regionale openbaar vervoer een rol spelen in het terugdringen van de automobiliteit dan zal dit vervoerssysteem aspecten als hoge verplaatsings-snelheid, grote haltedichtheid, geringe loopafstand, hoge frequentie en goed comfort in zich moeten verenigen. In één vervoerstelsel is dit niet te combineren. Daarom zal een onderscheid in twee soorten stelsels moeten worden gemaakt:

- verbindende stelsel, dat primair gericht is op het overbruggen van afstanden met een hoge verplaatsingssnelheid
- ontsluitende stelsel, dat primair gericht is op oppervlakte-ontsluiting, met een grote haltedichtheid en korte loopafstanden.

Vervoer per auto

Naar de huidige prognoses zal het wegverkeer de komende jaren een aanzienlijke groei doormaken. Vooral op de hoofdtransportassen vanuit de randstad richting België en Duitsland en tussen de stadsregio's van de stedenring centraal Nederland is de groeiverwachting hoog.

Ongelimiteerde groei is echter uit oogpunt van leefbaarheids- en milieu-aspecten onverantwoord. De groei van de automobiliteit zal dan ook met kracht



toekomstige wegenstructuur Oost-Brabant

moeten worden beperkt. Met name het vermijdbare autoverkeer (woon-werk, recreatief, sociaal) zal moeten verminderen wil het noodzakelijke goederenvervoer en zakenvervoer onbelemmerd kunnen functioneren.

Beperking van de automobilitéitsgroei wil echter niet zeggen dat geen verbeteringen aan of uitbreidingen van de wegenstructuur dienen plaats te vinden. Ondanks de relatief gunstige ligging van Eindhoven aan het rijks-wegennet kan hieraan nog het nodige worden verbeterd dan wel toegevoegd, wil de regio de functie van stedelijk knooppunt volledig waar kunnen maken. De volgende wegverbindingen zijn dringend nodig in de infrastructuur:

- . de autosnelweg Eindhoven-Nijmegen
- . de autosnelweg Eindhoven-Hasselt
- . uitbreiding van de bestaande rijkswegen rondom Eindhoven.

Op de lange termijn kan de gerealiseerde Kanaaltunnel ingrijpende consequenties hebben voor de oriëntatie van de Europese hoofdverkeersassen. Het is niet ondenkbeeldig dat in de toekomst een hoofdas zal lopen van Calais naar Hamburg/Bremen via Antwerpen, Eindhoven, Nijmegen/Arnhem en Twente. In dit perspectief krijgt het wegtracé Eindhoven-Nijmegen nog meer betekenis.

Op stadsgewestelijk niveau is enerzijds van belang dat aansluitingen van het regionale en stedelijke wegennet op het rijkswegennet adequaat plaatsvinden. Anderzijds dienen binnen stad en regio de belangrijke werkgelegenheids- en voorzieningenconcentraties een goede onderlinge relatie te kunnen onderhouden. Het accent van de huidige en toekomstige werkgelegenheidsconcentraties ligt met name op de westelijke en noordelijke periferie van de stad (de Hurk, Welschap, Acht, Ekkersrijt, Bokt). Op stadsgewestelijk niveau hebben deze zones hun voortzetting in Veldhoven en Best. In deze noord-westelijke 'activiteiten-flank' van de stad is tevens het grootste deel van de rijkswegen- en railinfrastructuur geconcentreerd, alsmede Eindhoven Airport. De zakelijke dienstverlening, de commerciële en culturele voorzieningen alsmede de kenniscentra zijn overwegend nabij en binnen het centrumgebied van de stad gevestigd. De aandacht van de interne verbindingen van het stadsgewest Eindhoven zal dan ook sterk gericht moeten zijn op de verbindingen tussen de westelijke en noordelijke stadsrand en het centrale stadsdeel binnen de Ring. Een en ander zal tot uitdrukking moeten komen in de uitwerking van verschillende 'bereikbaarheidsprofielen' voor de stads- en stadsgewestdelen, waaraan in het kader van de uitwerking Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Extra) wordt gewerkt.

Verkeerscirculatieplan

In het Verkeerscirculatieplan (VCP) dat door de gemeenteraad op 5 maart 1990 is

vastgesteld, is het beleid vastgelegd dat de gemeente voert om het verkeer en vervoer in goede banen te leiden. In vervolg op het VCP is de Beleidsnota Verkeer en Vervoer van de Vervoerregio Eindhoven opgesteld en op basis van deze nota is het VCP op de onderdelen fietsverkeer en openbaar vervoer inmiddels bijgesteld. Voor het autoverkeer moet een dergelijke bijstelling nog plaatsvinden. Ten behoeve daarvan is in het hiernavolgende een heroverweging van de hoofdwegenstructuur en de criteria voor de inrichting daarvan aan de orde gesteld.

Bij de bepaling van de functie van een weg is primair gekeken naar de ligging (oppervlakte-ontsluiting), de verkeersintensiteit en het wegontwerp. Daarnaast speelt het gewijzigde verkeersgedrag en het daarmee gepaard gaande klachtenpatroon een rol. Steeds meer komen er verzoeken om ook op wegen met een verkeersfunctie snelheidsremmende maatregelen te treffen. Het is echter niet doenlijk en ook niet wenselijk aan al die verzoeken gehoor te geven. Daarom is het wenselijk om nog eens duidelijk aan te geven waar en in welke hoedanigheid snelheidsremmers nu wel of niet zijn toegestaan, zodat er een duidelijk referentiekader ontstaat waarnaar gehandeld moet worden naar de bevolking toe. Voor het Eindhovense wegennet is aldus de volgende indeling gemaakt:

1. Nationale hoofdwegen

De nationale hoofdwegen hebben primair een functie voor het interlocale verkeer, waarbij vanzelfsprekend de stroomfunctie voorop staat. Langzaam verkeer komt op dit wegtype niet voor. Daarnaast bevinden zich aan deze wegen ook geen erftoegangen en zijn snelheidsremmende maatregelen hier uit den boze.

2. Hoofdwegen buiten de Ring, waarin te onderscheiden:

- a. in/uitvalswegen die de hoofdverbindingen vormen tussen Eindhoven en de (stads)regionale kernen;
- b. de Ring die binnen Eindhoven een verdeelfunctie heeft voor verkeer naar de diverse stadsdelen;
- c. hoofdontsluitingswegen die op staddeelniveau de hoofdstructuur vormen.

Deze hoofdwegen hebben primair een stroomfunctie. Fysieke scheiding van beide rijrichtingen is gewenst evenals voldoende capaciteit en doorstroming om te vermijden dat het verkeer alternatieve routes via andere wegen gaat zoeken. Het (brom)fietsverkeer wordt op de rijbanen van deze hoofdaders niet toegelaten; daarvoor worden aparte voorzieningen getroffen, al dan niet parallel aan de rijbanen. Erftoegangen direct op de rijbanen behoren zoveel mogelijk te worden gemeden, terwijl snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus en verkeersdrempels, niet toegepast mogen worden.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid en ter verduidelijking voor de weggebruikers moet de functie worden ondersteund door het toekennen van de

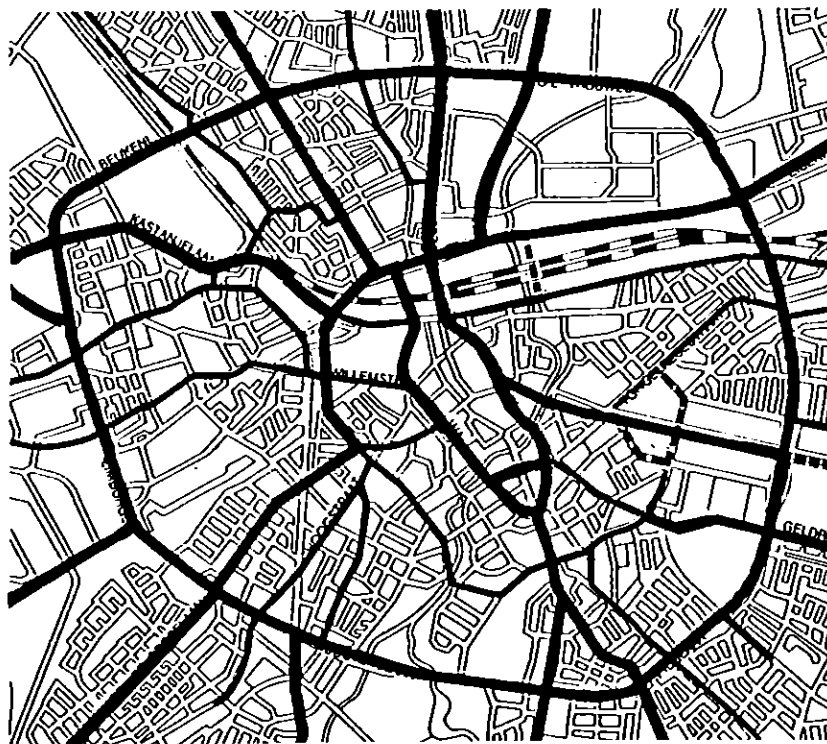
voorrangstatus.

De Ring bestaat uit Marconilaan, Kronehoefstraat, Pastoriestraat, Onze Lieve Vrouwestraat, Insulindelaan, Jeroen Boschlaan, Hugo van der Goeslaan, Piuslaan, Leostrat, Boutenslaan, Keizer Karel V-singel, Limburglaan, Botenlaan en Beukenlaan; voor zover de Ring recentelijk niet in andere bestemmingsplannen is bestemd, is hij vervat in dit plan.

3. Hoofdwegen binnen de Ring

Het gemeentelijke streven is erop gericht om het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te weren uit het gebied binnen de Ring om daarmee het verblijfsklimaat te verhogen.

Het bestemmingsverkeer is echter dermate omvangrijk dat de hoofdwegen in dit gebied toch een redelijke mate van stroomfunctie moeten kunnen vervullen. Hetgeen onder 2 staat beschreven betreffende de hoofdwegen buiten de Ring is dan ook hier van toepassing, zij het in mindere mate. Zo zal het minder problematisch zijn als erftoegangen rechtstreeks op de rijbanen worden ontsloten en wordt er minder de nadruk gelegd op de capaciteit voor het autoverkeer. Hoewel de stroomfunctie dus minder belangrijk is dan op de hoofdwegen buiten de Ring moeten snelheidsremmers als plateaus en verkeersdrempels worden afgewezen.



verkeerscirculatieplan 1990; hoofd- en ontsluitingswegen

Het ontmoedigen van het doorgaand verkeer zal gezocht moeten worden in maatregelen als afstelling van verkeerslichten, beperking van het aantal rijstroken en dergelijke, alsmede in het verhogen van de aantrekkelijkheid van gewenste alternatieve routes.

In het bestemmingsplan zijn tot hoofdwegen bestemd:

- de radialen Boschdijk, Veld.Montgomerylaan, John F.Kennedylaan, Prof.Dr.Dorgelolaan, Geldropseweg, Leenderweg, Aalsterweg, Stratumsewijk (tussen Leenderweg en Hertogstraat), Karel de Grotelaan, Mecklenburgstraat, Cederlaan, Kastanjelaan, Glaslaan, Mathildelaan;
- de binnenring (Vestdijk, Hertogstraat, P.Czn.Hoofthoofdlaan, Wal, Keizersgracht, Emmasingel) alsmede Stationsplein - Stationsweg (tot aan Fuutlaan) en Bilderdijklaan (ged. Geldropseweg - P.Czn.Hoofthoofdlaan);
- de tangenten (Fellenoord, Elisabethtunnel, Vonderweg, Mauritsstraat, Edenstraat, Dr. Schaepmanlaan, Sint Jorislaan) alsmede de geprojecteerde Dommeltunnel.

4. Ontsluitingswegen

Te onderscheiden zijn wijk- en buurtontsluitingswegen.

Wijkontsluitingswegen vormen de schakel tussen de hoofdwegen en de wegen in de verblijfsgebieden of tussen de verblijfsgebieden onderling. Ze hebben zowel een stroom- als een ontsluitingsfunctie, waarbij de balans enigszins doorslaat naar de stroomfunctie.

Wijkontsluitingswegen onderscheiden zich wat betreft intensiteiten en inrichting in het algemeen duidelijk van de hoofdwegen.

Gezien de toch hoge verkeersintensiteiten die in de praktijk verwerkt moeten worden is scheiding van verkeerssoorten in de regel gewenst en moet de functie van de weg worden ondersteund met een voorrangstatus.

Volgens de in het VCP van 1990 opgenomen richtlijnen zouden op ontsluitingswegen geen snelheidsremmende maatregelen mogen worden aangebracht. Omdat echter de verzoeken om dergelijke maatregelen steeds frequenter werden, zijn op proef een aantal plateaus aangebracht in de Hoogstraat die een wijkontsluitingsfunctie heeft. De resultaten van die proef bleken een dermate positieve invloed te hebben op het verkeersgedrag dat besloten is de plateaus een definitief karakter te geven en in principe in wijkontsluitingswegen wel snelheidsremmers toe te staan, behalve wanneer er lijnbussen rijden.

Omdat echter de stroomfunctie niet al te rigoureus mag worden belemmerd, behoren die maatregelen beperkt te blijven tot mini-rotondes of plateaus.

Drempels of erfinrichtingen mogen niet worden toegepast.

De inrichting en het gebruik van verblijfsgebieden is niet primair gericht op het zich verplaatsen met een vervoermiddel, maar op het bieden van mogelijkheden voor verblijfsactiviteiten.

Uit het oogpunt van bereikbaarheid dient de interne ontsluitingsmogelijkheid van verblijfsgebieden veilig te worden gesteld door middel van

buurtontsluitingswegen. Daarom moeten buurtontsluitingswegen gevrijwaard blijven van verkeersdrempels en/of erfinrichtingen, terwijl op wegen waar lijnbussen rijden slechts mini-rotondes zijn toegestaan.

Wat betreft verkeersdruk en inrichtingseisen zijn buurtontsluitingswegen duidelijk te onderscheiden van de hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. Het profiel zal smaller zijn, het verkeer is gemengd en de erftoegangen zijn rechtstreeks op de rijbaan ontsloten.

Als ontsluitingswegen zijn in het bestemmingsplan aangemerkt:

- Beekstraat - Nachtegaallaan - Parklaan (ged. Nachtegaallaan - Stationsweg) - Stationsweg (ged. Parklaan - Fuutlaan);
- Fuutlaan;
- Tenierslaan - Willem van Konijnenburglaan - Tongelresestraat (ged. Willem van konijnenburglaan - Ring);
- Kanaaldijk Zuid - Kanaalstraat - Tramstraat (ged. Kanaalstraat - Vestdijk);
- Gabriël Metsulaan;
- Hoogstraat - Grote Berg alsmede Willem de Zwijgerstraat (ged. Mauritsstraat - Grote Berg);
- Strijpestraat (ged. Ring - Sint Trudoplein) - Frederiklaan - Sint Antoniusstraat - Willemstraat (ged. Sint Antoniusstraat - Keizersgracht);
- Schootsestraat (ged. Ring - Cederlaan);
- Essenstraat - Glaslaan - Steenstraat - Zernikestraat;
- Anthony van Leeuwenhoeklaan;
- Kloosterdreef - Woenselse Markt - Kruisstraat (ged. Woenselse Markt - Gildelaan) - Gildelaan.

Als overige wegen met inrichtingsbeperkingen zijn aangeduid:

- Kruisstraat (ged. Gildelaan - Pastoor Petersstraat);
- Rachelsmolen en Vincent van den Heuvellaan;
- De Wielen, Den Dolech, De Zaale;
- Parklaan (ged. Nachtegaallaan - Fuutlaan) en Kievitlaan (tussen Parklaan en Tongelresestraat);
- Fazantlaan - Valklaan - Rubensstraat - Vincent van Goghstraat - Rembrandtplein - Hobbemastraat;
- Tongelresestraat (ged. Vestdijk - Willem van Konijnenburgstraat);
- Petrus Dondersstraat;
- Heezerweg (ged. Ring - Gasthuisstraat) - Gasthuisstraat

- ## 5. Buurt- en woonstraten

Vervoer per fiets

Extra stimulansen kunnen uitgaan van het combineren van functionele met recreatieve of qua beleving aantrekkelijke routes. Aanzetten hiertoe zijn reeds gegeven in de Groenstructuurschets centrumgebied met de zogenaamde Dommelroute.

5. Ontwikkelingsperspectiefvoorzieningen

De ontwikkeling van de voorzieningen in Eindhoven zal door een aantal zaken naar verwachting sterk worden beïnvloed.

In de regio neemt het inwoneraantal toe waardoor het draagvlak stijgt. Hierbij is tevens een stijging van het gemiddelde opleidings- en inkomensniveau te constateren, hetgeen ook draagvlakvergroting werkt. Daarenboven nemen de regio en de centrale stad in economische betekenis verder toe door het gunstige vestigingsklimaat voor internationaal georiënteerde hoogwaardige bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening. De status van 'stedelijk knooppunt' kan hier in belangrijke mate toe bijdragen. Een al enige tijd in gang zijnd proces van schaalvergroting en concentratie van voorzieningen in de centrale stad zal hierdoor nog verder worden versterkt, waardoor de verzorgingspotentie en wervingskracht regio-overstijgend wordt. Daarbij moet, wat de kwaliteit van de voorzieningen betreft, in een aantal opzichten gemikt worden op een niveau dat het de toets van een internationale vergelijking kan doorstaan.

Detailhandel in ruimer perspectief

De traditionele functionele hiërarchie van winkelcentra staat momenteel sterk onder druk. In de komende jaren zal door de realisatie van een aanzienlijk aantal nieuwe winkelprojecten en de toenemende schaalvergroting deze druk aanhouden. Het 'Trendrapport Detailhandel 1996' spreekt van een transformatie van de functionele hiërarchie van winkelcentra in een functionele complementariteit van winkelcentra. Er zal een geleidelijke overgang plaatsvinden van de hiërarchische verzorgingsstructuur (kernwinkelgebied, stadsdeelcentrum, wijkcentrum, buurtcentrum) naar een twee-toppige detailhandelsstructuur gebaseerd op het onderscheid tussen enerzijds winkelen en anderzijds kopen (ofwel ontspanning en zorg).

Het winkelen blijft hierbij voorbehouden aan de binnensteden waar de nadruk gelegd wordt op het vergelijkend winkelen, het verpozen, verblijven enz. en waar het winkelen slechts deel zal uitmaken van een totaal pakket aan toeristische en recreatieve voorzieningen.

Voor het kopen komen locaties in aanmerking die makkelijk bereikbaar zijn en waar de consument zo snel mogelijk zijn dagelijkse en routinematige aankopen kan verrichten. Voor het doen van de dagelijkse boodschappen kunnen dit de grotere buurt- en wijkcentra zijn, voor het doen van grote routinematige aankopen kunnen dit goed bereikbare locaties aan de randen van de binnensteden zijn maar ook grootschalige perifere winkelconcentraties.

Het functioneren van een stad en met name van het centrum van een stad, wordt bepaald door de interactie tussen een groot aantal functies, activiteiten en kwaliteiten. Het totale pakket van aanbodfactoren in een centrumgebied kan worden gezien als het 'product' dat de stad aan bewoners en bezoekers biedt. Een product dat de ene keer in onderdelen en de andere keer in zijn totaliteit wordt ervaren, afhankelijk van het bezoekmoment en bezoekmotief van de bezoeker. De

waardering van het product is bepalend voor het functioneren van het gebied en de aantrekkingskracht die het op bezoekers weet uit te oefenen.

Bij het denken over de ruimtelijke en functionele layout van centrumgebieden wordt daarom uitgegaan van het begrip 'stedelijke productverbetering'. Leidraad hierin is dat centrumgebieden kunnen bestaan uit meerdere, min of meer homogene, ruimtelijk-functionele deelgebieden. Dit zijn stedelijke deelgebieden met elk hun functionele specialisatie en een herkenbare eigen ruimtelijke kwaliteit. Deze deelgebieden zijn complementair aan elkaar: er bestaan functionele relaties die ruimtelijk tot uiting komen in de situering ten opzichte van elkaar en de relaties ertussen.

Ook de productbenadering van de binnenstad gaat uit van de onlosmakelijke verbondenheid tussen alle afzonderlijke functies, activiteiten, ruimtes en kwaliteiten. De mix hiervan moet appelleren aan de behoeften van de bezoeker/consument en voortdurend in overeenstemming worden gebracht met de veranderende eisen in de markt. De winkelfunctie is in dat opzicht de drager van het functioneren van de binnenstad, maar ook andere publiekgerichte functies en de setting waarin deze voorkomen, moeten hiermee in samenhang worden gezien. Verder is het een kenmerk van de binnenstad dat specifieke onderdelen van niet-publiekgerichte functies (kantoren, wonen) ook integraal deel uitmaken van het karakter van het binnenstedelijke product.

Ook de binnenstad is weer opgebouwd uit deelgebieden waarin ruimtelijke karakteristieken en functionele relaties tot herkenbare deelmilieus leiden. Allereerst doet zich in de situering van de verschillende functies een clustering voor, in overeenstemming met de eisen van de functies. Maar daarnaast kan er zelfs binnen de winkelfunctie weer een clustering bestaan van samenhangende branches en formules. De samenhang tussen de verschillende deelmilieus komt tot stand door de situering ten opzichte van bronpunten en door de routing en circulatie van de consument door de binnenstad.

Door deze differentiatie zijn de deelmilieus complementair aan elkaar: de optelling van de afzonderlijke delen van het 'product' binnenstad is meer dan de som van de samenstellende 'deelgebieden'.

Het complexe stelsel van samenhangen waarvan de stedelijke productfilosofie voor de binnenstad uitgaat, stelt eisen aan de manier waarop met veranderingsprocessen in het stedelijk weefsel wordt omgegaan. Ontwikkelingen in de binnenstad zijn geen op zichzelfstaande grootheden. Aanpassingen of nieuwe projecten kunnen niet uitsluitend vanuit de concrete locatie of op basis van een specifieke functie in beschouwing worden genomen: altijd moet de inpassing in en de bijdrage aan het grotere geheel expliciet aandachtspunt zijn. Bij elke invulling of aanvulling moet rekenschap worden gegeven van de wijze waarop

deze past in de structuur van de stad en bijdraagt aan het publiekgericht functioneren daarvan.

Voor het functioneren van elke binnenstad die opgebouwd is uit meerdere deelgebieden, is het een vereiste dat er logische verbindingen tot stand komen en dat door een zodanige spreiding van trekkers en bronpunten over de binnenstad, het ontstaan van loopstromen tussen de verschillende deelgebieden een welhaast vanzelfsprekend gevolg is.

Bundeling van trekkers heeft tot nadeel dat de publieksaantrekkende werking niet optimaal door het overige detailhandelsaanbod in het centrum kan worden benut. De sterkste effecten voor de bewinkeling in een centrumgebied worden voornamelijk gevoeld in de gebieden die tussen de trekkers zijn gelegen.

Daar is sprake van een 'spanningsboog', waarbij tussen de 'polen' automatisch loopstromen ontstaan. Dit heeft, verspreid over een groter gedeelte van het winkelgebied, een hoger druktebeeld tot gevolg waar ander aanbod van kan profiteren. Op deze manier kunnen gebieden op logische en herkenbare wijze met elkaar worden verknoopt.

Parkeervoorzieningen, tezamen met goed gesitueerde haltes voor openbaar vervoer, zijn de belangrijkste bronpunten voor binnenstadsbezoek. Op deze 'entreeplekken' moet voor de consument duidelijkheid bestaan hoe en in welke richting hij zijn bezoek kan voortzetten. Hij moet zich kunnen oriënteren en geconfronteerd worden en blijven met publiekgerichte functies. De bronpunten kunnen daarmee het startpunt vormen voor het afleggen van een winkelroute, waarbij het vergelijkend winkelen domineert.

Andere vormen van winkelbezoek zullen daarentegen behoefte hebben aan een goede bereikbaarheid, waarbij parkeren in de directe nabijheid een vereiste is voor een optimaal functioneren. Dit geldt met name voor supermarkten en voor winkels waar relatief meer grote, incidentele en bewuste aankopen worden gedaan. De rechtstreekse koppeling tussen het boodschappen doen en het parkeren, heeft tevens tot gevolg dat voorkomen wordt dat een ongewenste vermenging van personen met winkelwagentjes en bezoekers met andere bezoekmotieven tot stand komt.

Maar ook winkelformules die in staat zijn bezoekers vanuit een grotere regio aan te trekken (waarbij de auto nog steeds een veel gebruikt vervoermiddel is), hebben baat bij adequate parkeergelegenheid in de nabijheid. Een directe koppeling van parkeergelegenheid aan de entree van de winkel is niet noodzakelijk, maar het situeren van (een van) de uitgang(en) in de buurt van dergelijke formules, bevordert zeker de aantrekkelijkheid en aantrekkingskracht.

Gestreefd moet worden naar een situatie waarbij de van verder weg komende bezoeker 'vriendelijk' ontvangen wordt. De kans op herhalingsbezoek wordt daarmee sterk vergroot. Als dan ook nog een confrontatie met andere delen van een aantrekkelijke binnenstad plaatsvindt, zal dit zeker positieve gevolgen hebben

voor het functioneren hiervan.

Grootschalige detailhandel zal in de komende decennia steeds veelvuldiger voorkomen. In nagenoeg alle branches zullen grootschaligen hun opwachting maken. Vaak geven zij de voorkeur aan vestiging op perifere locaties (GDV-locaties in de periferie). Ontegengelijk kunnen dergelijke ontwikkelingen leiden tot omzetverliezen in de binnensteden.

Dit is dan ook de reden waarom in nagenoeg alle knooppuntgemeenten van Nederland (tot nu toe) de neiging bestaat om af te zien van de realisatie van GDV-locaties in de periferie en over te gaan tot realisatie van een cluster van grootschaligen in of nabij de binnenstad. Motieven als handhaving van de functie van de binnensteden zijn hierbij doorslaggevend. Onderzoek heeft aangetoond dat realisatie van een dergelijke cluster in of nabij winkelcentra niet per definitie nadelige effecten hoeft teweeg te brengen in het reeds bestaande centrum. Integendeel, door combinatiebezoek zullen ook positieve omzetteffekten kunnen ontstaan (synergie). Naarmate de afstand tussen de cluster van grootschaligen en de binnenstad geringer is, zal de mate waarin combinatiebezoek optreedt en dus ook het synergetisch effect groter worden.

GDV-ontwikkelingen zullen derhalve, mits gesitueerd in of nabij de binnenstad, veel minder van invloed zijn op het ruimtelijk koopgedrag dan oorspronkelijk werd gevreesd.

Ook Eindhoven heeft besloten grootschalige detailhandel (voorlopig) zoveel mogelijk te realiseren in de schil van de binnenstad.

Reeds eerder is vermeld dat andere voorzieningen dan detailhandel in de binnensteden een steeds grotere ruimteclaim voor zich zullen gaan opeisen. In Amerika is deze tendens reeds langer merkbaar. De mix tussen detailhandelsvoorzieningen en leisure in nieuwe Amerikaanse winkelcentra is veranderd van een 90/10 verhouding tot een 50/50 verhouding. Als reden voor de sterke opkomst van leisureachtige activiteiten in de grote winkelcentra worden argumenten genoemd als het doorbreken van het monofunctionele karakter van deze geplande centra, de behoefte aan hoogwaardige en ongebonden vrijetijdsvoorzieningen en de mogelijkheden van de moderne techniek. Uit onderzoek is gebleken dat ongeveer 25 tot 40% van de bezoekers van de grote Amerikaanse winkelcentra aangetrokken wordt door deze leisurevoorzieningen en dat de bestedingen in de detailhandel in deze winkelcentra daardoor met zo'n 10% zijn toegenomen.

Ook in Europa wordt bij de realisatie van nieuwe winkelprojecten in toenemende mate aandacht besteed aan leisure.

De vrijetijdsindustrie wordt op dit moment als een van de meest dynamische sectoren in de economie beschouwd. In Nederland genereert de vrijetijdsindustrie ruim 10% van de nationale productie en bindt circa 30% van de

consumptieve bestedingen aan zich. Binnensteden vervullen een belangrijke functie in het kader van de besteding van vrije tijd. Straatmarkten, horeca, amusementsfaciliteiten, culturele faciliteiten en toeristische attracties vormen daarbij belangrijke elementen.

In Nederland is de integratie tussen winkelcentra en leisurevoorzieningen nog in een pril stadium. Als eerste wordt in Amsterdam bij de realisatie van een GDV-component aansluitend aan het stadsdeelcentrum Amsterdamse Poort op grote schaal invulling gegeven aan integratie van detailhandel en leisure.

Binnensteden hebben naast hun toeristische en recreatieve functies ook een functie als bron van werkgelegenheid. Meestal gaat het hierbij om arbeidsintensieve kantoorhoudende werkgelegenheid. Ook baliefuncties en kantoren die vanwege hun imago willen beschikken over representatieve panden worden veelvuldig in centrumgebieden aangetroffen.

Onderwijs

Ook aan de onderwijsvoorzieningen worden hoge eisen gesteld. Door de groeiende behoefte aan goed geschoolde werknemers op het technische, administratieve en economische vlak zijn de Technische Universiteit (ca. 6.000 studenten) en de Hogeschool Eindhoven (ca. 10.000 studenten) twee belangrijke pijlers in het beroepsonderwijs. Een speciale plaats neemt de Academie voor Industriële Vormgeving in. Dit nog steeds zelfstandige opleidingsinstituut (ca. 800 studenten) is uniek in Nederland omdat dit de enige HBO-opleiding is op dit vakgebied. De AIVE streeft ernaar een 'European Design Centre' op te richten in De Witte Dame.

In de nabije toekomst ligt een verdergaande samenwerking in het beroepsonderwijs in het verschiet. Enerzijds zullen naar verwachting nog meer HBO-instellingen met de Hogeschool een fusie aangaan, anderzijds zal de samenwerking tussen de TUE en de HOE worden geïntensiveerd. Hierdoor kan in de toekomst een grotere diversiteit aan opleidingen worden verzorgd op het gebied van hoger beroeps- en wetenschappelijk onderwijs. Ook kan uitbreiding plaatsvinden van wetenschappelijk en toegepast onderzoek, contractonderwijs, post-doctoraal onderwijs en diverse cursussen.

Hoewel Eindhoven een groot aantal studenten herbergt, is van een stadsbeeld-bepalend studentenleven geen sprake. Momenteel vindt dan ook onderzoek plaats naar de mogelijkheden om dit meer zichtbaar te maken in het stadscentrum.

De groeiende 'onderwijsmarkt' wordt ook bediend door een groot aantal min of meer particuliere onderwijsinstellingen.

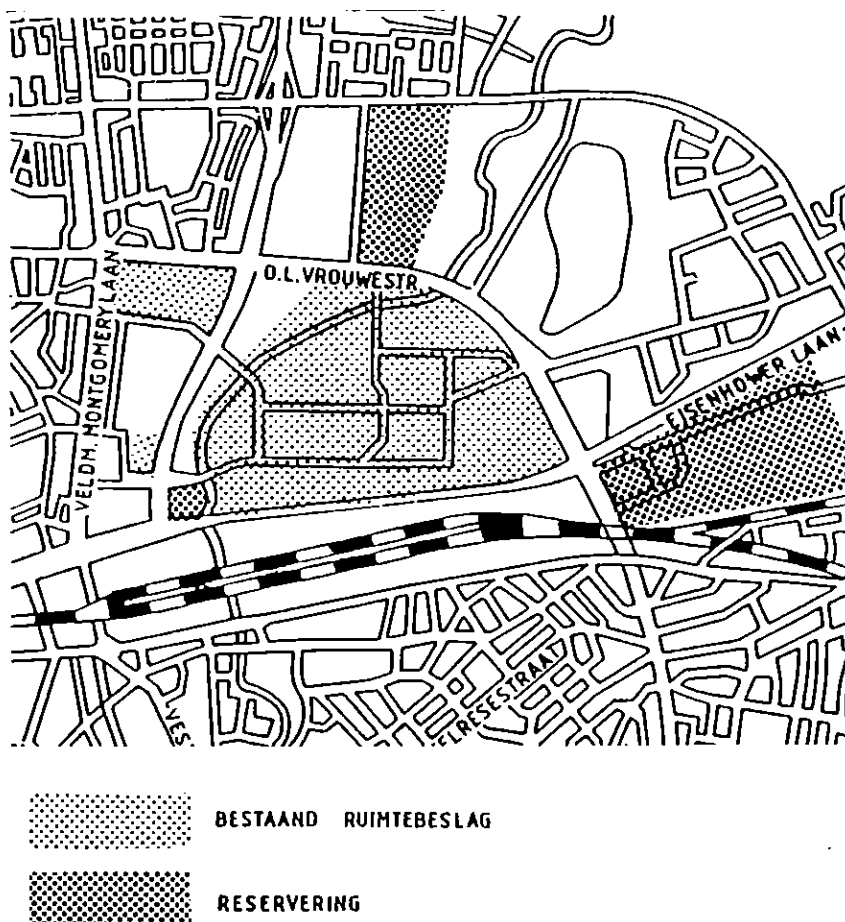
Veel van deze instellingen richten zich met name op de volwasseneneducatie. Ook

hier ligt een verdergaande samenwerking in het verschiet met een concentratie van activiteiten in het centrale deel van de stad.

Cultuur

Een goed opgeleide bevolking en een internationaal georiënteerde bedrijvenstructuur vraagt om een navenant cultureel klimaat. Ook hierin vervult de centrale stad een belangrijke regionale en zelfs bovenregionale rol.

Allereerst is natuurlijk de kwaliteit van de culturele voorzieningen op zich van belang. Echter een goede ligging in de stad en een ruimtelijke vervlechting met andere stedelijke functies geven een meerwaarde zowel aan de culturele voorziening zelf als aan het stedelijk milieu. Deze meerwaarde is onmiskenbaar maar zeer moeilijk te kwantificeren. Het Muziekcentrum in het hart van de stad heeft een groot effect op het culturele klimaat maar ook op het functioneren van de



ruimtereservering Technische Universiteit Eindhoven/Fontys hogeschool

omgeving. Iets dergelijks mag ook worden verwacht van een mogelijke vernieuwing dan wel uitbreiding van het Van Abbemuseum en een nieuwe behuizing voor de kleine podia en het filmhuis. Dergelijke voorzieningen moeten met name worden benut om het nogal eenzijdige klimaat in het citygebied meer diversiteit te geven.

Daarbij kan een verdergaande clustering van (sociaal-)culturele voorzieningen een versterking betekenen in het functioneren van die voorzieningen. Hiermee is het mogelijk de 'ontmoetingsfunctie' in het stadscentrum meer structureel gestalte te geven. Duidelijke aanzetten hiervoor zijn reeds aanwezig in het gebied De Bergen ('culturele' horeca, kleine theaters, galerieën), Stationsplein/Dommelstraat (cafés, restaurants, zalen, discotheken, Effenaar) en Stratumseind/Dommel (cafés, restaurants, Van Abbemuseum, Krabbedans). De Markt heeft een dergelijke ontwikkeling eveneens ondergaan met de komst van het Muziekcentrum en een 'vernieuwing' van de horeca. Rond de Schouwburg is een nieuwe clustering aan het ontstaan met de realisering van een muziekkiosk en beeldentuin en als uitloper het nieuwe Plaza Futura.

De centrale bibliotheek zal in De Witte Dame een markante plaats krijgen en zal op die wijze binnen het conglomeraat design, informatie, technologie en kunst/cultuur een extra impuls geven aan het functioneren van de binnenstad. Op sociaal-cultureel terrein hebben de jongerencentra De Effenaar en Dynamo een belangrijke centrumfunctie. Mede door de gerichtheid op verschillende jongerengroepen dragen deze voorzieningen bij aan een divers (sociaal-) cultureel klimaat in de stad voor brede lagen van de bevolking. Betere, meer definitieve inpassing van de accommodaties is dan ook noodzakelijk.

Alleen wanneer de stad cultureel meegroeit met haar economische en technologische ontwikkeling zal een duurzame kwaliteit van het woon- en werkmilieu zijn gewaarborgd.

6. Ontwikkelingsperspectief bevolking en wonen

Bevolking

De landelijke tendenzen in de bevolkingsontwikkeling spiegelen zich af in de regio Eindhoven. In de regio Eindhoven zal een geleidelijke groei plaatsvinden van ca. 670.000 inwoners in 1995 naar ca. 700.000 inwoners het jaar 2005. Zoals elke grote stad verliest Eindhoven zelf inwoners; de laatste decennia is het aantal inwoners gedaald. De relatief grote daling die omstreeks 1982 inzette, is inmiddels gestabiliseerd en omgebogen in een lichte toename van het aantal inwoners, met name door woningproductie. Naar verwachting zal het aantal inwoners in Eindhoven toenemen van ca. 197.000 in 1995 naar ca. 200.000 in 2005.

Tussen de verschillende stadsdelen zijn opmerkelijke verschillen in bevolkingsgroei en -afname te verwachten. Vooral de woongebieden buiten de Ring zullen te kampen krijgen met een sterke bevolkingsdaling. Daarentegen zal het gebied binnen de Ring nog een aanzienlijke bevolkingsgroei kunnen ondergaan. In de leeftijdsopbouw van stadsgewest en stad kan een sterke ontgroenings- en vergrijzingstendens worden waargenomen; ca. 43% van de bevolking zal dan 45 jaar of ouder zijn. Voor het gebied binnen de Ring geldt een tegengestelde ontwikkeling. Hier is duidelijk sprake van een verjongingstendens; vooral de jongere kinderen en mensen van middelbare leeftijd nemen in aantal toe. In de 60-er jaren heeft zich een proces van verkleining van huishoudens ingezet dat nog steeds voortduurt. Was het aandeel 1- en 2-persoonshuishoudens in 1960 op stadsgewestelijk niveau nog ca. 35%, in 1987 was dit al opgelopen tot boven de 60%. De prognoses voor 2015 geven zelfs een percentage van bijna 70% aan. Daarbij zullen de kleinere huishoudens voor een belangrijk deel geconcentreerd zijn in het centrale deel van de stad i.c. het gebied binnen de Ring. De specifieke huisvestingsbehoefte van deze groep krijgt dan ook vooral binnen dit gebied alle aandacht.

Woningvraag en bouwproductie

Prognoses van de woningbehoefte van het Rijk, de provincie en de regio voor de regio Eindhoven gaan uit van een forse woningbehoefte. Hiervan zal een belangrijk deel in Eindhoven worden gerealiseerd. Een prognose van de totale woningbehoefte van Eindhoven voor de periode 1995 - 2025 is: 21.500 à 24.000 woningen.

De uit deze prognoses af te leiden forse woningbehoefte kan worden verklaard uit de volgende ontwikkelingen:

- een toename van de vestigingsoverschotten, vooral voor de stadsregio als geheel, en in mindere mate ook voor Eindhoven zelf
- een verdergaande verkleining van huishoudens als gevolg van doorgaande individualisering en langer zelfstandig wonende ouderen; vooral in de centrale steden treedt dit effect op
- een versterkte belangstelling voor het wonen in of nabij de centrale stad.

Hoewel dus voor Eindhoven de bevolking nagenoeg constant blijft, geeft de woningvraag een stijging te zien. Het aandeel van Eindhoven in stadsregionaal verband is 45%, hetgeen een aanzienlijke bouwtaak is voor de stad.

Een groot probleem is dat Eindhoven de fysieke ruimte mist om de bouwtaak volledig te effectueren. Aangezien alle beschikbare bouwlocaties van de stad sowieso ingezet moeten worden om te kunnen voldoen aan de bouwtaak, wordt het woningbouwvraagstuk voor de stad naast een kwantiteitsprobleem eerder een kwaliteitsprobleem. Alle ruimte en zelfs meer is nodig, de vraag is hoe je deze op

zo verantwoord mogelijke wijze invult. In de volgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

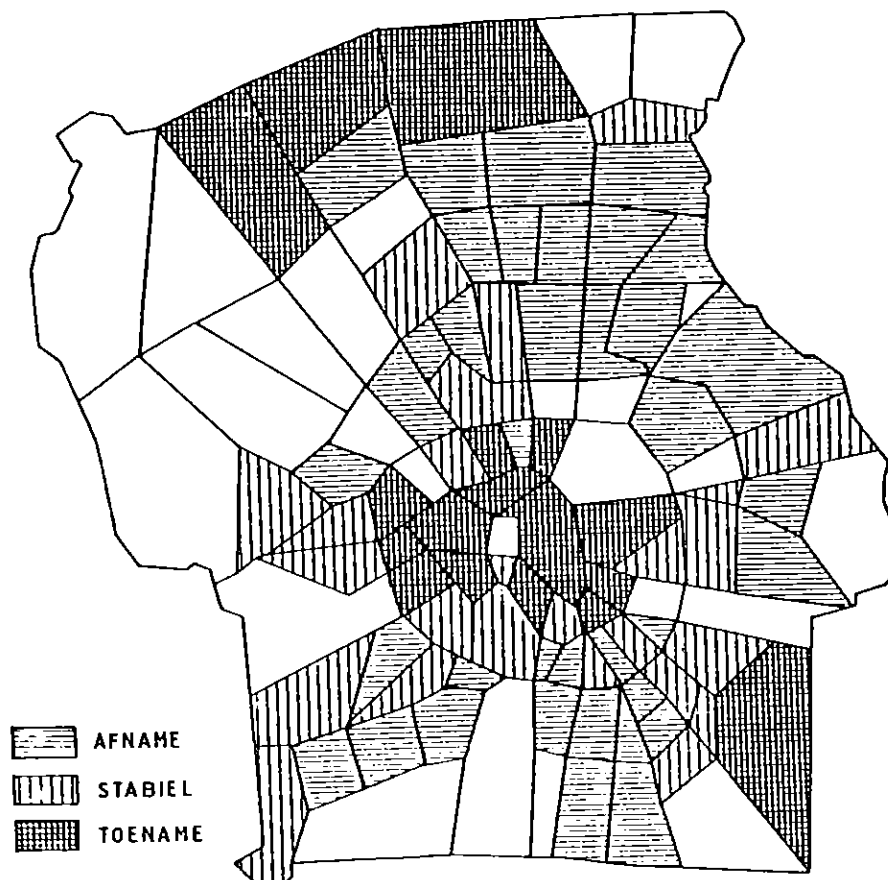
7. Ontwikkelingsperspectief stedelijk woonmilieu

Algemeen

Zoals in de vorige paragraaf duidelijk is gemaakt dient voor de omvang en differentiatie van het woningaanbod het woningmarktgebied Zuidoost-Brabant als uitgangspunt te worden genomen. Op het brede scala van woonmilieutypen neemt het (hoog)stedelijk woonmilieu een bijzondere positie in.

Binnen de regio Zuidoost-Brabant kan alleen het binnenstedelijk gebied van Eindhoven (dan wel het gebied binnen de Ring) deze typering krijgen. Woningvragers uit de regio (en van daarbuiten) die een stedelijke leefwijze voorstaan, zullen zich dan ook met name op het binnenstedelijk gebied van Eindhoven richten.

Wil dit specifieke milieutype (sterke functionele verscheidenheid en relatief



afname en toename bevolking tot 2000

intensief ruimtegebruik) ten minste zijn attractiviteit behouden of zo mogelijk aan belang winnen, dan zal de woonfunctie een substantieel onderdeel moeten blijven uitmaken van de binnenstedelijke verwevenheid. Voor de onderscheiden stadsdelen is de vraag dan ook relevant of en in hoeverre de woonfunctie aanwezig was en nog is, en of er ontwikkelingen zijn die de woonfunctie in dit gebied bevorderen dan wel doen verminderen.

Door de prioriteitsvolgorde in de aanpak van bouwlocaties en door woningverbeteringsactiviteiten zowel in de huur- als koopsector, heeft de woonfunctie in het gebied binnen de Ring aan attractiviteit gewonnen. Verdere benutting van de bestaande bouw mogelijkheden, het inbrengen van nieuwe bouwlocaties door functionele herstructurering en blijvende verbeterings- dan wel beheersinspanningen zullen deze attractiviteit verder versterken.

Wel dient beseft te worden dat inherent aan een binnenstedelijk milieu, altijd een zeker spanningsveld bestaat tussen de woonfunctie en andere binnenstedelijke functies en voorzieningen. Enerzijds betekent dit dat het wonen niet op elke plaats in iedere gewenste vorm kan worden gerealiseerd. Anderzijds moet het wonen, wellicht in specifieke vormen, realiseringskansen krijgen op plekken waar wellicht ook economisch sterkere functies kunnen gedijen. Gewaakt moet worden voor verdringing van wonen door verzakelijking op locaties die hebben bewezen een goed woonklimaat te hebben.

Bewonersdoelgroepen

Het binnenstedelijk gebied heeft in de jaren '60 en '70 een sterke terugloop gekend in het aantal bewoners als gevolg van woningonttrekking, gezinsvermindering en vervanging van gezinshuishoudens door alleenstaanden, tweepersoons- en andere meerpersoonshuishoudens. Sedert het begin van de jaren '80 heeft zich een omgekeerde trend afgetekend. De oorzaken hiervan zijn ook van velerlei aard. Er heeft een algemene heroriëntatie op de centrale stad plaatsgevonden. Het verstedelijkingsbeleid gaf grote prioriteit aan het bouwen op binnenstedelijke locaties. Diverse maatschappelijke processen leidden tot een veel grotere diversiteit aan soorten huishoudens; er ontstonden 'nieuwe' typen huishoudens met andere wensen waarbij het binnenstedelijk woonmilieu goed aansloot.

Factoren die bepalend zijn voor de keuze van een woonvorm dan wel woonmilieu zijn met name leeftijd, gezinsfase, beroep, werkomstandigheden, inkomen en leefstijl. Met deze factoren kan dan ook een wat concreter beeld worden opgebouwd van de doelgroepen die het binnenstedelijk gebied zullen bevolken.

Het binnenstedelijk gebied is van oudsher en blijft ook in de toekomst een belangrijke woonplaats voor locatiegebonden bewoners, zoals ondernemers,

bepaalde groepen van werknemers en studenten.

De sterke toename van het aantal onvolledige gezinnen, alleenstaanden en twee-verdieners ging gepaard met een toenemende noodzaak om huishouden-verzorgende en inkomensverwervende taken te combineren. Deze combinatie vraagt om nabijheid van huisvesting, voorzieningen en werk. Het binnenstedelijk gebied is hiervoor het aangewezen milieu.

Ook een groeiende groep gezinshuishoudens herontdekte het binnenstedelijk gebied. Vaak zeer actief in het maatschappelijke en culturele leven zoekt deze groep naar een intensieve mix van werken, cultuur en ontspanning met in de nabijheid goede voorzieningen voor het dagelijks leven.

Tevens is sprake van een groeiende groep ouderen (met name Vut-ers) en gepensioneerden) die nog zeer actief opereren in het maatschappelijk leven. Vaak redelijk bemiddeld, soms op bescheiden wijze nog in een werkkring opererend, met redelijk veel tijd en belangstelling voor cultuur en ontspanning, trekt ook deze groep steeds nadrukkelijker naar binnenstedelijke woonlocaties. Bij veel van de voornoemde bewonersgroepen bestaat een zekere behoefte aan representativiteit en individualiteit in woonstijl. Men hecht waarde aan een karakteristieke woning en woonomgeving.

Hieruit is voor een belangrijk deel de belangstelling te verklaren voor specifieke woongebieden binnen de Ring zoals het Witte Dorp, Villapark, omgeving Helmerslaan en dergelijke. Ook de steeds meer in zwang komende 'woon-residenties' sluiten op deze behoefte aan.

Soorten woonmilieus

Op stadsregionaal niveau is sprake van een groot scala aan soorten woonmilieus. Kenmerkend voor Eindhoven en de wijdere omgeving is dat het aanbod van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus zeer groot is in vergelijking met veel andere stedelijke concentraties. Met name de directe nabijheid tot en sterke verwevenheid van de natuur en landschappelijk aantrekkelijke gebieden met het stedelijk gebied dragen in sterke mate bij aan deze kwaliteit. In het binnenstedelijk gebied van Eindhoven liggen de accenten iets anders. Hoewel ook hier omvangrijke groenzones sterk het klimaat in enkele gebiedsdelen bepalen, is het mede de relatief lage woningdichtheid tot zeer dicht bij het centrum die het woonmilieu aangenaam maakt.

De begrippen woning en woonmilieu kunnen worden ontleed in een aantal basisfuncties. Dit zijn de beschuttingsfunctie (veiligheid, geborgenheid), de utilitaire functie (gebruikswaarde), de domeinfunctie (afbakening, openbaar/privé), de communicatiefunctie (contactbereik) en de symboolfunctie (maatschappelijke plaatsing, adresfunctie). In combinatie met de beïnvloedende factoren als leeftijd, gezinsfase, beroep, werkomstandigheden, inkomen en leefstijl leidt dit tot een

grote verscheidenheid aan woonvormen en woonmilieus hetgeen tot uiting komt in:

- de woning, met name plattegrondindeling en de aard van de uitrusting van de woning;
- de bouwvorm, de wijze van schakelen, stapelen en ontsluiten van de woningen op de buitenruimte;
- de naaste omgeving van de woning, de mate van open- of geslotenheid van de bebouwing, de introverte of extraverte oriëntatie van de woning in relatie tot (semi-)openbare ruimten, alsmede de schakeling (zowel horizontaal als verticaal) met andere functies;
- de ruimere woonomgeving, vooral betrekking hebbend op de oriëntatie ten opzichte van omliggende voorzieningen, het 'forum-karakter' van het gebied, alsook de continuïteit in activiteiten in de loop van de dag of week;
- de expressiviteit van de woning en woonomgeving, ofwel de stedenbouwkundige en architectonische verschijningsvorm. In dit verband is het van belang te wijzen op de betekenis die moet worden toegekend aan de symboolfunctie in samenhang met de adresfunctie, die aan de woning en woonomgeving verbonden zijn. Herkenbaarheid en identiteit zijn belangrijk.

Ter operationalisering van het voorgaande zal nu gericht op het gebied binnen de Ring een grove typering worden gegeven van een aantal specifieke woonmilieus. Deze typering is selectief en heeft dus niet de pretentie volledig te zijn. Het is bedoeld om sterke punten, kansen, potenties, zwakke punten en tekortkomingen van de binnenstedelijke woonmilieus alsmede bijbehorende doelgroepen meer in beeld te brengen.

Binnenstadswoonmilieu

Dit wordt gekenmerkt door een relatief hoge (woning)dichtheid, een sterk accent op etagewoningen in allerlei variëteiten en een sterke menging met niet-woonfuncties. Een groot scala van winkel-, horeca-, sociaal-culturele en werkvoorzieningen is in de directe nabijheid voorhanden. Tot een dergelijk woonmilieu kunnen de binnenstad maar in zekere zin ook De Bergen en Rochusbuurt worden gerekend.

Met name de binnenstad zelf heeft een grote teruggang van bewoners gekend, veroorzaakt door de expansie van economische functies. Een gegeven is dat dit milieu voor een aantal doelgroepen absoluut niet aantrekkelijk is. Toch zijn hier goede kansen en mogelijkheden aanwezig om studenten, ouderen en andere kinderloze huishoudens in dit milieu te huisvesten. Hergebruik van bijvoorbeeld voormalige kantoorpanden en ruimten boven winkels kan geschikte woonruimte opleveren en tot uitbreiding van het woningpotentieel leiden. Op beperkte schaal heeft dit al tot concrete resultaten geleid. Kansrijk voor dit milieu kunnen ook

semi-permanente vormen van huisvesting zijn zoals een 'Wotel', een soort appartementengebouw waarin bewoners gedurende een aantal maanden kunnen verblijven.

Stedelijk tuindorp/villapark woonmilieu

Dit woonmilieu wordt gekenmerkt door een relatief lage woningdichtheid met overwegend grondgebonden woningen in een groene woonomgeving. Er kunnen naast rijenbouw ook geschakelde en vrijstaande woningen met ruime tuinen voorkomen. De (voor)tuinen vormen een geheel met het groene straatbeeld. Niet-woonfuncties komen niet of in beperkte mate voor in de vorm van praktijkruimten en kleine kantoortjes. Dergelijke woonmilieus zijn binnen de Ring sterk vertegenwoordigd. De al eerder genoemde woongebieden Witte Dorp, Villapark en de omgeving Helmerslaan/Jacob van Maerlantlaan, maar ook grote delen van Den Elzent zijn hiervan goede voorbeelden. De aanwezigheid van dergelijke woonmilieus op korte afstand van het citygebied maakt het centrale stedelijke gebied van Eindhoven uniek ten opzichte van veel andere steden.

Hoewel dit woonmilieu een differentiatie in kwaliteit kent, zijn het toch de wat meer bemiddelden die zich hier kunnen vestigen. Op zich is het woonmilieu voor een breed scala van doelgroepen aantrekkelijk. Kinderloze huishoudens, gezinnen met kinderen, uitgegroeide gezinnen en ouderen zal dit woonmilieu aantrekken. De mutatiegraad in deze woongebieden is zeer laag en voor vrijkomende woningen is steeds grote belangstelling.

Woonresidentie/urban-villa milieu

Dit wordt gekenmerkt door overwegend etagewoningen in een woongebouw en woonomgeving met een zeker representatief karakter. Identificatie door middel van een markante vormgeving en een zekere luxe wordt vaak bewust nagestreefd. De ligging van dergelijke woongebouwen wordt zorgvuldig gekozen, vaak in de directe nabijheid van groen of belangrijke stedelijke elementen.

Tot dit woonmilieu kunnen onder meer worden gerekend Seepaerdstad, Den Biest, Residentie St.Joris, Groot Paradijs en Philip Morris maar ook de woongebouwen aan de Busken Huetstraat/Jacob van Maerlantlaan en Le Sage ten Broeklaan.

Als bewonersdoelgroep zijn het vooral de bemiddelde ouderen en bemiddelde kinderloze één- en tweepersoonshuishoudens die zich in een dergelijk woonmilieu vestigen. Deze voorkeur wordt sterk bepaald door een combinatie van nabijheid van stedelijke voorzieningen, representativiteit en identificatie en een gevoel van veiligheid dat deze woonvorm biedt. Kwantitatief is de vraag naar woningen in een dergelijk milieu in Eindhoven nog niet groot te noemen, maar er zijn aanwijzingen dat deze in de komende jaren in ieder geval constant zal blijven en wellicht zal toenemen.

Woonmilieu van vooroorlogse sociale woningcomplexen

De meeste van de tot dit woonmilieu behorende buurten zijn in de jaren '20 en '30 opgezet voor de huisvesting van werknemers van de grote industrieën. Ze worden gekenmerkt door een complexgewijze bouw van naar huidige maatstaven kleine eengezinswoningen. De woningdichtheid is voor eengezinsrijenbouw soms wat lager (bij diepe tuinen) soms hoger dan gemiddeld.

Vaak zijn de straten smal, zonder of met kleine voortuinen, waardoor deze een nogal steenachtige indruk maken. Openbare groenelementen zijn vaak in zeer beperkte mate aanwezig omdat daarvoor de fysieke ruimte grotendeels ontbreekt. Voorbeelden van dit type woonmilieu zijn Lakerlopen, Philipsdorp, Bloemenbuurt, Kronehoef en Hemelrijken-oost.

Het zijn vooral de economisch zwakkere groepen die deze buurten steeds meer zijn gaan bevolken. Uitkeringsgerechtigden en etnische minderheden zijn hier sterk vertegenwoordigd.

De stadsvernieuwingsactiviteiten zijn in de afgelopen 10 tot 15 jaar grotendeels op deze woonmilieus gericht.

Aan woningen en woonomgeving is veel vernieuwd en verbeterd. Desalniettemin blijven deze woonbuurten een intensieve aandacht eisen in de vorm van een sociaal-maatschappelijke aanpak en als 'nazorg' vanuit de optiek van stadsbeheer. Ondanks vaak rigoreuze bouwkundige ingrepen is de bouwtechnische en woon-technische kwaliteit op termijn van sommige woningcomplexen niet erg hoog. De fysieke slijtage van dergelijke complexen gaat veel sneller dan verondersteld werd. Voor sommige woningcomplexen zal het moment van hernieuwd bouwkundig ingrijpen dan ook veel sneller aanbreken dan was voorzien. Opnieuw komt dan de vraag aan de orde of na zorgvuldige afweging een dergelijk complex door instandhoudings- dan wel renovatie-activiteiten moet worden gehandhaafd of dat vervanging door nieuwbouw verstandig is. Dit laatste is wellicht de enige manier om ook structurele gebreken als te weinig groen en te weinig straat-/parkeerruimte goed op te lossen. De resultaten die in dit opzicht bereikt zijn bij de vervangende nieuwbouw- en reconstructiegebieden Botenbuurt en Boschdijk-oost kunnen zeer positief worden genoemd.

8. Ontwikkelingsperspectief stedelijk toerisme en recreatie

Algemeen

Het stedelijke toerisme en de stedelijke recreatie zijn de afgelopen jaren in toenemende mate in de belangstelling gekomen bij zowel de 'consumenten' als de beleidsmakers.

Als verklaringen kunnen worden gegeven:

- de groeiende belangstelling voor de stad in het algemeen
- de sterke toename van het aantal vitale ouderen
- de welvaartstijging en toegenomen vrije tijd in de afgelopen jaren
- het hiermee gepaard gaande bestedingen- en activiteitsniveau.

In Nederland wordt volgens het Nederlands Bureau voor Toerisme 20 tot 25 miljard gulden besteed aan het toerisme. Hiervan vloeit 40% naar transport-ondernemers, 13% naar cafés en restaurants en 40% naar de detailhandel. Vermaakaanbieders en logiesverschaffers krijgen slechts 3% uit deze ruif. Hieruit kan ten eerste geconcludeerd worden dat 'toerisme' alles behalve synoniem is voor 'vakantie' gezien het lage logiespercentage in de bestedingen. Ten tweede blijkt dat vooral de stedelijke gebieden met omvangrijke horeca- en detailhandelsvoorzieningen veel toeristische bestedingen naar zich toe trekken. Strikt genomen zijn stedelijk toerisme en stedelijke recreatie niet dezelfde zaken. Stedelijk toerisme richt zich meer op bezoekers van buiten de eigen regio, terwijl stedelijke recreatie meer betrekking heeft op bezoekers uit de eigen stad en regio. De verwevenheid van beide zaken in de voorzienings sfeer en de randvoorwaardelijke sfeer is echter zo groot dat een nader onderscheid niet erg zinvol is. Een recreatief milieu werkt stimulerend op het toerisme; een goed toeristisch milieu levert binnen zekere grenzen een bijdrage aan de recreatie, waarvan alle stadsbewoners actief en passief kunnen profiteren. Vergroting van de attractiviteit van het stedelijk toeristisch/recreatief milieu kan tot een verbreding van de productiestructuur van de stad leiden, hetgeen de werkgelegenheid in brede zin ten goede komt.

Om een beter inzicht te krijgen in de aard en de kansen van het toeristisch/recreatief product van Eindhoven en omgeving is in opdracht van de gemeente Eindhoven, de Kamer van Koophandel, de VVV en het Samenwerkingsverband Eindhoven-Kempenland de nota Het toeristisch product Eindhoven-Kempenland opgesteld. In het navolgende zullen de belangrijkste elementen uit de nota, die met name betrekking hebben op de stad en het centrumgebied, worden weergegeven.

Componenten van een stedelijk toeristisch/recreatief milieu

Bij het ontwikkelen van een toeristisch/recreatief product staan drie zaken centraal:

- . hoe is de imagovorming, wat moet hieraan worden veranderd
- . op welke doelgroepen wordt gemikt
- . welke voorzieningen kunnen worden aangeboden?

Voor Eindhoven is het aspect van de imagovorming van groot belang. De stad

mist historisch waardevolle gebouwen en objecten, hetgeen vaak als graadmeter wordt beschouwd voor 'toeristische attractiviteit'. Toch heeft de stad in potentie een imago dat op een andere wijze toeristische wervingskracht kan hebben. De voornoemde nota Het toeristisch product Eindhoven-Kempenland formuleert het imago als 'Eindhoven, moderne multifunctionele innoverende stad gelegen in een landschappelijk waardevol en aantrekkelijk gebied'. Een dergelijke imago-beschrijving geeft de sterke punten van de stad aan en kan sterk richtinggevend werken in de ontwikkeling van een 'Eindhoven-eigen' toeristisch/recreatief product.

Doelgroepen en toeristisch/recreatieve voorzieningen laten zich nader beschrijven in een aantal componenten waarin het toeristisch/recreatief product is opgebouwd.

Met name kunnen worden genoemd:

- winkelveorzieningen in grote diversiteit (kernwinkelapparaat);
- uitgaans- en vermaakvoorzieningen (cafés, restaurants, bioscopen, nachtclubs, casino's, discotheken);
- kunst- en cultuurvoorzieningen (theaters, schouwburg, muziekcentrum, klein-theater, musea, filmhuizen, bibliotheek);
- congres- en tentoonstellingsaccommodaties (congrescentra, zalencentra, beurzen-/evenementencentrum);
- verblijfsaccommodaties (hotels, bungalowparken, campings, jeugdhotels);
- grootschalige sportvoorzieningen (voetbalstadion, zwemparadijs, kunstijsbaan, multifunctioneel sporthallencomplex, jachthaven);
- dagattracties (attractieparken, themacentra, dierentuin);
- 'groene' recreatieve zones (Dommelzone, Groengebied Gennep, Ekkerswijer, Eindhovens Kanaalzone);
- stedelijke recreatieve openbare ruimten (pleinen, boulevards, overdekte galerijen/promenades, binnenstadsstraten).

Binnen elk van de componenten kan een onderscheid worden gemaakt in specifieke trekkers en ondersteunende elementen. Ook bestaan er duidelijke samenhangen tussen componenten onderling. Het geheel van specifieke trekkers, ondersteunende elementen en de samenhang met andere componenten kan worden aangeduid als een 'recreatieve associatie'.

Als voorbeeld kan het 'kooptoerisme' worden genoemd. Als trekkers hierin kunnen worden aangemerkt de Bijenkorf/Piazza en de Heuvel Galerie. Ondersteunende elementen zijn kleinschalige exclusieve winkels, duidelijk herkenbare en aantrekkelijke winkelcircuits, aanbidding van dagarrangementen. Samenhang moet worden gerealiseerd naar horeca/uitgaan, kunst/cultuur, manifestaties op kunst/cultureel gebied en andere evenementen.

In de nota Het toeristisch product Eindhoven-Kempenland worden deze

recreatieve associaties uitvoerig beschreven. Aangezien echter het ontwikkelen van te veel recreatieve associaties naast elkaar een goede strategiebepaling bemoeilijkt, wordt in de nota voorgesteld uit te gaan van vier thema's die als speerpunten van toeristisch/recreatief beleid moeten worden ontwikkeld.

De speerpunten zijn:

1. moderne innoverende stad;
2. grootstedelijk kooptoeisme;
3. modern sporttoerisme;
4. landschappelijk aantrekkelijke regio.

Door middel van deze thematische speerpunten worden veel van de hiervoor beschreven toeristisch/recreatieve componenten gecombineerd tot sterke associaties voor stad en regio. Hierdoor kan op effectieve wijze verder gestalte worden gegeven aan de toeristisch/recreatieve productontwikkeling.

Randvoorwaarden voor een goed toeristisch/recreatief milieu

Naast de kwaliteit en kwantiteit van de componenten en associaties kan het stelsel van toeristisch/recreatieve voorzieningen alleen goed functioneren wanneer wordt voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Van groot belang is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto. Met name de ligging en de omvang van parkeeraccommodaties moeten veel aandacht hebben, niet alleen nabij de diverse voorzieningen, maar vooral op meer perifere locaties. Hierbij zal een efficiënte koppeling met het lokale/regionale openbaar vervoer moeten plaatsvinden.

Veel aandacht verdienen echter ook een goede bewegwijzering en informatieve aanduiding van parkeervoorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen. Veel stadsbezoekers van buiten de regio kennen de situatie in de stad doorgaans niet of nauwelijks, zodat heldere aanduidingen een mogelijke 'stadsvrees' wegnemen.

Open ruimte met vooral een groen en recreatief karakter draagt sterk bij aan de leefbaarheid van het binnenstedelijk gebied. Voor het Eindhovens centrumgebied is daarom versterking van het Dommeldal van groot belang.

In de openbare ruimten moet het aangenaam vertoeven zijn. De aantrekkelijkheid en de veiligheid hiervan zijn sterk bepalend voor een toeristisch/recreatief wervend karakter van de stad. De aankleding en inrichting van de binnenstadsstraten zijn sterk imagovormend voor de stad. Investeren in kwaliteit is ook hier het sleutelbegrip. Deze kwaliteit moet zowel in materiaalgebruik als vormgeving tot uiting komen. Het 'moderne' imago van Eindhoven zou hierin goed gestalte kunnen worden gegeven.

Kunstobjecten van allerlei aard zouden hieraan een bijdrage kunnen leveren, maar ook hele praktische attributen als prullenbakken, lichtarmaturen en banken. Het verhogen van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu gaat samen met een vergroting van de passieve recreatiemogelijkheden. Met name voor de economisch en sociaal zwakkere bevolkingsgroepen van de stad is dit van groot belang.

Continuïteit in binnenstedelijke recreatie

Continuïteit in het gebruik van voorzieningen is een voorwaarde voor een aantrekkelijke toeristisch/recreatieve stad. Dit betekent dat openings- en sluitingstijdstippen van in elkaars verlengde liggende voorzieningen op elkaar moeten zijn afgestemd. Daarbij moet worden gestreefd naar een grotere spreiding van openingsuren zowel over de dag als over de week. Naast praktische voordelen voor het groeiend aantal tweeverdieners en de groter wordende groep die te maken heeft met flexibilisering van de arbeidstijd, heeft dit ook voordelen voor de recreatieve kwaliteit van het stedelijk milieu. Niets is ongastvrijer en meer afstotend dan de bijna tegelijkertijd omlaag ratelende rolluiken op het geldende winkelsluitingstijdstip en de erop volgende metamorfose van de winkelstraten.

Een goed binnenstedelijk recreatief milieu vraagt om een blijvende attractiviteit gedurende de dag, avond, nacht maar ook op zondag.

Doorgaans is deze dag verloren voor de binnenstedelijke recreatie en dat terwijl er massaal behoefte blijkt aan enig vertier, getuige de vele braderieën, kunst- en ambachtsmarkten, evenementen en activiteiten in veel regiogemeenten. Uit onderzoek is gebleken dat het aanbod van recreatieve activiteiten sterk bepalend is voor de deelname eraan. Wanneer op zondag meer commerciële en culturele voorzieningen zijn opengesteld en daarnaast evenementen en manifestaties worden georganiseerd, zal dit tot meer binnen- stedelijke recreanten leiden. Hiermee kan het stedelijk toeristisch en recreatief milieu een substantiële uitbreiding krijgen.

Ook in het rapport Eindhoven, Open Stad wordt gepleit voor het vergroten van het aantal evenementen en manifestaties met een concentratie hiervan in de maand september. Hieruit zou het 'septemberfestival' kunnen groeien, dat een toeristisch/recreatieve waarde van landelijk formaat kan krijgen.

9. Ontwikkelingsperspectief natuur/landschap/groen

Het gemeenterijklijke ruimtelijke ordeningsbeleid is er op gericht de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van de gebouwde omgeving, het landschap en de openbare ruimte te versterken.

Om tot een kwalitatief hoogwaardig resultaat te komen moet er sprake zijn van een consistente afstemming tussen strategische visies op stedelijk niveau. In het rijtje van strategische visies voor de stad (o.a. Stedebouwkundige Visie, Profielschets Internationaal Stedelijk Knooppunt Eindhoven) ontbreekt een groenbeleidskader.

Om in deze leemte te voorzien is thans het project Groenbeleidsplan gestart, dat als doel heeft:

- een beleidskader te geven voor het te voeren natuur- en landschapsbeleid;
- een duurzame, volwaardige en functionele groen- en recreatiestructuur te behouden en te ontwikkelen;
- basis te zijn voor verdere planontwikkeling op het gebied van landschap en recreatie (bestemming, inrichting, ontwerp, beheer);
- toetsingskader te zijn voor andere ruimtelijke ontwikkelingen (duurzame rood-groenbegrenzing);
- basis te zijn voor het opstellen van bestemmingsplannen (o.a. bestemmingsplannen buitengebied).

In het Groenbeleidsplan zal worden voortgebouwd op plannen van rijk, provincie en andere overheden met betrekking tot natuur en landschap (Natuurbeleidsplannen, Streekplan, Ecologische Hoofdstructuur, Groene Hoofdstructuur, natuurontwikkeling, ontsnipperingsbeleid Rijkswaterstaat) en openluchtrecreatie.

Belangrijk element van de Groene Hoofdstructuur inzake het bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring is de Dommel, waarvan de functie als ecologische verbindingszone verder ontwikkeld moet worden.

10. Ontwikkelingsperspectief sociale vernieuwing

In de voorgaande paragrafen heeft het accent sterk gelegen op de perspectieven die verbonden zijn aan een aantal ontwikkelingen van algemene aard. Dat leidt tot het benadrukken van potenties en houdt het gevaar in dat bestaande knelpunten en dilemma's over het hoofd worden gezien.

Zo wordt ook in Eindhoven een te groot deel van de bevolking geconfronteerd met achterstanden op het gebied van wonen en weten, werken en gezondheid. In het kader van Integraal Buurtbeheer wordt in een zestal buurten van Eindhoven op een integrale wijze gewerkt, waarbij de wensen en ideeën van de bewoners uit deze wijken startpunt zijn. In een samenwerking tussen de 15 grote steden van Nederland is in 1996 in Eindhoven gestart met de aanpak van een groot aantal projecten in een achttal buurten in Eindhoven (waarbinnen ook de zes

integraal buurtbeheergebieden vallen) en op stedelijk niveau. Deze projecten zijn gericht op de volgende thema's:

- leefbaarheid, veiligheid en wijkconomie
- onderwijs
- zorg
- jeugd en veiligheid
- werken en economie.

Een dergelijke buurtgerichte aanpak, die binnen het plangebied de buurten Lakerloopen en Hemelrijken betreft, heeft een duidelijke ruimtelijke dimensie. Botsingen in functies leidt tot een aantasting van het leefmilieu op diverse plaatsen, en omvormingen, herstructureringen in buurten kunnen grote consequenties hebben voor de kwaliteit van de leefomgeving. In deze zin is het van belang dat een goed evenwicht gevonden kan worden tussen de diverse functies in het gebied binnen de Ring, zodat dit gebied ook voor bewoners een aantrekkelijk vestigings- en verblijfsklimaat behoudt.

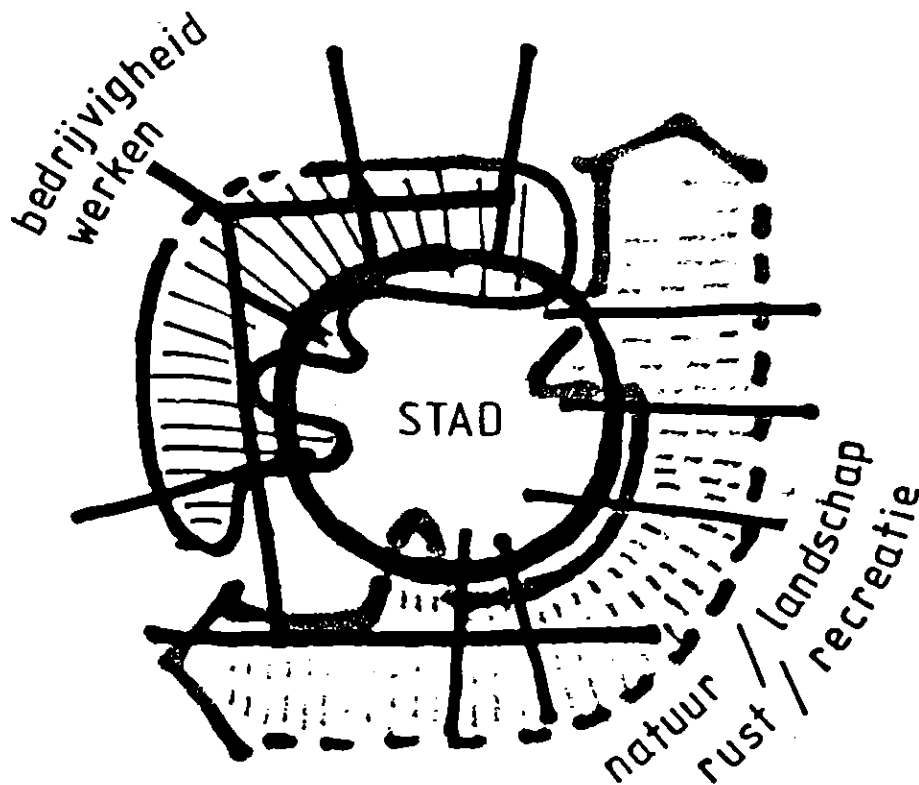
V NAAR EEN RUIMTELIJK PLANCONCEPT

1. Ruimtelijk ontwikkelingsmodel

Algemeen

Wanneer Eindhoven op stadsgewest-niveau nader wordt geanalyseerd, dan blijken in de laatste decennia de meeste ontwikkelingen zich te hebben voorgedaan aan de noord- en westrand van de stad en het stadsgewest. Opvallend is daar de sterke expansie van werkgelegenheid dan wel bedrijvigheid, niet alleen op Eindhovenens grondgebied, maar ook bij de buurgemeenten Son, Best en Veldhoven. De verkeersinfrastructuur heeft eveneens aan de noord- en westzijde de meest expansieve ontwikkeling doorgemaakt. Nieuwe aansluitingen van de rijkswegen naar Den Bosch en Nijmegen zullen dit beeld nog versterken. Door de combinatie van bedrijvigheid dan wel werkgelegenheid, veel verkeersinfrastructuur en de aanwezigheid van Eindhoven Airport, kan de noordelijke en westelijke zone van het stadsgewest worden gekenmerkt als een specifieke activiteitenzone. In de Intergemeentelijke structuurvisie van het SRE wordt dit het 'uitwaaiersgebied west-noord' genoemd.

De oost- en zuidrand van de stad en het stadsgewest bieden een geheel ander



schematische weergave stadsgewest

beeld. Tussen Eindhoven en de aangrenzende gemeenten liggen forse groen-buffers die tot diep het stedelijk gebied binnendringen. Bedrijfsontwikkelingen komen slechts in zeer beperkte mate voor. De meest omvangrijke bedrijvenzone is de relatief smalle zone rond het Eindhovens Kanaal binnen het stedelijk gebied van Eindhoven.

De verkeersinfrastructuur is veel minder tot ontwikkeling gekomen dan aan de noord- en westrand. In de verstedelijkings sfeer zullen toekomstige toevoegingen voornamelijk kleinschalig en met behoud van de ecologische structuur plaatsvinden. Een zekere concentratie van nieuwe woongebieden rond de aanwezige railinfrastructuur (met nieuwe voorstadhaltes) is daarbij nastrevenswaardig. Door de combinatie van een overheersend natuurlijk en landschappelijk milieu, weinig bedrijvigheid en een overwegend bescheiden verkeersinfrastructuur, kan de oostelijke en zuidelijke kant van het stadsgewest worden gekenmerkt als een meer specifieke rust- en verblijfszone (in de Intergemeentelijke Structuurvisie uitwaaiingsgebied oost-zuid genoemd).

Kijkend naar het gebied binnen de Ring doet zich een opvallende parallel voor met de stad in groter verband. Centraal in het gebied ligt het citygebied als concentratiegebied van veel binnenstedelijke functies en voorzieningen.

Als een schil hier omheen ligt aan de noord- en westkant een zone van grootschalige stedelijke voorzieningen, gericht op werkgelegenheid (kantoren), manifestaties (stadion, evenementencentrum) en intensief verkeer en vervoer (Fellenoord, Vonderweg, spoorlijn).

Aan de oost- en zuidkant van het citygebied wordt de sfeer in sterke mate bepaald door het Dommelgebied met enkele parkachtige verbredingen alsmede uitwaaiingen naar groene, relatief rustige gebieden als Den Elzent, Villapark en het TUE-gebied.

Ook op het schaalniveau van het gebied binnen de Ring is dus naast een kerngebied met een sterke concentratie van voorzieningen, sprake van een activiteitenzone (werken, verkeer, drukte) aan de noord- en westzijde, en van een rustzone (verblijven, meer recreatief, rustig) aan de oost- en zuidzijde.

De parallel wordt nog vergroot doordat meer naar de randen van het gebied de voorzieningenconcentraties in de stadsdelen een zekere analogie vertonen met de randgemeenten van het stadsgewest: Tongelre en Stratum vinden een parallel in Nuenen, Geldrop en Waalre; Gestel, Strijp en Woensel hebben een zekere parallel met respectievelijk Veldhoven, Best en Son.

Activiteitenzone

Deze zone omvat globaal de gebieden Fellenoord, zuidelijke deel Boschdijk, Vonderweg, Philips Strijp, Philips Mathildelaan/Emmasingel en uitlopers via

Mauritsstraat/Edenstraat en Prof.Dr.Dorgelolaan.

Kenmerkend in deze zone is de overwegend grote schaal van de gebouwen. De kantoorgebouwen rond het Fellenoord en het zuidelijke stuk Boschdijk, de bedrijfsgebouwen van Philips aan de Mathildelaan, Vonderweg en op het Strijpcomplex, alsmede de nieuwbouw van het Philips-stadion domineren de sky-line tot in de verre omgeving. De verkeersstructuur heeft zich in deze zone sterk ontwikkeld. Op de ruimtelijk en qua verkeersintensiteit zeer dominante noord- en westtangent komt een aantal belangrijke radiale wegen uit, die de verkeersrelatie verzorgen met de meer perifeer gelegen noordelijke en westelijke stads- en stadsgewestdelen. De genoemde noord- en westtangent fungeren als een concentrisch gerichte verzamel- en verdeelweg die het citygebied omsluit en ontsluit aan de noord- en westzijde. Het sterk omsluitende karakter van dit verkeerselement correspondeert met de schilvorming die de functies in dit gebied bewerkstelligen. Schaal, stedenbouwkundige korrel, functies en verkeersbewegingen verdragen en ondersteunen elkaar.

Hierdoor wordt een specifiek milieu geschapen waarin de meer grootschalige stedelijke activiteiten tot goede ontplooiing kunnen komen. Mogelijke verdere uitwaaieringen van dit milieu kunnen plaatsvinden langs de Boschdijk, Mathildelaan en in beperkte mate de Prof.Dr.Dorgelolaan en Mauritsstraat/Edenstraat.

Rustzone

Deze zone omvat het Dommeldal met een aantal parkachtige verbredingen, delen van de aangrenzende villawijken Den Elzent en Villapark, delen van het TUE-terrein, het Stadswandelpark e.o. en in potentie de oevers en het water van het Eindhovens Kanaal.

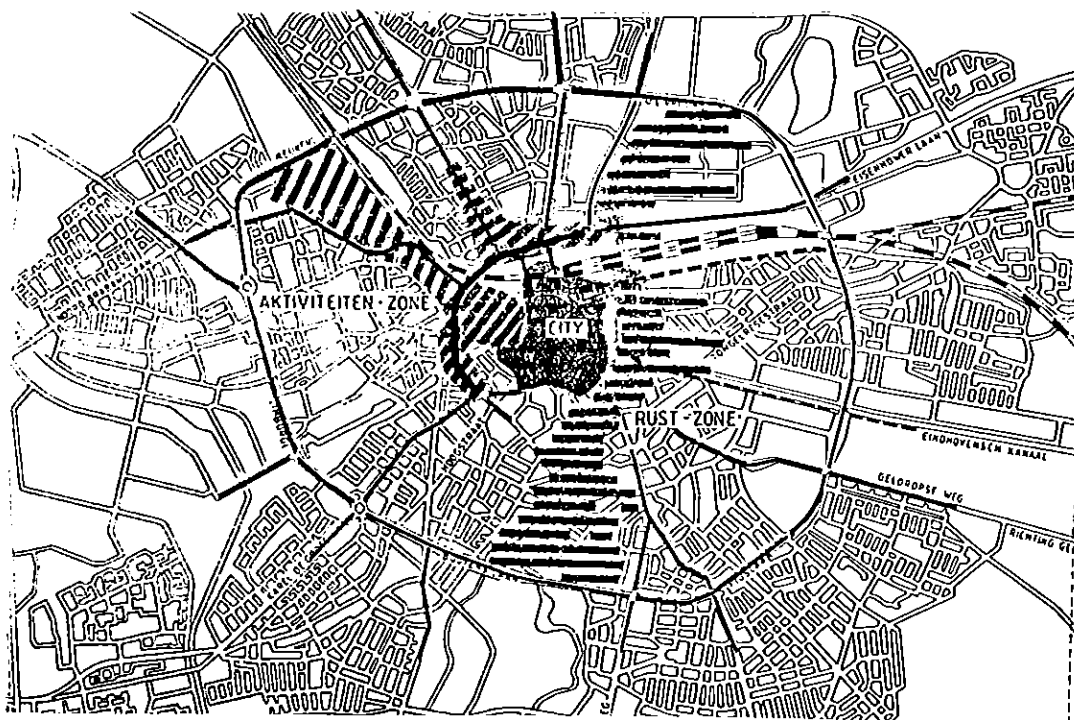
Kenmerkend in deze zone is het sterke groenkarakter en de relatief extensieve bouwwijze van villa's, geschakelde bebouwing en min of meer solitaire, kantoorachtige functies. Rond de Dommel, in met name de plantsoenachtige oevergebieden, is sprake van een sterk recreatief milieu. Ook kan het Dommeldal als ecologische verbindingszone worden getypeerd (zie Natuurbeleidsplan en Streekplan). De aangrenzende bebouwde gebieden hebben een hoge woon- dan wel verblijfswaarde ten gevolge van de sterke groene dooradering met een directe aanhaking aan het Dommeldal.

Opvallend is dat de verkeersstructuur voornamelijk radiaalsgewijs gericht is, en dat de concentrische tangentenstructuur ondergeschikt is en zelfs gedeeltelijk ontbreekt. Ten gevolge van de in het algemeen loodrechte doorsnijdingen van deze zone door de verkeerswegen worden de verstoringen in de onderlinge relaties tussen Dommeldal en aangrenzende gebiedsdelen tot een minimum beperkt. Daarentegen wordt de ecologische verbindingsfunctie van de Dommel zelf veel-

vuldig belemmerd door bruggen en harde oevers. Ook in deze zone blijken sfeer, functies, schaal, korrelgrootte en verkeersbewegingen elkaar goed te verdragen en de aanwezige kwaliteiten te ondersteunen. Hierdoor wordt een specifiek milieu geschapen dat met name gericht is op verblijven dan wel wonen, (stedelijk) recreëren en overwegend kleinschalige representatieve kantoren, praktijkruimten en voorzieningen.

Ruimtelijke kwaliteiten

Vaak wordt aangevoerd dat de landschappelijke gegevenheden Eindhoven hebben beperkt in een evenwichtige groei en ontwikkeling. Bezien vanuit modelmatige planning mag dit stedelijke 'ideaal beeld' misschien niet gerealiseerd zijn, de stad heeft er wel specifieke kwaliteiten door gekregen die wellicht nog te weinig worden onderkend. Eindhoven kent niet de problemen van stedelijke verstikking, te grote compactheid en gebrek aan (binnen)stedelijke expansiemogelijkheden, waarmee veel historisch concentrisch gegroeide steden wel worstelen. De stad heeft een open structuur waarin landschappelijke elementen diep penetreren. Bovendien geven de specifieke zones met hun sterke milieuverschillen zowel op stadsgewestniveau als op binnenstedelijk niveau, aan de stad kwaliteiten, waaraan het menig andere stad ontbreekt. Het sterke contrast tussen verstedelijking en landschappelijkheid is kenmerkend voor het woon- en werkmilieu van Eindhoven en de directe omgeving. Het contrast tussen activiteitengebieden en groene



activiteitenzone, rustzone en citygebied

- meer op verblijf gerichte - gebieden geven ook aan het centrale deel van de stad een unieke karakteristiek.

2. Planconceptkeuze

Een ideaal planconcept biedt enerzijds ruimte aan ontwikkelingsmogelijkheden van grote diversiteit, anderzijds dienen aanwezige kwaliteiten en hoogwaardige milieus zo goed mogelijk te worden gehandhaafd. Een optimale situatie ontstaat wanneer nieuwe ontwikkelingen de kwaliteiten en milieus verder versterken. Uit de voorgaande paragraaf moge duidelijk zijn geworden dat de specifieke kwaliteiten van het gebied binnen de Ring vooral zijn gelegen in de aanwezige zonering van het gebied in een citygebied, een activiteitenzone en een rustzone. Indien van dit ontwikkelingsmodel wordt uitgegaan, zal dit leiden tot een sterke stedelijke milieudifferentiatie, waarbij bewuste ontwikkelingskeuzen moeten worden gemaakt.

Er ontstaat echter een zekere vanzelfsprekendheid bij het maken van die keuzen: niet overal kan van alles.

Het aanvaarden van een dergelijk selectief ontwikkelingsmodel betekent wel een breekpunt in het ruimtelijk denken en handelen in Eindhoven. Het in het recente verleden nagestreefde concept van een modelmatige, alzijdig gelijkwaardige, sterk concentrische ruimtelijke opbouw en ontwikkeling wordt hiermee verlaten.

Wat er voor terugkomt is een concept dat meer aansluit bij de realiteit van de ontwikkelingen en dat de specifieke stedelijke kwaliteiten en potenties beter benut.

Vertaald in een planconcept betekent voornoemde keuze dat op de gebieden ten noorden en ten westen van het citygebied een nog groter accent op werkgelegenheid en verzakelijking wordt gelegd, inclusief de daarvoor noodzakelijke verkeersinfrastructuur. De gebieden ten oosten en ten zuiden van het citygebied krijgen een sterker accent op verblijven en (binnen)stedelijke recreatie, hetgeen duidelijke randvoorwaarden stelt aan de aard en omvang van de verkeersinfrastructuur. Dit betekent echter niet dat aan de noord- en westzijde in de toekomst minder goed kan worden gewoond of dat aan de oost- en zuidzijde de groei van werkgelegenheid niet meer zal mogen plaatsvinden. Het leggen van dergelijke accenten is bedoeld als sturingsmiddel voor nieuwe expansieve ontwikkelingen, nieuwe infrastructurele werken en noodzakelijke omvormingsprocessen.

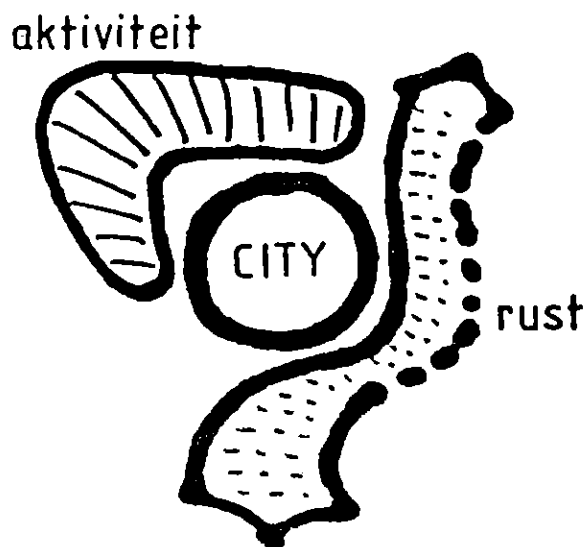
De ruimtelijke gevolgen van dit planconcept laten zich het best illustreren in Strijp en Tongelre.

In Strijp zal een verdere versterking van de activiteitenzone plaatsvinden met

name door functieverandering en intensivering in de zones langs de Mathildelaan en Vonderweg. De Mathildelaan wordt in de nabije toekomst de belangrijkste westelijke radiale weg naar het stadscentrum. Mede met het oog op een goede begeleiding van deze route zullen vooral zakelijke en bijzondere functies tot ontwikkeling moeten worden gebracht. Voor de Vonderweg, als onderdeel van het belangrijke concentrisch gerichte verdeelsysteem Fellenoord/Vonderweg/Mauritsstraat, gelden soortgelijke overwegingen.

In Tongelre ligt het accent op het consolideren en mogelijk versterken van de rustzone. Dit betekent dat een verdere verzakelijking en intensivering nabij het Dommeldal moet worden vermeden. Waar mogelijk moet de relatie tussen Dommeldal en aangrenzend gebied worden verstevigd. De consequentie hiervan is dat weliswaar voor de bereikbaarheid van de binnenstad een nieuwe tunnel onder het spoor en het verlengde van de John F.Kennedylaan noodzakelijk is, doch dat wordt afgezien van realisering van de geplande oosttangent over de Nachtegaallaan. Een dergelijk wegtracé met onvermijdelijk verzakelijgings- en intensiveringsgevolgen zou een onacceptabele barrière vormen op een cruciale plaats in de rustzone. Daarentegen zullen noodzakelijke verbeteringen aan de radiaal gerichte wegenstructuur nauwelijks schade aanrichten. Het meest geschikt hiervoor zijn de Fuutlaan en de Kanaaldijk Zuid, mede gezien hun randligging ten opzichte van het verblijfsgebied.

De langgerekte en relatief smalle zone tussen spoorraccordement en Fuutlaan kan een gemengde kantoren-wonen bestemming krijgen, waarmee goed op het woongebied Villapark kan worden aangesloten en dit gebied in het noorden een betere afronding krijgt. Wel zal mogelijkerwijs de geluidsproblematiek een beperking voor de ontwikkeling van de woonfunctie zijn.



schematische weergave binnenstedelijk gebied

Naarmate de bedrijvenzone rond het Eindhovensch Kanaal meer het Dommeldal nadert zou ook hier een geleidelijke omvorming naar meer verblijfsfuncties moeten plaatsvinden.

In het volgende hoofdstuk zal het planconcept verder worden uitgewerkt.

3. Planconcept voor het citygebied

Algemeen

In vergelijking met andere steden heeft Eindhoven een relatief klein citygebied, waarin een aantal cityfuncties als winkels, horeca en kantoren sterk geconcentreerd maar in ruimtelijk opzicht nogal sterk gescheiden voorkomt. Functies als wonen en sociaal-culturele activiteiten zijn nogal onder-vertegenwoordigd en ruimtelijk gespreid.

De beperkte diversiteit en omvang van het citygebied heeft geleid tot een nogal eenzijdig gebruik en een niet al te hoge vertoefwaarde ervan.

Wil het citygebied in de nabije toekomst voldoen aan de eisen, behorende bij een bovenregionaal verzorgings- en voorzieningencentrum, dan zal aandacht moeten worden geschonken aan de volgende zaken:

- de citystructuur zal op substantiële wijze moeten worden uitgebreid en aangevuld, zowel in fysiek-ruimtelijke als functionele zin;
- een verdergaande specialisatie en concentratie van voorzieningen is noodzakelijk, waarbij de aandacht gericht moet zijn op een breder scala dan momenteel aanwezig is;
- kwaliteit, representativiteit en allure als imagovormende elementen moeten met name in het citygebied meer gestalte krijgen. Dit zal moeten leiden tot een grotere identiteit van het citygebied als totaal en delen ervan.

De recente ontwikkelingen in de binnenstad overziend kan worden geconstateerd dat de diversiteit, representativiteit en identiteit van het citygebied toeneemt (Heuvel, Philip Morris-terrein, Schimmelt). Daarnaast is steeds sterker sprake van een zekere uitwaaiing van city-achtige functies over de binnenring heen naar randgebieden met specifieke potenties.

Dit alles heeft zonder meer consequenties voor de wijze waarop het citygebied in de nabije toekomst zal functioneren. De nu nog overwegende hoofdstructuur van een enkelvoudige hoofdwinkelas (Demer - Rechtestraat) met enkele secundaire dwarsassen dan wel aanloopstraten, zal plaatsmaken voor een meerassige hoofdstructuur gespannen tussen een drietal stedenbouwkundige concentratiepunten: 18 Septemberplein/Piazza, omgeving Stationsplein en omgeving Catharinakerk/Ten Hagestraat. Aldus ontstaat een stelsel van polen (de

concentratiepunten) en assen (de lineaire verbindingen).

Een ander gevolg is dat de functie van de huidige binnenring zal veranderen van een overwegend citybegrenzend wegensysteem naar een citydoorsnijdend wegensysteem. Door de uitwaaiing van het citygebied komen deze straten steeds meer tweezijdig in de citysfeer te liggen waardoor deze een karakteristiek van stedelijke boulevards gaan krijgen.

Van deze brede citystraten zal in de toekomst een sterk structurerend effect uitgaan.

Polen en assen

De stedenbouwkundige concentratiepunten of polen moeten worden opgevat als de plekken waar veel loopstromen samenkomen, waar een directe of indirecte 'voeding' van binnenstadsbezoekers plaatsvindt (parkeeraccommodaties, fietsenstalplaatsen, veel halterende buslijnen, treinreizigers), en waar attractiepunten gelegen zijn. Polen laten zich typeren door begrippen als dynamiek, drukte, levendigheid, maar ook door conflict, contrast en discontinuïteit.

Ervan uitgaande dat een aantal bouwprojecten tot realisering komt, zullen in de nabije toekomst drie gebieden als pool gaan functioneren:

- de omgeving Piazza/18 Septemberplein;
- de omgeving Stationsplein;
- de omgeving Catharinakerk/Ten Hagestraat.

De omgeving Piazza/18 Septemberplein bezit nu reeds alle kenmerken van een pool. Vanuit het noorden en westen zijn veel loopstromen gericht op deze plek, in hoofdzaak afkomstig van de omliggende parkeeraccommodaties. Ook halterende buslijnen en fietsenstalplaatsen geven deze pool voeding.

De realisering van de bebouwing op 't Schimmelt heeft de stromen nog versterkt. Attractiepunten zijn aanwezig in de hoedanigheid van enkele warenhuizen en het Piazza-centre.

De omgeving Stationsplein is een nog niet geheel voltooide pool omdat de bebouwing op het westelijk gelegen voormalige busstation nog ontbreekt. De 'voeding' van binnenstadsbezoekers wordt vooral bewerkstelligd door het treinverkeer en busverkeer aan de noordzijde van het station. Attractiepunten zijn het station en in geringere mate Seepaerdstad en de overige horeca aan de zuidzijde van het Stationsplein.

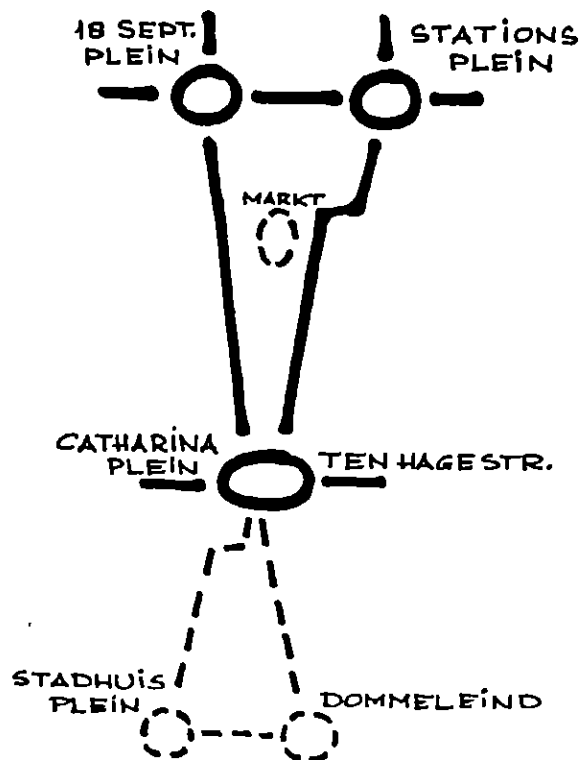
De omgeving Catharinakerk/Ten Hagestraat is een pool in wording. De 'voeding' zal vooral worden gegeven door parkeeraccommodaties op de terreinen Philip Morris, Smalle Haven en Wal/Paradijslaan, door een groot aantal halterende buslijnen en door de fietsenstalplaatsen.

Attractiepunten zijn de Heuvel Galerie en in geringere mate een nieuwe zuidelijke bebouwing aan de Ten Hagestraat en het Catharinaplein.

Uiteraard is de Catharinakerk beeldoverheersend. Van groot belang is echter dat deze plek het knooppunt wordt van de uit het noorden komende hoofdroutes Rechtestraat en Heuvel Galerie, de uit het zuiden komende routes Stratumseind en Begijnenhof/Stadhuisplein en de westelijke en oostelijke aanlooproutes Kerkstraat en Ten Hagestraat.

Tussen de genoemde polen liggen de assen die beschouwd kunnen worden als de hoofdlooproutes in het citygebied. Sommige hiervan zijn eenduidig, zoals de Demer/Rechtestraat. De as tussen de stations-pool en de Catharina-pool is wat minder eenduidig. Vanuit de Heuvel Galerie zijn twee alternatieven naar het station mogelijk: via de Hermanus Boexstraat of via de Nieuwstraat. Wellicht zal op termijn de laatstgenoemde route aantrekkelijker worden na herinrichting van het zuidelijke stukje Stationsplein/hoek Dommelstraat.

De Markt neemt in dit stelsel van polen en assen een bijzondere plaats in. Door de ligging tussen het hoofd-assenstelsel zal deze stedelijke ruimte vooral als een belangrijk tussenstation tussen de polen fungeren. Het wordt vooral een stedelijk rustpunt en een wisselplaats tussen de twee noord-zuid assen. Dit is in de

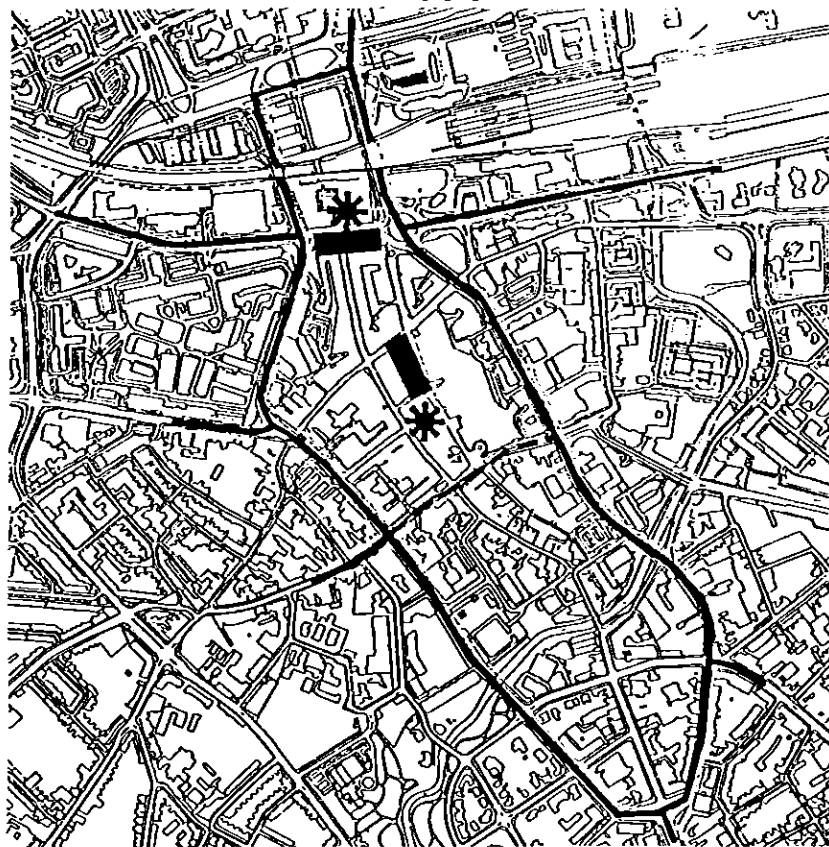


"polen" en "assen" in het city-gebied

inrichting van de Markt sterk tot uitdrukking gebracht.

Het stelsel van polen en assen vraagt om een hoogwaardige inrichting als verblijfsgebied. Een zekere luxe in de inrichting ervan (bestratingmateriaal, bloembakken en andere luxe inrichtingselementen) is onontbeerlijk.

Zoals eerder is aangegeven houdt het citygebied niet op bij de Catharinakerk/ Ten Hagestraat. Ten zuiden van deze lijn kan in de toekomst sprake zijn van een soortgelijk stelsel van polen en assen, zij het van meer secundaire aard. Als toekomstige bescheiden polen kunnen hier het Stadhuisplein/Oude Stadsgracht (met een voetgangersverbinding naar het Van Abbemuseum) en het kruispunt Stratumseind/Dommel gaan functioneren met als assen het Begijnenhof, het Stratumseind en de noordelijke Dommeloever. Met name aan de pool Stratumseind/Dommel is in de nota's Vorm en Visie en Eindhoven groenstad aan de Dommel een wat nadere uitwerking gegeven.



- * "TREKKER"
- PLEIN BIJ "TREKKER"
- BINNENRING VOOR TENMINSTE
 - VOETGANGER
 - FIETSER
 - OPENBAAR VERVOER

binnenring als ruimtevorm

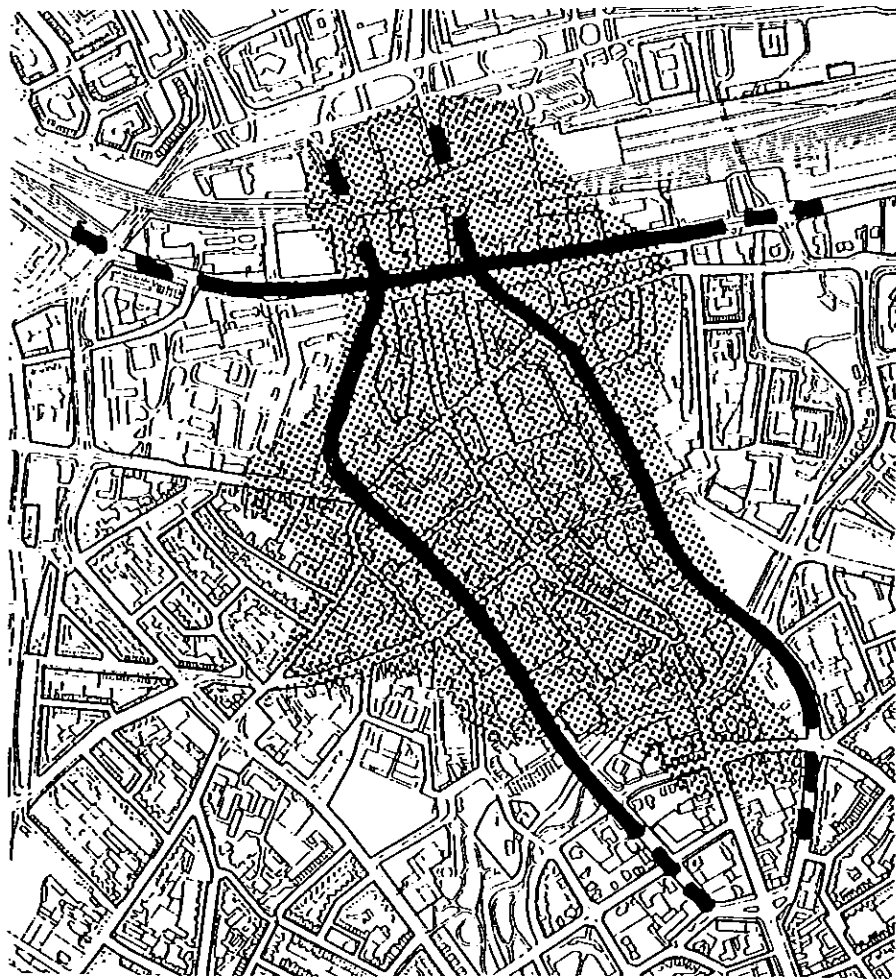
Stedelijke boulevards

Als uiterste in sferen kent het citygebied enerzijds de sfeer van de binnenstadsstraten waar kleinschaligheid, voetgangersverkeer en intimiteit overheersen. Anderzijds is er de sfeer van Fellenoord waar grootschaligheid, autoverkeer en ruimte overheersen.

Tussen deze uiterste sferen ligt de sfeer van brede stedelijke straten, waar zowel autoverkeer, voetgangersverkeer en cityfuncties en voorzieningen sterk met elkaar verweven zijn.

Deze 'stedelijke boulevards' zijn zowel voor de representativiteit, imago- vorming als bereikbaarheid van groot belang voor het citygebied.

Enerzijds zal aan de stedelijke boulevards de binnenstad zich sterk aan de bezoeker manifesteren. Hier maakt de city zich aan de bezoeker herkenbaar en kan een sterke promotionele uitstraling tot stand komen. Het is als het ware de etalage van de binnenstad.



citygebied en stedelijke boulevards

Vanuit deze straten worden steeds fragmenten ervaren van de meer gezellige intieme drukte van de overwegend kleinschalige binnenstad. Anderzijds vervullen de stedelijke boulevards een onmisbare rol in de afwikkeling van het citygerichte gezelligheid, relaxte drukte, de stedelijke boulevards worden meer getypeerd door verkeer en vervoer. Parkeeraccommodaties zullen zich bij voorkeur aan deze straten moeten bevinden en de routes van openbaar vervoer alsmede de belangrijke fietsroutes lopen via deze straten.

Door deze combinatie van stedelijke functies voegen ze een tot nog toe ondergewaardeerde dimensie toe aan de beleving en het functioneren van het citygebied. Laten de specifieke binnenstadsstraten zich typeren door intimiteit, representatie, allure, drukte en beweging.

Dit milieu leent zich met name voor het lokaliseren van belangrijke openbare gebouwen, dienstverlenende en/of publieksgerichte voorzieningen, hotels, specifieke warenhuizen en parkeervoorzieningen.

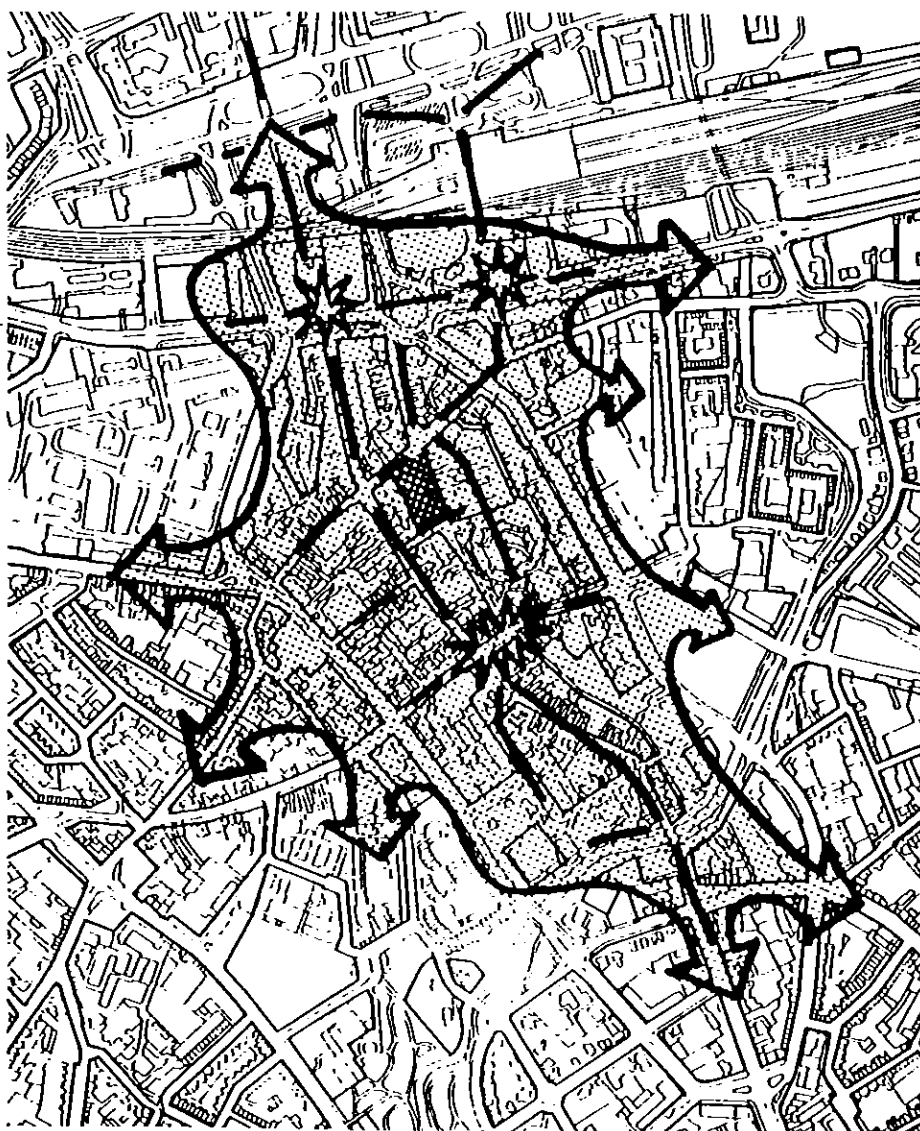
De stedelijke boulevards hebben een parallel met de in 'Vorm en Visie' genoemde elementen singels en stationspromenade. Waar laatstgenoemde begrippen in hun definiëring sterk gericht zijn op de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, heeft het begrip stedelijke boulevards een meer omvattende definiëring, waarbij zowel de voornoemde aspecten alsook aspecten van functionele structurering van het citygebied besloten zitten.

In het citygebied kan een drietal (potentiële) stedelijke boulevards worden onderscheiden. Het gaat hierbij om Vestdijk, Keizersgracht/Wal/Emmasingel en Mathildelaan/18 Septemberplein/Stationsplein/Stationsweg. Elk van deze boulevards heeft een eigen specifieke karakteristiek die als volgt kan worden omschreven.

- Vestdijk: gelegen op de plaats van de vroegere omwalling, in 'Vorm en Visie' derhalve singel genoemd. Helaas is op een groot aantal plaatsen de fysieke ruimte te beperkt om een volledig singelprofiel met aan weerszijden bomenrijen te realiseren. Desalniettemin heeft deze stedelijke boulevard een grootstedelijke uitstraling en allure ten gevolge van de relatief grote schaal van een aantal gebouwen en functies (o.m. Eindhoven-tower, ABN/AMRO-bank, Aristo zalencentrum, voormalig Vedomuspand, Dorinhotel). De verkeersfunctie zal dominant blijven, hoewel de oversteekbaarheid kan toenemen na volledige realisatie van het eenrichtingscircuit. Het milieu van de Vestdijk is bij uitstek geschikt voor binnenstedelijke kantoren met een baliefunctie en andere bijzondere publieksfuncties. Ook de woonfunctie is in dit milieu inpasbaar mits de laagst gelegen bouwlagen publieksfuncties bevatten.
- Keizersgracht/Wal/Emmasingel: in zekere zin vergelijkbaar met de Vestdijk gezien de historische functie ervan. Ook hier is op een aantal plaatsen de

singelgedachte niet volledig te realiseren. Het milieu is wat aangenamer dan op de Vestdijk o.a. door de grotere publieksgerichtheid van de functies en de overwegend middelgrote schaal van bebouwing. Grootschalige incidenten zijn De Witte Dame, het Hooghuis, de ABN/AMRO-bank, het stadskantoor en het stadhuis. Het milieu is een mengeling van binnenstedelijke uitstraling en incidentele allure-elementen.

- **Mathildelaan/18 Septemberplein/Stationsplein/Stationsweg:** een stedelijke boulevard in wording met wellicht de grootste potenties en kwaliteit. Ondanks het ontbreken van enkele essentiële bouwmassa's en functies (hoek Stationsplein/Vestdijktunnel en hoek Mathildelaan/Boschdijktunnel) vormt de



citygebied met uitwaaierszones

opeenvolging van de verschillende straat- en pleinachtige ruimten een grote ruimtelijke eenheid. Er is sprake van een aaneenrijging van openbare voorzieningen en stedelijke trekkers van formaat (politiebureau, parkeergarage, Piazza-centre, Bijenkorf, C&A, station, postkantoor). Vooral ter plaatse van het 18 Septemberplein ontstaat een interessante mengeling van sferen. De voetgangerssfeer van de binnenstad en de grootstedelijke sfeer van de boulevard. Uniek voor deze boulevard is dat deze ook twee citypolen verbindt. Gezien de royaal aanwezige ruimte kunnen brede voetgangersgebieden worden gecreëerd aangevuld met dubbele bomenrijen. Hierdoor krijgt de stedelijke boulevard een promenade-achtig karakter zoals beschreven in 'Vorm en Visie'.

Voorwaarde voor een goed functioneren is wel dat ter plaatse van het 18 Septemberplein de verkeersfunctie drastisch wordt ingeperkt. Dit is te realiseren door het autoverkeer tussen Demer en Piazza te verwijderen en alleen fietsverkeer en voor zover dat onvermijdelijk is openbaar vervoer toe te laten. Van groot belang is ook dat de hele inrichting van deze ruimte wordt aan-gepast. De sterke 'gootvorming' die door de aaneengesloten dagwinkeltjes is ontstaan, zal moeten veranderen in een meer open en doordringbare structuur.

Onderlinge relaties citygebied en uitwaaiingszones

Het citydoorsnijdende karakter van de stedelijke boulevards vraagt om een grote aandacht voor de onderlinge samenhang tussen de kern van het citygebied en de city-uitwaaiingszones. Ligt in de kern een duidelijke nadruk op city-voorzieningen, zo ligt in de uitwaaiingszones de nadruk in het algemeen op verstrengeling van city-functies en verblijfs- dan wel woonfuncties. Continuïteit in de overgangen met name ter plaatse van de stedelijke boulevards is van groot belang. Deze continuïteit en samenhang vraagt speciale aandacht bij de relaties

Vrijstraat-Kleine Berg en Nieuwstraat-Stationsplein/Dommelstraat. Dit zal vooral tot uiting moeten komen in een goede oversteekbaarheid van respectievelijk Keizersgracht en Vestdijk en een zekere continuïteit in de inrichting van de openbare ruimte. Over het 18 Septemberplein is in ander verband reeds gesproken. Delen van het gebied De Bergen en de omgeving Stationsplein/Dommelstraat kunnen via deze versterkte relaties een belangrijke bijdrage leveren aan de diversiteit van het citygebied.

VI NADERE UITWERKING PLANCONCEPT

I. Vooraf

Na een kenschets van het gebied, een beschrijving van ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en een mede hiervan afgeleid ruimtelijk planconcept, zal in dit hoofdstuk verder uitwerking worden gegeven aan dit planconcept. Bedacht moet worden dat het opstellen van een planconcept en het verder hieraan uitwerking geven geen volgtijdig proces is, maar voortdurend in onderlinge wisselwerking staat. Voor de systematiek is echter het ene na het andere geplaatst.

In dit hoofdstuk wordt begonnen met nadere uitwerkingen van facetmatige en sectorale aspecten.

Daarna zullen enkele uitwerkingen worden gepresenteerd van zogenaamde strategische locaties (Hoofdstuk VII Sleutelproject Westcorridor met in het bijzonder de ontwikkelingen rondom de Emmasingelcomplexen, het Stationskwartier en het Stadiondistrict). Dit zijn locaties waar het stedelijk veranderingsproces bijzondere aandacht moet krijgen vanwege een sterke beeldbepaling voor de stad of vanwege grote potenties.

2. Stedenbouwkundige vormgeving

Algemeen

Het hoofdkader voor de stedenbouwkundige hoofdstructuur wordt gevormd door de volgende elementen, in volgorde van abstractieniveau:

- a. zonering van functies;
- b. verkeersinfrastructuur;
- c. van elkaar onderscheiden fragmenten in de stad die intern een sterke homogeniteit kennen en samen een heterogeen beeld van de stad vormen (stedelijk mozaïek);
- d. objecten (zowel gebouwen, kunstwerken als natuurlijke elementen) die het beeld van de stad op specifieke plekken verrijken, waaronder monumenten en andere beeldbepalende elementen.

In met name de leden 3.12 tot en met 3.17 van artikel 3 van de voorschriften zijn de ontwerp-principes weergegeven, die hieruit voortvloeien.

Wensbeelden van stedenbouwkundige elementen

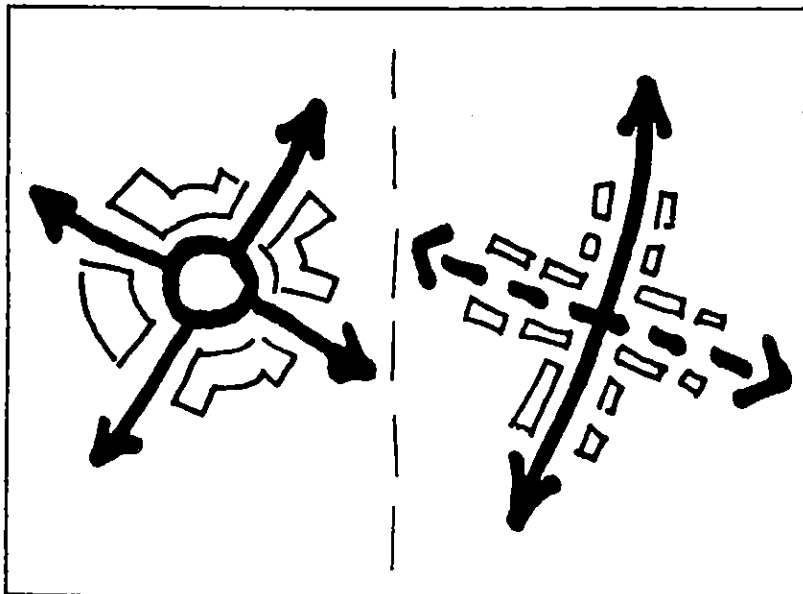
- De stadsradialen

De radiaalwegen verbinden de buitengebieden van de stad met het centrumgebied. Het naderen van dit centrumgebied zou men moeten ervaren door een geleidelijke intensere verstedelijking en een opvoering van de belevingswaarde van de radialen. De radialen worden begeleid door bouwwerken die zeer wisselend van schaal zijn. Blokjes van 4 lagen worden afgewisseld met woningen van 1 laag met kap en hier en daar staan gebouwen die door de toevoeging in de tijd met aanbouwen en bijgebouwen geen vorm meer kennen. Het beeld van de radialen is voor Eindhoven zeer karakteristiek. De metamorfose van de radialen vindt geleidelijk plaats. Daar waar een plekje vrijkomt wordt dit door een nieuw gebouw opgevuld. Er is geen overall-beeld aan te geven waaraan deze nieuwe bouwwerken moeten voldoen en aan welke schaal ze moeten refereren. Door elke opgave die zich voordoet op zichzelf te beoordelen en geen afstemmingsregels te formuleren, blijft deze Eindhovense karakteristiek behouden. Voorwaarde is wel dat de ontwikkeling perceelsgewijs, dus volgens een gelede opbouw, plaatsvindt en dat de toegestane hoogte wordt afgestemd op de breedte van het profiel van de straat.

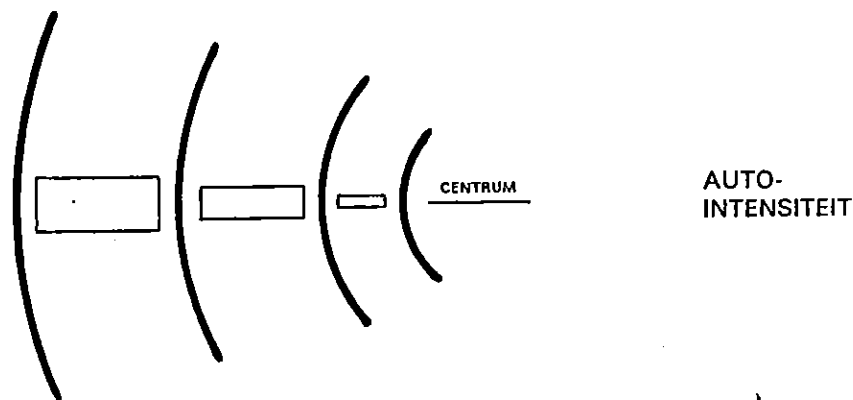
Van de gelede opbouw kan worden afgeweken als het een unieke functie voor de straat betreft.

- Het tangengebied

Als een concentrisch element rond het citygebied fungeren de tangenten als verdeelstelsel van de radiale wegen ten behoeve van het citygebied gerichte



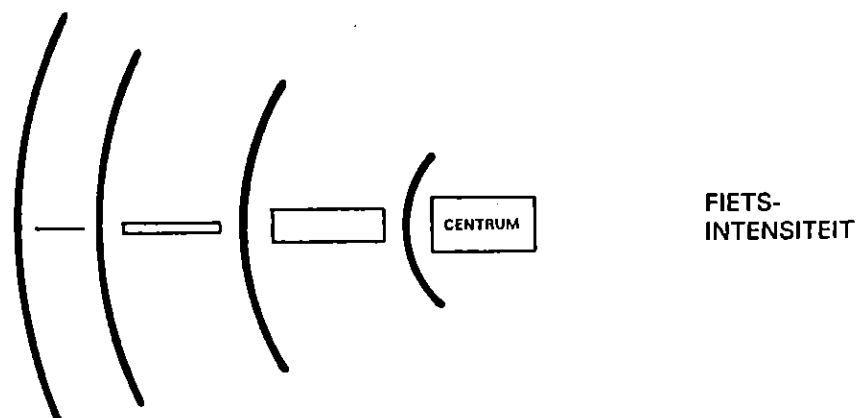
hiërarchie van wegen



verkeer. Evenals bij de Ring zijn oriëntatie en herkenbaarheid van groot belang, vooral op de snijpunten met de radiale wegen dan wel de toegangen naar het citygebied. Er bestaat echter een duidelijk karaktersverschil tussen het noord/noordwestelijke deel van het stelsel en het zuid/zuidwestelijke deel. Het eerstgenoemde deel, lopend door de activiteitenzone, heeft een zeer zware verkeersfunctie met een sterk zakelijk gerichte uitstraling. Daarentegen heeft het andere deel, lopend door de rustzone, een veel minder belangrijke verkeersfunctie en ligt meer nadruk op groen, wonen en sociaal-culturele functies. Met behoud van deze duidelijke karaktersverschillen moet worden gestreefd naar een levendige en gedifferentieerde geleding van de aangrenzende bebouwing waarbij grote aandacht moet worden geschonken aan versterking of toevoeging van goede oriëntatie/herkenningspunten op daarvoor geëigende plaatsen.

- De Ring

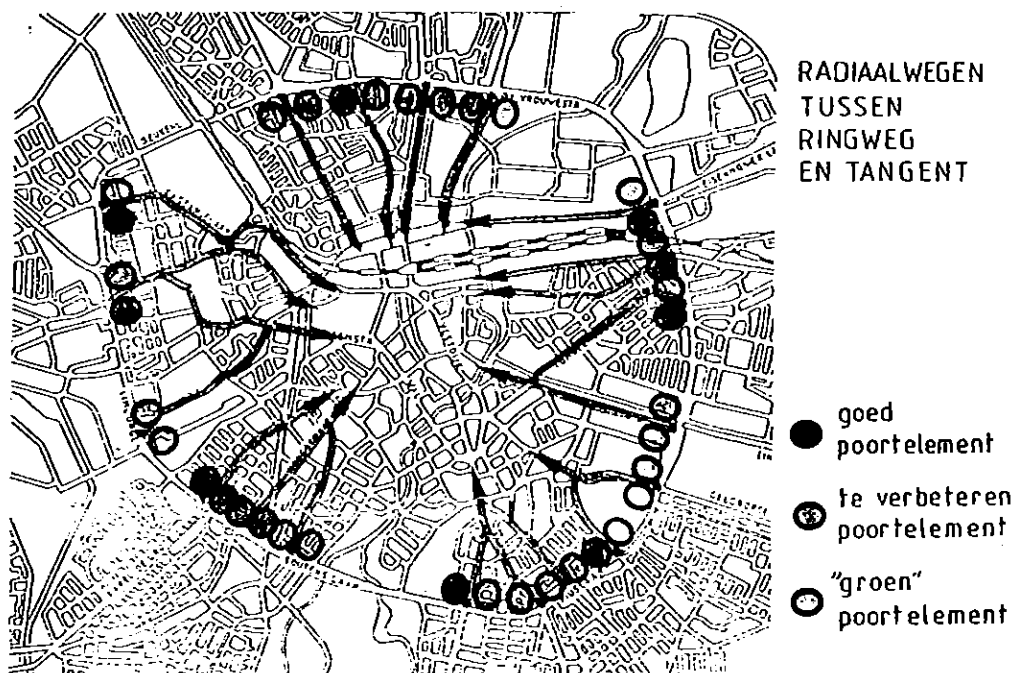
Hoewel in de stedelijke uitleg al in een vroeg stadium rekening werd gehouden met de Ring is duidelijk zichtbaar dat dit tracé een aantal radiaalsgewijs gerichte functiezones doorsnijdt. Woongebieden, industriegebieden en



groengebieden lopen doorgaans over de Ring verder door, waarmee tevens een belangrijk oriëntatiemiddel aanwezig is. De uitstraling en afbakening van de functionele zones kan op een aantal plaatsen echter worden versterkt zodat de oriëntatie-graad toeneemt. Met name kunnen worden genoemd de Dommel/Tongelreep- groenzone, de zone tussen Tongelresestraat en Eisenhowerlaan/ Prof.Dr. Dorgelolaan, de zone tussen Zeelsterstraat en Hastelweg en de zone tussen Hoogstraat en Gestelsestraat. Wel moet hierbij worden bedacht dat het realiseren van nieuwe woonfuncties langs de Ring geluidstechnisch problematisch kan zijn. In combinatie met de hierna beschreven poorten kan de ruimtelijke identiteit van de Ring echter aanzienlijk worden verhoogd.

- Poorten

De plaatsen waar de radiale wegen de Ring kruisen, vormen vaak in fysiek-ruimtelijke en functionele zin de overgang van de meer perifeer-stedelijke sfeer naar de meer binnenstedelijke sfeer. De symboolwaarde en daarmee de oriëntatie- en herkenningswaarde kan worden vergroot door deze plekken als poorten naar het centraal-stedelijk gebied te beschouwen en ook als zodanig vorm te geven. Het begrip poort moet niet te letterlijk worden opgevat. Het gaat erom dat deze plekken een ruimtelijke inleiding moeten vormen naar de meer binnenstedelijke sfeer. De vormmiddelen kunnen per plek verschillend zijn. Daar waar belangrijke verkeersaders elkaar kruisen zal de bebouwing de richting van de lijn moeten volgen die het hoogst scoort in hiërarchie. Bij kruising van



radiaalwegen tussen ringweg en tangent

wegen van een gelijk niveau moet de bebouwing als een "knoop" worden ontworpen waarbij de bouwwerken aan de kruising naar elkaar moeten verwijzen. Daarnaast moet de hiërarchie van wegen zichtbaar worden gemaakt in de dimensionering van het profiel en de inrichting van de openbare ruimte.

- **Dwarsrelaties door werkzones**

In het gebied binnen de Ring liggen een aantal gebieden en zones met een sterk accent op werken, bedrijvigheid of bijzondere voorzieningen. Het gevaar bestaat dat deze gebieden zich te veel verzelfstandigen in de stedelijke structuur. Enerzijds is dit proces van handhaving dan wel versterking van een bepaald productiemilieu vanuit het oogpunt van optimaal functioneren een goede zaak. Voorkomen moet echter worden dat dit ten koste gaat van het functioneren van het stedelijk geheel. Om het gevaar van stedelijke barrièrevorming te voorkomen is het noodzakelijk deze zones op bepaalde plekken te doorbreken door goede stedenbouwkundige koppelingen te leggen tussen gebieden aan weerszijden van deze zones, zo mogelijk aangevuld met andersoortige functies.

In de zone Philips-Emmasingel/PSV-voormalige POC/Philips Strijp zullen twee koppelingen nodig zijn als verbinding tussen Woensel en Strijp: ter hoogte van Vonderweg/Elisabethlaan en ter hoogte van Glaslaan/Steenstraat. Beide koppelingen kunnen worden beklemtoond door pleinvorming en toevoegingen van een specifieke woonfunctie, passend in het karakter van de activiteitenzone en aansluitend aan het woongebied Philipsdorp.

In de oostelijke spoorzone dient het fietstunneltje langs de Dommel vervangen te worden door een tunnel als verbindend element tussen Prof.Dr. Dorgelolaan en Fuutlaan. Ook kan hiermee de centrale Dommel-fietsroute, zoals aangegeven in de Groenstructuurschets Centrumgebied, beter worden ingepast. De vormgeving en de plek dient zorgvuldig te geschieden omdat hier de activiteitenzone als het ware in de rustzone overgaat.

In de bedrijvenzone langs het Eindhovens Kanaal zijn twee koppelingen nodig als verbinding tussen Tongelre en Stratum; de ene ter hoogte van de Tongelresestraat waarbij een markante pleinvorming rond de hefbrug een ruimtelijke ondersteuning levert; de andere ter hoogte van de Gabriël Metsulaan/Tenierslaan waarbij ook hier een ruimtelijk uitnodigende vorm moet worden gecreëerd.

- ***Stedelijk mozaïek***

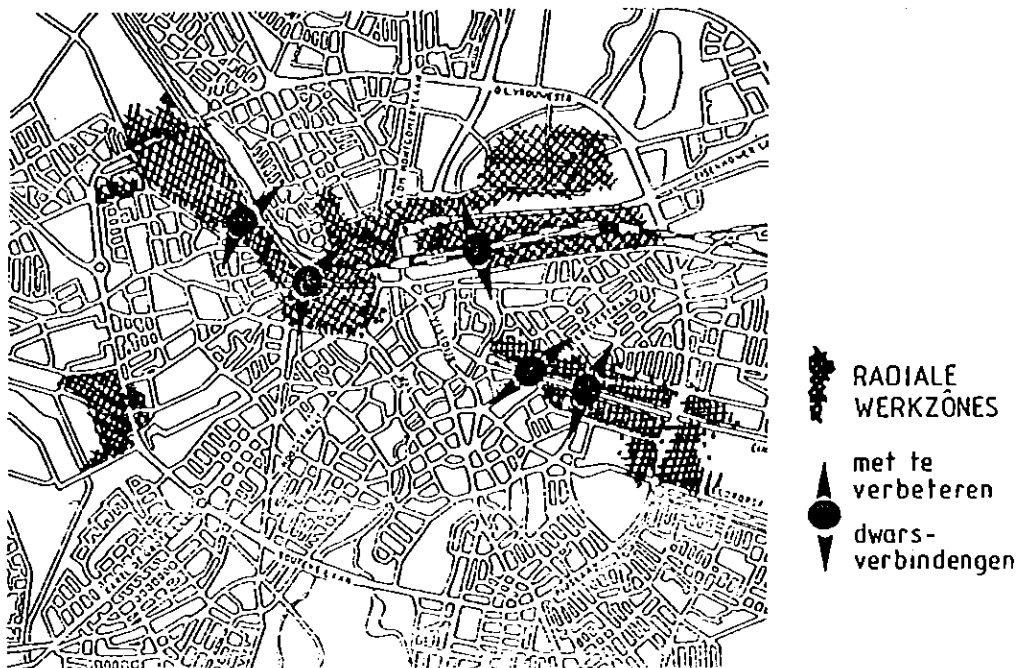
Met het stedelijk mozaïek wordt het beeld van Eindhoven bedoeld dat bestaat uit verschillende fragmenten. Elk fragment kent een sterke homogeniteit maar ten opzichte van elkaar zijn ze verschillend. Vaak is dit verschil zichtbaar doordat de fragmenten van een andere maat en schaal zijn. In Eindhoven wordt

vaak gesproken van de karakterisering van "gefragmenteerde stad". In de stedenbouwkundige visie wordt het beeld van gefragmenteerde stad gebruikt als instrument om juist ordening in een onsamenhangend stedelijk beeld te brengen. Om begripsverwarring te voorkomen wordt hier gesproken over stedelijk mozaïek. Het mozaïek ontleent haar recht aan:

1. de ontstaansgeschiedenis, waarbij de stad gevormd is door het aaneengroeien van 6 verschillende kernen;
2. de snelle groei van de stad waarin diverse stedenbouwkundige planconcepten elkaar in korte tijd hebben opgevolgd, elk met zijn eigen sporen die nog zichtbaar zijn in het stadsbeeld;
3. de bouwactiviteiten van Philips, die daar waar zij de grond bezat introverte woonwijken voor haar arbeiders heeft gebouwd. Daarnaast vormen de Philips-complexen in de stad geheel eigen enclaves.

Het stedelijk mozaïek is opgebouwd uit:

- de diverse homogene woonmilieus als: 't Hool, Den Elzent, Parklaan, Witte Dorp, Drents Dorp, Lievendaal, Kruidenbuurt;
- de kantoor- en bedrijfsterreinen, elk met een eigen label: Eindhoven Airport, Goederendistributiecentrum Acht, Philips Research, Fellenoord, Ekkersrijt, productiebedrijfsterrein De Hurk;
- de recreatieve en culturele voorzieningen: Heuvel Galerie (recreatief winkelen, muziekcentrum, casino), sportpark zuid (internationale sporthal),



radiale werkzones met te verbeteren dwarsverbindingen

- sportpark noord, Prehistorisch Dorp, uitgaansgebieden als Stratumseind, Markt, Dommelstraat, Stationsplein, Kleine Berg (allemaal met een eigen signatuur), Stadsschouwburg, Van Abbemuseum, museum Kempenland;
- de landschappelijke elementen: Stadswandelpark, Philips de Jonghpark, Dommel, Wielewaal, Groen Gennep.

Ook in het citygebied zijn deelgebieden te onderscheiden met een eigen karakteristiek. Daarbij is onderscheid te maken tussen de deelgebieden binnen de binnenring en de gebieden vlak buiten de binnenring. Buiten de binnenring tekenen zich ontwikkelingen af zoals bij de omgeving Raifeissenplein/ Dommelstraat, Stationsplein, Fellenoord, Stadionkwartier, Emmasingel-complex, de Bergen (terrein Fens), Zwembadweg, en de kop van het Eindhovens Kanaal.

Binnen de binnenring is het historische stadshart gelegen. Voor de inrichting van de openbare ruimte is het stadshart opgedeeld in een aantal deelgebieden:

1. het bestaande winkelgebied dat onlangs als één samenhangende stedelijke ruimte (stadserf) is ingericht;
2. de oude aanloopstraten naar het stadserf (Stratumseind en buiten de binnenring ook nog Dommelstraat en Kleine Berg);
3. het gebied Smalle Haven (plan Jo Coenen) waarvoor één samenhangend plan is ontwikkeld;
4. Stadhuisplein en omgeving, inclusief de omgeving van het Van Abbemuseum;
5. de openbare route langs de Dommel;
6. "centrum-zuid": het gebied ten zuiden van de Dommel;
7. "centrum-noord": het 18 Septemberplein en het zakencentrum ten noorden van de spoorlijn.

Het winkelhart is onlangs heringericht. Daarmee is een aanzet gegeven tot een bepaalde kwaliteit waarop in de rest van de in te richten gebieden al dan niet moet worden aangesloten. Voor de verschillende hiervoor beschreven gebieden dient te worden bepaald op welke wijze dat plaatsvindt.

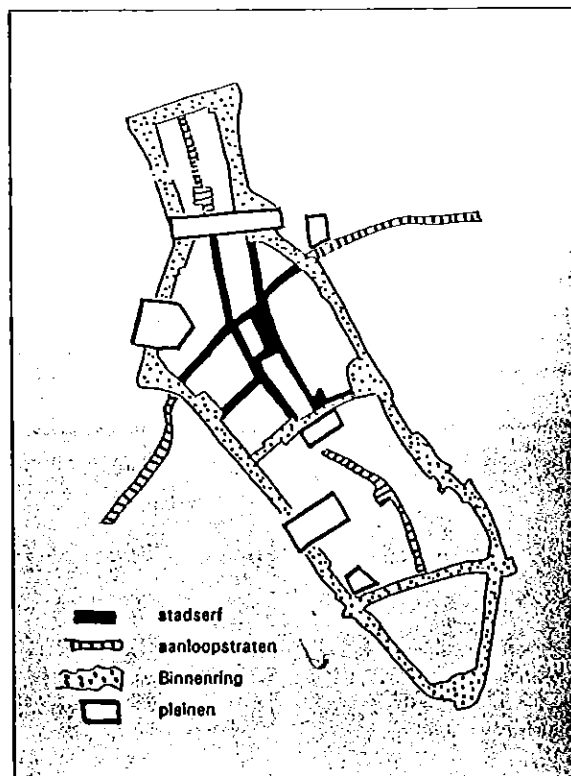
De volgende principes worden daarbij gehanteerd.

- A. Het stadserf met haar herkenbare bestrating blijft begrensd door het centrale winkelgebied.
- B. De te onderscheiden aanloopstraten krijgen een eigen inrichting waarbij de verwijzing naar het stadserf wordt uitgedrukt in het bestratingsmateriaal. De rode stadserf-klinker zal voor een (ondergeschikt) deel in het bestratingsmateriaal terugkomen.

- C. De binnenring wordt vormgegeven als een autonome ruimte met een boulevardkarakter wat tot uitdrukking komt in de bomenrij. De stoepen worden in klinkers uitgevoerd met een percentage rode stadserf-klinkers om de overgang naar het stadserf vorm te geven;
- D. De pleinen aan de binnenring die in hiërarchie de binnenring overstijgen, zoals het Stadhuisplein en het "lichtplein" bij de Witte Dame (Emmasingel), kunnen het patroon van de binnenring doorbreken. Voorwaarde is wel dat er een goede afstemming plaatsvindt tussen de inrichting van de verschillende ruimtevormen.
- E. In het gebied binnen de binnenring zijn autonome plekken te onderscheiden die een eigen inrichting krijgen, zoals het Stadhuisplein, de omgeving van het Van Abbemuseum en het Catharinaplein. De aansluiting van deze pleinen aan de rest van de binnenstad wordt gevormd door het bestratingsmateriaal van de verbindende straten. De rode stadserf-klinker vormt ook hier het verbindend element.

Voor wat het stedelijk mozaïek betreft, wordt bij verdere ontwikkeling ernaar gestreefd de kwaliteit van elk te onderscheiden gebied met een eigen karakter

*ruimtesoorten
binnen de
binnenring*



te behouden of te versterken. Ruimtelijke veranderingen in de stad, waarvan de herstructurering van de Philips-complexen het meest ingrijpend is, kunnen nieuwe fragmenten aan het stedelijk mozaïek toevoegen.

Groenelementen

Het gebied binnen de Ring omvat een aantal omvangrijke groenelementen en groen ogende gebieden. Hoofdstructurelementen zijn de Dommel en de Tongelreep als ecologische verbindingsson en het gebied nabij het samenvloeiingspunt van Dommel en Tongelreep als regionaal natuurontwikkelingsgebied (SRUP). Deze elementen vragen om herstel en ontwikkeling van de betrokken functies. In het in voorbereiding zijnde Groenbeleidsplan zal een aanzet voor de concrete invulling worden gegeven.

De Groenstructuurschets Centrumgebied (Groenstad aan de Dommel) geeft voor het gebied binnen de tangente aan op welke wijze de groenstructuur moet worden versterkt. In hoofdlijnen komt dit neer op versterking van de boomstructuur langs de belangrijke wegen in het bijzonder in de nabijheid van

*Dommeldal
met te
verbeteren
zwakke
schakels*



het Dommeldal alsmede versterking van de Dommeldal-zone zelf. Hoewel met name dit laatste element op het hele gebied binnen de Ring van toepassing is liggen de zwakke plekken toch binnen het centrumgebied. Conform de eerder beschreven hoofdstructuur van het gebied binnen de Ring, waarbij het Dommeldal en zijn omgeving als rustzone en ecologische verbindingszone is getypeerd, vraagt het Dommeldal om een ontwikkeling in de richting van een aaneengesloten gebied met een hoge verblijfswaarde, sterke groenimpressie met verhoudingsgewijs veel natuurlijke elementen en een gevarieerde en aantrekkelijke inrichting. Ook de functies van de bebouwde omgeving moeten zo goed mogelijk op deze verblijfsfunctie van deze zone worden afgestemd. Daarnaast moet het Dommeldal een belangrijke rol gaan vervullen als schakel in de verbindingen voor het langzaam verkeer (met name de fiets). De eigen identiteit van het Dommeldal dient bovendien versterkt te worden door een extra aandacht voor een zo groen mogelijke aankleding van die wegen, die het Dommeldal kruisen.

De zwakke schakels in de Dommelzone zijn met name het gedeelte Bleekstraat en Bleekweg en het gedeelte tussen Dommelstraat en Prof.Dr.Dorgelolaan. Bij het eerstgenoemde gedeelte kan fysiek-ruimtelijke en functionele versterking alleen plaatsvinden door tamelijk rigoreuze maatregelen te nemen welke op gespannen voet staan met een geleidelijke vernieuwing van de aanliggende bebouwing. In samenhang met ontwikkelingsstudies voor het gebied Oude Haven is daarom besloten af te zien van een teruglegging van de bebouwingslijn.

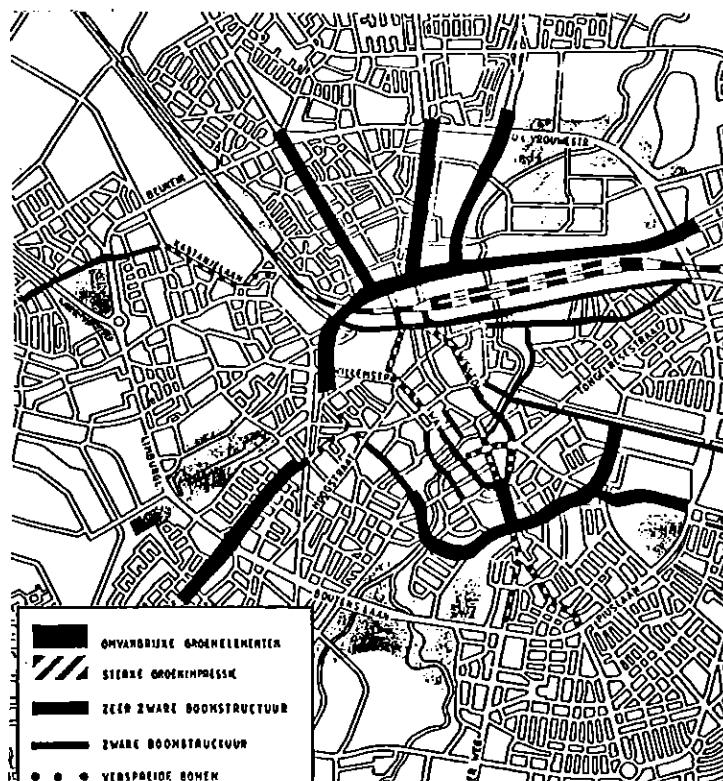
Het gedeelte Dommelstraat/Prof.Dr.Dorgelolaan biedt mogelijkheden om met nieuwe planvorming op de aangrenzende terreinen rekening te houden met versterking van de groenzone, hetgeen dan ook nadrukkelijk aandacht dient te krijgen. Een fysieke barrière blijft evenwel het spoorlijntracé.

Naast de in de Groenstructuurschets Centrumgebied beschreven groenelementen verdienen binnen dan wel langs de Ring nog een aantal groenelementen de aandacht. Door versterking van enkele hiervan kan met name de rustzone meer gestalte krijgen.

- Het TUE-terrein draagt door de inrichting en ligging aan het Dommeldal in sterke mate bij aan de groenimpressie van de noord-oostelijke hoek van het gebied. Te grote bebouwingsintensivering moet worden voorkomen. Met name langs de Ring moet gestreefd worden naar meer visuele openheid, waardoor het TUE-terrein wordt beleefd als 'in een park gesitueerde' TUE-gebouwen.
- Het gebied Villapark en meer specifiek de omgeving Parklaan/Nachtegaallaan zal moeten worden behandeld als een stedelijk groengebied waarin min of meer

solitaire gebouwen opgenomen zijn. Gewaakt moet worden voor te groot-schalige bebouwing en teveel verharding voor parkeren ten koste van het groen.

- Landgoed De Burgh is weliswaar niet openbaar toegankelijk, toch is dit een groenelement van grote importantie aan de zuidelijke Ring. Een verdere verdichting van het terrein met bebouwing noopt tot grote terughoudendheid. Het verdient daarentegen sterke voorkeur het 'landgoedachtige' karakter te accentueren door onstedelijke struikbeplanting te verwijderen en meer open zichtlijnen naar landhuis en vijverpartij te creëren. Een mogelijke openbare toegankelijkheid van het landgoed zou het tekort aan meer grootschalig wijkgroen in Stratum enigszins kunnen compenseren.
- De Dommel/Tongelreepzone vormt aan weerszijden van de Boutenslaan een uniek stedelijk groenelement. Wil deze zone volledig tot zijn recht komen dan dienen 'stadspark-vreemde' activiteiten te verdwijnen. Een en ander is meer uitgebreid aan de orde gesteld in de structuurschets Groengebied Gennep.



overige groenelementen

- De groenzone rond het Genderdal is een van de weinige omvangrijke groen-elementen in Gestel en Strijp. Wanneer in deze zone particuliere terreinen beschikbaar komen (met name sportvelden) dan zal in eerste instantie aan een openbare groen/recreatieve functie moeten worden gedacht.
- Het gebied rond het Evoluon vormt in Strijp een markant groenelement. De ligging is echter nogal geïsoleerd en de inrichting is weinig uitnodigend als verpozingsgebied.

3. Wonen

Algemeen

De gemeentelijke prioriteit bij de woningbouw ligt nog steeds op het bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. In de woningbouwprogrammering bevinden zich her en der verspreide locaties die mogelijk voor woningbouw in aanmerking komen maar waarvan de inzetbaarheid door allerlei belemmeringen nog volstrekt onzeker is. Er zal hoe dan ook sprake zijn van een tekort aan mogelijkheden en dat dwingt er toe om - ook in het gebied binnen de Ring - voor potentiële locaties belemmeringen zoveel mogelijk weg te nemen en waar mogelijk nieuwe locaties toe te voegen.

Wel dient daarbij te worden aangetekend dat deze mogelijkheden steeds dienen te worden getoetst aan de samenstelling van de marktvraag naar woningen. Overigens kan er op worden gewezen dat, kijkend naar het recente verleden, vanaf 1982 de woningvoorraad van ca. 14.000 woningen binnen de Ring reeds met 3600 à 4000 is toegenomen. Deze toename is zelfs iets groter dan de toename in de rest van de stad.

Bewonersdoelgroepen

De doelgroepen die in steeds sterkere mate het gebied binnen de Ring zullen bevolken zijn onvolledige gezinnen, alleenstaanden, studenten, tweeverdieners en ouderen. Maar ook voor volledige gezinnen met kleine en opgroeiende kinderen blijven bepaalde buurten in het gebied aantrekkelijk.

Het huisvesten van de eerstgenoemde doelgroepen, bestaand uit relatief kleinere huishoudens, betekent niet dat de behoefte automatisch ligt bij kleine woningen in etagebouw. Onvolledige gezinnen zullen bij voorkeur kiezen voor redelijk ruime grondgebonden woningen. Ook tweeverdieners blijken vaak voorkeur voor dit type woning te hebben. Vooral alleenstaanden, ouderen en studenten kiezen specifiek voor een etagewoning waarbij, afhankelijk van de financiële situatie, soms hoge eisen worden gesteld aan de ligging, grootte en uitrusting van de

woning.

Ten aanzien van de doelgroep ouderen kan nog worden opgemerkt dat juist deze minder mobiele bevolkingsgroep gebaat is bij huisvesting in de directe nabijheid van (centrum)voorzieningen. Uiteraard is deze groep in o.a. sociaal-economisch opzicht zeer divers van samenstelling. Goede woonmogelijkheden moeten dan ook voor alle geledingen binnen deze doelgroep kunnen worden gerealiseerd.

Woninglocaties

De grote verscheidenheid in woonvormen, zoals die in het gebied binnen de Ring voorkomt, vraagt om continuïteit, verbreding dan wel uitbreiding.

Waaruit de verscheidenheid binnen de woonfunctie dient te bestaan is afhankelijk van de voorgestane functionele geleding van een gebied. Er is sprake van een zekere wederkerigheid, die steeds weer nadere afweging nodig maakt. Vaak zal het aanwezige specifieke milieu richtinggevend zijn op welke wijze dit moet worden aangevuld.

De concreet inzetbare woningbouwlocaties binnen de Ring overziend, blijkt dat meer dan drievierde deel hiervan bijna uitsluitend geschikt is voor etagebouw. Gezien de potentiële doelgroepen en de positie van het gebied binnen de Ring in de totale woningmarkt Zuidoost-Brabant behoeft dit geen probleem te zijn, zij het dat voldoende gedifferentieerd en gefaseerd moet worden gebouwd. Vooral op stedelijk attractieve locaties zullen etagewoningcomplexen goed aftrek kunnen vinden. Hierbij moet worden gedacht aan locaties nabij groenzones (b.v. Dommelzone), aan bepaalde invalswegen naar het centrumgebied en aan levendige pleinvormige ruimten of kruispunten.

Wel dient een te solitaire situering te worden voorkomen. Relatie met een zeker 'achterland' met een overwegende woonfunctie is noodzakelijk.

Ook in het citygebied zijn mogelijkheden voor de huisvesting van de kleinere huishoudens, zij het dat de doelgroep nog beperkter is. Een omvangrijk woon-potentieel zou wellicht kunnen worden gevonden in de realisering van binnenstadsprojecten en in de verbouw van verouderde kantoorpanden en van de ruimten boven winkelvevestigingen. De laatste mogelijkheid is onderwerp van studie geweest bij het project 'wonen boven winkels', en heeft inmiddels geleid tot realisatie van de projecten hoek Nieuwstraat/Vestdijk, hoek Kerkstraat/Keizersgracht en tot uitvoering van een project aan de Hoogstraat. Echter de feitelijke bereidheid van de eigenaren tot medewerking is nog uiterst gering. Locaties voor grondgebonden woningen zijn binnen de Ring beperkt in aantal. Gezien het grotere ruimtebeslag ten opzichte van etagebouw is ook de bouwcapaciteit per locatie beperkt.

Verdere uitbreiding van het aantal grondgebonden woningen zal alleen nog kunnen plaatsvinden op enkele grotere locaties die in de toekomst een functie-verandering zullen ondergaan.

Functionele herstructurering

Verlies van de oorspronkelijke functies dan wel veranderende opvattingen ten aanzien van het functioneren van functies in het stedelijk weefsel, kunnen leiden tot functionele omvormingsprocessen.

Gedacht kan worden aan vrijkomende school- en kerkgebouwen. Doorgaans sluiten deze locaties goed aan op een bestaand woongebied. Ook zal steeds vaker een heroriëntatie over leegstaande of leegkomende kantoren moeten plaatsvinden

Een andere groep potentiële herstructureringslocaties vormen bedrijventerreinen. Veel heeft op dit vlak al plaatsgevonden (o.a. Tramstraat, Philip Morris, Limbeek, USFA-terrein, Elias-terrein). Van een aantal huidige bedrijfslocaties kan worden gesteld dat door maatschappelijke, milieuhinderlijke, sociaal-economische, bedrijfsmatig-expansieve en mobiliteits/vervoersontwikkelingen de continuering van de bedrijfsfunctie steeds meer ter discussie komt. Concreet kan worden gewezen op delen van de kanaalzone (Picus, omgeving Breitnerstraat), de Fuutlaan (Van Gend en Loos), de hoek Vestdijk/Bleekweg (complex Schellens) en de Philips-complexen aan de Willemstraat.

Herstructurering aanwezige woonfunctie

Naar verwachting zal in de komende decennia de vraag steeds vaker aan de orde zijn of geïnvesteerd moet worden in woningverbetering dan wel vervangende nieuwbouw. Zoals eerder beschreven speelt dit niet alleen voor niet-gerenoveerde maar ook voor reeds gerenoveerde complexen. Concreet heeft deze discussie gespeeld bij het complex Zoutmanstraat en gaat zij spelen in delen van Lakerloper.

Wanneer deze vraag aan de orde komt, is het van belang na te gaan of vervangende nieuwbouw voor dezelfde categorie van woningvragers wordt gerealiseerd of dat een andere doelgroep of een meer gedifferentieerde samenstelling van doelgroepen wordt nagestreefd. Tevens zal moeten worden gezien of een structurele verbetering van het woonmilieu of een meer geïntensiveerd ruimtegebruik kan worden bereikt.

Bijzondere aandacht vragen die woongebieden waar de aanwezige woonvorm niet meer aansluit op de omringende stedelijke ontwikkelingen. Wil de woonfunctie zich hier op de lange termijn kunnen handhaven, dan zullen meer drastische omvormingen nodig zijn naar hoogstedelijk wonen. In dit verband kan worden gedacht aan Gageleiland-noord en op de langere termijn de omgeving Lijsterbesstraat.

Bouwmogelijkheden en differentiatie doelgroepen

Om voor het gebied binnen de Ring een nadere woninginvulling te geven en de realiseringskansen ervan te optimaliseren is het nodig inzicht te hebben in:

- de omvang van de restcapaciteit aan (potentiële) bouwmogelijkheden en het moment van realisering van bouwplannen;
- de beoogde doelgroepdifferentiatie per locatie uitgedrukt in bouwvorm, eigendomsverhouding (koop/huur), woninggrootte en investeringsniveau.

Uitbreiding van de bouwcapaciteit binnen de Ring kan alleen worden bereikt door functionele herstructurering dan wel herstructurering c.q. intensivering van een reeds aanwezige woonfunctie. In tijd en kwantiteit zijn deze processen echter moeilijk voorspelbaar en stuurbaar.

4. Werkgelegenheid

Algemeen

Het aantal arbeidsplaatsen in het gebied binnen de Ring is de laatste 10 tot 15 jaar aanzienlijk gedaald van 52.000 in 1975 naar 47.000 nu.

Daarentegen stond het aantal arbeidsplaatsen voor de gehele stad in 1975 op hetzelfde niveau als nu, ongeveer 100.000. De daling is met name veroorzaakt door structurele veranderingsprocessen binnen de industriële sector. Voor een deel loopt dit parallel met landelijke tendenzen, maar voor het gebied binnen de Ring is de daling door enkele bijkomende effecten versterkt:

- de historisch sterk aanwezige industriële bedrijvigheid in het gebied is steeds meer naar de periferie van de stad getrokken vanwege de meer geschikte locatiefactoren;
- Philips had verreweg het grootste aandeel in de industriële arbeidsplaatsen binnen dit gebied. Doordat de productie-activiteiten in de complexen Emmasingel en Strijp binnen de Ring volledig plaats hebben gemaakt voor research- en ontwikkelingsactiviteiten is het aantal arbeidsplaatsen op deze complexen drastisch gedaald en van geheel andere aard geworden.

Daarentegen hebben de sectoren zakelijke en overige diensten een flinke groei doorgemaakt. Deze groei heeft de daling in de industriële sector echter nog niet kunnen compenseren.

De grootste daling in het gebied binnen de Ring heeft zich voorgedaan in Strijp (grote concentratie van industriecomplexen) en de grootste stijgingen zijn in Woensel opgetreden (veel zakelijke en overige diensten).

De toekomstverwachtingen voor het gebied zijn dat de industriële werkgelegenheid zich min of meer zal stabiliseren met een tendens tot dalen; de werkgelegenheid in de zakelijke en overige diensten zal verder stijgen.

Overigens zal de grens tussen wat industriële activiteiten en wat commerciële

dienstverlenende activiteiten zijn, steeds moeilijker te trekken zijn.

Kantoren

De vraag naar kantoorruimten is aan grote schommelingen onderhevig. Was er op het eind van de tachtiger jaren sprake van een krapte op de kantorenmarkt, waarbij afzetniveaus voor de nieuwbouwproductie van kantoorvloeren werden bereikt welke nooit eerder werden gehaald (in de jaren 1989 t/m 1992 in totaal circa 130.000 m² b.v.o.), in de planperiode 1993-1995 trad er daarentegen een verzadiging op van de kantorenmarkt.

Rekening houdend met deze schommelingen wordt er in de planperiode 1996-2005 een vraag naar kantoorruimte verwacht van gemiddeld 30.000 m² b.v.o. per jaar (Structuuronderzoek Kantorenmarkt Zuidoost-Brabant, Kolpron Consultants 1991).

Voor de korte termijn lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat de afzet van kantoren op een niveau zal liggen van 10.000-15.000 m² per jaar.

Het hoge productieniveau van kantoorvloeren heeft met name te maken met effecten die voortkomen uit de aanwijzing tot stedelijk knooppunt, internationaliserings-, schaalvergrotings- en samenwerkingstendenzen, het ontstaan van nieuwe vragerscategorieën, de overspannen Eindhovense kantorenmarkt en het doorzetten van economische groei. Daarnaast is het een vereiste dat een centrumgemeente alle marktsegmenten moet kunnen bedienen, waarbij een toenemende behoefte in het kleinschalige segment valt te constateren (1000-2000 m² en 2000-5000 m²).

De discussie rond gewenste terugdringing van de automobilititeit legt een extra zwaar accent op de locaties in de omgeving van het station en langs huidige en toekomstige hoofdassen van openbaar vervoer. Dit betekent dat met name de hiervoor beschreven activiteitenzone hoog scoort voor de vestiging van kantoorachtige functies. Maar ook de vanaf het station beloopbare locaties in het citygebied hebben een hoge potentie, met name langs de stedelijke boulevards en nabij de polen van het citygebied.

Een en ander betekent dat met de huidige inzichten moet worden nagegaan hoe de in de kantorennota gebezigde prioriteitentoekenning en meerjarenprogrammering zich verhouden met de feitelijke gewenste ontwikkelingen vanuit ruimtelijke ordenings- dan wel mobiliteitsoptiek.

Hiervoor kan de volgende strategie worden gevolgd:

- als prioriteit 1 zullen zoveel mogelijk locaties tot ontwikkeling moeten komen die:
 - de stationsomgeving versterken (met name Fellenoord);
 - voor de stedelijke boulevards en polen beeldbepalend zijn;
- Voor uitwisseling van locaties in deze prioriteitsgroep komen vanzelfsprekend

met name de beïnvloedbare locaties in aanmerking.

- als prioriteit 2 komen de locaties in aanmerking die:
 - . een afronding geven aan de stationsomgeving (omgeving Stationsplein/Stationsweg;
 - . verdere afronding geven aan de zogenaamde westflank (omgeving Mathildelaan/Vonderweg);
 - . vanuit stedenbouwkundige vormgeving en mobiliteitsontwikkeling van belang zijn.

Naast nieuwbouw zal de komende jaren veel aandacht moeten worden gegeven aan hergebruik van leegkomende kantoorgebouwen.

Aan de hand van de ontwikkeling in de leegstand van kantoren over de periode november 1994 tot mei 1996 kan een toename van de vraag naar bestaande kantoorruimten voor kleinschalige gebruikers worden geconstateerd. In deze periode nam de kwantitatieve leegstand af van 13% (ruim 87.000 m² b.v.o.) tot 7% (ruim 51.000 m² b.v.o.). Deze ontwikkeling is met name te danken aan het aantrekken van de conjunctuur en in specifieke zin de vraag naar bestaande kantoorruimten door reeds in Eindhoven gevestigde bedrijven zoals VGZ, Euroforum en enkele aan Philips gelieerde ondernemingen.

Ondanks het aantrekken van de markt voor bestaande panden is het opvallend dat enkele kantoorpanden moeilijk verhuurbaar blijven. Specifieke problemen bij deze kantoorpanden zijn: gebrek aan parkeren, inefficiënte indeling, ongunstige bruto-netto verhouding in relatie tot huurniveau, etc.

Rekening moet worden gehouden met het feit dat bepaalde panden ook na renovatie ongeschikt blijken voor de kantoorfunctie. Functieverandering moet dan worden overwogen ter vermijding van te lange leegstand en verval.

Industriële bedrijvigheid

Ten gevolge van de uitwisseling van productie-activiteiten voor research- en ontwikkelingsactiviteiten hebben vooral de Philips-complexen Emmasingel/Mathildelaan en Strijp een ingrijpende gedaanteverandering ondergaan. Het uiterlijk van de gebouwen draagt meer de kenmerken van hoogwaardige kantoorbebouwing dan van fabrieksbebouwing. Genoemde complexen zijn zeer beeldbepalend voor de activiteitenzone.

De gedaanteverandering blijft niet alleen beperkt tot de Philips-gebouwen maar is ook waarneembaar bij de kleinere bedrijvigheid waar technologische vernieuwing, research en ontwikkeling essentiële pijlers zijn. Deze groeiende vorm van bedrijvigheid zal zich dan ook steeds meer vestigen op kantoorlocaties of op specifiek ingerichte bedrijfslocaties als het sciencepark Ekkersrijt. Binnen de Ring zijn met name locaties als omgeving Vonderweg, Prof.Dr.Dorgelolaan en bepaalde

plekken langs de Ring geschikt.

De meer traditionele industriële bedrijvigheid blijft aangewezen op de specifieke bedrijfsterreinen. In steeds sterkere mate raken vooral de hoog-gespecialiseerde industriële bedrijven in de regio betrokken bij de toelevering aan de grote industrieën. Voor de grote en middelgrote bedrijven blijven de meer perifeer gelegen locaties favoriet, zoals Kapelbeemd, Ekkersrijt en de Hurk; voor de luchtvaartgebonden bedrijvigheid is het bedrijfsterrein Eindhoven Airport gereserveerd. Voor de transport- en distributiesector is meer in het bijzonder het Goederendistributiecentrum Acht in ontwikkeling genomen. Alleen het midden- en kleinbedrijf zal zich ook op locaties binnen de Ring kunnen richten. Deze bedrijven zijn dan hoofdzakelijk aangewezen op bestaande bedrijfsterreinen zoals de zone rond het Eindhovensch Kanaal en de kleinere bedrijfsterreinen in Gestel.

Nieuwe locaties binnen de Ring komen in beperkte omvang beschikbaar op de hoek Tongelresestraat/Kanaaldijk-Zuid (bedrijfsverzamelgebouw Gildeterrein voor (door)startende ondernemingen) en aan de Palingstraat in Gestel.

Voor de gehele bedrijvenzone rond het Eindhovensch Kanaal is een onderzoek naar revitaliseringsmogelijkheden verricht. Voorstellen voor maatregelen die tot up-grading van het huidige productiemilieu moeten leiden, zijn gedaan in de nota Revitalisering bedrijvenzone Eindhovensch kanaal. Hierdoor kunnen in deze zone nieuwe vestigingsmogelijkheden voor andere marktsegmenten ontstaan.

Wel dient hierbij te worden aangetekend dat deze bedrijvenzone dicht naar het centrum toe op gespannen voet staat met de in het planconcept beschreven rustzone. Het sterkst komt dit tot uiting nabij de woongebieden Villapark en Iriswijk. Een reeds in gang gezet geleidelijk proces van gedeeltelijke functie-omvorming zal hier dan ook wat verder moeten worden doorgezet.

Geconcludeerd kan worden dat bij de huidige bedrijfsconcentraties binnen de Ring de ruimtelijke mogelijkheden met betrekking tot expansie van bedrijven beperkt zijn. Deze locaties hebben als groot voordeel de in het algemeen lage huis-vestingslasten. Voor startende ondernemingen bieden deze locaties vaak het geëigende klimaat. Een verdergaande vermindering van deze categorie bedrijven-terreinen is dan ook niet verantwoord. Wel zal op deze locaties het verloop in de vestigingen hoger dan gemiddeld blijven omdat in deze categorie bedrijven de dynamiek zowel in positieve (doorgroei) als negatieve zin (opheffing) groot is.

Overige werkgelegenheid

Een zekere groei van de werkgelegenheid is ook te verwachten in de sectoren handel en onderwijs. In de detailhandel en horeca viel de afgelopen 10 jaar een daling van arbeidsplaatsen te constateren, vooral ten gevolge van efficiencymaatregelen. Ten gevolge van de verwachte forse groei van het

kernwinkelapparaat mag worden verwacht dat ook weer van een groei in deze werkgelegenheidssector sprake zal zijn.

De verwachte groei in de sector onderwijs is niet zozeer een gevolg van de verdere uitgroei van bestaande instellingen. Nieuwe instellingen (particuliere opleidingsinstituten, volwasseneneducatie) zullen zich steeds meer vestigen binnen de Ring. De groei aan arbeidsplaatsen bij de bestaande instellingen binnen de Ring wordt vooral veroorzaakt door het verdergaande proces van concentratie en samenbundeling van nog verspreid gelokaliseerde onderdelen of zelfstandige instellingen.

5. Voorzieningen

Algemeen

Het centrum van Eindhoven moet een steeds belangrijkere regionale functie gaan krijgen. Eindhoven moet gaan behoren tot de top van de Nederlandse winkelcentra. Tot voor kort vormden de hoofdwinkelgebieden van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht de top van winkelend Nederland. Het hoofdcentrum van Eindhoven kan thans, na de realisatie van de Heuvel Galerie, ook tot deze groep 'grote gewestelijk verzorgende hoofdcentra' worden gerekend. Ofwel, geografisch gezien, het hoofdcentrum van Eindhoven is de top van de winkelstructuur in Zuid-Nederland en kan zich qua omvang (het centrum van Eindhoven telt 430 winkels van in totaal ruim 100.000 m² v.v.o.) meten met de andere grote gewestelijke verzorgende hoofdcentra. De cijfers omtrent de omvang van de grote gewestelijke verzorgende hoofdcentra in Nederland tonen ook aan dat Eindhoven met recht thuishoort in dit overzicht.

Niet alleen detailhandel (voornamelijk gericht op vergelijkend winkelen) maar ook de aanwezigheid van een mix van toeristische en recreatieve voorzieningen zullen er toe moeten leiden dat er een aangenaam verblijfsmilieu ontstaat. De gemiddelde verblijfsduur van de centrumbezoekers zal hierdoor worden verlengd en uiteindelijk leiden tot meer bestedingen. Het centrum van Eindhoven dient voorts een zodanig rijk geschakeld aanbod van functies (deelmilieus) in zich te hebben dat het voor ieder aantrekkelijk is het centrum van Eindhoven te bezoeken.

Naast deze economische factoren zal ook aandacht moeten worden geschonken aan de functie van de Eindhovense binnenstad als smeltkroes van cultuur, sociaal-psychologische factoren en de functie als 'woonkamer' (ontmoetingsplaats) voor de Eindhovense bevolking. Met name de centrale pleinen en concentratiepunten zullen mede op deze functies afgestemd moeten worden.

Van wezenlijk belang is de vraag in hoeverre het hoofdwinkelcentrum van Eindhoven zich kan onderscheiden van de andere gewestelijk verzorgende hoofdcentra (zowel grote als kleine). Er kan een aantal elementen worden genoemd welke in meer of mindere mate refereren aan de unieke identiteit van Eindhoven, zoals sportstad (PSV), een industriestad met een bourgondische inslag, een stad met een ruime vertegenwoordiging van de plaatselijke middenstand (couleure locale), mainport voor stadsontwikkeling, licht en technologie (Philips) en kunst (Van Abbemuseum).

Echter ook intensieve samenwerking en gezamenlijke promotie van de binnenstad kan leiden tot een unieke positie van de Eindhovense binnenstad.

Om het hierboven gestelde ambitieniveau te realiseren, zal het centrum van Eindhoven dusdanig vorm gegeven moeten worden dat hiervoor ook de mogelijkheden ontstaan. Oplossen van aanwezige knelpunten en het maximaal uitnuttten van reeds aanwezige potenties zijn de doelstellingen van de hierboven beschreven productfilosofie.

Er wordt naar gestreefd de detailhandelsactiviteiten te concentreren in een zo compact mogelijk gebied. Daarbij zal onderscheid gemaakt worden naar deelmilieus.

Het traditionele A1-milieu (Demer, Rechtestraat, Marktstraat, Hermanus Boexstraat, Heuvel Galerie en het oostelijk deel van de Vrijstraat) zal ook in de toekomst haar status als belangrijkste winkelgebied moeten behouden. In dit gebied bevinden zich de belangrijkste magneten van de Eindhovense binnenstad (m.n. Bijenkorf, V&D, Hema, C&A, Peek & Cloppenburg) en de vooral landelijk opererende filiaal- en franchisebedrijven. Aan de zuidzijde dient het A1-milieu echter nog verankerd te worden door middel van een trekker. Verhuizing van een reeds aanwezig warenhuis naar het Catharinaplein maar ook de vestiging van een, voor Eindhoven nieuwe trekker, kan hierin voorzien.

Met de vestiging van een trekker op het Catharinaplein wordt het circuit dat door realisatie van de Heuvel Galerie is ontstaan gecompleteerd en wordt tevens het zuidelijk gedeelte van de Rechtestraat nieuw leven ingeblazen. Aan de oostzijde van de Heuvel Galerie bestaan reeds vergevorderde plannen voor de realisatie van de 4e poot met een omvang van circa 500 m². Tussen deze 4e poot en de in aanbouw zijnde appartementen zal tevens een detailhandelslocatie worden gerealiseerd met een omvang van 2.000 m² v.v.o.

Deze nieuwe detailhandelslocatie vormt een eerste aanzet tot een ontwikkeling van de terreinen van Van der Meulen Ansems en de B.B.A. ten oosten van de Vestdijk. Mits goed ontsloten bieden deze locaties, qua beschikbare oppervlakte, uitstekende mogelijkheden voor het realiseren van een cluster van grootschalige winkels. Enerzijds wordt hiermee in eerste instantie voorkomen dat in de periferie een GDV-locatie tot ontwikkeling zal komen, anderzijds betekent toevoeging van

een cluster van grootschaligen aan het centrum een versterking van haar regionale positie. Een positieve wisselwerking tussen het centrum en de grootschaligen zal hiervan het gevolg kunnen zijn (synergetische effecten).

De westzijde van de cityzone heeft een heel ander karakter. Kleinschaligheid, kwaliteit, kunst, cultuur en design zijn de belangrijkste kenmerken van dit gebied, waardoor het gebied een grote verblijfswaarde heeft (dwaalgebied). Herontwikkeling van de Bruine Heer dient binnen dit perspectief plaats te vinden. Aandacht verdient voorts het tot stand brengen van een betere relatie tussen het centrale winkelgebied en De Bergen. Het Fens-terrein kan hierin voorzien door middel van het tot stand komen van een verbinding tussen enerzijds de Hooghuisstraat en anderzijds de Kleine Berg respectievelijk Bergstraat. Op deze wijze wordt vanuit het A1-gebied een nieuw circuit (Hooghuisstraat - Fens-terrein - Kleine Berg - Vrijstraat) gevormd. Juist vanwege het karakter van de westzijde van het citygebied en de relatief lage huren ligt hier een goede voedingsbodem voor het ontstaan van een cluster van kwalitatief hoogwaardige winkels.

Herontwikkeling van de Witte Dame en de Bruine Heer brengt met zich mee dat in de ruimtelijke structuur van het totale centrum een derde (secundaire) noord-zuid-as zal gaan ontstaan die aan de noordzijde aansluiting geeft op Piazza en aan de zuidzijde op De Bergen en vervolgens op de Dommelzone. Om deze as te accentueren zal de herontwikkeling van de Bruine Heer al op het 18 Septemberplein zichtbaar moeten zijn. Hierdoor ontstaan nieuwe mogelijkheden voor Piazza mits een duidelijke aansluiting van Piazza op deze secundaire noord-zuid as gecreëerd kan worden.

Op een viertal locaties is sprake van een horecaconcentratie, waarbij (naast de verspreid liggende horecavestigingen) voor de locaties Markt en het Fens-terrein een winkelondersteunende rol wordt toebedeeld en voor de locaties Stratumseind en Dommelstraat een functie als avond- en nachthoreca. Ook bepaalde leisurevormen zullen zich concentreren in deze horecagebieden.

De Dommelzone leent zich, aansluitend op het Van Abbemuseum, uitstekend als cultuurgebied.

De ruimtelijke hoofdstructuur van de cityzone, aanvankelijk bestaande uit een enkelvoudige binnenstadsas (Demer-Rechtestraat) met enkele secundaire dwarsassen, zal geleidelijk plaats maken voor een twee-assige hoofdstructuur. Ontwikkeling van het Stationsplein zal bijdragen aan het verder vormgeven aan een dergelijke twee-assige hoofdstructuur. Deze twee assen zijn:

1. Bijenkorf/Piazza - Demer - Rechtestraat - Catharinaplein met uitlopers in noordelijke richting naar de Lardinoisstraat en in zuidelijke richting naar het Stratumseind en

2. Stationsplein - Hermanus Boexstraat/Vestdijk - Heuvel Galerie - Catharinaplein.

Deze twee noord-zuidassen vormen in feite het geraamte van de Eindhovense binnenstad en daarmee in hoge mate de omvang van het A1-winkelgebied. Naast deze twee hoofdassen zal door de ontwikkeling van het Emmasingelcomplex een derde as ontstaan, namelijk Mathildelaan/Piazza - Emmasingelcomplex - Keizersgracht - Wal. Opgemerkt zij echter dat deze as van secundair belang is en niet die loopstromen zal genereren zoals bij de beide primaire assen.

Op deze noord-zuidassen zullen naast de bestaande oost-westassen (18 Septemberplein, Vrijstraat/Markt/Nieuwstraat, Hooghuisstraat en Kerkstraat/Ten Hagestraat) nieuwe oost-west verbindingsassen ontstaan die de uitwaaiing van het centrumgebied in het oosten en westen verder accentueren. Hierin spelen de Stationsweg, de centrale as van het stadscentrum over het Emmasingelcomplex naar het Philipsstadion, De Bergen en de 4e poot van de Heuvel Galerie die aansluiting geeft op eventuele ontwikkelingen aan de Vestdijk, een centrale rol. Aan deze oost-westassen zijn verschillende ruimtelijke deelmilieus aangetakt die in feite de binnenstad voorzien van de nodige ademruimte. Door deze ruimtelijke uitwaaiing van het centrum krijgen de huidige city-begrenzende wegen steeds meer het karakter van 'binnenstede-lijke boulevards'. Het op deze binnenstedelijke boulevards in te stellen eenrichtingsverkeer draagt bij aan een verdere uitwaaiing van centrum-functies. Concentratiepunten van bezoekers in deze meer-assige structuur worden voorzien op het 18 Septemberplein, het Stationsplein, de Markt, het Catharinaplein en het Fens-terrein. Deze locaties vormen rustpunten binnen de detailhandelsstructuur en vormen de verbindende elementen tussen de verschillende fragmenten (deelmilieus) in de binnenstad. Zo fungeren het 18 Septemberplein en het Stationsplein als verbindende elementen tussen enerzijds het stationsdistrict en het horecagebied Dommelstraat en anderzijds het winkelgebied, het Fens-terrein tussen het centrale winkelgebied en het dwaalgebied De Bergen, en het Catharinaplein tussen het winkelgebied en het horecagebied Stratumseind.

Om deze ruimtelijke structuur te accentueren zal een duidelijke verankering van het gebied moeten plaatsvinden. Deze ankers zijn de magneten van de binnenstad. In het noordelijk deel van dit gebied is reeds een verankering aanwezig (Bijenkorf, Piazza), echter om de functies aan de Lardinoisstraat en eventueel toekomstige functies aan 't Schimmelt beter tot hun recht te laten komen, is een nieuwe verankering (in de vorm van een publiekstrekker) op Fellenoord noodzakelijk. Een eventuele functieverandering van het huidige Beursgebouw kan hierin voorzien.

In het zuidelijk deel van het centrum ontbreekt een verankering. Vestiging van een publiekstrekker op het Catharinaplein en/of het gebied Smalle haven kan in deze leemte voorzien. Aan de west- en oostzijde vormden respectievelijk de Emmasingel/Keizersgracht en de Vestdijk de natuurlijke begrenzing van het activiteitengebied. Uitwaaiering van de centrumfuncties maken echter ook hier een nieuwe verankering noodzakelijk. Aan de oostzijde kan hierin worden voorzien door het tot ontwikkeling brengen van het terrein 'Van der Meulen-Ansems'; aan de westzijde van Philipsstadion en het dwaalgebied 'De Bergen'.

Het kernwinkelgebied

Binnen het kader van de hierbovenstaande productfilosofie van de Eindhovense binnenstad worden voor wat betreft detailhandel op korte dan wel langere termijn mogelijkheden gezien op de volgende locaties:

- Van der Meulen-Ansems (grootschalige detailhandel);
- Bruine Heer (in beperkte mate specifieke detailhandel);
- Catharinaplein (afrondding circuit);
- Piazza (grootschalige detailhandel);
- Heuvel Galerie (4e poot);
- Beursgebouw (grootschalige detailhandel).

Indien op deze locaties ook werkelijk detailhandelsfuncties gerealiseerd worden, kan daarmee een extra omzet van ruim f 170 miljoen worden gerealiseerd.

Realisatie van deze projecten heeft echter ook synergetische effecten naar de reeds bestaande winkels. Immers door de toename van de aantrekkelijkheid van het Eindhovense centrum zullen ook bestaande winkels meer profiteren van de uitbreiding van het aanbod. Door de uitbreiding van het detailhandelsaanbod in het centrum wordt in totaal een extra omzet van circa f 200 miljoen haalbaar geacht. Dit betekent dat in de reeds bestaande winkels in het Eindhovense centrum een omzettoename mogelijk is van f 30 miljoen ofwel circa 3% ten opzichte van de huidige detailhandelsomzet.

Ter vergelijking wordt nog vermeld dat een omzetverhoging van circa f 200 miljoen neerkomt op circa 80% van de omzetverhoging in het centrum van Eindhoven die destijds de realisatie van Heuvel Galerie met zich meebracht.

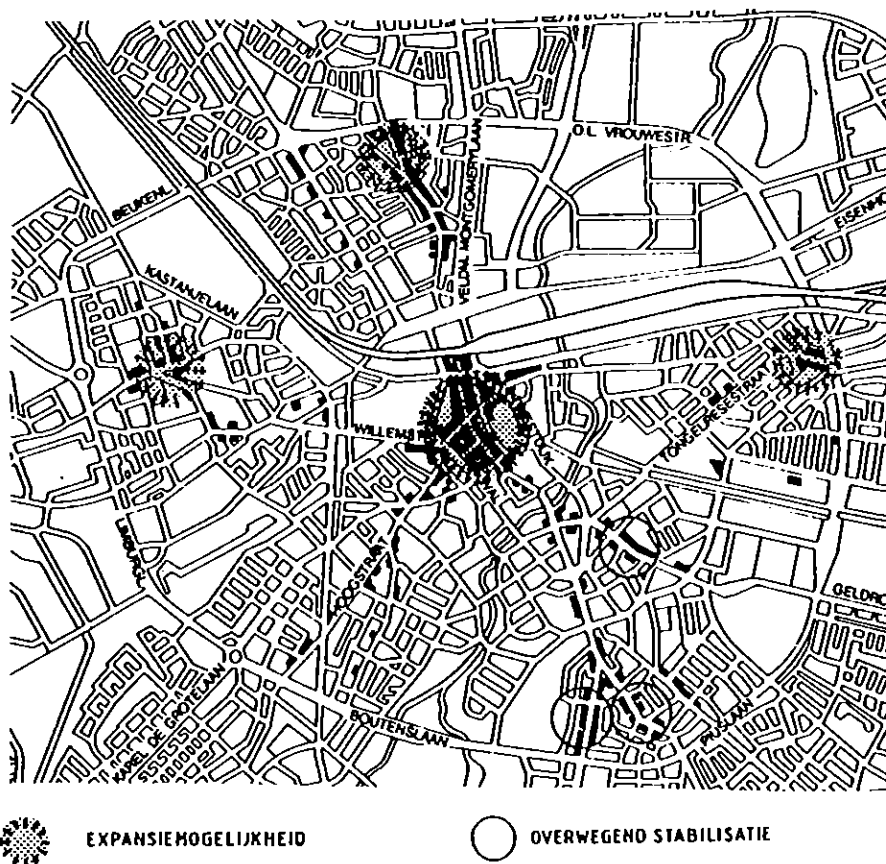
Om de mogelijke omzetverschuivingen in beeld te brengen, wordt verondersteld dat circa 1/3 van de extra omzet afkomstig zal zijn uit Eindhoven zelf, 1/3 uit de voormalige agglomeratie en circa 1/3 uit overige gebieden. Deze verdeling stemt ongeveer overeen met de huidige herkomst van de bestedingen in het centrum.

Indien verondersteld wordt dat circa 1/3 van de additionele omzet (ofwel circa f 60 miljoen) uit Eindhoven zelf afkomstig is, betekent dit dat in het jaar 2005 de

lokale binding aan het kernwinkelgebied gestegen zal moeten zijn tot circa 55%. Momenteel (1993) bedraagt deze circa 51%, terwijl deze in vergelijkbare gemeenten circa 60% bedraagt. Rekening houdende met de in Eindhoven aanwezige aantrekkingskracht van non-foodwinkels in aanloopstraten en in het stadsdeelcentrum Woensel, moet een verhoging van de lokale binding tot 55% mogelijk geacht worden. Uiteraard zal deze omzettoename in het centrum niet volledig ten koste gaan van elders in Eindhoven gevestigde winkels. Enerzijds zal de thans gesignaleerde koopkrachtafvloeiing (momenteel circa 6%, ofwel circa f 50 miljoen) enigszins verminderen, anderzijds wordt een gedeelte van de omzettoename in het centrum veroorzaakt door een toename van het aantal inwoners in Eindhoven. Verwacht wordt dat de werkelijke omzetsdaling, waarmee elders in de gemeente Eindhoven gevestigde winkels mee geconfronteerd worden, maximaal circa f 25 à 30 miljoen zal bedragen (bij een vloerproductiviteit van f 9.800 zou dit neerkomen op een theoretische vermindering van elders in Eindhoven gelegen winkeloppervlakte van circa 2.800 m² v.v.o.). Hierbij is verondersteld dat er geen verplaatsingen zullen zijn van elders in Eindhoven gevestigde winkels naar het centrum. Duidelijk zal zijn dat naarmate het nieuwe winkelaanbod in het centrum in meerdere mate zal bestaan uit verplaatste winkels het uiteindelijke omzeteffect op elders gevestigde winkels minder zal zijn. Tegen dit licht verdient de geplande uitbreiding van het stadsdeelcentrum Woensel nadere aandacht. De gemeenteraad van Eindhoven heeft inmiddels op grond van de huidige koopstromen ingestemd met een uitbreiding van circa 9.000 m², waarvan circa 3.000 m² food en circa 6.000 m² non-food. Naast de hierboven beschreven uitbreidingsmogelijkheden van het centrum zou dit kunnen duiden op het ontstaan van een - geringe - overbewinkelingssituatie in Eindhoven. Ook hier dient opgemerkt te worden dat het ontstaan van een dergelijke situatie beperkt kan worden door te streven naar zoveel mogelijk verplaatsers (dit geldt ook voor de invulling van de uitbreidingsruimte in het stadsdeelcentrum Woensel). Daarnaast zal de uitbreidingsruimte in het stadsdeelcentrum Woensel zich voor een deel richten op een ander marktsegment dan de uitbreidingsruimte in het centrum. Zo zullen in het centrum nauwelijks of geen uitbreidingen in de food gerealiseerd worden. In de non-food heeft de uitbreidingsruimte in het stadsdeelcentrum Woensel vooral betrekking op de meer frequent benodigde artikelen, terwijl het - omzettechnisch - in het centrum vooral zal gaan om vergelijkend winkelen (circa 75% van de extra omzet) en in mindere mate om, met het stadsdeelcentrum Woensel concurrerende, grootschalige detailhandel (circa 25% van de extra omzet). Verwacht mag dan ook worden dat het uiteindelijke effect van de geplande uitbreidingen in het centrum op het 'uitgebreide' stadsdeelcentrum Woensel beperkt zal zijn.

Door de kwaliteitsverhoging van de Eindhovense binnenstad wordt voor het jaar 2005 een additionele omzet uit de agglomeratie verwacht van f 60 miljoen.

Rekening houdende met toekomstige bevolkingsontwikkelingen betekent dit een toename van de binding uit de voormalige agglomeratie van 34% op dit moment tot circa 40% in het jaar 2005. Ondanks het relatief sterke aanbod van winkelcentra in de omgeving van Eindhoven en de te verwachten ontwikkelingen daarin moet een dergelijke verhoging als haalbaar beschouwd worden. Het grootste gedeelte van deze omzettoename zal ten koste gaan van bestedingen die tot nu toe elders in de agglomeratie of daarbuiten gedaan werden. Een relatief klein deel is afkomstig van bestedingen uit de agglomeratie bij elders gelegen winkels in Eindhoven. Immers de elders in Eindhoven gelegen winkels binden slechts circa 6% van de non-foodbestedingen uit de agglomeratie. Het restant (circa f 60 à 70 miljoen) van de te realiseren omzettoename wordt bereikt via een toename van de omzet uit de overige verderweg gelegen gebieden. Verondersteld wordt dat hier een omzettoename gerealiseerd kan worden van f 330 miljoen momenteel tot circa f 390 miljoen in het jaar 2005. De omzetverhoging uit deze gebieden heeft nauwelijks consequenties voor de detailhandelsomzetten elders in Eindhoven.



detailhandelsconcentraties

Overige detailhandelsvoorzieningen

Het huidige detailhandelsbeleid is erop gericht:

- goed functionerende perspectiefvolle winkelconcentraties te versterken;
- goed functionerende minder perspectiefvolle winkelconcentraties te consolideren waarbij een zekere selectieve groei van met name bestaande vestigingen mogelijk is;
- minder goed functionerende, weinig perspectiefvolle winkelconcentraties en verspreide winkelvevestigingen niet te laten uitbreiden en hiervoor consolidatie na te streven dan wel een herstructureringsproces in gang te zetten.

Binnen de Ring kunnen behalve het kernwinkelgebied tot de eerste categorie worden gerekend het St.Trudoplein en het centrum Haagdijk. Voor de twee laatste centra zal een verhoudingsgewijs forse toevoeging aan winkelvloeren mogelijk zijn waarvan de omvang voor een deel afhankelijk is van herstructureringsprocessen in het betreffende stadsdeel.

Tot de tweede categorie winkelconcentraties behoren het centrum Kruisstraat/Woenselse Markt en de radialen Aalsterweg, Leenderweg en Geldropseweg. De eerstgenoemde winkelconcentratie functioneert weliswaar goed maar de perspectieven zijn beperkt door het geringe eigen achterland en de ingeklemde ligging tussen de binnenstad en het subcentrum Woensel. Vanwege de infrastructuur in dit gebied en het gebrek aan parkeermogelijkheden moet met uitbreiding van (bestaande) vestigingen voorzichtig worden omgegaan. Een belangrijke functie van de Woenselse Markt is de zaterdagmarkt die ook voor mensen uit de regio een grote aantrekkingskracht heeft. De drie winkelconcentraties aan de radiale wegen beschikken ook over een beperkt eigen achterland en moeten het vooral hebben van het langskomende verkeer van en naar het zuidelijke en oostelijke deel van de stad en regio.

Tot de derde categorie behoren de verspreid liggende winkels langs de oude radialen en in woonbuurten. Ook de winkelconcentratie aan de Hobbemastraat, die functioneert als buurtsteunpunt, behoort hiertoe.

Een belangrijk knelpunt bij deze vestigingen is de beperkte aantrekkingskracht voor de consument en derhalve de lage kooporiëntatie. Hierdoor dreigen deze hun oorspronkelijk functie te verliezen. Vermindering van het aantal vestigingen en een gedeeltelijke verplaatsing naar de beter functionerende concentraties ligt dan ook in het verschiet.

Een speciale categorie detailhandel wordt gevormd door de handel in volumineuze gebruiksartikelen en bouwmaterialen (PDV-locaties). Binnen de Ring is deze handel geconcentreerd aan de Ruysdaelbaan/Tenierslaan in Tongelre.

De hoofdbestemming van deze zone is 'industrie' waarbij ontheffingsmogelijkheden voor bedoelde handel aanwezig zijn.

Uit de nota Revitalisering bedrijvenzone Eindhovens Kanaal blijkt dat deze vorm van bedrijvigheid een zeer positieve uitwerking heeft gehad op het bedrijfsklimaat in dit deelgebied. Verdere uitbreiding van vestigingsmogelijkheden in deze zone voor deze bedrijvigheid lijkt dan ook goede perspectieven te bieden.

Stedelijk toerisme en recreatie

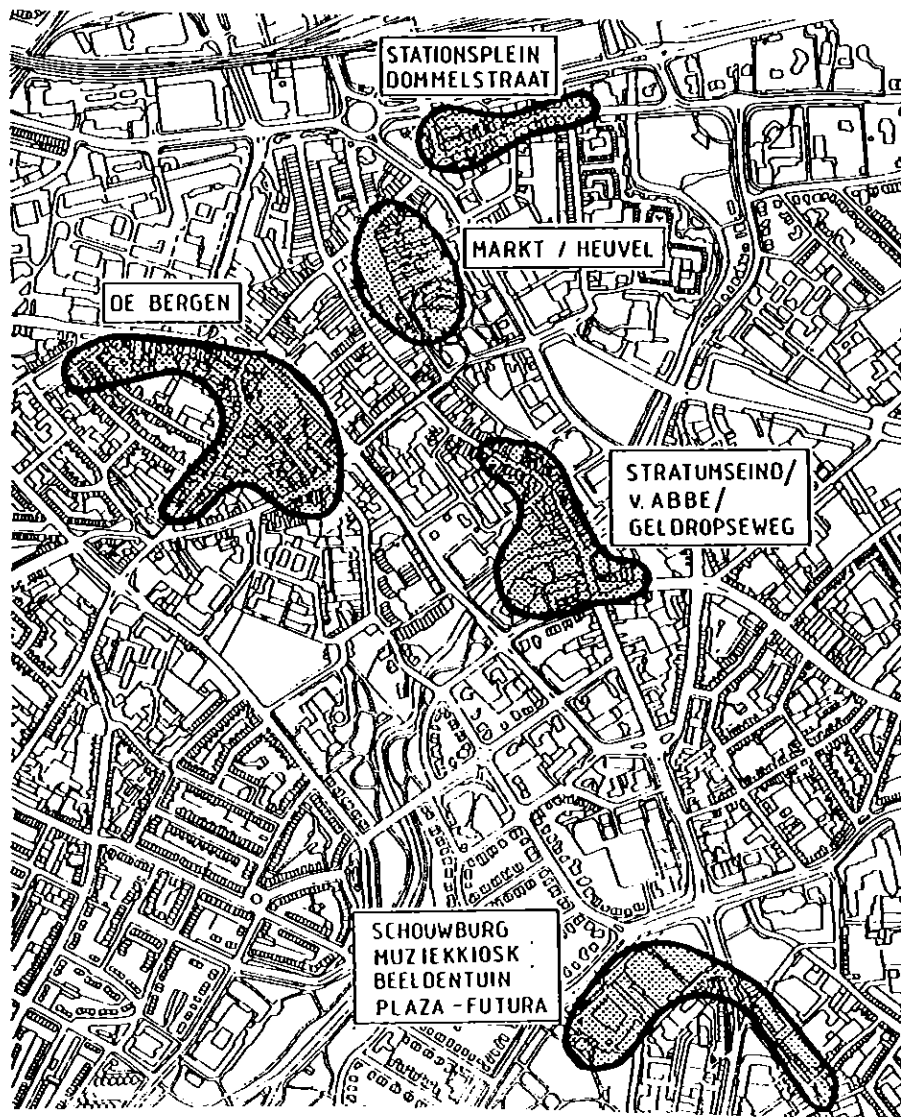
Op basis van de beschreven productfilosofie worden op het gebied van horeca/leisure en cultuur-functionele toevoegingen mogelijk geacht op de volgende locaties:

- Van der Meulen Ansems/B.B.A., waar ter ondersteuning van de nieuwe groot-schalige winkels horeca en leisurevormen mogelijk en gewenst zijn.
- Smalle Haven, waar naast de geplande functies eveneens een publiekstrekker aanwezig zal moeten zijn. Gezien de nabijheid van het horecaconcentratiegebied Stratumseind ligt een vermaakcentrum (bijvoorbeeld een bowlingbaan) voor de hand.
- De locatie De Bergen (met name de Bergstraat) en het Fens-terrein bieden uitstekende mogelijkheden voor de vestiging van kwalitatief hoogwaardige restauratieve voorzieningen. Het Fens-terrein biedt (op voorwaarde van een handhaving van de parkeervoorzieningen) eveneens mogelijkheden voor uitbreiding van het horeca-aanbod. Voorts zou op het Fens-terrein voorzien kunnen worden in een openbare speelhoek voor kinderen met complementair daaraan enige vormen van horeca. Overigens wordt nogmaals benadrukt dat handhaving van de parkeerfunctie van het Fens-terrein (eventueel ondergronds) voorwaarde is voor welke ontwikkeling dan ook.
- De nieuwe functie van 'De Witte Dame' vormt de belangrijkste toevoeging op het gebied van leisure en andere functies van de binnenstad. Ter ondersteuning van deze functie zullen zich in de plinten van de verschillende gebouwen (met name langs de Emmasingel) vooral horecavestigingen moeten localiseren. Detailhandel op deze locaties wordt afgewezen.
- Horecavoorzieningen zullen ook gerealiseerd moeten worden in de complexen van 'De Bruine Heer'. Tevens biedt deze locatie in combinatie met 'De Witte Dame' (in aansluiting op het thema techniek) uitstekende mogelijkheden voor gelegenheden waar op 'speelse' wijze omgegaan kan worden met de modernste toepassingsmogelijkheden van techniek.
- Naast deze horeca en leisurevormen op de ontwikkelingslocaties zal ook het aanbod op bestaande locaties uitgebreid moeten worden of zullen functie-veranderingen aangebracht moeten worden. Mogelijkheden voor leisure worden gezien in het Hooghuisgebouw, eventueel in de vrijkomende locaties bij

verhuizing of verdwijning van detailhandelsfuncties. Verdere uitbouw van horeca en leisure op het centrale plein (18 Septemberplein, Markt, Catharinaplein, Fens-terrein) komt tegemoet aan de ontmoetingsfunctie van deze pleinen.

Samengevat biedt de Eindhovense binnenstad een aantal mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe vormen van horeca, leisure en cultuur.

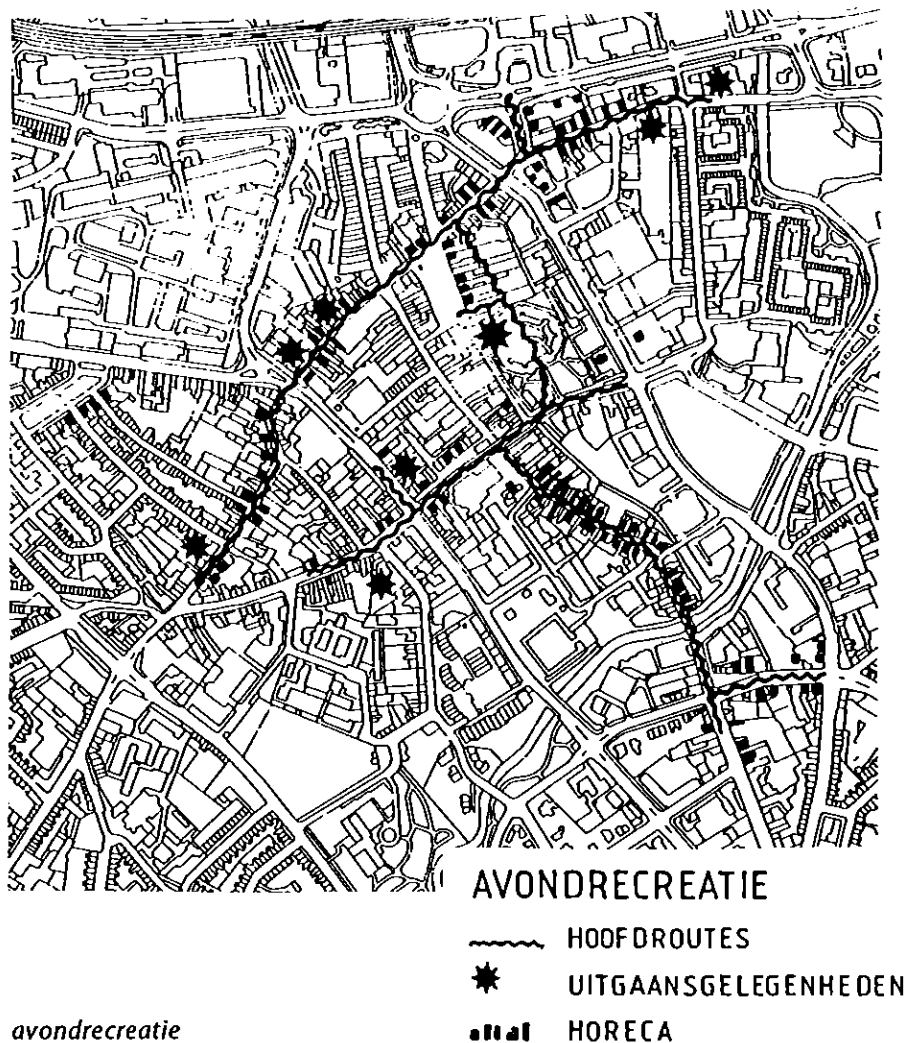
Een globale schatting van de extra omzetmogelijkheden, zoals die op dit moment bestaan en aanwijsbaar zijn, geven aan dat er op dit moment, uitgaande van het gestelde ambitieniveau, een markt is voor in totaal circa f 390 miljoen (bestaande omzet f 270 miljoen + uitbreidingsmogelijkheden f 117 miljoen = f 387 miljoen). De markt voor horeca, leisure en cultuur is momenteel echter sterk in beweging. Verwacht mag dan ook worden dat er op niet al te lange termijn een aantal



ontmoetingsplekken

nieuwe binnenstedelijke vormen van horeca en/of leisure op de markt komen van waaruit een nu nog niet benoembare omzet gegenereerd kan worden. Inclusief deze nu nog onbekende ontwikkelingen wordt een additionele omzetdoelstelling op het gebied van horeca/leisure en cultuur van f 150 miljoen haalbaar geacht. De totale omzet in het jaar 2005 zal hiermee uitkomen op circa f 420 miljoen.

Overigens dient hierbij opgemerkt te worden dat in de toekomst detailhandels-, horeca-, leisure- en culturele bestedingen steeds meer in elkaar zullen overlopen. Op dit moment is niet exact voorspelbaar hoe deze bestedingspatronen zich zullen ontwikkelen, doch de recente samenwerking tussen C&A en McDonalds, Shell en Albert Heijn maken een scheiding in bestedingspatroon steeds moeilijker. Uitgaande van bovenstaande veronderstellingen betekent een toename van de omzet tot f 420 miljoen een omzettoename van circa 55% terwijl in de detailhandel slechts sprake was van een verwachte omzettoename van circa 20%. Ondanks dit grote verschil wordt in de sector horeca/leisure/cultuur een omzet-



verhoging van 55% als reëel beschouwd. Ter indicatie zij vermeld dat in recent in Amerika gebouwde winkelcentra, de verhouding tussen detailhandel en horeca/leisure/cultuur al 50/50 bedraagt (deze was 90/10), terwijl in de grote Amerikaanse malls momenteel circa 25 tot 40% van de bezoekers wordt aangetrokken door leisure.

Resultaten van bezoekersenquêtes in het centrum van Eindhoven geven reeds gedurende enkele jaren aan dat andere redenen dan detailhandel steeds veelvuldiger voorkomen in de afweging om een bezoek aan het centrum te brengen. Dit proces lijkt met name na 1992 in een stroomversnelling te zijn geraakt. Indien deze tendens zich voortzet (en alles wijst daarop), zou de omzet op het gebied van horeca/leisure en cultuur de komende jaren aanzienlijk kunnen toenemen.

Consequenties bestaand horeca-, leisure- en cultuuraanbod

De berekende omzettoename op het gebied van horeca, leisure en cultuur is geraamd op circa f 150 miljoen. Een gedeelte van deze toename wordt verklaard op grond van een toename van de detailhandelsbestedingen (zowel lokaal als regionaal) in de Eindhovense binnenstad (detailhandelvolgend). Het resterende gedeelte zal gerealiseerd moeten worden op grond van een toename van de toeristisch/recreatieve functie van de Eindhovense binnenstad. Hierbij kan gedacht worden aan het verder uitbouwen van de horecasector in de binnenstad maar ook aan het realiseren van toeristische/recreatieve voorzieningen welke op dit moment niet of onvoldoende in of nabij de binnenstad zijn gevestigd. Voor wat het uitbouwen van horeca-omzet betreft kan met name gedacht worden aan:

1. realisatie van kleinschalige, kwalitatief hoogwaardige restauratieve voorzieningen;
2. het aanpassen van horecaformules aan het moment van de dag *;
3. het aanpassen van horecaformules aan wijzigingen in de bevolkings-samenstelling;
4. het afstemmen van de locatie van horecavoorzieningen op locaties waar belangrijke publiekstrekkers (met name niet-detailhandelsvoorzieningen) gevestigd zijn;
5. het verder concentreren van horeca op pleinen die de verblijfsfunctie van de binnenstad benadrukken (op concentratiepunten);
6. het bevorderen van een eigen horeca-identiteit van Eindhoven.

* Naar analogie van supermarkten, waar de aard van het aangeboden assortiment steeds meer afgestemd wordt op het moment van de dag.

Op het gebied van leisure zal de haalbaarheid van reeds aanwezige vormen van leisure op de Nederlandse markt nader bekeken dienen te worden. Met name kan

hierbij gedacht worden aan de mogelijkheden voor o.a. een bowlingbaan in de Eindhovense binnenstad, maar ook aan biljartcentra, fitnesscentra, vermaaks- en spelvormen (kermisattracties, lasergames, paintballshooting, raquetball), een zee-aquarium, een vogeltuin, een speelland voor kinderen en inhakend op het thema 'techniek' bijvoorbeeld een Philips testwinkel in combinatie met een T.U.-winkel waar bijvoorbeeld kinderen speelt om kunnen gaan met de techniek. Met name voor de vermaaks- en spelvormen zijn grote winkelpanden op B-locaties maak ook buiten gebruik geraakte bedrijfspanden in of nabij stadscentra uitermate geschikt.

Conclusie omzettoename horeca en leisure in de binnenstad

De toename van de omzet op het gebied van horeca en leisure zal, naast een toename op grond van een verhoging van het detailhandelsaanbod, voornamelijk veroorzaakt worden door een verhoging van specifieke vormen van horeca en een sterkere benadrukking van de toeristisch/recreatieve functie van de Eindhovense binnenstad. Uitbouw van deze functie zal nauwelijks nadelige effecten hebben op andere horeca- en leisurevoorzieningen in Eindhoven.

Onderwijsvoorzieningen

In de vorige paragraaf is onder 'Overige werkgelegenheid' reeds het nodige gezegd over de te verwachten ontwikkelingen in het onderwijs. In ruimtelijk opzicht nemen vooral de Technische Universiteit en de Hogeschool een zeer dominante positie binnen de Ring in. De TUE is geheel en de HOE is voor een belangrijk deel gevestigd in het noord-oostelijke deel van het gebied binnen de Ring. De nu nog gedeeltelijk verspreide onderwijsaccommodaties van de HOE zullen in de 90-er jaren steeds meer worden geconcentreerd op het huidige hoofdcomplex Rachelsmolen.

In toenemende mate wordt een vervlechting geconstateerd tussen het universitair onderwijs en bedrijvigheid, met name starters in hoogwaardige technologische sectoren. Een ander voorbeeld is het besluit van TNO om zich in Eindhoven bij de TUE te vestigen.

Voor de verdere uitbouw en integratie van TUE en HOE zijn enkele terreinen gereserveerd die direct grenzen aan het TUE-terrein. Grotendeels liggen deze echter buiten de Ring. Met deze reservering kunnen de onderwijsinstellingen naar verwachting tot in de verre toekomst vooruit. Met de in ruimtelijk opzicht gunstige ligging van deze expansiemogelijkheden kan ook aan verdergaande samenwerkingsvormen van de onderwijsinstellingen optimaal gestalte worden gegeven.

Voor het verzorgingsniveau in het gebied zelf is het van groot belang dat de omvang van het basisonderwijs wordt geconsolideerd. Een aantal basisscholen

kampte in het verleden met een te laag leerlingenaantal, hetgeen heeft geleid tot samenvoeging van scholen. Op dit moment is er, gezien de bevolkingsprognose voor het gebied binnen de Ring, weer meer draagvlak voor scholen aan het ontstaan en moet terugkeer voor scholen incidenteel wellicht weer worden overwogen.

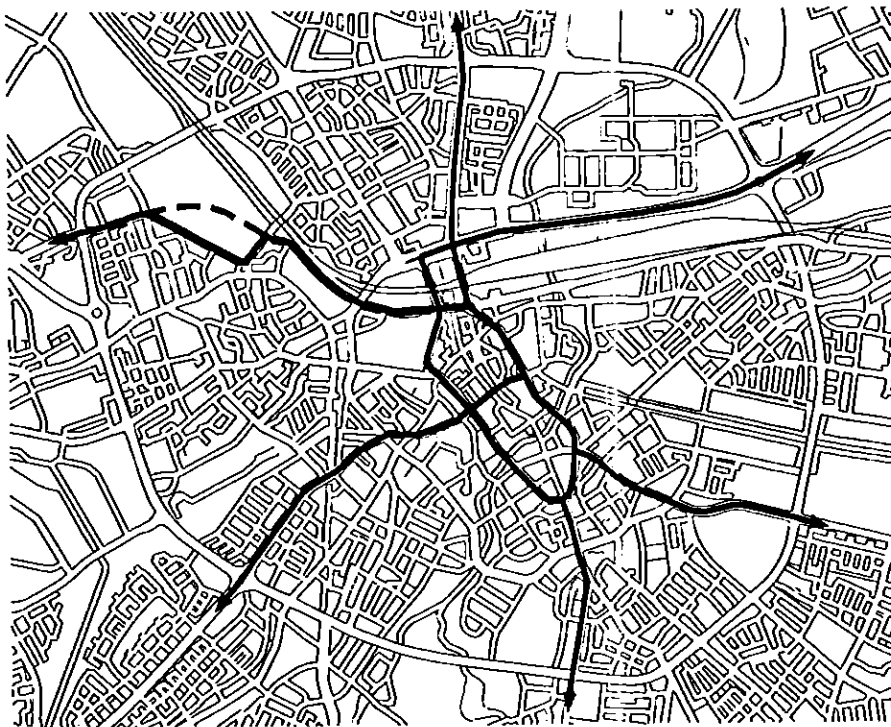
6. Verkeer, vervoer en leefmilieu

Aan verkeer en vervoer wordt uitgebreid aandacht besteed in het Verkeers-circulatieplan en de plannen van het SRE. Ook is al het nodige ter sprake gekomen in hoofdstuk IV 'Ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven'. Daarom wordt hier volstaan met het noemen van de hoofdzaken.

Openbaar vervoer

De ontwikkelingen in het railvervoer leiden tot een verdere intensivering van de stationsomgeving. Met name kantoren en onderwijsinstellingen zullen zich in sterke mate op dit milieu richten, omdat dit soort vestigingen een grote groep potentiële treingebruikers kent.

De zones langs de Prof.Dr.Dorgelolaan en Fuutlaan zullen als stationslocaties meer in beeld gaan komen.

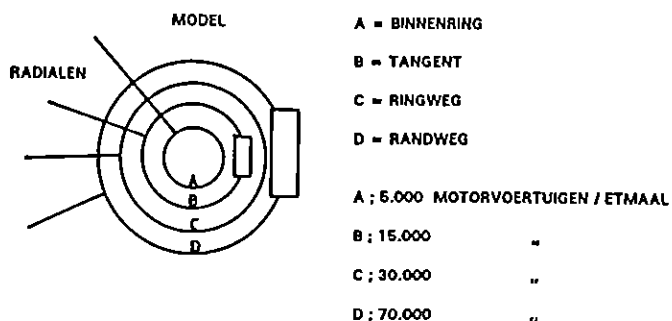
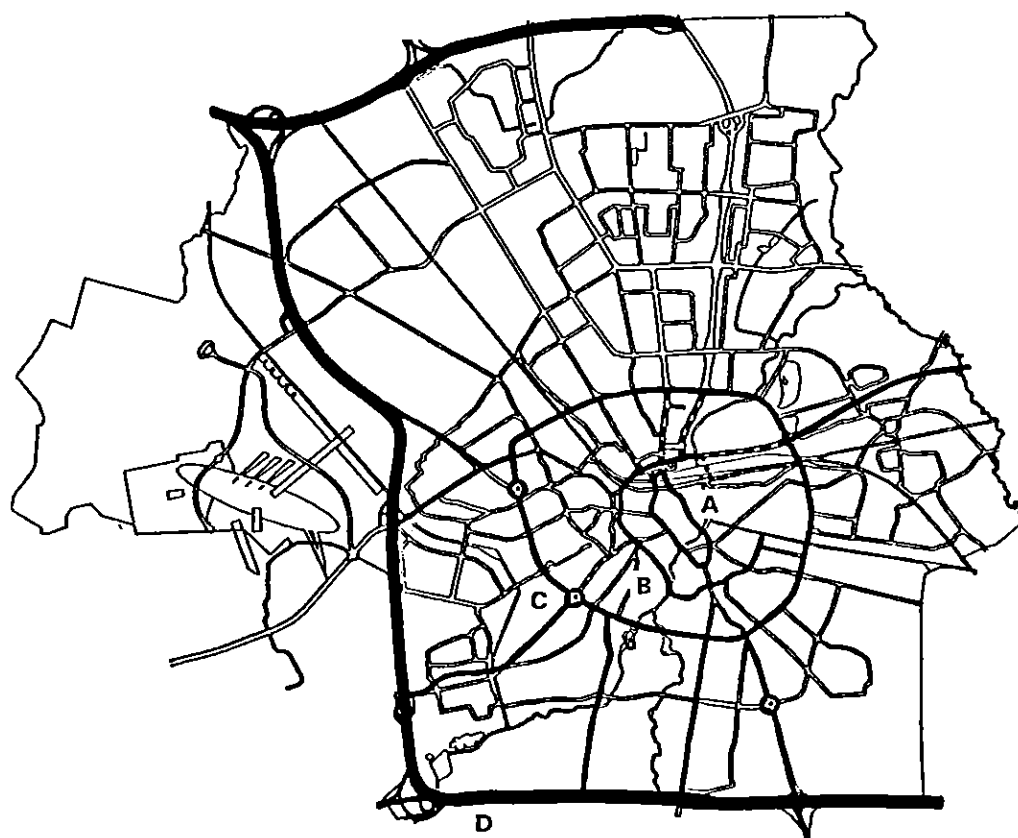


hoogwaardig basisnetwerk van hoofdassen voor openbaar vervoer

Voor het lokale/regionale openbaar vervoer wordt uitgegaan van een hoogwaardig basisnetwerk van hoofdassen.

De toekomstige lijnvoeringen over de HOV-assen zijn:

- . Eindhoven Airport - Meerhoven - Eindhoven - Geldrop
- . Valkenswaard - Eindhoven - Achtse Barrier
- . Veldhoven Zuid - Eindhoven - Son en Breugel
- . Veldhoven Noord - Eindhoven - Nuenen



hiërarchie ontsluitingsstructuur

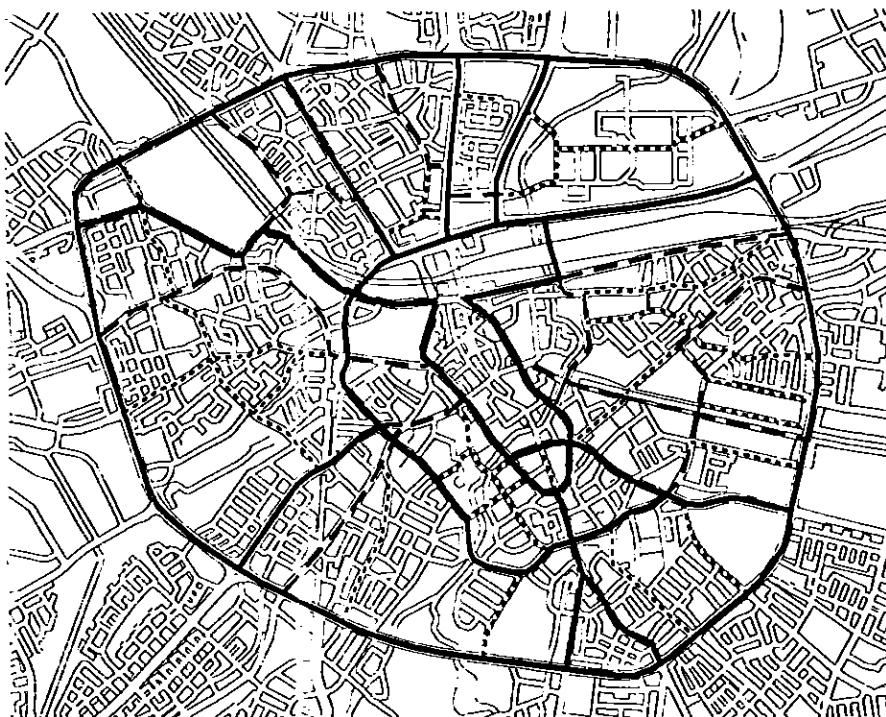
Bij het in eerste instantie als (snel)busnet op te zetten vervoerssystemen zal hoge prioriteit moeten worden gegeven aan doorstroming regelmaat en snelheid. De inmiddels uitgevoerde plannen tot het instellen van eenrichtingsverkeer met vrije busbaan op de binnenring dragen hier in belangrijke mate toe bij.

Autoverkeer

Ten aanzien van het autoverkeer gaat het Verkeerscirculatieplan 1990 als taakstelling uit van ten minste een nulgroei van het totale stedelijk autoverkeer voor zowel 1995 als 2010. Ondanks deze taakstelling zullen er aan de wegenstructuur toch verbeteringen moeten worden aangebracht.

In het stedelijk wegennet zal een belangrijk accent moeten liggen op de verkeersrelaties naar de noordelijke en westelijke periferie van de stad. Dit is een gevolg van de daar sterk aanwezige en in ontwikkeling zijnde bedrijventerreinen en rijks-wegeninfrastructuur. De wegverbindingen vanuit het noorden met het centrale stedelijke gebied zijn van voldoende capaciteit.

De Ring vervult een belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer. Als gevolg van de groei van het autoverkeer ondervindt het verkeer op de Ring



hoofdwegen, ontsluitingswegen en overige wegen met inrichtingsbeperkingen volgens bestemmingsplan

steeds meer hinder van congestie. Als deze tendens blijft, zal het autoverkeer de Ring gaan mijden en terecht komen op daarvoor minder geschikte wegen die liggen in woongebieden en het centrum. Om de capaciteit van de Ring op peil te houden zullen op termijn de belangrijkste kruisingen met de radialen ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. Op dit moment is dit voor twee kruisingen actueel:

- de kruising van de Ring (Beukenlaan) met de Noord Brabantlaan/Cederlaan zal in het kader van de centrale verbindingssas ongelijkvloers worden uitgevoerd;
- de kruising van de Ring (Hugo van der Goeslaan) met de Geldropseweg is een zeer verkeersonveilige kruising. In dit kader, maar ook ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer op de Ring en de doorstroming van het busverkeer op de Geldropseweg is een spoedige reconstructie vereist.

Vanuit het westen is de capaciteit sterk versnipperd over verschillende weinig duidelijke invalsroutes. Daarom bestaat sterke behoefte aan een duidelijk herkenbare hoofdroute die goed aansluit op het westelijke rijkswegtracé en zonder grote discontinuïteiten naar het centrumgebied leidt. Hiervoor is het tracé Noord Brabantlaan-Cederlaan-Torenstraat over het Philips-complex of Kastanjelaan-Mathildelaan het meest geschikt. Deze route vergroot tevens de verkeersrelatie van het centrumgebied met de nieuwe bedrijventerreinen rond het vliegveld en met Eindhoven Airport zelf.

Vanuit het zuiden bestaat een tekort aan wegcapaciteit. Binnen het grondgebied van Eindhoven is dit vooralsnog niet op te heffen. Alleen een 'verlengde' Poot van Metz of een sterk verbeterd openbaar vervoer kan soulaas bieden.

Het capaciteitstekort vanuit het oosten kan worden opgelost met de aanleg van een kanaaltracé op de zuidelijke kanaaldijk. Vooralsnog is alleen het gedeelte binnen de Ring actueel. Een verbetering van het Fuutlaantracé in samenhang met een herstructurering van de zone langs het spoor levert een betere buurtontsluiting op voor Villapark en goede ontwikkelingsmogelijkheden voor de zone, waar voorheen Van Gend en Loos gevestigd was. Ook krijgt Tongelre hiermee een goed gestructureerde route richting centrum.

Aan de noord- en westzijde van het citygebied zullen de noord- en westtangent een zware verkeersfunctie vervullen in de opvang en verdeling van het verkeer afkomstig van de erop uitkomende belangrijke radiale wegen. Op termijn zal hiervoor de Elisabethtunnel verbreed moeten worden. Ook zal gedacht moeten worden aan een extra ondertunneling direct ten oosten van de Dommel als verbinding tussen de Fuutlaan en Prof.Dr.Dorgelolaan.

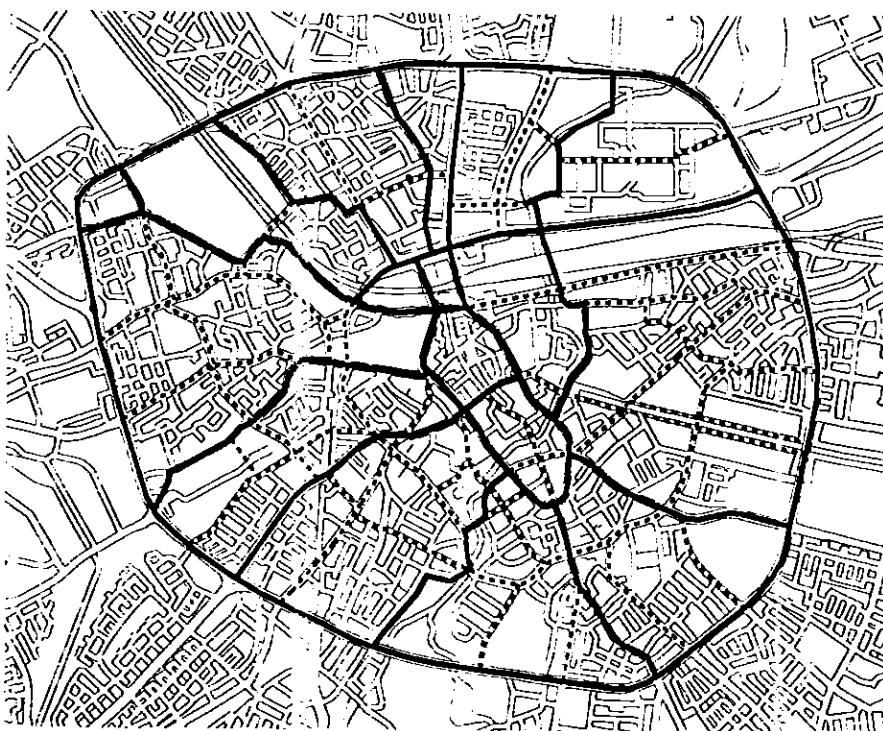
Een belangrijke ingreep in de circulatie is de ombouw van de binnenring voor eenrichtingsverkeer. Het 18 Septemberplein en de Kerkstraat/Ten Hagestraat hebben hun doorgaande autoverkeersfunctie verloren.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer heeft de voormalige Vervoerregio de volgende taakstelling geformuleerd: verhoging van het aantal fietskilometers met 10% tot 1995 ten opzichte van 1990 in de bebouwde kom van de Vervoerregio Eindhoven en handhaven van het huidige niveau van fietsgebruik buiten de bebouwde kommen. Hoewel hier niet expliciet is ingegaan op de streefwaarde voor de spits, komt deze taakstelling overeen met die van het VCP.

Om genoemde taakstelling te kunnen realiseren zal het fietsen veel aantrekkelijker moeten worden gemaakt.

In het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het SRE wordt het door de Vervoerregio vastgestelde beleid in hoofdlijnen gecontinueerd. Het stimuleren van het fietsgebruik is ook voor het SRE één van de middelen waarmee zij haar doelstelling op het gebied van de bereikbaarheid en leefmilieu hoopt te verwezenlijken. Het non-stop fietspadennet is overgenomen, geactualiseerd en uitgebreid in de landelijke gebieden. Binnen Eindhoven zijn als non-stoproute toegevoegd de Karel de Grotelaan en de Noord Brabantlaan. De kwaliteitseisen voor de non-stop fietspaden blijven voor de stedelijke gebieden van kracht. Voor de landelijke gebieden kunnen minder stringente richtlijnen worden gehanteerd, zoals weergegeven in de ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur.



primaire (non-stop) en secundaire (stedelijke) fietsroutes

Realisering van het fietspadennet vormt de inzet van de regio.

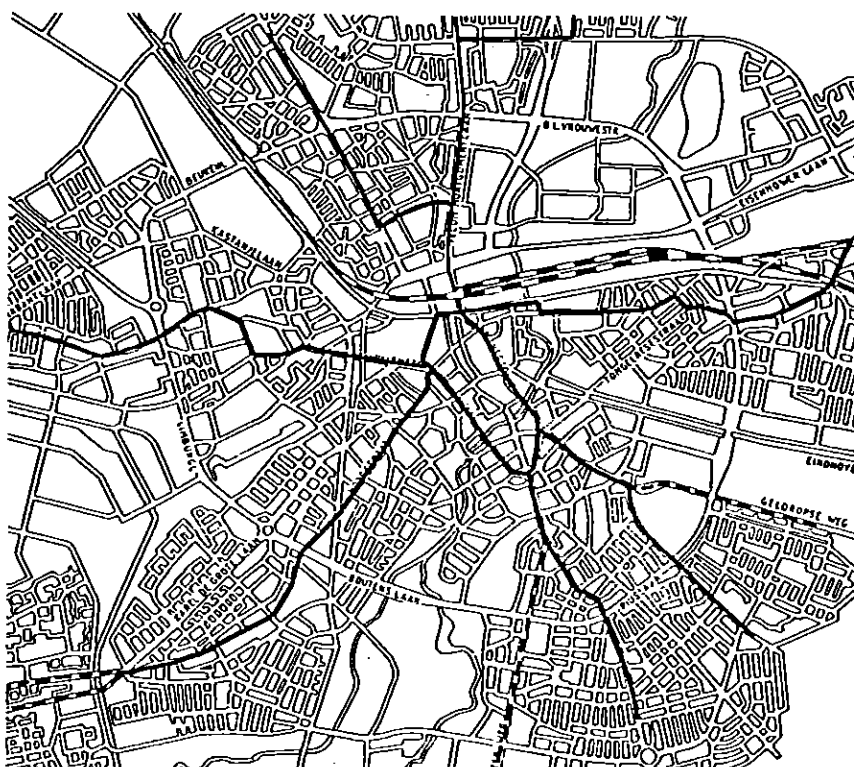
Speerpunten van beleid zijn:

- verbeteren veiligheid fietser
- realisering netwerk
- realisering fietsenstallingen
- fietspromotie-activiteiten.

Geluidhinder en luchtverontreiniging

In paragraaf 3 van hoofdstuk III is ingegaan op de effecten van geluidhinder en luchtverontreiniging ten gevolge van het autoverkeer.

In het project Verkeersmilieukaarten zijn ook toekomstvarianten doorerekend. Bij ongewijzigd beleid zal een sterke groei van het autoverkeer optreden, met als gevolg 21% toename van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) en overschrijding van de grenswaarden voor luchtverontreiniging. Het is echter moeilijk een prognose te maken van de feitelijke verkeersintensiteiten in de toekomst. Onvoldoende is bekend wat de concrete effecten



plan sociaal veilige fietsroutes (VCP 1990)

zullen zijn van de diverse maatregelen om de automobilititeit terug te dringen en het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren.

Berekeningen van de milieu-effecten zullen pas plaats kunnen vinden, zodra de verkeersmodellen hiervoor in het kader van de Vervoerregio beschikbaar zijn. Derhalve bleek het weinig zinvol in deze structuurschets en in het Verkeers-circulatieplan deze gegevens op te nemen. Hoogstens kan de verwachting worden uitgesproken dat deze niet veel zullen afwijken van de huidige situatie. Naast de verkeersintensiteit is bij de beoordeling van de verkeersmilieu-effecten ook de dichtheid van de bebouwing van belang. Door het bebouwen van open locaties langs drukke wegen neemt de concentratie van luchtverontreiniging en, in mindere mate, de geluidbelasting toe.

Het verdient aanbeveling bij de uitwerking van de in het plan voorziene ontwikkelingen in concrete projecten een toetsing in de vorm van een milieu-effectrapportage (geluid + lucht) te laten uitvoeren.

Sociale veiligheid

Stimulering van het fietsgebruik is sterk gebaat bij het sociaal veilig zijn van fietsroutes. Alle fietsroutes sociaal veilig maken is een onmogelijke opgave. Van belang is dat vanuit alle stadsdelen centrumgerichte sociaal veilige routes voorhanden zijn, die als alternatief kunnen functioneren voor minder sociaal veilige routes. In het gebied binnen de Ring worden vooral als sociaal onveilig ervaren: het gebied Fellenoord (met name tunnels), de Ring (ventwegen en tunnels), het TUE-terrein, de omgeving Fuutlaan/Parklaan, de omgeving Emmasingel en de kanaalzone.

De geconstateerde problemen op vooral lagere schaalniveaus vinden deels hun oorzaak op hogere schaalniveaus. In dit verband zijn van belang:

- de stedenbouwkundige opzet voor wat betreft maat, schaal en vorm;
- menging/scheiding van functies in combinatie met de schaal;
- spreiding/concentraties van functies in combinatie met de schaal;
- organisatie van verkeer en vervoer; de positie van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer binnen de totale verkeer- en vervoerstructuur.

Concreet zal moeten worden bewerkstelligd dat uit ieder stadsdeel ten minste één sociaal veilige centrumgerichte fietsroute aanwezig is. In het citygebied waar deze routes verknoopt worden, eist de sociaal veilige inrichting extra zorg. Met name het gebied Fellenoord met de vele fietstunnels zal speciale aandacht vragen.

Een ander belangrijk aandachtspunt is dat daar waar verkeersvrije gebieden worden gecreëerd de sociale onveiligheid kan toenemen. Bij potentiële verkeersvrije gebieden als het 18 Septemberplein en de Kerkstraat/Ten Hagestraat dient hiermee terdege rekening te worden gehouden.

7. Waterhuishoudkundige paragraaf

In het plangebied liggen een aantal watergangen en waterpartijen. Voor het waterbeheer door het waterschap hebben de rivieren de Dommel en de Tongelreep een betekenis. In het waterbeheerplan van het waterschap zijn voor de Dommel de functies waternatuur, kanowater en viswater en voor de Tongelreep de functies waternatuur en kanowater opgenomen. In het bestemmingsplan worden deze functies afgedekt door de bestemming water, nader beschreven als waterhuishoudkundige doeleinden, ecologische verbindingzone en recreatieve doeleinden. In het Waterhuishoudingsplan-2 van de provincie Noord-Brabant is voor het Eindhovensch Kanaal de functie van waternatuur opgenomen; voor het gebied binnen de Ring heeft dit echter geen consequenties.

Het gebied binnen de Ring wordt nagenoeg geheel gerioleerd door een gemengd stelsel. Incidenteel in het kader van nieuwe ontwikkelingen is een gescheiden stelsel aangelegd, zoals b.v. voor Heuvel en het beurzen- en tentoonstellingsgebouw. Bij ingrijpende nieuwe ontwikkelingen zal uitbreiding van dit systeem worden bezien. Zo wordt in het kader van de ontwikkeling van het project Kennedy Business Centre een gescheiden regenwaterrioleringsysteem naar de Dommel overwogen.

Bij de renovatie of reconstructie van (woon)gebieden worden de mogelijkheden van ontkoppeling eveneens bezien; met name is dit actueel in Hagenkamp en de Lakerloper.

Tussen het Waterschap De Dommel en de gemeente Eindhoven is in 1993 een bestuursakkoord gesloten inzake de aanpassing van het rioleringsstelsel, teneinde de vuiluitvoer op het oppervlaktewater te verminderen om de ecologische doelstelling van de Dommel te bereiken. Het akkoord voorziet in aanpassing van het bestaand rioolstelsel, de aanleg van nieuwe rioolleidingen en - voor zover de doelstellingen daarmee nog onvoldoende worden gehaald - de aanleg van bergbezinkbassins. In dat verband zijn eventueel bergbezinkbassins voorzien op het terrein van de TUE, ter weerszijde van de Dommel in Gestel en Stratum en bij de Gender.

De uitbreiding van de bergingscapaciteit van het rioolstelsel heeft mede ten doel de gevolgen van een verdergaande verstedelijking op te vangen.

VII Sleutelproject Westcorridor

1. Voorgeschiedenis en beleidskaders

In de hiervoor beschreven Structuurschets Eindhoven binnen de Ring is de basis gelegd voor nieuwe plannen om in de nabije toekomst, de knooppuntfunctie verder gestalte te geven.

Aan de noordwestelijke binnenstadsrand respectievelijk de noordwestelijke stadsrand (de z.g. activiteitenzones) worden bijzondere mogelijkheden gezien om de economische positie te versterken.

Dat heeft te maken met de internationale ontsluiting van deze gebieden per rail, over de weg en door de lucht. Bovendien is er voldoende ruimte beschikbaar voor een gedifferentieerd aanbod van vestigingslocaties voor diverse soorten bedrijvigheid.

Als tegenhanger van deze activiteitenzones worden, door de rivier de Dommel gedomineerde, groene rustzones onderscheiden aan de zuidoostelijke kant van stad en binnenstad. Hier is gelegenheid tot versterking van het attractieve woonklimaat en inpassing van culturele en recreatieve voorzieningen.

Tussen de binnenstedelijke activiteitszone (omgeving station) en de rustzone (Dommeloever) ligt het centrum dat over mogelijkheden beschikt om de landsdeelverzorgende functie te kunnen uitbreiden.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft bij vaststelling van de Structuurschets besloten deze potenties projectmatig te gaan aanboren.

In de werkgroep ruimtelijke ordening van de Vervoerregio Eindhoven ontstond de idee om in dat verband de in de structuurschetsen onderscheiden activiteitenzones onderling te verbinden met een openbaar vervoerlijn.

Er zou zo een aaneengesloten economische ontwikkelingszone kunnen ontstaan, lopend vanaf het Centraal Station via het stadsdeel Strijp naar de Poot van Metz en door naar Welschap/Eindhoven Airport resp. citycentrum Veldhoven.

Door te streven naar het op elkaar afstemmen van ruimtelijk orderingsbeleid enerzijds en mobiliteitsbeleid anderzijds zou de ontwikkeling in deze zone daadwerkelijk het gewenste duurzame karakter gegeven kunnen worden.

De idee is overgenomen door het Rijk. Letterlijk staat in de VINEX te lezen:

"Voor het stadsgewest Eindhoven-Helmond dient de verdere ontwikkeling plaats te vinden in samenhang met de totstandkoming van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem voor de belangrijkste verbindende relaties.

De ontwikkeling van de corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap vormt daarin een belangrijke fase."

Met het oog op de beoordeling van de vraag of de ontwikkeling van deze corridor, gelet op deze uitspraak, een sleutelproject zou kunnen worden, is door de ministeries van VROM en V en W aan Bureau Verkuilen opdracht gegeven de beoogde ontwikkeling in algemene termen te beschrijven. Het verslag van dit onderzoek is neergelegd in het rapport Sleutelproject Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap (september 1990).

In de door de gemeenteraad van Eindhoven vastgestelde en door de regio gesteunde Profielschets internationaal stedelijk knooppunt Eindhoven (maart 1991) is het Sleutelproject vervolgens tot strategisch project van de eerste orde bestempeld.

De Vervoerregio heeft zich in de Beleidsnota verkeer en vervoer op vergelijkbare wijze uitgesproken.

Tegen deze achtergrond is de corridor aangewezen tot Sleutelproject heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de eerste verantwoordelijkheid gekregen en is de Hoofdingenieur-Directeur voor de Waterstaat als rijkscoördinator benoemd. In een z.g. Plan van aanpak (mei 1991) is de doelstelling, het ambitieniveau, de organisatie en de planprocedure vastgelegd.

Met zijn schrijven van 25 juni 1992 onderstreept de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nog eens het belang van het project door het eveneens aan te duiden als het strategische project waarmee de internationale knooppuntfunctie van Eindhoven wordt versterkt.

Expliciet wordt daarmee erkend dat de doelstelling resp. het verwachtingspatroon ten aanzien van het project is opgevijseld: het gaat in het Sleutelproject om het bereiken van een (ruimtelijke) kwaliteitssprong teneinde in Eindhoven een internationaal concurrerend vestigingsmilieu te kunnen aanbieden.

De provincie Noord-Brabant neemt in het Streekplan, vastgesteld d.d. 17 juli 1992, deze intentie over.

Als bijzondere uitwerkingsregel voor de stadsregio Eindhoven-Helmond geldt: "De ontwikkeling van het (inter)nationaal stedelijk knooppunt Eindhoven vraagt extra ruimte voor economische activiteiten. De mogelijkheden in de noord-westelijke zone waarin onder meer Eindhoven Airport is gelegen, moeten onderzocht worden. Het Sleutelproject Eindhoven-Veldhoven-Welschap is daartoe een eerste aanzet."

Dit uitwerkingsplan is inmiddels gereed.

In de Regiovisie voor de stadsregio Eindhoven-Helmond krijgt het project ook van de regio de hoogste prioriteit.

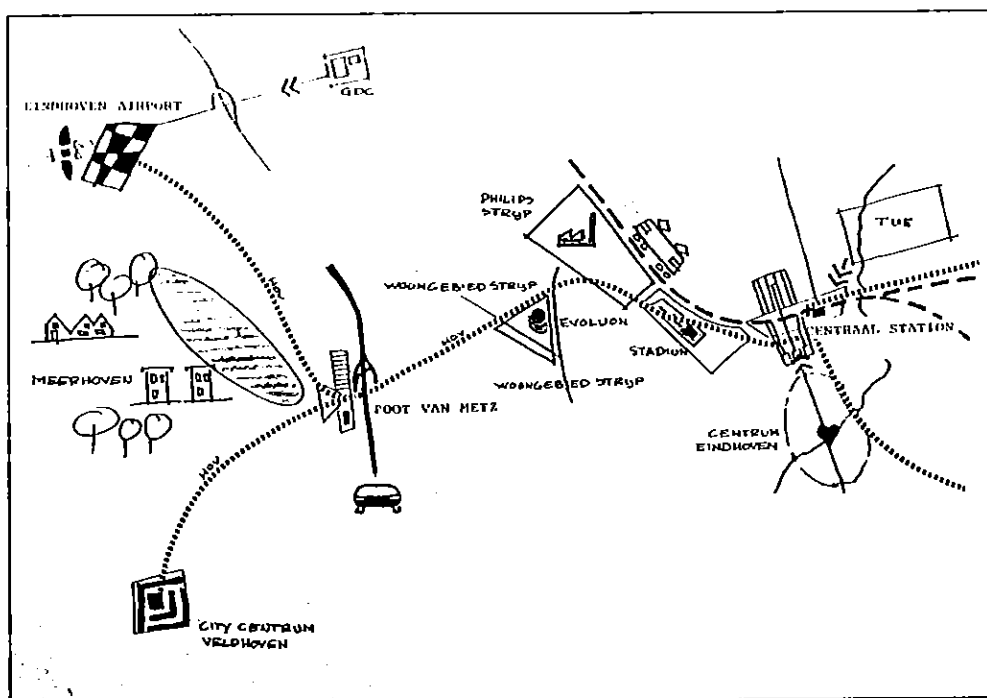
Door instanties als de Kamer van Koophandel en de N.V. Regionaal Economische Dienst Eindhoven wordt het project volledig gesteund.

Sinds het ontstaan van de idee is het draagvlak voor het Sleutelproject dus enorm toegenomen, maar tegelijkertijd is het economische gesternte waarin het project uiteindelijk tot stand moet komen drastisch gewijzigd.

Het actief voorwaardenscheppend beleid inclusief het vanuit de Europese Unie opgestarte Stimulus-programma heeft er tot op heden toe bijgedragen dat stad en regio adequaat hebben kunnen reageren op de ingrijpende veranderingsprocessen die het bedrijfsleven en vooral Philips en DAF doormaken.

Voor de nabije toekomst moet gerekend worden op een voortgaande vermindering van arbeidsplaatsen bij Philips en DAF te meer daar de economie in algemene zin net weer op een laag conjunctureel niveau verkeert. Dat maakt de vraag hoe verder verlies thans moet worden gecompenseerd des te klemmender.

Daarenboven zal de stad in de komende 10 tot 15 jaar worden geconfronteerd met het bijkomende probleem van in snel tempo vrijkomende bedrijfsgebouwen op de Philips-complexen. Zonder actief ingrijpen leidt dit tot verspreide leegstand en willekeurig afstoten van bedrijfsgebouwen en gronden en dus tot onaanvaardbare situaties. Om deze ongewenste effecten te voorkomen stelt Philips een masterplan bedrijfshuisvesting samen en overlegt zij met de gemeente over de consequenties en mogelijkheden.



sleutelproject westcorridor: een integrale ontwikkelingsstrategie

Het Sleutelproject Westcorridor krijgt door deze veranderde omstandigheden een extra dimensie.

Omdat de Philips-complexen in overwegende mate zijn gesitueerd aan de westkant van de stad (in het stadsdeel Strijp) en daardoor deels samenvallen met de corridor die in het Sleutelproject begrepen is, moet het project mede worden ingezet om de herstructureringsopgave van Philips uit een oogpunt van ruimtelijke ordening goed te laten verlopen. Deze min of meer toevallige samenloop van omstandigheden biedt een uitgelezen kans om tot een structureel betere inrichting van dit stadsdeel te komen. Er kan een directe verbinding worden gelegd tussen stadsrand en binnenstad en daarmee kan ook hier een goede basis worden geboden voor het mobiliteitsbeleid.

Ook de eerder vermelde Regiovisie bevat een nieuw feit dat voor de inhoud van het Sleutelproject van wezenlijk belang is en daarin moet worden geïntegreerd. De visie stelt namelijk expliciet dat met het oog op de regionale taakstelling met betrekking tot de woningbouw in het gebied Meerhoven dat omsloten wordt door het Beatrixkanaal, de Heerbaan en de luchthaven, naast de reeds voorziene bedrijfsactiviteiten (200 ha.) minimaal 5.000 woningen (inmiddels verhoogd naar ca. 7.000 woningen) moeten worden toegevoegd.

2. Beoogd resultaat

Het gaat in het Sleutelproject derhalve om het volgende beoogde resultaat: **het tonen van een (inter)nationaal aansprekend voorbeeld van geïntegreerd beleid op alle relevante beleidsvelden in zowel bestaand stedelijk gebied als in stadsuitleggebied met speciale aandacht voor een zodanige afstemming van de inrichting en het gebruik van de beschikbare ruimte enerzijds en verkeers- en vervoersvoorzieningen anderzijds dat mensen als vanzelfsprekend eerder gebruik maken van het openbaar vervoer en de fiets dan van de auto. De bereikbaarheid en milieukwaliteit kunnen daardoor worden veiliggesteld.**

Binnen dit kader:

- **het benutten van extra mogelijkheden tot het leveren van een bijdrage aan het nationaal produkt en tot het creëren van extra werkgelegenheid inspelend op de positieve invloed van de naar Nederlandse maatstaven schaarse combinatie van internationale ontsluiting over de weg, per rail en door de lucht in de hele Westcorridor;**
- **het scheppen van voorwaarden voor actief herstructureren van (delen van) vrijkomende (grootschalige) bedrijfscomplexen van Philips met het oog op relocatie van Philips-activiteiten en het aanboren van nieuwe locaties voor bedrijven, kantoren, woningen en voorzieningen in bestaand stedelijk**

- gebied;
- **de versterking van de landsdeelverzorgende functie van Eindhoven door condities aan te reiken voor de verdere ontwikkeling van de omgeving van het Centraal Station en door inpassing van bijzondere voorzieningen in de corridor;**
- **Het actief ontwikkelen van een nieuw grootschalig stadsuitleggebied met het oog op het vervullen van stedelijke/regionale taakstellingen op het gebied van woningbouw, bedrijfsvestiging en recreatie.**

De hooggestelde ambities van het Sleutelproject zullen in een jaren durend proces moeten worden waargemaakt.

De kernbegrippen van dit proces zijn:

- integratie van beleid bij planontwikkeling en uitvoering;
- samenwerking door een zodanige organisatie van het proces dat initiatieven van alle betrokken publieke en private partijen op elkaar worden afgestemd. In het bijzonder is daarbij de positie van Philips in het geding;
- synergie door een zodanige afstemming van de kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte, de bebouwde omgeving en de functionele invulling daarvan, dat deze elkaar versterken en toegevoegde waarde ontstaat.

Wanneer consequent wordt gestreefd naar integratie, samenwerking en synergie kan in de hele Corridor van een kwaliteitssprong worden gesproken die bij een solitaire ontwikkeling van deelgebieden niet tot stand kan komen.

Het Sleutelproject moet daarom eerder worden opgevat als een ontwikkelingsstrategie dan als een project in de traditionele betekenis van het woord. Binnen deze strategie moeten wel concrete projecten worden onderscheiden: het zijn de samenstellende delen. Bij de selectie en afbakening van deze projecten dient vooral te worden gelet op de vraag of zij er aan kunnen bijdragen het beoogde, ambitieuze proces op gang te brengen.

3. Integrale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie

Achtergrond

In de vorige en het begin van deze eeuw waren de oude radiale wegen naar de omliggende dorpen en steden (polen) de lintvormige dragers (assen) van vervoer en economische functies. De functionele opbouw was zeer gedifferentieerd en leidde tot een gevarieerd beeld.

In de na-oorlogse jaren waren het vervolgens de nieuwe, strak lijnvormige autoradialen die de stad in segmenten verdeelden.

Daarbinnen was sprake van een steeds stringenter doorgevoerde scheiding van stedelijke functies. Door die brede invalswegen is Eindhoven uitstekend bereikbaar per auto. Dit wordt als een grote kwaliteit ervaren. Eindhoven is daardoor een goed bruikbare stad.

Door het primaat te leggen bij de auto is het openbaar vervoer achtergebleven en heeft het met de toename van de welvaart voor een groot deel de concurrentieslag met de auto verloren. Momenteel staan stad en regio voor een nieuwe fase: het op een hoger niveau brengen van het openbaar vervoer teneinde de concurrentie met de auto weer aan te kunnen.

Ervan uitgaande dat bereikbaarheid op lange termijn de kwaliteit van deze streek zal moeten blijven, en dat de milieukwaliteit minimaal moet worden gehandhaafd op het huidige niveau en zo enigszins mogelijk moet worden verbeterd, is het noodzakelijk het gebruik van alternatieve vervoerwijzen te optimaliseren. Dit vraagt om een integrale aanpak van mobiliteits- en locatiebeleid.

In de Vervoerregio Eindhoven is een hoogwaardig openbaar vervoernet ontworpen dat ingepast wordt in het radiale wegennet. In het Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van het SRE is dit net overgenomen.

Door introductie van, voor het veiligstellen van bereikbaarheid en milieu-kwaliteit, noodzakelijke openbaar vervoerassen kan het radiale verstedelijkingsprincipe een herwaardering ondergaan en kunnen nieuwe vormen van functiemenging dan wel functionele clustering de kans krijgen. Bovendien kunnen aldus lokale en interlokale lijnen worden samengevoegd, hetgeen bevorderlijk is voor klantenbinding en kostenbesparing bij de exploitatie.

Er ontstaat aldus een nieuwe stedelijke ontwikkelingsradiaal, de z.g. corridor, vanuit de kansen die de bereikbaarheid en de specifieke omgevingsfactoren in de gehele zone langs de radiaal bieden, mits tegelijkertijd een actief flankerend beleid wordt gevoerd om openbaar vervoer en fiets ook daadwerkelijk te gaan gebruiken.

In het westen van de stad ontbreekt van oudsher een goede radiale verbinding, juist daar waar in de toekomst de belangrijkste ontwikkelingen plaatsvinden. Daarom is het zaak daar nu een goede radiaal te maken, inclusief hoogwaardig openbaar vervoer, teneinde vanaf het begin de vestigingsplaats-, woonplaats- en vervoerskeuze te beïnvloeden.

De Westcorridor kan in de nieuwe benadering een voortrekkers- en voorbeeld-functie vervullen en wordt daarom door het SRE een hoge prioriteit gegeven.

Inspelen op bijzondere karakteristiek Westcorridor

De kansen om in de Westcorridor een integrale ontwikkelingsstrategie, gedragen door een openbaar vervoeras, tot een succes te brengen worden hoog ingeschat in verband met een aantal gunstige, specifieke omstandigheden.

De Westcorridor wordt opgespannen tussen het Centraal Station Eindhoven, de aansluiting van het stedelijke wegennet op de Poot van Metz en de regionale luchthaven Eindhoven Airport met een uitloper naar het Citycentrum Veldhoven.

Het Centraal Station Eindhoven is het belangrijkste Eurocity Station voor Oost-Brabant, Noord-Limburg en Belgisch Brabant en Limburg. De rijtijden naar belangrijke internationale bestemmingen zullen nog verder worden bekort. Het Centraal Station Eindhoven is qua reizigersaantallen het vijfde station van Nederland en het enige station van Zuid-Nederland met de gehele dag rechtstreekse verbindingen met o.a. Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Heerlen, Maastricht en Keulen. De verbindingen met België (Antwerpen, Brussel) en Ruhrgebied (Duisburg) verdienen verbetering.

Op de Poot van Metz komen twee achterlandverbindingen (Rotterdam-Ruhrgebied en Amsterdam-Luik/Keulen) samen. Daarnaast is er de directe verbinding Antwerpen/Brussel via de E34. Een volledige aansluiting van de Noord Brabantlaan/Heerbaan op de Poot van Metz is inmiddels gereed komen. Eindhoven Airport kent als regionale luchthaven directe verbindingen naar bestemmingen in Engeland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Door het ministerie van Economische Zaken zijn middelen uit het bedrijfsomgevingsbeleid beschikbaar gesteld voor het aanpassen van het platform opdat de in de toekomst te verwachten toename van het aantal reizigers en goederen kan worden verwerkt.

Deze op internationale verkeers- en vervoerfaciliteiten gerichte toplocaties beschikken over ruime mogelijkheden voor toevoeging van zakelijke en eventuele andere geschikte functies in de directe omgeving. De omgevingskwaliteit rond het Centraal Station en Eindhoven Airport is zodanig (modern, zakelijk, dynamisch) dat daarin reeds bijzondere potenties zitten.

De omgeving van de aansluiting van de Poot van Metz is nog grotendeels vrij ontwikkelbaar.

Daarom kunnen de mogelijkheden optimaal worden benut.

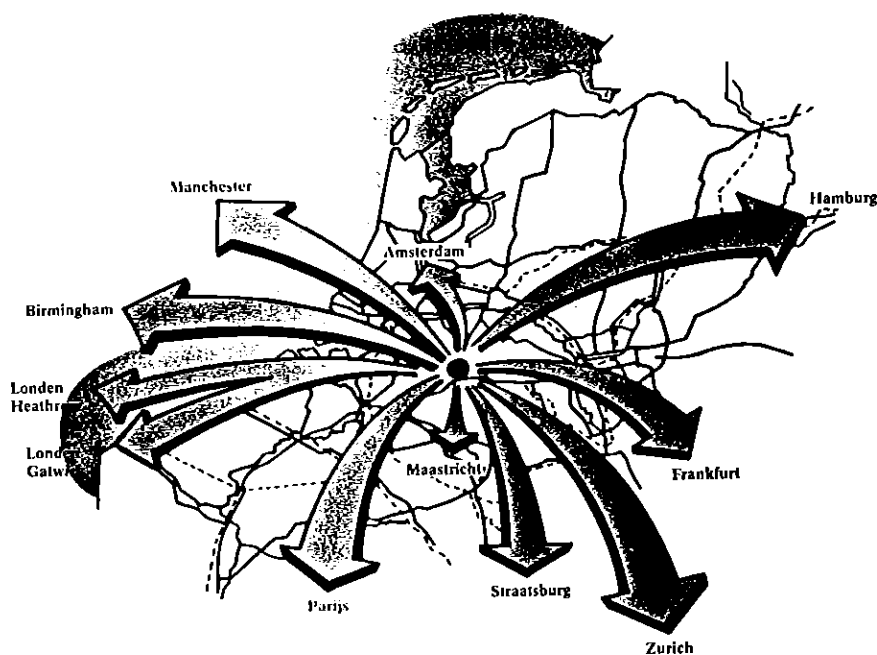
Tussen deze brandpunten ligt een stedelijk gebied dat zich uitstrekt vanaf het Centraal Station naar de Poot van Metz en dat doorloopt tot op Veldhovens grondgebied, en een perifeer gebied dat wordt ingesloten door de Poot van Metz, Eindhoven Airport en het Citycentrum Veldhoven.

Het stedelijk gebied kent een sterk gefragmenteerd karakter. Hoogwaardige kantoren en bedrijfsgebouwen en internationaal aansprekende voorzieningen als de Technische Universiteit, het World Trade Centre, de Rabobank, de research- en ontwikkelingsactiviteiten van Philips Lighting en Consumer Electronics, het Philips-stadion en het Evoluon worden afgewisseld met woonwijken en industriecomplexen.

De onduidelijk getraceerde hoofdontsluitingsweg worstelt zich met name in het gebied binnen de Ring moeizaam tussen deze bebouwing door. Het perifere gebied bestaat voornamelijk uit een grootschalig defensieareaal dat geschikt is voor verstedelijkingsdoeleinden: het nieuwe uitleggebied Meerhoven is hier gepland.

Door het leggen van een door hoogwaardig openbaar vervoer gedomineerde centrale verbindingssas tussen de hoofdinfrastructuurelementen kan niet alleen in de directe omgeving van die elementen zelf maar ook in de tussenliggende gebieden worden geprofiteerd van de ook naar Nederlandse maatstaven unieke combinatie van internationale aansluitingen.

De gehele Corridor beschikt daardoor over mogelijkheden om zich goed in de markt te positioneren voor de vestiging van diverse activiteiten. Lopende ontwikkelingen zoals de nieuwbouw van kantoren rond het Centraal Station, de uitbreiding van het Philips-stadion, de kantorenbouw in de buurt van het Evoluon, het hoogwaardig bedrijfsterein oostelijk van de Poot van Metz en het bedrijventerein Welschap getuigen reeds van de potenties en krijgen hiermee een extra stimulans.



lijndiensten vanaf Eindhoven Airport

Mobiliteits- en locatiebeleid

Uit berekeningen die door de Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (AGV) in opdracht van de Vervoerregio Eindhoven zijn gemaakt ten aanzien van de groei van het autoverkeer blijkt, dat de groei van het aantal autoverplaatsingen op de relatie van Veldhoven, inclusief Meerhoven, met het gebied Eindhoven binnen de Ring bij ongewijzigd beleid, verdubbelt als gevolg van een toenemende automobiliteit en groei van inwoners en arbeidsplaatsen. Alléén bij realisering van een centrale verbindingssas met hoogwaardig openbaar vervoer en fietsvoorzieningen (pull) èn flankerend beleid (push) in samenhang met locatiebeleid

kan de groei van het autoverkeer op deze relatie daadwerkelijk worden gekeerd. Groei van het aantal openbaar vervoerreizigers met een factor 2 à 3 en een flinke toename van het aantal fietsers op de genoemde relatie ten opzichte van de situatie bij ongewijzigd beleid, is dan reëel.

Het locatiebeleid krijgt gestalte door het afstemmen van bereikbaarheids- en mobiliteitsprofielen.

Een bereikbaarheidsprofiel geeft de kwaliteit aan van de bereikbaarheid van een locatie per openbaar vervoer, auto en langzaam verkeer.

Er worden in de Westcorridor als afgeleide van het rijksbeleid drie typen locaties onderscheiden:

A-locatie

nabij Eurocity/Intercity-station.

B-locatie

nabij N.S.-station met minimale frequentie van 2x per uur per richting en minimaal 2 aansluitende buslijnen en minimaal 8 vertrekken per uur;

of:

nabij halte of knooppunt van minimaal 2 HOV-lijnen met een frequentie van minimaal 3x per uur;

of:

nabij knooppunt van één HOV-lijn en meerdere stads- en/of streeklijnen;

èn:

(in alle gevallen) nabij stedelijke hoofdweg of autosnelweg.

C-locatie

nabij afslag autosnelweg.

Binnen de Westcorridor leidt dit tot aanwijzing van de stationsomgeving in Eindhoven tot A-locatie. Op het traject Centraal Station-Noord Brabantlaan-Citycentrum Veldhoven liggen de B-locaties. Eindhoven Airport vraagt een

bijzondere benadering. In het locatiebeleid is bij de typering van de bereikbaarheidsprofielen namelijk geen rekening gehouden met de ontsluiting door de lucht.

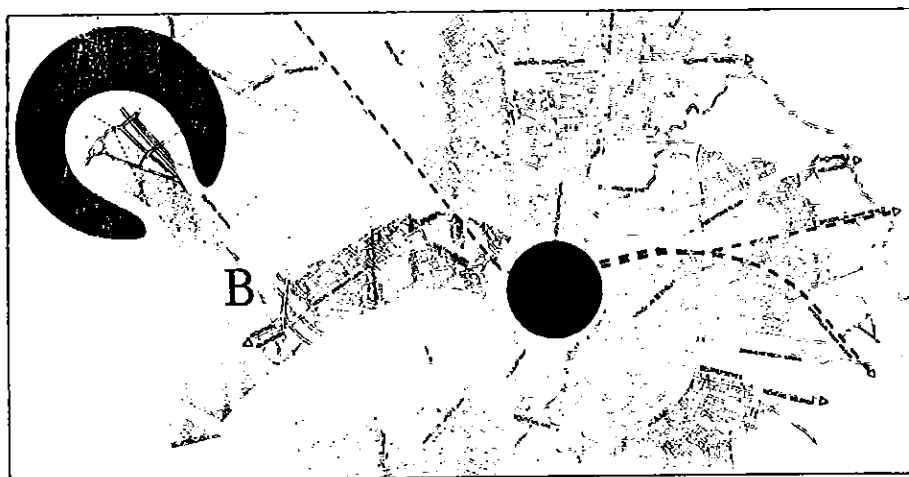
Dit heeft een specifiek effect op de aard van de hier te vestigen bedrijfsactiviteiten, namelijk de mate van luchthavengebondenheid. In algemene zin kan wel worden gesteld dat ook hier openbaar-vervoer-gevoelige activiteiten bij voorkeur rond de halteplaatsen van het HOV moeten worden gesitueerd en dat naar verdichting rond deze halteplaatsen moet worden gestreefd.

Aan het mobiliteitsbeleid kan een aanmerkelijke bijdrage worden geleverd door de A, B en C-locaties in te zetten voor bedrijven en voorzieningen, die qua mobiliteitsprofiel goed passen bij de locatiekenmerken. Dat wordt uitgedrukt in de mate van arbeidsintensiteit, bezoekersintensiteit en zakelijke auto-afhankelijkheid.

Met name een stringent parkeerbeleid op de A- en B-locaties is een geschikt middel om het niet-noodzakelijke autogebruik te ontmoedigen en het gebruik van goede alternatieven te bevorderen. Vooral in het woon-werkverkeer kan een beperking van langparkeerplaatsen bij de werkplekken en hoge parkeertarieven voor openbare plaatsen bij langparkeren tot een significante daling van het autogebruik leiden.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de door het Rijk gestelde parkeernormen in acht worden genomen. De termijn van invoering zal regionaal worden vastgelegd en vooral afhankelijk zijn van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Het resultaat van de besluitvorming over het parkeerbeleid in de Vervoerregio zal dienen als basis voor de nadere uitwerking van het parkeerbeleid in de Westcorridor. Vooruitlopend daarop kan worden opgemerkt dat door middel van ingroeimodellen een geleidelijke invoering van de bij het locatiebeleid behorende parkeernormen moet worden bewerkstelligd.



bereikbaarheidsprofielen binnen de westcorridor

Het bieden van werkelijke locatiekwaliteiten zal de beperking van het parkeren eerder aanvaardbaar maken.

Differentiatie en thematisering

In het kader van de strategie is het met het oog op het voorkomen van ongewenste concurrentie tussen locaties onderling noodzakelijk om naast het bereikbaarheidsprofiel ook andere specifieke omgevingsfactoren te gebruiken om te komen tot differentiatie en thematisering in het gebruik van de plekken. Met name is dat van belang voor de toplocaties.

Specifieke omgevingsfactoren zijn kenmerken van een plek die overeenkomen met bijzondere locatie-eisen die door bepaalde soorten bedrijvigheid als essentieel worden genoemd voor vestiging.

Zo leent de omgeving van de luchthaven zich uiteraard primair voor luchthaven- en luchtvaartgebonden bedrijvigheid en moet een lawaaiproducerend bedrijf niet in of nabij een woonwijk worden gesitueerd.

Inrichting van de ruimte

De strategie vraagt naast differentiatie en thematisering van met name de locaties voor zakelijke functies ook een ruimtelijke inrichting die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets stimuleert.

Dit ordeningsprincipe is vooral van belang in de tussengebieden.

In het gebied Meerhoven is dit ontwerputgangspunt nog in optima forma te realiseren en daarom in de inmiddels gestarte planontwikkeling centraal gesteld. Uiteraard spelen daarnaast ook andere uitgangspunten een rol zoals de vanuit de markt gewenste woonmilieudifferentiatie.

De inpassing van de centrale verbindingssas en de aanpassing van de ruimtelijke inrichting in bestaand stedelijk gebied is complexer.



centrale verbindingssas via bestaande wegen

In het gebied Strijp buiten de Ring kan het tracé Noord Brabantlaan worden benut.

Voor het gebied binnen de Ring ligt de situatie duidelijk anders.

Het ongestructureerde verloop van de huidige hoofdroute (Cederlaan, Kastanjelaan, Glaslaan, Mathildelaan) maakt het moeilijk deze met de centrale verbindingssas te laten samenvallen. Plaatselijke aanpassingen om te komen tot een vloeiende belijning gaan ten koste van bestaande woonbebouwing. Een gestrekte lijnvoering, die noodzakelijk is voor een snelle afwikkeling van het openbaar vervoer, wordt er niet door bereikt.

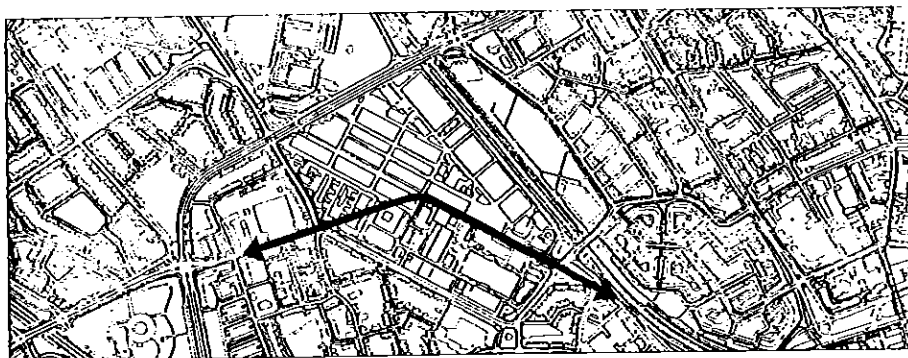
De enige werkelijk goede oplossing bestaat uit het traceren van de as over het Philips-complex Strijp en het realiseren van een directe aansluiting aan de Mathildelaan.

Aldus kan eindelijk een goede stadsentree vanuit het westen worden gecreëerd. Het centrum van de stad en meer in het bijzonder de omgeving van het Centraal Station worden daardoor ook vanuit het westen ontsloten op een voor de stad karakteristieke manier. Bovendien worden de bestaande woonbuurten in Strijp binnen de Ring ontlast van doorgaand verkeer.

Op het Philips-complex zelf kan daardoor een centrale halteplaats worden ingepast waardoor ook hier aan het mobiliteitsbeleid inhoud kan worden gegeven. De ontsluiting van het complex biedt tevens de mogelijkheid om te komen tot uitgifte van vrijkomende locaties aan derden dan wel relocatie van Philips-activiteiten waardoor ter plaatse een internationaal wervend high tech bedrijfsmilieu kan ontstaan.

Het introduceren van de centrale verbindingssas met het hoogwaardig openbaar vervoer als drager zal adequaat worden beantwoord met stedenbouwkundige maatregelen waar dat mogelijk is. In het bijzonder zijn belangrijk de vormgeving van de halteplaatsen en de inrichting van het Philips-complex Strijp.

Grote veranderingen in de bestaande woonbuurten langs de centrale verbindingssas die zouden kunnen leiden tot intensivering van die woongebieden, zijn



centrale verbindingssas via Philips-complex

vooral nog niet aan de orde in verband met de kwaliteit daarvan.

Om de voor de woonbuurten positieve gevolgen te optimaliseren en de negatieve te minimaliseren is een integraal buurtbeheers- en ontwikkelingsplan voor het totale woongedeelte van het stadsdeel Strijp een logisch onderdeel van het Sleutelproject.

Toepassing van deze ordeningsprincipes levert het bijkomende voordeel van een boeiende afwisseling in stedenbouwkundige en architectonische vormgeving met de centrale verbindingsas als structurerend en samenhang genererend element.

Op de stedelijke locaties ontstaat het beeld van intensief ruimtegebruik, een extraverte stedelijke uitstraling, een bijzondere relatie tussen bebouwing en openbare ruimte en een inrichting van de ruimte die het verblijven accentueert.

In de meer stadsperifeer gelegen locaties zal het ruimtegebruik extensiever zijn, is het groen nadrukkelijker aanwezig, zijn de gebouwen introverter en is de inrichting van de openbare ruimte sterker gericht op representatie.

Herstructureringsopgave Philips-complexen

De N.V. Philips heeft vanaf het begin van deze eeuw een zeer snelle groei door- gemaakt in een (toen nog) relatief kleine stad. Mede ingegeven door verlicht ondernemerschap heeft zij daarom lange tijd alle omgevings- en leefmilieu- factoren in de stad tot haar taak gerekend.

Vanaf de jaren zestig is de overheersende rol van Philips in de werkgelegenheid van Eindhoven en omgeving relatief en absoluut drastisch afgenomen. Enerzijds door dalende werkgelegenheid bij Philips-Eindhoven zelf, anderzijds door de geweldige groei van de overige bedrijvigheid in stad en regio.

Afname van dit relatieve belang en verzakelijking van de bedrijfsvoering heeft eind jaren zestig/begin jaren zeventig een proces op gang gebracht van afstoten van niet-direct bedrijfsgebonden activiteiten. Dit proces loopt door tot het eind van de jaren tachtig.

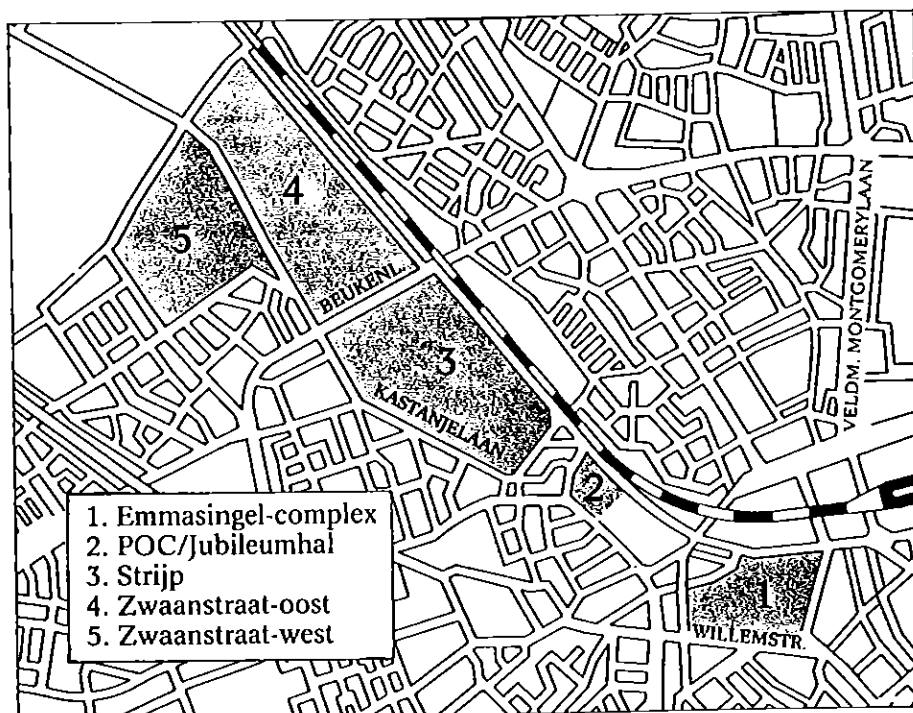
Voor de gemeente Eindhoven heeft dit betekend, dat een groot aantal voor- zieningen, dat van oudsher door Philips bekostigd werd, in de loop der tijd ingepast moest worden in haar budget. Het ging hierbij om voorzieningen als maatschappelijk werk, bibliotheek, sportaccommodaties, evenementen-/beurzen- centrum, brandweer, schouwburg en muziekcentrum.

Ten slotte werd ook het woningbezit van het bedrijf losgemaakt en ondergebracht bij de woningstichting Hertog Hendrik van Lotharingen.

Vanaf het midden van de jaren tachtig en verhevigd door de operatie Centurion (ingezet in 1990) is daarnaast een ontwikkeling op gang gekomen van verzelfstandiging en privatisering van bedrijfsonderdelen. Dit proces brengt met zich mee, dat de zeer grote industriecomplexen, waar van oudsher Philips-activiteiten geconcentreerd waren, een minder exclusief Philips-karakter krijgen. Dit leidt op zich weer tot een tendens om die complexen openbaar te maken.

Voor de stad is dit positief in die zin, dat grote gebieden met over het algemeen hoge bebouwingskwaliteit duidelijker en completer toegevoegd worden aan de stad. Op de financiën van de stad betekent het echter een nieuwe aanslag, omdat een grote hoeveelheid nu door Philips onderhouden ruimte toegevoegd wordt aan de te beheren openbare ruimte.

De 'Centurion-operatie' heeft ook geleid tot een forse afslanking in de personeelsbezetting bij Philips. Met een verdergaande vermindering van arbeidsplaatsen bij Philips moet gerekend worden, zeker in het licht van doorgaande substantiële verzelfstandigingen van bedrijfsonderdelen. Als consequentie daarvan neemt de behoefte aan werkvloeren op de complexen aanmerkelijk af. Logischerwijs heeft Philips zich dan ook een vermindering van de bedrijfsruimten voor de kern-activiteiten van het concern tot taak gesteld. Het gaat in een periode van 10 à 15 jaar mogelijk om enkele honderdduizenden m² b.v.o. op een totale bedrijfsvloeroppervlakte van Philips in de regio Eindhoven van ca. 1.900.000 m² b.v.o.



Philips-complexen

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Eindhoven geeft dit grote consequenties. Mede doordat Philips altijd een grote flexibiliteit heeft willen behouden in haar vastgoed/complexen zullen thans naar verwachting, in verhouding tot de markt, grote te (her)ontwikkelen locaties afgestoten worden. Belangrijke complexen, waarop dit proces speelt, liggen in het stedelijke deel van het Sleutelproject (Emmasingelcomplex, omgeving voormalig POC, Philips Strijp). Als dit proces aan de markt overgelaten wordt, leidt dit tot perceelsgewijze ontwikkelingen, die de prioriteiten voor een goede ruimtelijke en ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad kunnen en ook zullen verstoren. Een overaanbod van te (her)ontwikkelen locaties - zeker met een voorlopig laten staan van gebouwen die hun functie al verloren hebben - heeft immers verlies van vertrouwen in de markt tot gevolg en vormt aldus een enorme bedreiging voor de vitaliteit van Eindhoven en de regio. Beleggers moeten per slot van rekening verzekerd zijn van een ordelijk verloop van het aanbod afgestemd op de opname-capaciteit van de markt. Daarbij kan door een relocatie van Philips-activiteiten naar de complexen die in het Sleutelproject gelegen zijn daar een verdere concentratie van Philips-activiteiten plaatsvinden, terwijl elders complexen vrijkomen voor herontwikkeling, b.v. als woongebied.

Aldus worden niet alleen de voorwaarden geformuleerd om de negatieve effecten te vermijden, die bij niet-ingrijpen deze herstructurering heeft op de economische vitaliteit van heel de regio, maar tevens wordt aangegeven op welke wijze deze op zich negatieve ontwikkeling kansen biedt voor een structurele verbetering op langere termijn wat betreft verdere differentiatie van het produktiemilieu in de regio en daarmee van de verbetering van de economische structuur.

Prioriteitstelling

Een wezenlijk onderdeel van de strategie vormt ten slotte de prioriteitstelling. Daarbij is zowel de positie van het Sleutelproject ten opzichte van andere (provinciale, regionale en lokale) projecten aan de orde als de prioriteitstelling binnen het project. Een benadering per functie biedt het meeste houvast.

De bijzondere kwaliteiten van de Westcorridor als vestigingsplaats voor bedrijfsactiviteiten zullen, mits ze door een voorwaardenscheppend beleid worden hard gemaakt, op zichzelf krachtig genoeg zijn om, van in aanmerking komende sectoren van bedrijvigheid en dienstverlening, de top van de regionale, maar zeker ook delen van de nationale en internationale markt te bedienen. Dit alleen al rechtvaardigt een voorrangspositie van het Sleutelproject als publiek

investeringsproject.

Daarnaast is het van groot belang dat in de gehele provincie en regio een consistent beleid wordt gevoerd, o.a. tot uitdrukking komend in een marktconform grondprijnsbeleid en een consequente en gelijke toepassing van parkeernormen; oneerlijke concurrentie moet worden voorkomen.

Ook dient het aanmaken van nieuwe bedrijfsterreinen gelijke tred te houden met het uitgiftetempo om ervoor te zorgen dat voldoende druk blijft bestaan op de aan de markt komende 'Philips locaties' in bestaand stedelijk gebied. Provincie en regio spelen derhalve een belangrijke rol in het op voormelde wijze veiligstellen van de prioriteit en zullen daarop ook moeten worden aangesproken.

Wat het wonen betreft is de prioriteit voor Meerhoven vastgelegd in de regio-visie en de uitwerking van het streekplan.

Nieuwe woonlocaties in bestaand gebied zullen door de gemeente Eindhoven met prioriteit in het woningbouwprogramma worden opgenomen, rekening houdend met de opname-capaciteit van de markt.

Bij de locatie van voorzieningen wordt veelal per geval een besluit genomen.

Hier zouden de betrokken publieke partijen in beginsel kunnen uitspreken dat nieuwe voorzieningen bij voorkeur in de Westcorridor worden ondergebracht mits passend bij de onderscheiden locatieprofielen.

De noodzaak tot prioriteitstelling binnen de Westcorridor is sterk afgezwakt door de ver doorgevoerde differentiatie en thematisering per plek.

Daardoor kan een aanbodbenadering worden gevolgd waarbij het ontwikkelings-tempo in belangrijke mate door de markt wordt bepaald.

Deze benadering veronderstelt wel dat de thematisering consequent wordt vastgehouden en dat het aanbod beschikbaar is als de markt erom vraagt. Het risico dat hiermee gelopen wordt, wordt aanvaardbaar geacht gelet op de bijzondere kwaliteiten van de corridor.

Terughoudendheid zal worden betracht bij de ontwikkeling van locaties voor zakelijke diensten aan de noordzijde van de Heerbaan, omdat deze direct concurreren met andere locaties waarvoor reeds verplichtingen zijn aangegaan, zoals de omgeving van de Heistraat (Veldhoven) en Lievendaal B.

4. Uitwerking in ontwikkelingsplannen

Voor een drietal deelgebieden van het Sleutelproject zijn als basis voor het bestemmingsplan en als toetsingskader voor private initiatieven ontwikkelings-

plannen vervaardigd: het Emmasingelcomplex, het Stationsdistrict en het Stadionkwartier. Een ontwikkelingsplan is een globaal en integraal ontwikkelingsperspectief, waarin planologische, stedenbouwkundige en planeconomische uitgangspunten zijn verwerkt. Beeldvorming speelt een indicatieve doch substantiële rol ter ondersteuning van het planconcept. Achtereenvolgens wordt op deze ontwikkelingsplannen ingegaan.

ONTWIKKELINGSPLAN EMMASINGELCOMPLEX

Voorgeschiedenis

De N.V. Philips heeft in het kader van de Centurionoperatie een taskforce met betrekking tot haar vastgoed in het leven geroepen. Ten aanzien van het Emmasingelcomplex is de volgende strategie uitgestippeld:

- Philips Lighting concentreert zich in het noordelijk deel van het complex (Philips lichttoren, gebouwen Mathildelaan, Lighting Application Center);
- het industriële gebouwencomplex De Witte Dame wordt vervreemd aan een private partij;
- de (ondergrond van de) kantoorgebouwen aan de Willemstraat en de verspreide gebouwen achter de Willemstraat worden vervreemd aan een private partij;
- de (recent gebouwde) kantoren aan de Vonderweg, die eigendom zijn van een belegger, zullen voor zover mogelijk worden verlaten;
- de voormalige Philips personeelswinkel c.a. worden verkocht aan de gemeente.

In het verlengde hiervan heeft de gemeenteraad op 21 februari 1994 een kaderbesluit met betrekking tot dit complex genomen waarin wordt uitgesproken dat wordt gestreefd naar

- * hergebruik van De Witte Dame met medewerking aan private ontwikkeling;
- * wonen en in beperkte mate zakelijke functies aan de Willemstraat en het achterliggende terrein met medewerking aan private ontwikkeling;
- * wonen en in beperkte mate zakelijke functies aan de Vonderweg/Mathildelaan (randbebouwing Stadionplein) met verwerving door de gemeente en vervolgens uitgifte ten behoeve van private ontwikkeling.

Met het oog op de vervreemding van het gebouwencomplex De Witte Dame heeft de N.V. Philips in overleg met de gemeente vijf private partijen uitgenodigd een voorlopig plan en een daarop gebaseerd voorlopig bod uit te brengen. Uit de kandidaten is uiteindelijk de combinatie IBC/Van Straten met DHV/AIB als architect als eerste uit de bus gekomen. Deze combinatie is, daarbij dankbaar gebruik-

makend van het rapport De Witte Dame van de Stichting Emmasingel, direct gestart met een programmatisch en technisch haalbaarheidsonderzoek naar hergebruiksmogelijkheden van het complex.

Zij heeft daarvoor naast DHV/AIB prof ir B.Dirrix als concept architect aangetrokken en de heer J.Lucassen als programma-adviseur. De gemeente heeft zich parallel daaraan bezonnen op de voorwaarden die zij zou kunnen scheppen om dit project te doen slagen. Zij hebben o.a. betrekking op (de financiering van) het parkeren, de inrichting van de openbare ruimte, het herstel van de monumentale trappenhuizen e.d. Op 4 oktober 1994 heeft de gemeenteraad met het oog op de te verstrekken bijdragen een besluit genomen inzake de renovatie en herontwikkeling van het complex De Witte Dame tot een technologisch innovatiecentrum. In het plan wordt rekening gehouden met de uitdrukkelijke wens van Philips Lighting om tussen het eerste Philipsfabriekje aan de oostzijde van de Emmasingel enerzijds en het nieuwe lichtlaboratorium (LAC) een verbinding te leggen door middel van een doorbraak in De Witte Dame. Aldus ontstaat de mogelijkheid een lichtplein in te richten. Dit lichtplein moet niet alleen een toonbeeld worden van mogelijkheden van openbare verlichting, het biedt tevens een bijzondere gelegenheid om het achterterrein op bijzondere wijze te ontsluiten en sfeer te geven zodat daar nieuwe functies kunnen worden geïntroduceerd. Het onderbrengen van - voornamelijk - commerciële functies op de begane grondlaag zal de levendigheid van de Emmasingel zeer ten goede komen en geheel passen in het door de gemeente uitgestippelde beleid, zo is de gedachte. Het parkeren wordt geprojecteerd in een parkeerkelder onder het lichtplein achter De Witte Dame.

Vergelijkbaar met de procedure inzake De Witte Dame zijn ook voor de gebouwen/gronden aan de Willemstraat in overleg met de gemeente mogelijke kandidaten verzocht een voorlopig plan te ontwikkelen en een daarop gebaseerd bod uit te brengen. Philips en de gemeente hebben uiteindelijk de combinatie Stam & De Koning/Pennings met architectenbureau Van Aken geselecteerd. Het plan gaat uit van een volledige afbraak van alle kantoorgebouwen en vervanging door appartementen rond min of meer gesloten woonhoven en met langs de Willemstraat zakelijke functies op de begane grond. In het verlengde van de doorbraak in De Witte Dame zou over het complex een verbinding tot stand moeten komen met het Wilhelminaplein enerzijds en het Stadionplein anderzijds. Deze as wordt volgens het voorstel eveneens met voornamelijk woningen begeleid.

Op de hoek Willemstraat/Emmasingel, welke kavel behoort tot het gebied waar plannen voor dienden te worden gemaakt, is aan een hoog woongebouw gedacht. Het parkeren van de woonhoven zou volgens het oorspronkelijke voorstel half-ondergronds/ondergronds worden opgelost. Over verwerving van de voormalige Philips personeelswinkel en het voormalige

kantoor van het Philips Woning- en Grondbedrijf door de gemeente bestaat over-eenstemming. Inmiddels heeft het Van Abbe er z'n intrek genomen in afwachting van het gereedkomen van de geplande uitbreiding van het museum.

Voor deze hoek bestaat wel belangstelling maar er zijn nog geen concrete initiatieven bekend, hetgeen mede wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat de ondergrond van de Ventoseflat nog niet beschikbaar is gelet op eerdere besluiten daaromtrent. Een studie naar de hergebruiksmogelijkheden van de Ventoseflat is gaande.

Het voormalige Philips hoofdkantoor aan de oostzijde van de Emmasingel is eigendom van IBC. Deze bezint zich op hergebruik/herstructurering. Detailhandel op de begane grond met wonen daarboven zou een optie kunnen zijn maar ook andere functies zijn denkbaar.

De hoofdstructuur

Met het oog op het ontwikkelen van een integrale visie is aan prof. ir. J. Coenen gevraagd een advies uit te brengen aan de gemeente.

Het masterplan van Coenen is conform de bedoeling samengesteld om de ruimtelijk kwalitatieve aspecten zo helder mogelijk in beeld te krijgen. Aan Coenen zijn als randvoorwaarden meegegeven de geselecteerde plannen aan de Willemstraat en de Emmasingel en de raadsbesluiten inzake de tracering van de centrale verbindingssas en de positionering van het stadionplein.

Vastgesteld moet worden dat Coenen de vrijheid heeft genomen om van enkele vooraf geformuleerde uitgangspunten af te wijken. De verantwoordelijkheid van de gemeente jegens derden en de daarmee gemaakte afspraken laten deze mate van vrijblijvendheid van de zijde van de gemeente niet toe. De gemeente heeft daarom bij het vervaardigen van een operationeel ontwikkelingsplan de visie van Coenen met deze andere invalshoeken geconfronteerd.

In dit ontwikkelingsplan is de hoofdstructuur uit het plan Coenen overgenomen doch is op enkele onderdelen vastgehouden aan respectievelijk voortgeborduurd op de ontwikkelingen die reeds waren overeengekomen zoals bij de plannen voor de Willemstraat.

De kern van de hoofdstructuur van het ontwikkelingsplan wordt bepaald door een as met daaraan de verschillende openbare ruimtevormen als planelementen.

De beschrijving van deze structuur vindt dan ook plaats volgens deze openbare planelementen.

Het betreft een arcadeplein, een cour, een park en een stadionplein. De as vormt een soort 'snoer' tussen de verschillende 'kralen' van openbare kwaliteiten.

a. De centrale as

De kern van het ontwikkelingsplan bestaat uit een centrale as van het oude

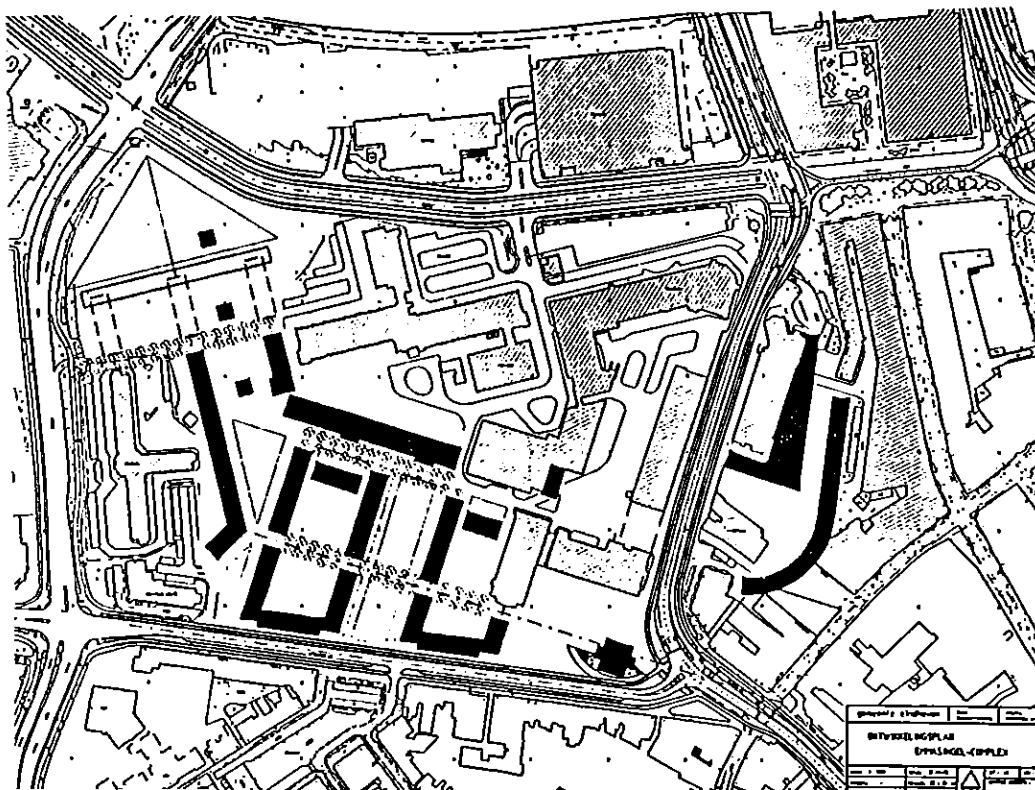
Philips-fabriekje aan de Emmasingel naar het Philips-stadion (de stadionroute). Deze as snijdt door het hart van het huidige Philips-complex Emmasingel e.o. en vormt daardoor de ruimtelijke drager ('ruggegraat') van de nieuwe ordening van de ruimtelijke structuur en openbare ruimte in het gebied. In functionele zin is het de as op basis waarvan de openbare kwaliteit van het Emmasingelcomplex wordt bepaald. Het is van belang de (verblijfs)kwaliteiten van de aanliggende deelgebieden te optimaliseren om daarmee deze as ook in zijn functioneren te ondersteunen en te versterken.

Met het oog daarop worden diverse openbare ruimtevormen ingezet en afgestemd op deze as.

Daarnaast wordt min of meer los daarvan de 'boulevard' als ruimtevorm opgenomen (Mathildelaan), maakt de 'Binnenring' deel uit van het plangebied en wordt - impliciet - ook de 'stadsstraat' geïntroduceerd (Willemstraat).

De centrale as verbindt de binnenstad achter het oude Philips-fabriekje om, over de Emmasingel heen met het Emmasingelcomplex en biedt een doorgang naar het stadion en het Wilhelminaplein.

Letterlijk wordt het complex op deze wijze in de binnenstad verankerd met behoud van z'n gebiedseigen karakteristiek en dat spoort met de algemene doelstelling zoals in de Strategienota Sleutelproject en andere beleidsdocumenten verwoord. De as is bestemd voor voetgangers en heeft in beperkte



ontwikkelingsplan Emmasingel-complex

mate een doorgaande functie. De belangrijkste functie is de ontsluitende functie voor de op het complex te realiseren (woon)bebouwing. Het aan de as situeren van op het publiek gerichte voorzieningen als detailhandel is daarom, met uitzondering van dergelijke voorzieningen in De Witte Dame en op het Arcadeplein (zie hierna), niet te rechtvaardigen. Er moet derhalve overwegend aan wonen worden gedacht.

b. Het arcadeplein

Het arcadeplein wordt gesitueerd rond de Emmasingel-oost. Het is een stedelijke pleinruimte die gevormd wordt door een nieuwe wand tegen de achterzijde van de bebouwing aan de Demer dan wel Vrijstraat. Op dit nieuwe stedelijke plein staan twee alzijdig georiënteerde bijzondere gebouwen: het eerste Philips-fabriekje en de, wat Coenen noemt, 'kathedraal' van de Emmasingel-oost, het bruine voormalige hoofdkantoor van Philips. In de ogen van Coenen moet dat gebouw dus behouden blijven met uitzondering van de latere aanbouw aan de achterzijde.

De arcadevormige wandbebouwing vormt een decor voor deze beide gebouwen en begeleidt de voetganger vanuit de Piazza en de Bijenkorf via een alternatieve winkelroute naar het culturele centrum aan de westzijde van de stad: De Witte Dame met de bijbehorende openbare ruimten. Het arcadeplein vormt bovendien een ruimtelijke schakel tussen de binnenstad (Vrijstraat en Demer) en het lichtplein van De Witte Dame doordat naar deze straten (eventueel overdekte) doorbraken worden gemaakt. Het arcadeplein is op het zuidwesten georiënteerd en biedt zo een optimale mogelijkheid voor allerlei commerciële functies die vanuit deze zijde het plein verlevendigen en versterken.

Uit haalbaarheids- en financiële overwegingen wordt aanbevolen om, in het verlengde van de ideeën van Coenen de arcadevormige bebouwing voor de achtergrens van de percelen aan de Vrijstraat en Demer te situeren met behoud van de thans aanwezige ruimte voor expeditie op een daarvoor vrij te houden binnenterrein.

Het arcadeplein krijgt daardoor deels het karakter van een nieuwe winkelstraat met een pleinvormige beëindiging ter hoogte van de Vijksteeg.

De gebogen wand geleidt de voetganger naar de centrale as over het Philips-complex en sluit daarbij aan op de bestaande bebouwing.

Niet alleen geeft ook deze oplossing De Witte Dame en het eerste Philips-fabriekje als een 'parel in een nieuwe schelp' een betekenisvolle en allurerijke plaats in de binnenstad. Het schept tevens de beste condities om het voormalige hoofdkantoor van Philips ('kathedraal' exclusief de latere aanbouw), indien het gebouw technisch en financieel kan worden gehandhaafd, weer een nieuwe (binnenstads)functie te geven.

Wanneer handhaving van het gebouw niet verantwoord is, kan op deze locatie eenzelfde massa worden teruggebouwd. Wat de voorgestelde aanhaking van het gebied aan het citywandelgebied betreft moet worden opgemerkt dat dit thans alleen nog via de Vijksteeg kan geschieden. Deze verbinding zal op termijn onvoldoende potentie hebben om enerzijds voldoende bezoekers te genereren door het gebied zelf en anderzijds als enige directe verbinding te fungeren van het city-wandelgebied en De Witte Dame.

Onderzocht moet worden waar een tweede directe verbinding als door Coenen voorgesteld via de Demer gerealiseerd kan worden.

Een programma met commerciële functies (kleine kantoren, horeca, detailhandel) op de begane grond en wonen daarboven zowel in de arcadebebouwing als in de 'kathedraal' is wenselijk.

c. De cour

Achter De Witte Dame ligt het Lighting Application Center (LAC). Dit is het centrale informatie-, demonstratie- en presentatiecentrum van de Lichtdivisie van Philips.

Philips wil, als eerder opgemerkt, dit centrum door middel van een centrale openbare ruimte verbinden met het oude Philips-fabriekje aan de Vijksteeg. Deze verbinding loopt via een monumentale onderdoorgang in De Witte Dame en kruist de Emmasingel als onderdeel van de binnenring rondom het centrum. De kruising zou daarbij zoveel mogelijk de relatie tussen beide gebouwen LAC en Philips-fabriekje moeten versterken en dientengevolge op de Emmasingel een verkeersarm karakter moeten krijgen. Tevens is deze openbare doorgang de 'poort' tot het openbaar geworden Philips-terrein en bepaalt zij door de aanhaking met de binnenstad via de Vijksteeg in belangrijke mate het nieuwe openbare klimaat op het voormalige Philips-terrein.

De kruising maakt ook deel uit van de binnenring rondom het centrum. Deze binnenring kan alleen maar goed functioneren als in een afgewogen verhouding in het ruimtegebruik van de verschillende verkeerssoorten elk van deze gebruikers op een doeltreffende wijze van de voorziening gebruik kan maken. Daartoe is een zekere mate van doorstroming gewenst. In deze afweging is van een echt lichtplein over de Emmasingel heen in bedoelde richting geen sprake.

Daarom worden, in navolging van Coenen, de mogelijkheden en kwaliteiten van het binnenterrein zelf benut en wordt de cour geïntroduceerd die parallel loopt aan De Witte Dame. Deze cour wordt beschouwd als het werkelijke lichtplein. De kwaliteiten van deze cour zullen de levensvatbaarheid van de centrale as over het voormalig Philips-terrein alleen maar kunnen versterken.

Het plein op de hoek Willemstraat/Emmasingel zou in de visie van Coenen door een bebouwingswand worden afgeschermd van de Willemstraat en nadrukkelijk

aan de centrale as en het lichtplein moeten worden verbonden door middel van een open verbinding door De Witte Dame heen. Deze optie doet onder meer de commerciële vloeroppervlakte op de begane grond in De Witte Dame te zeer afnemen en moet als onhaalbaar worden beschouwd. Dit heeft tot gevolg dat de plaats, slankheid en transparantie op de onderste niveaus van de woontoren bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het 'Willemsplein' en de mate waarin er zicht blijft op De Witte Dame. De toren heeft daarin een ruimtelijke 'scharnierfunctie' in de afbakening en beschutting van het plein, de begeleiding van de bocht in de Emmasingel, de rooilijn van de Willemstraat en de ruimtelijke beëindiging van de Emmasingel.

d. Het park

Ter hoogte van het Wilhelminaplein wordt parkachtig groen geïntroduceerd als kwaliteitsbepaler van het binnenstedelijke wonen. De grootte van het park is afgestemd op de ruimtelijke wensen in relatie tot de financieel-economische mogelijkheden. Voorgesteld wordt om een maat te kiezen die vergelijkbaar is met die van het Wilhelminaplein. Er ontstaat aldus, ook stedenbouwkundig, een groene tegenhanger van dit plein. Samen vormen de stenige en groene ruimte een aaneengesloten openbaar gebied van een riante schaal en maat op deze plek in de stad, dat voor voetgangers op een directe wijze wordt verbonden met de openbare route door het Emmasingelcomplex (de as).

Het wonen kan hierop optimaal worden georiënteerd. Voor bouwhoogte en prijsklasse gelden dezelfde uitgangspunten als voor het wonen aan de hoofdas. Voorwaarde is wel dat het ter plaatse geprojecteerde parkeren dan volledig ondergronds zal plaatsvinden. Uiteraard zal dit financieel mogelijk moeten blijken.

e. De stadsstraat (Willemstraat)

Het door Stam en De Koning/Van Aken ten behoeve van de selectie ontwikkelde plan biedt de mogelijkheid om voor de Willemstraat op het smalste gedeelte een breder profiel te introduceren waardoor vrijliggende fietspaden kunnen worden ingepast. Teneinde het beeld van de oude aanloopstraat of stadse straat naar het centrum met het bijbehorende profiel te handhaven is het gewenst om het profiel van de Willemstraat zo smal mogelijk te houden gelet op het behoud van het voormelde karakter. Wel zullen daarin vrijliggende fietspaden worden opgenomen.

f. Boulevard/stadionplein

In het ontwikkelingsplan is slechts op suggestieve wijze een visie in beeld gebracht met betrekking tot de samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte op de Mathildelaan. De uiteindelijke ontwikkelingsvisie wordt uitgewerkt in het ontwikkelingsplan voor het Stadionkwartier.

Bebouwing

a. *Woontoren hoek Willemstraat/Emmasingel*

Een min of meer solitaire woontoren of ranke schijf op de hoek van de Willemstraat/Emmasingel is denkbaar en aanvaardbaar mits die in vorm en hoogte, exacte situering en materiaalgebruik geen afbreuk doet aan de dominante positie die De Witte Dame en de Philips Lichttoren qualitate qua in het stadsbeeld moeten innemen en mits die ook een positieve bijdrage levert aan het beeld van de Willemstraat als stadsstraat en de ruimtelijke kwaliteit van het 'Willemsplein'.

Een ranke woontoren van circa 100 meter hoogte met 2, 3 of 4 woningen per verdieping (max. 450 m2 bruto vloeroppervlak) op deze plek past ook in het beeld van verspreide hoge gebouwen langs de binnenring (Groene Toren, Hooghuis, Dela, Philipstoren en de geplande toren op Smalle Haven) die de kern van de binnenstad markeren als rudimenten van vroegere plannen voor de binnenstad (Van den Broek en Bakema). De samenhang die op deze wijze kan ontstaan via de nieuwe binnenring tussen de verschillende torens (een soort 'bedelketting' van fragmenten van hoogbouw) kan een verrijking zijn van dit kenmerkende beeld van de stad Eindhoven.

b. *Woonbebouwing langs de Willemstraat en op het binnenterrein*

Het gewenste smalle profiel van de Willemstraat heeft een directe relatie tot de voorgestelde bouwhoogte. De begeleidende bebouwing langs de Willemstraat dient dan ook de schaal van de Willemstraat aan te nemen (max. 4 à 5 bouwlagen). De haaks op de Willemstraat staande bebouwing zal in hoogte variëren tussen de genoemde 4 à 5 bouwlagen en het maximum van de hoogte van de bestaande bebouwing op het Emmasingelcomplex. Een accent dat daarboven uitgaat wordt niet bij voorbaat uitgesloten. Direct aan de Willemstraat dient de overgang naar 4 à 5 bouwlagen gestalte te worden gegeven.

Het pand Willemstraat 20-a kwam aanvankelijk voor op de voorlopige lijst van monumenten die is opgesteld in het kader van het monumenten-inventarisatie-project. Het vormt met z'n karakteristieke gevel, maat en schaal een herkenbaar referentiepunt.

Het gebouw is ontworpen door Roosenburg, de architect die ook De Witte Dame en het voormalig Philips hoofdkantoor heeft ontworpen.

De betekenis van Roosenburg is daarmee duidelijk en handhaving van het pand zou dat belang onderstrepen.

Uit de voorlopige planvorming van Stam en De Koning/Van Aken is evenwel gebleken dat de haalbaarheid van het beoogde omvormingsproces van de

Willemstraat van zakelijke naar overwegend woondoeleinden ernstig wordt belemmerd bij handhaving van het pand.

Het planproces wordt veel complexer en daardoor duurder.

Bovendien worden de opbrengstmogelijkheden zodanig negatief beïnvloed ($\pm$ f. 3.500.000,--) dat ze niet meer voldoende opwegen tegen de kosten en daardoor leiden tot een onrendabel, niet te realiseren project.

Het is om deze redenen dat in het ontwikkelingsplan wordt uitgegaan van sloop van Willemstraat 20-a, echter de maat en de schaal van het gebouw zijn als referentie genomen bij het bepalen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de Willemstraat. Bij raadsbesluit van 26 juni 1995 is om deze reden het pand afgevoerd van de eerder voorgedragen monumentenlijst.

c. *Emmasingel 29 (voormalig hoofdkantoor N.V. Philips)*

Uit technische rapporten van de eigenaar is gebleken dat, gelet op technische gebreken o.a. van de houten paalfundering handhaving van Emmasingel 29 zeer problematisch is.

De eigenaar heeft daarom verzocht het pand af te voeren van de lijst om te worden aangemerkt als beschermd monument. Bij raadsbesluit van 26 juni 1995 is dit geschied. De eigenaar heeft tevens reeds laten weten een duurzame kwalitatieve ontwikkeling na te streven en een 'monument' te willen terugbouwen, in het geval dat handhaving niet haalbaar zou blijken. Niettemin wordt momenteel gezien of en op welke wijze het gebouw kan worden hergebruikt.

Een definitief besluit over de toekomst van het gebouw is eerst mogelijk als door de eigenaar inzicht is gegeven in de hoogte van de herstelkosten en hij kan laten zien wat bij afbraak wordt teruggebouwd. Tot dat moment is het beleid van de gemeente om dit markante gebouw, voor zover gelegen aan de Emmasingel, te handhaven en via hergebruik en uitbreidende nieuwbouw op de onderste lagen een nieuwe betekenis te geven. Als sloop onvermijdelijk is, moet een vergelijkbaar volume worden teruggebouwd. De maximale bouwhoogte van de arcadevorming zal goed moeten worden afgestemd op de bestaande hoogte van Demer/Vrijstraat.

Parkeren

Het gebied ligt voor een deel op een zodanige afstand van het NS-station dat er volgens het rijk sprake is van een A-locatie. De rest van het gebied is te beschouwen als B-locatie. Aangezien echter zowel het openbaar vervoer als fietsverkeer niet voldoen aan de eisen die daaraan gesteld moeten worden om ook daadwerkelijk als zodanig een goed alternatief te bieden voor het autoverkeer, zullen zogenaamde ingroeimodellen ten aanzien van het parkeren gehanteerd moeten worden.

Dat wil zeggen dat vooralsnog uitgegaan moet worden van de huidige gemeente-

lijke parkeernormen. De opgestelde parkeerbalans geeft aan dat, inclusief vervanging van bestaande parkeerplaatsen, in totaal ruim 1.400 parkeerplaatsen verantwoord zijn.

In het project renovatie en herontwikkeling van het complex De Witte Dame wordt voorzien in de bouw van een parkeerkelder met circa 250 plaatsen onder het lichtplein achter het gebouw. De overige parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd onder de woonbebouwing aan de Emmasingel/Willemstraat. Hiervan zijn maximaal 200 parkeerplaatsen voor centrumbezoekers om de parkeerbehoefte op de zaterdagen op te vangen inclusief maximaal 75 parkeerplaatsen voor de opvang van de door-de-weekse behoefte. Deze plaatsen vervullen een substantieel aandeel in de parkeeroplossing voor het centrumgebied voor de naaste toekomst. Het niet vervangen daarvan zal de balans uit z'n evenwicht brengen.

ONTWIKKELINGSPLAN STATIONSDISTRICT

Inleiding

Het ontwikkelingsplan Stationsdistrict Eindhoven heeft betrekking op een gebied dat gelegen is rond de spoorlijn en de Fellenoord, in het hart van de stad, globaal begrensd door Elisabethtunnel, 18 Septemberplein, Dommel en Pastoor Petersstraat. Deze zone is één van de deelgebieden van de Westcorridor. Dominant in het gebied zijn de zware weg- en railinfrastructuur. Binnen het gebied overheerst voorts naast de verkeersfunctie de kantoorfunctie.

Gebiedskarakteristiek

Sterke punten van het gebied zijn:

- het gebied is uitstekend bereikbaar per trein, fiets en auto;
- de binnenstad is zeer nabij en loopt deels uit in het gebied;
- het gebied is in deze regio de locatie bij uitstek voor arbeidsintensieve werkgelegenheid met een bovenregionale of internationale uitstraling; grote kantoren, World Trade Center;
- stedelijk karakter; grote potentie voor het verder ontwikkelen hiervan;
- gebied kent enkele van de meest karakteristieke gebouwen in Eindhoven (Rabobank, Stationsgebouw, Bijenkorf, TUE-complex);
- de zone is de stedelijke etalage voor de vele treinreizigers; kans om een sterk functioneel en fysiek beeld neer te zetten;
- het gebied kent diverse kavels die nog kunnen worden bebouwd; vele daarvan zijn geheel of gedeeltelijk in handen van de gemeente Eindhoven;
- goede parkeer- en stallingsvoorzieningen zijn in het gebied aanwezig;
- goede groenimpressie op het Fellenoord, langs de noordelijke uitvalswegen en bij de Dommel;

- de Dommel als ecologische zone biedt goede mogelijkheden tot versterking van de ecologische waarde.

Zwakke punten zijn:

- tekortschietende belevingswaarde;
- doorsnijding van het gebied door zware weg- en railinfrastructuur;
- overlast van zware verkeersinfrastructuur (geluid, stank, visueel);
- sociale onveiligheid rond tunnels en Fellenoordpad;
- sommige kantorencomplexen hebben een onaantrekkelijke verschijningsvorm (Eindje, Fellenoordcomplex/WTCE), met name wat de openbare ruimte betreft;
- een aantal gebouwen mist de omvang en/of allure die bij deze locatie past (Eindje, 'Noordzicht'), politiestortcomplex, Beursgebouw);
- belangrijke looproutes worden door drukke wegen doorsneden (18 Septemberplein, Stationsweg, Prof.Dr.Dorgelolaan);
- onduidelijke looproutes in combinatie met zware weginfrastructuur leiden tot gevaarlijke (niet toegestane) oversteekbewegingen van voetgangers over met name de Fellenoord.

Functionele uitgangspunten

Verkeer

De zo in voorbereiding zijnde herijking verkeer- en vervoersbeleid, dat bedoeld is om het VCP uit maart 1990 aan te vullen en op bepaalde punten aan te scherpen, heeft de intentie het doorgaand autoverkeer binnen de Ring en de tangenten te weren en derhalve het autoverkeer op de Ring te intensiveren. Verkeer moet worden geconcentreerd op de hoofdwegen; daarbuiten moet sluipverkeer worden tegengegaan. In het Stationsdistrict zijn de Fellenoord, de Elisabethtunnel en een deel van de Prof.Dr.Dorgelolaan onderdeel van de tangent; de Mathildelaan, Boschdijk, Veldm.Montgomerylaan en John F.Kennedylaan zijn belangrijke radialen. Een ander relevant punt betreft het hamerkopmodel van de binnenring en Fellenoord. In deze visie zullen Fellenoord en binnenstad niet meer via de Boschdijk- en Veldijktunnel onderling worden verbonden, maar via de Elisabethtunnel en de Dommeltangent. Dit is mogelijk onder de voorwaarde dat de Elisabethtunnel wordt verbreed en de Dommeltangent wordt gerealiseerd.

Zakelijke functies

Al enige jaren domineren zakelijke functies het Stationsdistrict: Fellenoord-complex/WTCE, hoofdkantoor Rabobank Nederland, het Schimmelt en het Eindje zijn de belangrijkste bouwstenen daarvan.

Het verder ontwikkelen van het Stationsdistrict tot 'central business district' heeft de hoogste prioriteit. Als vanzelfsprekend moet daarbij worden gedacht aan bouwen in grotere massa's.

Het onderscheidend vermogen van deze locatie moet aan kracht winnen door het

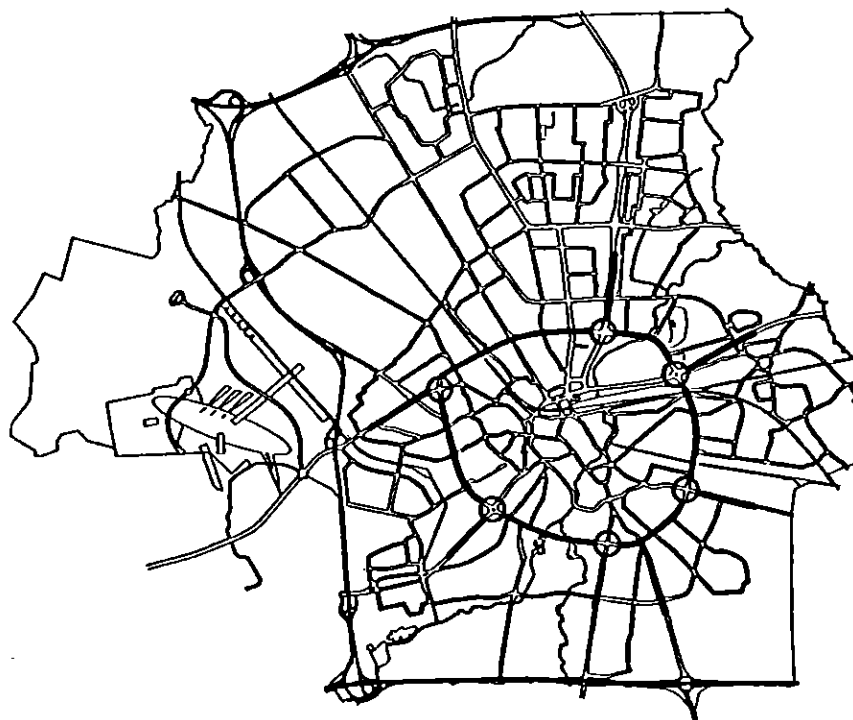
verhogen van de verblijfswaarde in het gebied en door een gerichte koppeling aan het binnenstedelijk milieu. Daarnaast kan de ontwikkeling worden bevorderd door gericht een gezonde schaarste te creëren op de kantorenmarkt. Hiertoe dienen, vanuit een prioriteitenstelling, mogelijk concurrerende toekomstige ontwikkelingen elders in het stedelijk gebied te worden heroverwogen.

Detailhandel

Op dit moment komt detailhandel in het Stationsdistrict alleen voor in kleinschalige vorm in het NS-station en in klein- tot grootschalige vorm in de Piazza, de Lardinoisstraat en de Bijenkorf. Op het 18 Septemberplein bevinden zich winkeltjes en een reisbureau in 'tijdelijke' eenheden. Het ligt niet in de bedoeling detailhandel in meer onderdelen van het plangebied toe te laten, met uitzondering van het Schimmelt (Poortgebouw, Demertunnel).

Andere delen van de binnenstad komen hiervoor eerder in aanmerking. Op termijn kan het Stationsplein-zuid aan bod komen, overigens in combinatie met andere stedelijke functies.

De Piazza en de Lardinoisstraat functioneren niet geheel naar bevrediging. De realisatie van het Poortgebouw, met op de begane grond wellicht een vorm van detailhandel, alsmede een invulling van de Piazza-spoortunnel (Demertunnel) met



○ - ONGELUKVLOERSE KRUISING

aanpassingen Ring

winkels, kan hierin mogelijk verbetering brengen. Het toekomstige vertrek van de centrale openbare bibliotheek uit de Piazza naar De Witte Dame opent de mogelijkheid voor bijvoorbeeld een grootwinkelbedrijf of andere grootschalige functies om zich hier te vestigen. Met name ontwikkelingen in de sfeer van detailhandel zouden de doorbloeding en het commerciële functioneren van het gebied 18 Septemberplein-Schimmelt sterk bevorderen. Op termijn zou het beursgebouw in deze richting van functie kunnen wijzigen.

Wonen

In het Stationsdistrict, zoals ten behoeve van dit ontwikkelingsplan begrensd, is de woonfunctie niet vertegenwoordigd. Direct eromheen, veelal met uitzicht erop, is dit overigens wel het geval: Stationsweg, Ventoseflat, Limbeek, Woensel-zuid. Het is wenselijk verandering te brengen in het onbewoonde karakter van het gebied. Daarmee kan een nieuwe markt worden aangeboord: wonen op niveau met uitzicht over de binnenstad. Als mogelijke doelgroepen valt te denken aan jongeren, aan 'dinkies' (kinderloze tweeverdieners) en aan senioren. Het is een stimulans voor de levendigheid en sociale veiligheid als het wonen in het gebied wordt gebracht. Het is bovendien gunstig voor de beheersing van de automobiliteit, doordat bewoners bij uitstek gebruik kunnen maken van de aanwezige goede openbaar-vervoervoorzieningen.

Groen

De zware weginfrastructuur van de tangent en de noordelijke radialen in het plangebied gaat gepaard met een goede groenimpressie. Dit is vooral te danken aan de brede beplante middenbermen. Eén van de aspecten van het beleid om het Stationsdistrict te ontwikkelen tot toplocatie voor grootschalige zakelijke functies in Zuid-Nederland, bestaat eruit deze impressie te handhaven of zelfs te versterken. De verblijfswaarde van het gebied is daar sterk bij gebaat. In dat verband is ook de Dommel met de groenzone daarlangs een waardevol element in het gebied, met zelfs de status van ecologische verbindingszone op nationaal niveau.

Bijzondere voorzieningen

De momenteel in het gebied aanwezige bijzondere voorzieningen zijn de muziek-school van het Centrum voor de Kunsten, hotel Holiday Inn, het NS-station, het postkantoor voor zakelijke diensten, de VVV, de openbare bibliotheek, het Beursgebouw en het politiebureau.

De centrale openbare bibliotheek zal in 1997 verhuizen naar De Witte Dame en daarmee de situatie in de Piazza sterk doen wijzigen; er ontstaan nieuwe mogelijkheden en kansen om dit complex op te waarderen.

Het Beursgebouw zal bijna per definitie op termijn een andere locatie opzoeken. Ook de eigenaars en gebruikers stellen dat de mogelijkheden om op deze locatie

goed te kunnen functioneren geleidelijk afnemen. Voor de toekomst wordt dan ook rekening gehouden met een functieverandering op de huidige beurslocatie. De sport- en garage-accommodatie van de politie op de hoek van de Mathildelaan en de Elisabethtunnel staat evenmin op een gunstige plek. De locatie wordt zeer extensief benut, hetgeen op dit moment wellicht nog acceptabel is, maar naar verwachting onhoudbaar zal worden door de geplande intensivering rondom het Stadionplein.

Een toename van het aantal bijzondere voorzieningen in het Stationsdistrict moet worden gestimuleerd, aangezien deze past in een verdere functionele expansie en differentiatie van met name het hart van het gebied (Schimmelt, Stationsplein).

Ontwikkelingsvisie

Aan het ontwikkelingsplan ligt een ontwikkelingsvisie van Teun Koolhaas Associates (TKA) ten grondslag, welke in opdracht van de gemeente Eindhoven en de Ontwikkelingscombinatie Eindhoven v.o.f. (IBC/Hurks) werd vervaardigd. In het door de raad uiteindelijk op 5 februari 1996 vastgestelde ontwikkelingsplan werd deze visie op onderdelen gewijzigd of aangescherpt. De thans aanvaarde ontwikkelingsvisie kan als volgt worden samengevat.

Aan de basis ligt de constatering dat het Stationsdistrict Eindhoven een belangrijk openbaar-vervoerknooppunt is, dat zeer dicht bij de binnenstad ligt en dat bovendien nog belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden kent; dit gegeven is een bestaansgrond voor het maken van de ontwikkelingsvisie. De operationele doelen ervan zijn het verbeteren van de verblijfswaarde, het doorbreken van de monofunctionaliteit, het opheffen van de barrièrevorming van de spoorbaan, het deels opheffen van de gescheiden verkeerssystemen, het optimaliseren van de levendigheid, de sociale veiligheid, de verkeersafwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit in het gebied.

Een belangrijke verworvenheid van de ontwikkelingsvisie is de heldere fasering van de diverse werken in de drie 'sectoren' verkeer, openbare ruimte, bebouwing en functies; deze komen hieronder aan de orde. Een ander sterk punt is de duidelijke onderverdeling van de deelprojecten in 'hapklare brokken'.

Verkeer

In het Stationsdistrict zullen de gebouwen direct aan het binnenstedelijk stratennetwerk gekoppeld worden.

Momenteel wordt het plangebied doorsneden door zware weginfrastructuur; deze fragmenteert het Stationsdistrict en minimaliseert de verblijfswaarde.

Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied is een belangrijk uitgangspunt, teneinde een concurrerend vestigingsmilieu te kunnen scheppen.

Het hamerkopmodel biedt uitkomst: de hellingbanen van Boschdijk- en

Vestdijktunnel verdwijnen uit het gebied en hun verkeerscapaciteit wordt grotendeels verplaatst naar de randen van het Stationsdistrict. Dit heeft als bijkomend voordeel dat voor het gebiedsvreemd, lees doorgaand, verkeer de binnenring minder aantrekkelijk wordt en dat Ring en tangent hun verdeelfunctie beter zullen vervullen. Voor het weghalen van de 'ramps' is het noodzakelijk dat de Elisabethtunnel wordt verbreed en dat een nieuwe verbinding wordt aangelegd. Hierin wordt voorzien door de Dommeltangent, welke vanaf Fellenoord en Prof.Dr.Dorgelolaan de tangent voortzet naar de Stationsweg/Fuutlaan. De Dommeltangent is geprojecteerd even ten oosten van het bestaande Dommel-tunneltje.

Rond het Schimmelt en het Eindje kan dankzij deze ingrepen op maaiveld een systeem van normale stadsstraten worden gerealiseerd, zonder rechtstreekse verbinding met de tangent. Parallel aan de tangent wordt een stadsstraat aangelegd, welke loopt van het Eindje tot aan de John F.Kennedylaan; deze Parallelweg ontsluit de kantoren op deze locaties. Rond het Schimmelt worden vrije busbanen aangelegd en kan in principe een binnenringprofiel worden gerealiseerd, met dien verstande dat er rijstroken voor auto's, busbanen in twee richtingen en vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Door dit profiel met gemengde verkeerssoorten kan verkeersveiligheid hand in hand gaan met sociale veiligheid. Totdat het hamerkopmodel gereed is, zal de bus nog via busbanen over Fellenoord en het 18 Septemberplein moeten rijden.

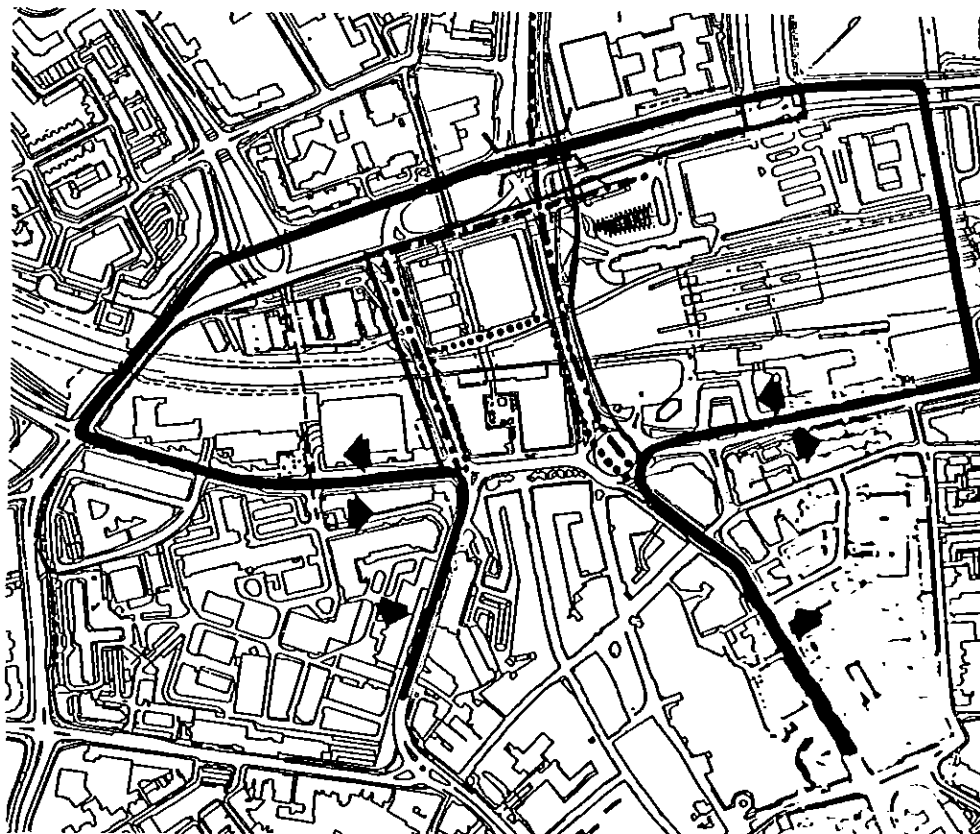
Desgewenst kan een extra tunneltje onder het spoor worden aangelegd om de Parallelweg bij het Eindje rechtstreeks met de Mathildelaan te verbinden. Bij de realisatie van de Dommeltangent wordt gestreefd naar een zo open mogelijke verbinding, opdat de ecologische en recreatieve waarden van de Dommel aanmerkelijk worden verbeterd, dat wil zeggen een groene zone met losse spoorviaducten. Hiertoe dienen onder meer de opstelsporen van de Nederlandse Spoorwegen te vervallen. Dit is een technisch complexe en uitermate dure operatie, zodat het de vraag is of de ambitie ook metterdaad zal kunnen worden gerealiseerd.

De realisatie van het hamerkopmodel heeft gevolgen voor de verkeerscirculatie aan de oostkant van de binnenstad. Er zullen op meerdere niveaus maatregelen worden genomen om eventueel sluipverkeer te minimaliseren. De verkeersdruk op de Parklaan en de Fazantlaan zal als gevolg van de aanleg van de Dommeltangent niet toenemen. Als dit onverhoopt toch mocht gebeuren, dan zijn eenvoudige ingrepen voldoende om dit te voorkomen. Bij de aantakking van de Parklaan aan de 'hamerkop' (Fuutlaan/Stationsweg) is de precieze vormgeving van dit kruispunt van belang voor het optimaal geleiden van de verkeersstromen. Op de Nachtegaallaan zal de verkeersdruk wel toenemen. De mate waarin de verkeersdruk toeneemt hangt van een groot aantal factoren af.

In ieder geval mag de Nachtegaallaan geen nieuwe snelle verbinding worden voor

doorgaand verkeer. De woonstraten direct ten oosten van de Nachtegaallaan zullen met maatregelen worden beschermd tegen sluipverkeer.

Bij gelegenheid van de behandeling van het ontwikkelingsplan voor het Stationsdistrict op 5 februari 1996 heeft de gemeenteraad in een motie nog eens uitgesproken, dat de Dommeltunnel primair de functie heeft om de binnenring aan te haken aan het stadsdeel Woensel om daarmee de binnenring toegankelijk te maken. Secundair heeft de Dommeltunnel de functie van ontsluiting van het stationsdistrict voor het noordelijk stadsgebied via een noord-zuid-verbinding. In de motie wordt verder uitgesproken dat de gevolgen van de Dommeltunnel voor het verkeer in de woonwijken dienen te worden geanalyseerd in nauwe samenhang met de effecten van de reconstructie van de binnenring en de aanleg van de nieuwe verbinding over het Eindhovens Kanaal. Deze analyse en de te nemen maatregelen moeten worden vertaald in een verkeerscirculatieplan voor de



- LADEN EN LOSSEN (EXPEDITIE)
- H.O.V. / BUS
- AUTO
- FIETS
- VOETGANGER

uitgangspunten Fellenoord

betreffende buurten.

In de ontwikkelingsvisie wordt onderscheid gemaakt tussen bussen en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De bussen rijden over eigen busbanen; het later te introduceren HOV maakt hiervan eveneens gebruik, maar gaat op bepaalde afstand van Neckerspoel ondergronds en passeert zo het 18 Septemberplein onder maaiveld. Dit is een interessant perspectief, waarbij echter over realisatietermijnen geen specifieke uitspraken kunnen worden gedaan. Wel is het zo dat het al dan niet bebouwd zijn van locaties boven het voorgestelde tracé de realisatie in meer of mindere mate zal bemoeilijken. Dit gegeven kan leiden tot een cruciaal pad in de fasering van de uitvoering van deelprojecten.

Ter hoogte van de gebouwen van Philips Lighting en de parkeergarage is het tracé van de Mathildelaan in zuidelijke richting verschoven, tot op de strook waar nu parkeerplaatsen van Philips Lighting liggen. Deze reconstructie heeft als voordelen dat een bouwlocatie ontstaat voor de parkeergarage aan de Mathildelaan, dat het hoofdkantoor van Philips Lighting aan de openbare ruimte komt te staan (nu nog achter twee hekken), en dat de Lichttoren gunstiger gesitueerd wordt ten opzichte van het kruispunt Mathildelaan/Emmasingel. Zij is echter alleen mogelijk als voordien in overleg met Philips compensatie is gerealiseerd voor de verloren parkeerplaatsen. Philips heeft haar bereidheid getoond om mee te denken in dit ontwikkelingsplan, mits haar voorwaarden voor een goede bedrijfsvoering op het Lighting-complex ingevuld kunnen blijven. Parkeren is hiervan een belangrijk aspect.

Openbare ruimte

De herbergzaamheid en levendigheid van de openbare ruimte hangen sterk samen met de aanliggende bebouwing en met de afwerking en detaillering van bestrating, straatmeubilair, groen en verlichting. Op dit moment is de verblijfswaarde in het Stationsdistrict, met name ten noorden van de spoorlijn, van een laag niveau. Er zijn vier aspecten aan openbare ruimte te onderscheiden: voetgangersgebieden, stadsstraten, openbaar-vervoer-gebieden en groen.

In de voetgangersgebieden (Stationsplein, 18 Septemberplein, Piazza, Lardinoisstraat) zijn een grote externe gerichtheid van de aanliggende gebouwen en een duurzame inrichting van de openbare ruimte van groot belang. In deze zone zijn de pleinen de rustpunten, concentratiepunten en manifestatieplekken. Belangrijk voor het goed functioneren van de noordelijk gelegen voetgangersgebieden en aanliggende functies is het verbeteren van de onderdoorgang van de Piazza naar het Schimmelt.

Op de stadsstraten (parallelweg en weg rond het Schimmelt) speelt het niet-voetgangersverkeer een grote rol. Bussen, auto's, fietsers en voetgangers hebben hier eigen domeinen. Zowel de architectuur en maat van de gebouwen

als de functionele invulling ervan is diverser van aard dan in de voetgangersstraten: winkels, showrooms, lobby's, restaurants, zakelijke dienstverlening. De inrichting van de trottoirs kan hier stijlvol doch eenvoudig zijn.

In de openbaar-vervoergebieden is het een komen en gaan van grote aantallen mensen. Dit vereist brede voetgangersgebieden, direct gekoppeld aan ruimten voor het openbaar vervoer, taxi's en wegbrengers/ophalers. Er is behoefte aan een palet van kleinschalige functies zoals horeca, verkoop van snacks, lectuur, bloemen en dergelijke. Er dienen zitgelegenheden en een uitstekende informatievoorziening te zijn voor de wachtende reizigers. De bestrating moet vooral functioneel zijn.

Een vierde en laatste aspect van de openbare ruimte is het groen. Groen kan een essentiële rol vervullen in het kwaliteitsbeeld dan van een concurrerend zakelijk vestigingsmilieu wordt verwacht. De stadsstraten en de tangent zijn groene assen dankzij een zware bomenstructuur. De noordelijke radialen hebben dit karakter reeds; dit kan versterkt worden. In de voetgangersgebieden wordt groen in de vorm van accenten toegepast. Een speciale rol in het plangebied speelt de Dommel en het aanliggende terrein Zuidwest. Het convenant tussen TUE en gemeente wordt als uitgangspunt voor de verdere aanpak genomen. Bebouwing hoeft overigens niet per definitie strijdig te zijn met het handhaven van een groen karakter.

De realisatie van een open variant van de Dommeltangent (losse viaducten; groen) zoals voorgesteld in de ontwikkelingsvisie, is vanuit het oogpunt van de kwaliteit van de openbare ruimte sterk aan te bevelen. De verbinding bevindt zich op het snijvlak van de activiteiten- en de rustzone (Structuurschets Eindhoven binnen de Ringweg). Derhalve vormt een 'open' variant een goede middenweg, gezien enerzijds de noodzaak van de Dommeltangent voor het Stationsdistrict en anderzijds de respectvolle omgangswijze met de ecologische waarden van de Dommelzone. Dit tweede aspect vormt een onderdeel van het Dommelzoneproject, dat beoogt de ecologische en recreatieve waarden van de Dommelzone in de stad te versterken en er een drager van sociaal-culturele voorzieningen van te maken. Op dit moment heeft de Dommelzone tussen de Stationsweg en de Prof.Dr. Dorgelolaan een zeer lage kwaliteit. Door een integrale aanpak hiervan kan de Dommeltangent op een zo open mogelijke wijze worden aangelegd en kan de ecologische en recreatieve waarde van de Dommel ter plaatse aanmerkelijk worden verbeterd. Een en ander zal in overleg met onder andere de Nederlandse Spoorwegen moeten worden aangepakt.

Bebouwing en functies

Het Stationsdistrict kent momenteel relatief veel extensief gebruikte plekken; een unieke situatie voor een openbaar-vervoerknooppunt van dergelijke omvang, zo dicht bij de binnenstad. Er wordt een aanmerkelijke verdichting voorzien van het

stedelijk weefsel. Dit gebeurt door te bouwen op nu extensief gebruikte of open plekken en door bestaande parkeervoorzieningen 'in te pakken' (het Eindje, Mathildelaan). De beschikbare bouwlocaties zijn vooral aan de westelijke en oostelijke randen van het Stationsdistrict gelegen. De verticale opbouw van het Stationsdistrict als geheel laat een schaalvormige sky-line zien: aan de west- en oostranden zijn de gebouwen aanmerkelijk hoger dan rond het Schimmelt. De visie geeft wat de bebouwing betreft in de vorm van maxima aan, wat voor invullingen ruimtelijk en functioneel gezien maximaal mogelijk zijn op de diverse locaties. Hoewel de te realiseren vloeren in de praktijk lager kunnen uitvallen zijn er enkele uitgelezen locaties, waar een bepaalde minimale maat een keiharde eis moet zijn. Zo zijn de locaties aan de Stationsweg en de 'politiekavel' aan het Stadionplein bij uitstek plaatsen waar gebouwen er minimaal een forse hoogte moeten hebben. Het bewaken van een afgewogen functie-mix is wezenlijk voor een optimale ruimtelijke kwaliteit en levendigheid in het gebied.

Het feit dat het Stationsdistrict een knooppunt is van openbaar vervoer, maakt het gebied uitstekend geschikt voor de vestiging van arbeidsintensieve functies, met name kantoren. Een zakencentrum is gebaat bij menging met andere functies, zoals publieksgerichte functies en wonen.

Veel gebouwen kunnen multi-functioneel worden gebruikt: publieksfuncties als detailhandel of zakelijke diensverlening op de begane grond; kantoorruimte en/of woningen daarboven. Belangrijke nieuwe kantorenlocaties zijn 't Eindje, Neckerspoel, Stationsweg en Mathildelaan/Stadionplein. De grootste volumes kunnen worden gerealiseerd ten zuid- en noordoosten van het station; hier is genoeg ruimte beschikbaar en is de afstand tot bus en trein minimaal. Locaties met de meeste potentie voor publieksgerichte functies zijn de Poortgebouwlocatie, Neckerspoel (rondom het busplein), Stationsplein-oost en Stationsplein-west. Overigens moet omzichtig worden omgegaan met de toevoeging van detailhandel aan de binnenstad. Zowel in kwaliteit (niet méér van hetzelfde) als in kwantiteit (niet te veel) moet voorzichtigheid worden betracht, opdat de binnenstad optimaal blijft functioneren.

Het Stationsplein-west, waar een bebouwing in 4 tot 8 lagen wordt nagestreefd, is bij uitstek geschikt voor een nieuwe publiekstrekker; dit geldt ook voor de locatie van het Beursgebouw, zodra de beursfunctie verlaten wordt. Duidelijk geschikte locaties voor de woonfunctie zijn Stationsweg, Stationsplein, Stadionplein en Neckerspoel. Hierbij moet worden gedacht aan de bouw van woonappartementen boven publieksfuncties of kantoren, mogelijk tot op grote hoogte. Doelgroepen zijn alleenstaanden, tweeverdieners, jongeren en senioren. Het aspect van de geluidbelasting is op de meeste locaties een bijzonder aandachtspunt.

Fasering

Een belangrijke eigenschap van de ontwikkelingsvisie is de heldere fasering van de werkzaamheden. In zes fasen wordt het eindbeeld gerealiseerd, waarbij onder-

scheiden naar verkeer, bebouwing en openbare ruimte de diverse ingrepen worden aangegeven. Vanwege de complexiteit van de materie is een aantal daarvan in voorstudies reeds tot in detail uitgewerkt, waarmee de technische haalbaarheid is aangetoond. Belangrijk te vermelden is overigens dat elke 'tussenfase' tevens een mogelijke eindfase is: elke nieuwe tussenfase maakt het beeld verder af, er ontstaan geen situaties die qua aard en kwaliteit 'tijdelijk' zijn en afhankelijk van later geplande ingrepen.

Aangezien de realisatie van het 'hamerkopmodel' een complexe operatie is, wordt hieraan in de fasering noodzakelijkerwijs zorgvuldig aandacht besteed. In fase één wordt de zuidelijke rijbaan van het Fellenoord opgeschoven en worden Boschdijk- en Vestdijktunnel gereconstrueerd. De bussen krijgen vrije banen: van de Mathildelaan naar Neckerspoel gaan ze via de Fellenoord; andersom via het dan autovrije 18 Septemberplein. Het Poortgebouw wordt gebouwd en ontsloten. De NS-tunnel tussen Piazza en Lardinoisstraat wordt opgewaardeerd en van begeleiding door winkels voorzien. In fase twee wordt de Dommeltangent gerealiseerd; de kavels aan de Stationsweg en op Neckerspoel worden grootschalig bebouwd. Ten behoeve van een optimale aantakking op het NS-station zou het wenselijk zijn tevens de (reeds bestaande) tweede tunnel onder de perrons in gebruik te gaan nemen. Vervolgens wordt in fase drie de Vestdijktunnel ontkoppeld van de Fellenoord en ontstaat een stadsstraat op maaiveld tot aan de dan nog verhoogde Boschdijktunnel. De busbaan die sinds fase één langs de Fellenoord lag, wordt nu weggehaald en over deze stadsstraat geleid.

Het Stationsplein kan worden bebouwd. In fase vier (bij voorkeur te combineren met fase drie) wordt een ongelijkvloerse kruising gemaakt ten behoeve van de bussen welke zich van Neckerspoel naar de Veldm. Montgomerylaan begeven en vice versa. Fase vijf leidt tot de voltooiing van het hamerkopmodel. Ook de Boschdijk-tunnel wordt nu ontkoppeld van de Fellenoord en op maaiveld gebracht, waar-door een stelsel van stadsstraten ontstaat rond het Schimmelt. De busbaan over het 18 Septemberplein kan verdwijnen. De Elisabethtunnel moet op dit moment verbreed zijn tot twee maal drie rijstroken.

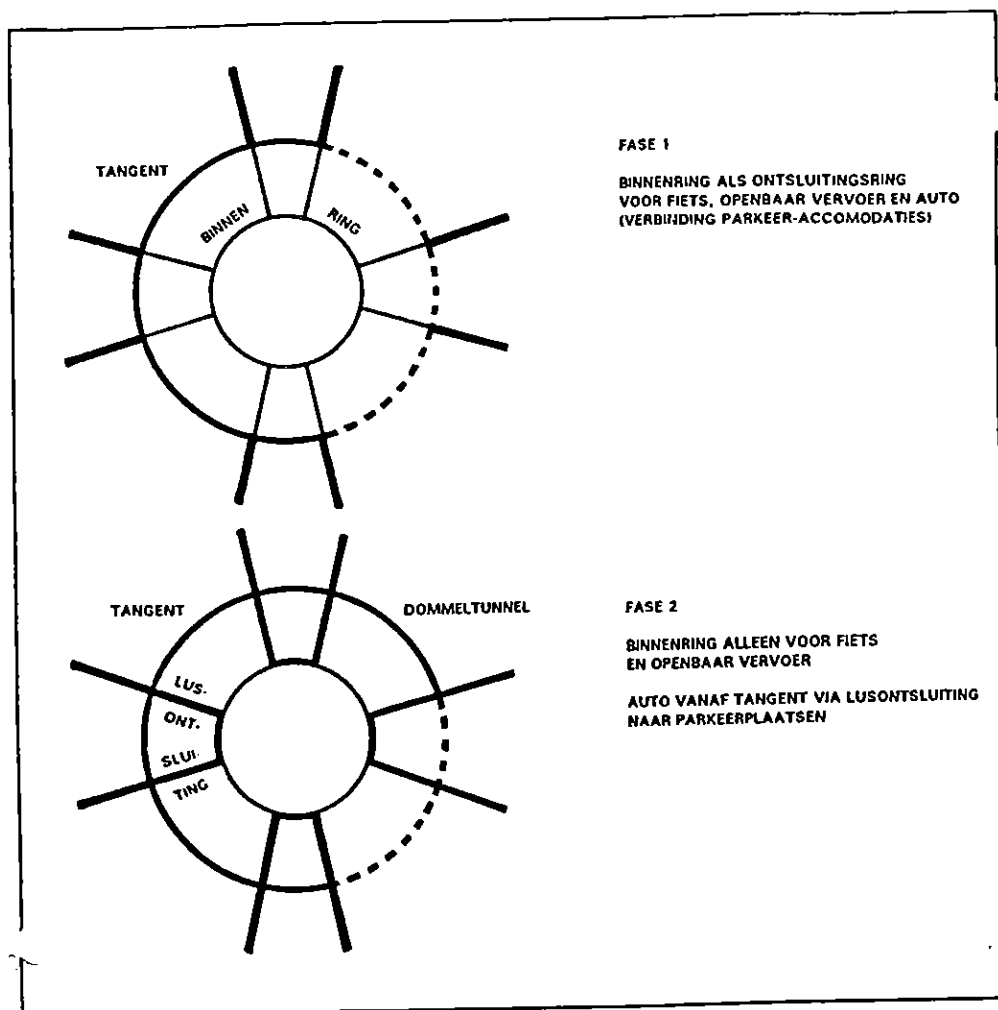
De Mathildelaan krijgt het profiel van de Centrale Verbindingsas. De bouwlocaties hierlangs worden bebouwd. In de zesde en laatste fase wordt het Eindje intensiever bebouwd en wordt een parallelweg op maaiveldniveau aangelegd, welke via een tunneltje uitkomt op de Mathildelaan.

Als de dekking van de benodigde investeringen gegenereerd kan worden, geniet het de voorkeur de fasen drie en vijf en ook een deel van fase vier tegelijkertijd uit te voeren. In dat geval kunnen namelijk de 'ramps' in één keer worden geslecht en kunnen de stadsstraat rond de Schimmelt en een rechtstreeks openbaar vervoerverbinding tussen busstation en Veldm.Montgomerylaan

tegelijkertijd worden aangelegd. Het gebied heeft dan minder lang het karakter van een bouwput en er ontstaat in één beweging een logische verkeersstructuur zonder sub-optimale tussenoplossingen.

Een aantal nieuwe bouwlocaties ontstaat door ruimtewinst, als gevolg van een nieuwe verkeersstructuur volgens het hamerkopmodel. Een belangrijke constatering is, dat een groot aantal andere bouwlocaties in principe bebouwd kan worden voordat het hamerkopmodel een feit is. Daarbij moet echter worden bedacht dat de ruimtelijke en verblijfskwaliteit van het gebied zolang ondermaats zullen blijven. Uitvoering van het hamerkopmodel stimuleert de ontwikkelingspotentie van het gebied.

Met name de locatie Neckerspoel leent zich nu al uitstekend voor grootschalige bouwontwikkelingen, vanwege de beschikbaarheid van de grond en de ligging naast het station.



model ontsluiting binnenstad in fasen

De visie kwantitatief

De ontwikkelingsvisie geeft in de vorm van maxima aan, wat voor bebouwing ruimtelijk en functioneel gezien mogelijk is op de diverse locaties. Het totale bouwvolume dat volgens deze 'maximale visie' gerealiseerd kan worden is ongeveer 320.000 m² en geldt voor alle mogelijke functies exclusief parkeren. Volgens een grove functie-indeling kan ongeveer 211.000 m² aan kantoren worden gerealiseerd, 43.000 m² aan publieksgerichte functies (winkels, zakelijke dienstverlening, horeca enz.) en is er ruimte voor 660 woningen (66.000 m²). Ten behoeve van deze nieuwe volumes is ongeveer 82.000 m² aan gebouwde parkeer-voorzieningen nodig.

Nogmaals wordt benadrukt dat het om maxima gaat en dat de ontwikkelingsvisie een lange-termijnvisie is, die bijsturing op termijn toelaat.

Risico's ten gevolge van goederenverkeer per spoor

Over de spoorlijn in Eindhoven worden gevaarlijke stoffen per trein vervoerd. Dit levert een bepaald extern veiligheidsrisico op. In den lande is deze risicofactor bij binnenstedelijke locaties vrij recentelijk pas onder de aandacht gekomen. Hiertoe is het project PAGE (Plan van Aanpak Goederen (spoorweg) Emplacementen en baanvakken) gestart door de ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat. Tijdens het PAGE-project is gebleken dat het emplacement van Eindhoven wel hoort tot een groep van 24 waar knelpunten worden geconstateerd maar niet tot de groep van 14 die als risicovol kunnen worden aangewezen.

Voor Eindhoven geldt, dat er geen problemen zijn als gevolg van huidig en toekomstig handelen met gevaarlijke stoffen op het emplacement. Mogelijk zijn er wel problemen als het gaat om het doorgaande transport. Ter zake is een nader gedaan in het kader van de voorbereiding van het project Kennedy Business Centre (KBC); dit project betreft het gebied aan de oostzijde van het gebouw Neckerspoel, ten westen van de PTT Telecom vestiging.

Het Ingenieurs/adviesbureau SAVE heeft dit onderzoek verricht op basis van de door NS RIB aangereikte relevante ongevalslocaties voor treinen met gevaarlijke stoffen en op basis van een kantoorontwikkeling van ca. 50.000 m², hetgeen overeenkomt met ca. 2.000 aanwezige personen (overdag). SAVE komt tot de volgende bevindingen.

Uit een vergelijking tussen de ligging van de opgegeven ongevalslocatie en de ligging van het KBC blijkt dat de onderlinge afstand ruim 300 meter bedraagt. Dit betekent dat de KBC-ontwikkeling valt buiten de zone, waarbinnen extra aandacht nodig is voor nieuwe ontwikkelingen. Realisering van het KBC zal de risicosituatie niet wezenlijk beïnvloeden en wel om de volgende redenen:

- de categorie brandbaar gas heeft een invloedssfeer tot op ca. 300 meter van de ongevalslocatie;

- de categorie zeer toxisch gas wordt alleen vervoerd in de nacht, op het moment dat zich een personen bevinden in het KBC;
- de categorie toxisch gas is van ondergeschikt belang voor het risicobeeld.

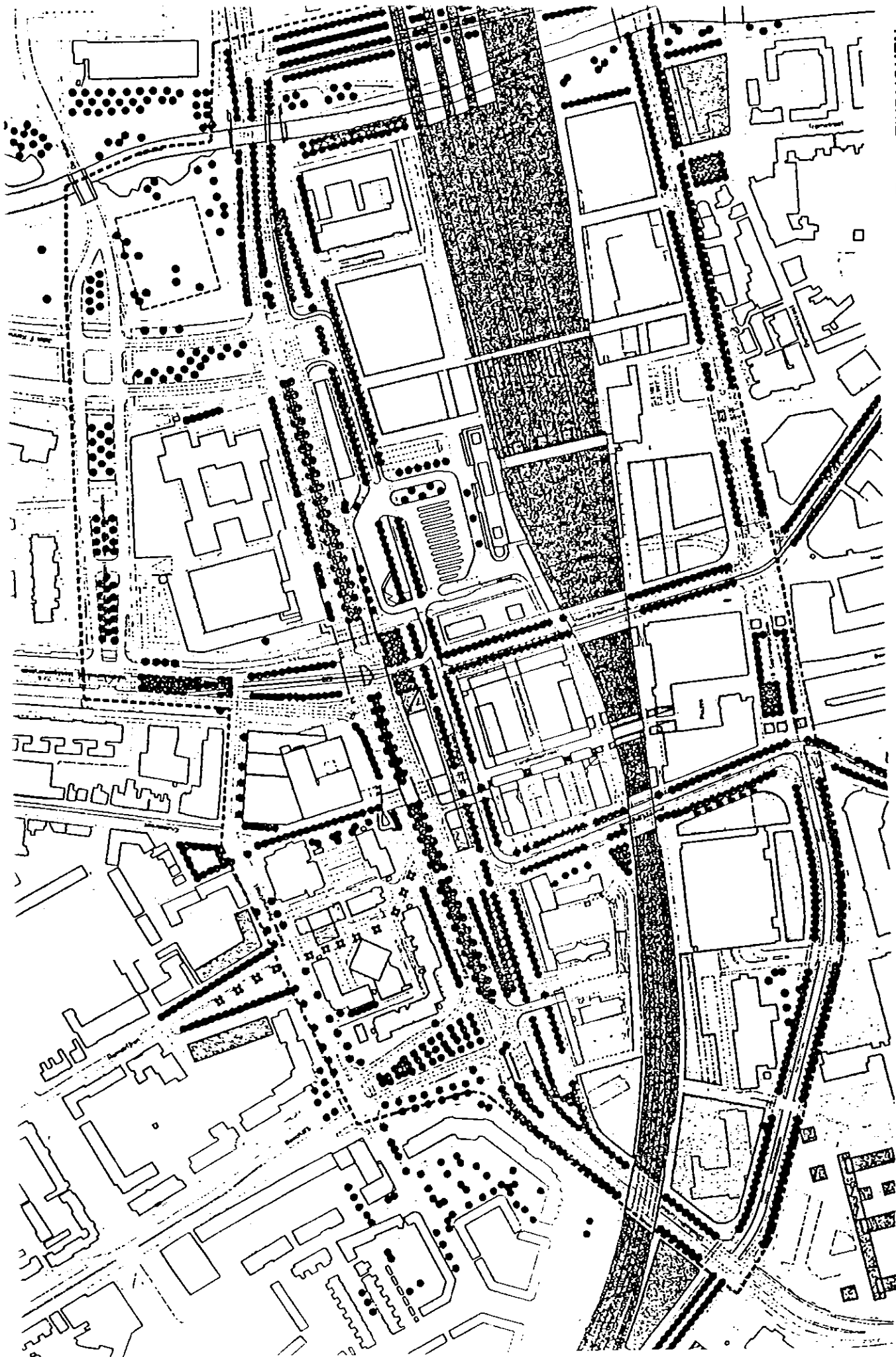
Volledigheidshalve wordt nog wel opgemerkt, dat hiermee geen uitspraak is gedaan over de absolute hoogte van het risico van het emplacement. Het wordt wellicht zinvol genoemd hier in de nabije toekomst nader aandacht aan te besteden, mede in het licht van een aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving; sommige van deze ontwikkelingen liggen wel in de directe invloedssfeer.

In verband met deze laatste aanbeveling zullen in andere planfasen opnieuw nadere risico-analyses worden gemaakt en zullen de risico's en de wijze van omgaan daarmee dan expliciet aan de orde komen.

Hoofdpunten van het ontwikkelingsplan

Het ontwikkelingsplan kan op hoofdpunten als volgt worden samengevat.

1. De uitmuntende openbaar-vervoersbereikbaarheid van het Stationsdistrict levert een belangrijk argument voor het toelaten van substantiële toevoegingen van arbeidsintensieve zakelijke functies. In het kader van het mobiliteitsbeleid kan het gebied worden aangemerkt als een A-locatie, waarbij met betrekking tot parkeren vooralsnog met ingroeimodellen wordt gewerkt. Het Stationsdistrict is de enige locatie in de regio die deze status heeft; mogelijk concurrerende ontwikkelingen moeten worden herijkt teneinde een gezonde schaarste te creëren.
2. In fasen wordt toegewerkt naar het eindbeeld van het ontwikkelingsplan. Elke tussenfase is in principe tevens een eindfase en levert geen 'onaf' beeld op. Het ontwikkelingsplan dient flexibel te worden ingezet. Programmatische en ruimtelijke bijstellingen die op een bepaald moment noodzakelijk blijken, kunnen plaatsvinden, binnen de kaders die de hoofdlijnen aangeven. De zesde fase die de ontwikkelingsvisie aangeeft, wordt in dit ontwikkelingsplan deels (hoewel in financieel opzicht geheel) als optioneel beschouwd.
3. Een verhoging van de verblijfskwaliteit in het gebied is een hoeksteen van het ontwikkelingsplan en cruciaal voor het creëren van een hoogwaardig zakelijk vestigingsmilieu. Het imago van Eindhoven als stad van hoogwaardige technologie is een leidraad in de ruimtelijke vormgeving. De inpassing van kunst en een forse toevoeging van groenelementen verdienen, naast aspecten als inrichting en straatmeubilair, speciale aandacht. De lanenstructuren worden verzaaid langs Mathildelaan, de stadsstraten



STATIONSDISTRICT EINDHOVEN

ONTWIKKELINGSPLAN

MJ 1995

SCHAAL 1:1000

GEMEENTE EINDHOVEN ONTWIKKELINGSCOMBINATE EINDHOVEN VOF

VERKLARING:

--- groen

--- bebouwd

--- onbebouwd

--- water

--- bestaande bebouwing
--- nieuwe bebouwing

rond Schimmelt, Fellenoord, Stationsweg en Fellenoord. De tunnel van de Dommeltangent wordt zo groen en open mogelijk uitgevoerd. De barrièrewerking van de spoorbaan wordt geminimaliseerd.

4. De realisatie van het 'hamerkopmodel' is een complexe doch cruciale operatie, die gefaseerd moet worden uitgevoerd. In grote lijnen geeft deze fasering sturing aan de integrale ontwikkeling van het gebied. Realisatie van de hamerkop is een *conditio sine qua non*, want zonder de aanleg van de Dommeltangent en de verbreding van de Elisabethtunnel is het niet verantwoord de hellingbanen van Boschdijk- en Vestdijktunnel te slechten, wat noodzakelijk is voor de beoogde intensivering en kwaliteitsverhoging in het gebied.

In fase één wordt de zuidelijke rijbaan van het Fellenoord naar het noorden opgeschoven en worden Boschdijk- en Vestdijktunnel gereconstrueerd. De bussen krijgen vrije banen: van de Mathildelaan naar Neckerspoel gaan ze via de Fellenoord; andersom nog via het dan autovrije 18 Septemberplein. In fase twee wordt de Dommeltangent gerealiseerd. Vervolgens worden in fase drie de Vestdijktunnel en (zo mogelijk tegelijk) de Boschdijktunnel ontkoppeld van het Fellenoord en ontstaat een stads- straat op maaiveld- niveau. De busbanen over Fellenoord en 18 Septemberplein kunnen dan derhalve verdwijnen. Tevens wordt een ongelijkvloerse kruising gemaakt ten behoeve van de bussen tussen Neckerspoel en Veldm.Montgomerylaan. Ten slotte wordt de Elisabethtunnel verbreed tot twee maal drie rijstroken.

5. Het toevoegen van bouwvolumes vindt eveneens gefaseerd plaats, zij het dat een aantal bouwlocaties in principe bebouwd kan worden voordat de hamerkop een feit is. De verblijfskwaliteit en ontwikkelingsmogelijkheden blijven zolang echter ondermaats.
6. De infrastructurele werken kunnen in principe in een tijdsspanne van ongeveer tien jaar worden gerealiseerd. De aangegeven bouwvolumes kunnen bij een normale ontwikkeling van de markt binnen twintig jaar gerealiseerd zijn. Een bepaalde fasering is als uitgangspunt meegenomen in de financieel-economische vertaling van het ontwikkelingsplan.
Het Poortgebouw is het eerste toe te voegen grootschalige bouwvolume in het plangebied. De locaties Neckerspoel en Stationsweg-Stationsplein lenen zich voorts bij uitstek voor grootschalige bouwontwikkelingen. Andere belangrijke bouwlocaties zijn Schimmelt, langs Vestdijktunnel en Boschdijktunnel, Eindje, Mathildelaan/Stadionplein, WTCE.
7. De Centrale Verbindingsas (CVA) van de Westcorridor loopt in het plan-gebied via de Mathildelaan en de stadsstraat rond Schimmelt. Het verdient

aanbeveling dat de Mathildelaan niet alleen het CVA-profiel krijgt, maar tevens in zuidelijke richting wordt verschoven, opdat ruimte ontstaat voor ombouw van de parkeergarage aan de Mathildelaan en er een stedenbouwkundig gunstigere situatie ontstaat.

8. Het ontwikkelingsplan geeft een indicatie van te realiseren plancapaciteit, verdeeld over de diverse functies. Een afgewogen functiemix moet garant staan voor een optimale ruimtelijke kwaliteit en levendigheid in het gebied. Gedacht wordt aan circa 150.000 m² b.v.o. kantoren, 10.000 tot 15.000 m² winkels, horeca en andere publieksfuncties en aan circa 400 woningen. Voor deze functies is een additionele hoeveelheid van ongeveer 2200 parkeerplaatsen nodig, welke hoofdzakelijk op de bouwlocaties zelf moeten worden geïntegreerd. Het handhaven, compenseren of verwijderen van bestaande parkeerplaatsen in het gebied zal mede in het licht van de parkeerbalans voor het centrumgebied moeten worden gezien.
Winkels, horeca en dergelijke zijn denkbaar in het Poortgebouw, rond het busstation, aan het Stationsplein, eventueel aan de Mathildelaan/Boschdijktunnel. Kantoren kunnen in grote lijnen vooral in een 'kring' rond het hart van Schimmelt en NS-station worden ontwikkeld: Mathildelaan, Eindje, WTCE, Poortgebouw, Neckerspoel, Stationsweg. Woningen zullen vooral gecombineerd met andere functies in het gebied kunnen worden ingebracht. Mogelijke locaties zijn Neckerspoel, Stationsweg, Stationsplein en Mathildelaan/Stadionplein.
9. Met toevoeging van detailhandel aan de binnenstad moet omzichtig dus gefaseerd worden omgegaan. Zowel in kwaliteit (niet te veel) als in kwantiteit (niet méér van hetzelfde) moet voorzichtigheid worden betracht opdat de binnenstad optimaal blijft functioneren.
10. Het benodigde gemeentelijke aandeel in de investeringen is beschikbaar. Enerzijds door het saldo van de ontwikkelingslocaties hiervoor aan te wenden; het saldo van opbrengsten door gronduitgifte en kosten door bouwrijp maken is positief. Anderzijds moeten de reeds verworven gronden, voorzover deze nog niet in de Westcorridor zijn ingebracht, in het vereveningsfonds van de Westcorridor worden ingebracht.

VIII ONTWIKKELINGSSTRATEGIE BOUWLOCATIES

1. De noodzaak van een ontwikkelingsstrategie

1. Doelstelling en problematiek

Het stadsontwikkelingsbeleid van Eindhoven ziet zich al enige tijd geplaagd voor een ernstig dilemma. Vraag en aanbod van locaties voor met name gestapelde woningbouw en kantoren lijken onvoldoende met elkaar in evenwicht, waardoor er ongewenste vertraging optreedt in het realiseren van taakstellingen op de genoemde beleidsterreinen. Ook de marktpartijen ervaren de problemen in deze sectoren en vragen aan de gemeente de oplossingsrichting aan te geven. Het dilemma laat zich in het kort als volgt schetsen.

Bedrijven vragen in het algemeen, met name voor de auto, goed ontsloten locaties waar een gebouw met eigen identiteit kan worden gerealiseerd. Eerst langzaam wordt een kentering zichtbaar bij vragende partijen die ligging bij het openbaar vervoer en menging met andere functies met het oog op een grotere locatie-kwaliteit in de vestigingskeuze betrekken.

Woningzoekenden hebben in het algemeen een uitgesproken voorkeur voor een grondgebonden woning met tuin, al zijn er bijzondere groepen als senioren, studenten en doelgroepen met een preferentie voor een hoogstedelijke omgeving die kiezen voor gestapelde dan wel nieuwe woonvormen in een dichte setting.

Vanuit volkshuisvestelijke en economische invalshoek ligt een aanbodbenadering, die deze zich ontwikkelende vraag volgt (markt conform), voor de hand.

Vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening staat niet zozeer de op het individu gerichte vraagbenadering als wel het op het aanbod gerichte en daarmee collectieve belang centraal.

Hoe kan een stad ontstaan die meer is dan een optelsom van individuele wensen. Hoe krijgt de stad meer waarde in termen van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Belangrijke vraagstukken die in dit verband spelen zijn:

- het ook op termijn veilig stellen van de bereikbaarheid van de stad, waarvoor de groei van de automobilititeit moet worden teruggedrongen, en dat heeft gevolgen voor het locatiebeleid (geen vrije vestigingskeuze bij nieuwbouw!);
- het prioriteit geven aan bepaalde strategische ontwikkelingszones (centrum, Westcorridor, Dommelzone) om een hogere graad van stedelijkheid en daarmee attractiviteit te laten ontstaan (de saaiheid voorbij!);
- het onderling op elkaar afstemmen van architectuur, stedenbouw en inrichting openbare ruimte, wat consequenties kan hebben voor de mate van vrije expressie in de vormgeving van gebouwen;

- het experimenteren met nieuwe, verdichte woonmilieu's om daarmee interesse te wekken bij in eerste instantie niet direct geïnteresseerden.

Op het integrale niveau van de stadsontwikkeling moeten deze min of meer strijdige doelen in een alomvattende strategie worden vervat, waarbij duurzaamheid het overkoepelende kader vormt.

Daarbij komt als extra moeilijkheidsfactor het gegeven dat er niet vanuit een tabula rasa situatie kan worden geredeneerd:

- er liggen commitments m.b.t. bepaalde locaties die niet kunnen worden genegeerd;
- er zijn forse investeringen gepleegd die niet ongestraft in het niets kunnen stranden;
- de gemeente beschikt lang niet altijd over het adequate instrumentarium (eigendom, bestemmingsplan) om, zo ze dat al wil, bepaalde ontwikkelingen te sturen.

Met al deze zaken moet rekening gehouden worden, waarbij de flexibiliteit gevonden moet worden in:

- het werken met globale criteria waaraan zowel bestaande als nieuwe initiatieven kunnen worden getoetst;
- een ingebouwde periodieke herijking van de vast te stellen jaarprogramma's naar bevindt van zaken;
- het werken met overgangsmoedellen die uiteindelijk moeten leiden tot een betere stad;
- het geven van ruimte aan experimenten voor nieuwe woontypologieën op plekken die voorheen voor gestapelde bouw in aanmerking kwamen.

Verderop wordt deze hoofdlijn uitgewerkt.

2. Problematiek woonlocaties

Over de woningbouwtaak voor Eindhoven en de regio zijn afspraken gemaakt in het VINEX-accord tot aan 2005. Voor de periode daarna kan worden uitgegaan van het ontwerp-Regionaal Structuurplan.

Uit de confrontatie van woningvraag en -aanbod blijkt dat Eindhoven puur getalsmatig met veel kunst en vliegwerk de nodige vraag tot 2005 kan realiseren op beschikbare locaties. Daarna ontstaan er forse capaciteitstekorten. De plancapaciteit zal voor de opvolgende periode van 10 jaar volstrekt onvoldoende zijn.

Met een overaanbod van gestapelde bouw ontstaan reeds voor 2005 kwalitatieve tekorten. Een extra complicatie is dat op de korte termijn de verhouding tussen de bouwplannen voor grondgebonden wonen en gestapeld wonen sterk uit

balans is. Grofweg is de capaciteit die in de jaren 1996-1998 op de markt komt, 1/3 grondgebonden en 2/3 gestapeld, terwijl de behoefte net andersom ligt. De onderstaande tabel geeft deze verhoudingen weer.

Woningbouwplannen verdeeld naar ééngezins- en meergezinswoningen

	één- gezins	meer- gezins	
gereedgekomen woningen:			
1986	896	538	37,5%
1987	783	422	35%
1988	1119	602	35%
1989	1115	333	23%
1990	834	278	25%
1991	613	502	45%
1992	843	238	22%
1993	581	274	32%
1994	958	555	37%
1995	693	569	45%
1996	191	559	75%
in uitvoering per 1-1-1997			
	285	633	69%
resterende bouwmogelijkheden:			
- op bouwprogramma voorgaande jaren:			

De scheve verhouding is ontstaan, omdat al enige tijd de capaciteit in bestaand stedelijk gebied veel groter is dan in uitleg-locaties. Locaties in bestaande woonwijken, maar met name de bouwlocaties in en nabij het stadscentrum vragen vanuit hun stedenbouwkundige context en uit grondexploitatieve overwegingen doorgaans om grotere volumes in een hogere dichtheid.

Daarentegen zijn uitleg-locaties primair geschikt voor overwegend grondgebonden woonvormen in lagere dichtheden, waaraan in deze regio per traditie nu eenmaal grote behoefte is. Wat uitleg-locaties betreft is Eindhoven op dit moment alleen aangewezen op Blixembosch (1600 woningen) en Driehoeksbos (400 woningen). Meerhoven (6900 woningen) en wellicht Tongelre-Zuidoost (900 woningen) komen pas later aan snee.

Aan de ontwikkeling van de uitleg-locaties in Eindhoven kleven bovendien enkele haken en ogen.

De afgelopen jaren is de uitgifte van Blixembosch vertraagd en is Driehoeksbos later operationeel geworden dan oorspronkelijk gepland. Er is daardoor een achterstand ontstaan. De ontwikkeling van Tongelre-Zuidoost is nog onzeker, terwijl Meerhoven geen uitleg-gebied wordt in de traditionele zin van het woord. De VINEX-opgave (30-35 woningen per ha., mobiliteitsreductie/HOV, unieke woonmilieus, groene setting) noodzaakt hier voor een deel tot compacte woonvormen en het realiseren van stedelijke woonsferen.

Na Meerhoven is de plancapaciteit voor uitleg-locaties binnen de huidige gemeentegrens ongeveer nihil.

3. Problematiek kantorenlocaties

Ten aanzien van kantorenlocaties geldt een enigszins vergelijkbaar verhaal. Uitgaande van een gemiddelde jaarproductie van 10.000 à 15.000 m² is de totale planvoorraad in Eindhoven voldoende voor de komende 10 à 20 jaar.

In de kantorensector worden ontwikkelingen voorzien in de richting van intensiever ruimtegebruik door voortschrijdende intrede van de technologie (telewerken, buro-sharing, e.d.), maar ook groei door de toenemende tertiaïrisering van de economische structuur (groei van de dienstensector); ook in een industriestad ("Voorop in technologie") als Eindhoven is. De vraag naar kantooruimte en specifiek naar nieuwbouw laat door de jaren heen een zeer wisselend kwantitatief verloop zien. De afgelopen jaren zat de kantorenvraag op een dieptepunt, maar vertoont thans geleidelijk de eerste tekenen van economisch herstel. Verwacht mag worden dat de jaarproductie van kantoorvloeren in de komende jaren duidelijk boven het genoemde gemiddelde uitkomt. Vooralsnog geeft het bedrijfsleven resp. de beleggers daarbij de voorkeur aan goed voor de auto ontsloten locaties waar een kantoor met een eigen gezicht kan worden gerealiseerd.

Deze voorkeur staat op gespannen voet met het mobiliteitsbeleid dat de overheid stringent wil hanteren. "Het juiste bedrijf op de juiste plaats" is de slogan met als doel voorwaarden te scheppen die bij kunnen dragen aan het terugdringen van de automobilititeit.

Bedrijfsmatige activiteiten aan de stadsperiferie vallen in het algemeen onder de C-categorie (overwegend autobereikbaarheid, ligging nabij afslagen van het rijkswegennet). Het dreigende capaciteitstekort hierin kan alleen in (boven)regionaal verband worden opgelost.

Voor de A- en B-categorie komen specifieke locaties binnen het bestaand stedelijk gebied in aanmerking langs de hoofdasen van openbaar vervoer. Hierbij doet zich het fenomeen voor dat het aanbod in A-locaties (voor specifieke kantoorfuncties) in de directe omgeving van het centraal station toereikend lijkt, maar grootschalig van aard is; het feitelijke aanbod aan B-locaties (voor gemengde kan-

toor/bedrijfsmatige functies) is uitermate beperkt. Weliswaar is er binnen Eindhoven een royaal aanbod van verspreide kantoorlocaties, slechts een zeer beperkt aantal hiervan voldoet thans aan het B-bereikbaarheidsprofiel. Pas wanneer daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven aan HOV-lijnen en aggro-raillijnen met voorstadshaltes komen meer locaties binnen de definitie van de B-categorie. Uiteindelijk zullen er echter nog een aantal locaties met kantorenbestemming overblijven die niet in de A- of B-categorie zijn onder te brengen, maar wel vraag naar zal blijven bestaan.

4. Ambities van het verstedelijkingsbeleid

(Inter)nationaal stedelijk knooppunt

De in de voorgaande paragraaf beschreven spanning tussen vraag naar en aanbod van locaties voor woningbouw en kantoren wordt, doordat Eindhoven in ander verband extra beleidsmatige ambities heeft verwoord, nog versterkt.

Als (inter)nationaal stedelijk knooppunt wil de stad een meer dan evenredige bijdrage leveren aan de groei van de nationale economie en tegelijkertijd haar landsdeelverzorgende functie versterken.

Met het oog daarop is een aantal strategische projecten als de afronding van het centrumgebied, het sleutelproject Westcorridor en het Dommelzone-project in voorbereiding genomen. Het streven om in deze integrale projecten woon-, werk- en verblijfmilieus met grootstedelijke allure te creëren betekent een kwaliteits-sprong in de Eindhovense ambities.

Daarbij staat de aandacht voor het centrumgebied van de stad voorop. Dat geldt zowel voor het city-gebied (binnen de binnenring, met o.a. het kernwinkelapparaat) als voor de aangrenzende deelgebieden, waar de Westcorridor en de Dommelzone het centrumgebied raken.

Centrumbeleid

De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor het centrumgebied is gebaseerd op drie beleidslijnen, namelijk;

- absolute topprioriteit voor het verblijfsklimaat in het stadscentrum;
- het ruimtelijke concept van polen, assen en stedelijke boulevards als structurerende elementen voor het uitwaaiende city-gebied zoals dat in de Structuurschets binnen de Ring is verwoord;
- het strategische belang van het sleutelproject Westcorridor en het Dommelzone-project.

Schematisch weergegeven levert die strategie de ruimtelijke criteria, die als volgt kunnen worden verwoord.

Ruimtelijk kader voor het centrumgebied

Vijf criteria:

- **afmaken van het city-gebied;**
- **versterken 'polen', te weten: Stationsplein, 18 Septemberplein, Catharinaplein (primaire polen), Stadhuisplein en Dommelseind (secundaire polen);**
- **ontwikkelen stedelijke boulevards:**
 - * **inrichten binnenring;**
 - * **accent leggen op Stationsboulevard en andere boulevard-locaties;**
- **sleutelproject Westcorridor: onderdelen Stationsdistrict, Emmasingel-complex/Vijksteeg en Stadionkwartier;**
- **voorbeeldproject Dommelzone: onderdelen Smalle Haven, Stadhuisplein en Van Abbe-museum.**

Ook twee sectorale ambities van het centrumbeleid houden rechtstreeks verband met de probleemstelling. Eindhoven streeft naar het versterken van het wonen op binnenstedelijke locaties met een accent op de Dommelzone, en naar het stimuleren van de kantorenontwikkeling in de stationsomgeving.

In de complexiteit van het centrumgebied worden vaak multifunctionele projecten ontwikkeld. Wonen en kantoren worden gecombineerd met andere functies. Met name de winkel- en horecafunctie speelt daarbij een belangrijke rol. Na de impuls van de Heuvel Galerie is opdracht gegeven te onderzoeken welke beleidswegen nu ingeslagen moeten worden.

Algemeen wordt onderkend dat de uitbreidingsruimte ligt in combinaties van winkel- en recreatieve ontspannings('leisure')-activiteiten. Prioriteiten voor de afronding van de Heuvel Galerie (Catharinaplein en oost-mall), de revitalisering van de Piazza en de ontwikkeling van het Arcadeplein met Bruine Heer en omgeving ten behoeve van de koppeling van De Witte Dame aan het kernwinkelapparaat liggen in de lijn van het geformuleerde centrumbeleid.

De afgelopen jaren is daarnaast besloten om aan een aantal projecten in de city-randzone uitvoeringsgericht prioriteit te geven en als gemeente deel te nemen in de financiering. Externe, landelijke en Europese, economisch getinte geldstromen, namelijk de Werkgelegenheidsimpuls 1994 (WIP'94), het bedrijfsomgevingsbeleid (BOB '94) en Stimulus, bedoeld om de groei van de werkgelegenheid te stimuleren en de economische structuur in de breedte te versterken, zijn naar deze projecten gesluisd en brengen een eigen ontwikkelingstempo met zich mee. In sneltreinvaart zijn tot uitvoering gebracht: Stadhuisplein en omgeving, De Witte Dame, PSV-stadion (noordtribune) + Mathildelaan, infrastructuur Fellenoord en reconstructie Kanaaldijk-Zuid. Op de rol staan: de woningbouw op het Emmasingel-complex (toren + Willemstraat), kop Kennedylaan en Smalle Haven.

Deze projecten werpen hun sporen vooruit bij het aangeven van de vervolgprioriteiten.

In dit verband is tevens van belang de Structuurvisie Eindhoven Centrum waaraan Kolpron Consultants thans werkt. Besluitvorming daarover zal in de nabije toekomst aanleiding kunnen zijn om op basis van voortschrijdend inzicht de prioriteiten op onderdelen te wijzigen.

Rest van de stad

Ook op andere locaties in de stad wordt vanuit stedenbouwkundige overwegingen naar intensivering en stapeling gestreefd.

Conform de Stedenbouwkundige Visie gaat het daarbij primair om:

- locaties aan de ringweg bij kruisingen met belangrijke radialen (poorten);
- winkelcentrum Woensel (ter accentuering van het belang).

5. Andere markt-georiënteerde factoren

Bij het integraal afwegen van ontwikkelingsprioriteiten spelen naast de sectorale invalshoek en het verstedelijkingsbeleid in gemengde locaties nog andere factoren een rol.

In dit verband wordt gewezen op factoren als:

- gewekte verwachtingen naar marktpartijen toe;
- gepleegde investeringen;
- concrete, harde initiatieven;
- de eigendomssituatie en de sturing die via gemeente-eigendom mogelijk is.

6. Probleemstelling

Het aanbod van mogelijkheden voor gestapelde woningbouw en kantoren is mede door recente ontwikkelingsplannen (Emmasingel-complex, Stationsomgeving, Stadionkwartier, Meerhoven) van een dermate grote omvang dat prioriteitenstelling op hoofdlijnen en strategiebepaling noodzakelijk zijn om tot zo optimaal mogelijke condities voor daadwerkelijke realisering te komen. De behoefte daaraan is met name in de woningbouwsector ook vanuit de marktpartijen duidelijk gesteld. Voorkomen moet worden dat onderlinge concurrentie tot overaanbod leidt en daardoor een stagnatie van de markt tot gevolg heeft.

In de kantorenssector helt het probleem meer over naar gemeente-zijde vanwege de introductie van het locatiebeleid. Het bedrijfsleven vraagt om een gedifferentieerd aanbod van locaties voor verschillende segmenten uit de markt. Een goede bereikbaarheid is voor beiden een voorwaarde; voor de markt per auto, terwijl de overheid een sterk accent legt op het openbaar vervoer, de fiets en genormeerde parkeersituaties.

Een zorgvuldige afstemming van sectorbeleid en verstedelijkingsbeleid is nodig.

Samenvattend luidt de probleemstelling dan ook:

Welke strategie en prioriteitenstelling dient de gemeente Eindhoven te volgen voor:

- gestapelde en/of verdichte (binnen)stedelijke woningbouwprojecten?
- een gedifferentieerd aanbod van kantorenlocaties binnen het locatiebeleid?
- het realiseren van gemengde locaties?

2. Strategie voor stedelijke woonprojecten

1. Onderscheid in stedelijke woonprojecten

Kenmerkend voor een stad is een grote variëteit aan woonsferen. Omdat in het kader van de ontwikkelingsstrategie gestapelde/verdichte woningbouwplannen centraal staan, is het relevant om vooraf onderscheid te maken tussen locaties bestemd voor:

1. grondgebonden wonen in lage dichtheden (20-30 won/ha. netto woongebied);
2. grondgebonden wonen in hoge dichtheden: stadshuizen-milieu (>30 won/ha.);
3. gestapeld wonen voor twee bijzondere doelgroepen, namelijk studenten en verzorging behoevende mensen (o.a. hoogbejaarden);
4. gestapeld wonen wijkgebonden;
5. gestapeld stedelijk wonen van sociale sector tot het dure marktsegment.

Categorie 2 en 5 staan hier in de schijnwerper. Woonlocaties voor verdicht en/of gestapeld stedelijk wonen krijgen dus de volle aandacht.

Projecten voor grondgebonden woningen in lage dichtheden, voor studentenhuysvesting, zorgwoningen en gestapeld wonen gericht op doorstroming in de wijk concurreren niet of nauwelijks met elkaar.

Grondgebonden wonen in lage dichtheden

Dit segment heeft zijn eigen programma, dat gelet op de tekorten van de laatste jaren absolute prioriteit geniet. Met name worden deze woningen gerealiseerd op de uitleg-locaties en waar mogelijk ook op inbreidingslocaties.

Studentenhuysvesting en zorg op maat

Ook woonprojecten voor studenten en zorgwoningen (zorg op maat) hebben een aparte status. Dat wil niet zeggen dat deze projecten niet op (binnen)stedelijke locaties gebouwd kunnen worden. Integendeel, ze kunnen in sommige gevallen, en zeker geldt dat voor studentenhuysvesting, zelfs dienen om in een bepaald deelgebied een (binnen)stedelijke ontwikkeling op gang te brengen. Bewust

inzetten van studentenhuysvesting op centrumlocaties wordt tot uitgangspunt verheven.

De vraag-aanbod verhouding voor deze doelgroepen is overzichtelijk en kan eenduidig op elkaar worden afgestemd. Zorg op maat wordt geïndiceerd vanuit de ervaringsgegevens van de verzorgings- en verpleegtehuizen. Voor studenten geldt een opgave van 80 woningen/wooneenheden per jaar. Dergelijke projecten kennen geen afzetproblemen.

Het overzicht op de volgende bladzijde brengt de locaties in beeld die ingezet worden voor het realiseren van de gewenste capaciteit.

Wijkgebonden stapeling

Het wonen op binnenstedelijke en andere locaties in de stad met een grootstedelijk karakter kan niet over één kam worden geschoren met wijkgebonden stapeling. Met beide type projecten worden geheel verschillende woonconsumenten bereikt.

Uit statistische gegevens over de bewoners, die in de recent gerealiseerde (1992-1995) gestapelde woningcomplexen zijn komen wonen, blijkt het volgende.

Gestapelde woningbouw in bestaande woongebieden trekt vooral oudere mensen uit de eigen wijk aan (23-53%), die niet in de markt zijn voor wonen op centraal stedelijke locaties. Met name in de sociale huurmarkt is ruim de helft afkomstig uit de eigen wijk. Van ouderen is bekend dat de verhuisgeneigdheid zal verdubbelen (van 15% naar 30%) als in de eigen buurt geschikte alternatieven komen. Woonprojecten op vrijkomende locaties in bestaande woonwijken, bij voorkeur in de nabijheid van een winkel- en voorzieningencentrum, zijn in de meeste gevallen ook doelbewust wat prijs en kwaliteit betreft (vooral sociale sector tot voorzichtig middelduur) gericht op deze doelgroep om zo de doorstroming in de woningvoorraad te bevorderen.

De gevestigde personen op centrumlocaties zijn gemiddeld jonger: 28-40 jaar tegenover 37-76 jaar in wijkgebonden gestapelde woonprojecten. Bovendien is de spreiding naar herkomst op centrumlocaties groter: minder dan 23% uit eigen omgeving, maar ook 21-35% van buiten Zuidoost-Brabant.

Bij het ontwikkelen van gestapelde woningbouw in bestaande woonwijken dient een relatie gelegd te worden met de behoefte vanuit de buurt. Tot het jaar 2000 lijkt voldoende capaciteit gepland.

Tevens speelt hier een stedenbouwkundig ontwerpprincipe uit de Stedenbouwkundige Visie een rol. Bedoeld wordt het overeind houden van de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit bij inbreiding. Vaak gaat het om gereserveerde OBG-terreinen, vrijkomende schoolgebouwen of groengebieden. Het zijn open ruimten of plekken waar afwijkende, vaak openbare, gebouwen staan. Het zonder meer opvullen van deze plekken met eengezinswoningen komt de stedenbouwkundige structuur van het stadsdeel niet ten goede. De voorkeur gaat

Studentenhuisvesting (o.a. SSHE)

	sociaal
opgeleverd 1996:	
- Edenstraat	112
- Boschdijk	17
in uitvoering:	
- Hemelrijken (Fellowtel)	121
	250
in planning:	
- Stuiverstraat	44
- Heezerweg	32
- Hemelrijken 169	61
- Marconilaan/Leeghwaterstraat	134
- Begijnenhof (Blauwe Engel)	± 55
	326
totaal	576
opnamecapaciteit 1996-2002 (7 x 80)	560

stichtingkosten

sociaal = < f171.000
 middelduur = f171.000 - 243.000
 duur = > f243.000

huurprijzen

sociaal = < f850
 middelduur = f850 - 1.100
 duur = > f1.100

Woonzorg-projecten (zorg op maat)

	sociaal	middelduur	duur	totaal
in uitvoering:				
- M.v.Bourgondiëlaan (Engelsbergen)	61	9	44	114
- Imkerstraat/Kloosterdreef			103	103
- Bredalaan (Theresiapension)	90			90
	151	9	147	307
in planning:				
- Heezerweg (Wilgenhof II+III)		76		76
- Driehoeksbos (Fledermaus/P.Eiffhuis)		76		76
- Ds. Fliednerstraat (Peppelrode)	46	50		96
	46	202		248
totaal	197	211	147	555

Wijkgebonden gestapelde woonprojecten

	sociaal	middelduur	duur	totaal
opgeleverd 1996:				
- Florastaete			53	53
- Andromedaplaats		103		103
- Messiaenpark		66		66
- Crabethstraat		27		27
in uitvoering:				
- Gen.Stedmanstraat (Rapenland)	25			25
- Gaasbeekstraat (Atrium 't Zwin)	55			55
	80	196	53	329
in planning:				
- Otto Veniusweg	44			44
- Tongelresestraat ('t Hofke)	51			51
- Tarwelaan/Sonseweg	73	41		114
- Judas Thadeuskerk	40			40
- centrum II Blixembosch	60	60	20	140
- Gerard Noodtstraat	15			15
- Locatellistraat/Kerkhoflaan	54			54
- Tartinistraat		24		24
- Smetenalaan		24		24
- Mendelssohnlaan	59			59
	396	149	20	565
totaal wijkgebonden gestapeld wonen	476	345	73	894
totaal zorg op maat	197	211	147	555
	673	556	220	1449
opnamecapaciteit:				
1996 - 1999 (4 x 150-175 =)	600-700			
1996 - 2001 (6 x 75-100 =)		450-600		
1996 - 1999 (4 x 50 =)			200	

ernaar uit deze gebieden zo min mogelijk te 'privatiseren' zodat de gegeven buurt de ruimtelijke beleving blijft houden.

Voor een gedifferentieerd overzicht van locaties die in 1996 zijn opgeleverd, in uitvoering zijn of in de planning zitten, wordt verwezen naar de vorige bladzijde. Ook de geschatte opnamecapaciteit in Eindhoven is daar vermeld. Voor deze projecten worden geen afzetproblemen verwacht.

Conclusie

De eerste strategische actie moet een selectie zijn van (binnen)stedelijke woonlocaties. Voor de studentenhuysvesting, zorg op maat en wijkgebonden stapeling die thans in uitvoering of gepland is, worden geen afzetproblemen verwacht. Dat geldt wel voor (binnen)stedelijke woonprojecten. Vaststellen waar de woonlocaties liggen die ingericht kunnen en moeten worden als stedelijke, verdichte woonmilieus, is daarom strategisch van belang.

In principe zijn deze locaties gelegen in:

- het centrumgebied;
- de Westcorridor;
- de Dommelzone, gedeelte binnen de tangent, in het raakvlak met het centrumgebied;
- de 'stedenbouwkundige poorten' van de 1^e orde aan de Ring, genoemd in de structuurschets Eindhoven binnen de Ring;
- bij het winkelcentrum Woensel.

Op de tekening is een overzicht gegeven van ontwikkelingslocaties met stedelijke woonprojecten in Eindhoven.

Binnen en tussen deze zones zullen vervolgens de prioriteiten moeten worden bepaald. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de diversiteit in:

- het begrip hoogbouw;
- bewonersgroepen en passend woningproduct.

2. Hoogbouw als containerbegrip

Hoogbouw, gestapelde of verdichte bouw kent vele vormen.

Te vaak vindt compact bouwen en intensiveren van grondgebruik een vertaalslag naar bouwplannen van een appartementencomplex. Voor stedelijkheid in Eindhoven moet een eigen vocabulaire worden gehanteerd. In de Stedenbouwkundige Visie wordt aan dit thema speciale aandacht besteed. Hoogbouw in Eindhoven is nu nog vooral kwantitatief bepaald. Zeker in bestaand stedelijk gebied heeft hoogbouw onder bewoners een slechte naam. Hoogbouw wordt in verband gebracht met veel negatieve aspecten als weinig ruimte, anonimiteit, criminaliteit, inbreuk privacy.

Hoogbouw moet echter niet meer louter gezien worden als puntgebouwen met

eenvormigheid van laag op laag. Het thema is geëvolueerd naar het verhogen van de dichtheid in het contextuele bouwen. Belangrijk is de kritische massa die een stad al kent, die in het bestaande stedelijke weefsel aanwezig is. Goede voorbeeldprojecten zijn er in Eindhoven vrij weinig. Het vraagt durf deze te bouwen. Hoogbouw is een stedelijke structuur in het klein. Daarin moet veel differentiatie zitten om zo'n omgeving aantrekkelijk te maken.

Zeer belangrijk voor hoogbouw is de locatie; die moet iets extra's bieden. Van vitaal belang is daarnaast de inrichting van het maaiveld rond de hoogbouw. De ruimte er omheen wordt vaak als een onveilig gebied ervaren. Parkeren is vaak op slechte wijze opgelost. Het straatbeeld verdwijnt en dat heeft gevolgen in de sociale sfeer. Het is een opgave om de scheiding tussen openbaar-privé heel goed te definiëren en te detailleren. Verdichting moet in Eindhoven een verrijking van het bestaande milieu opleveren in plaats van aantasting. Het is belangrijk daarin de goede toon te treffen.

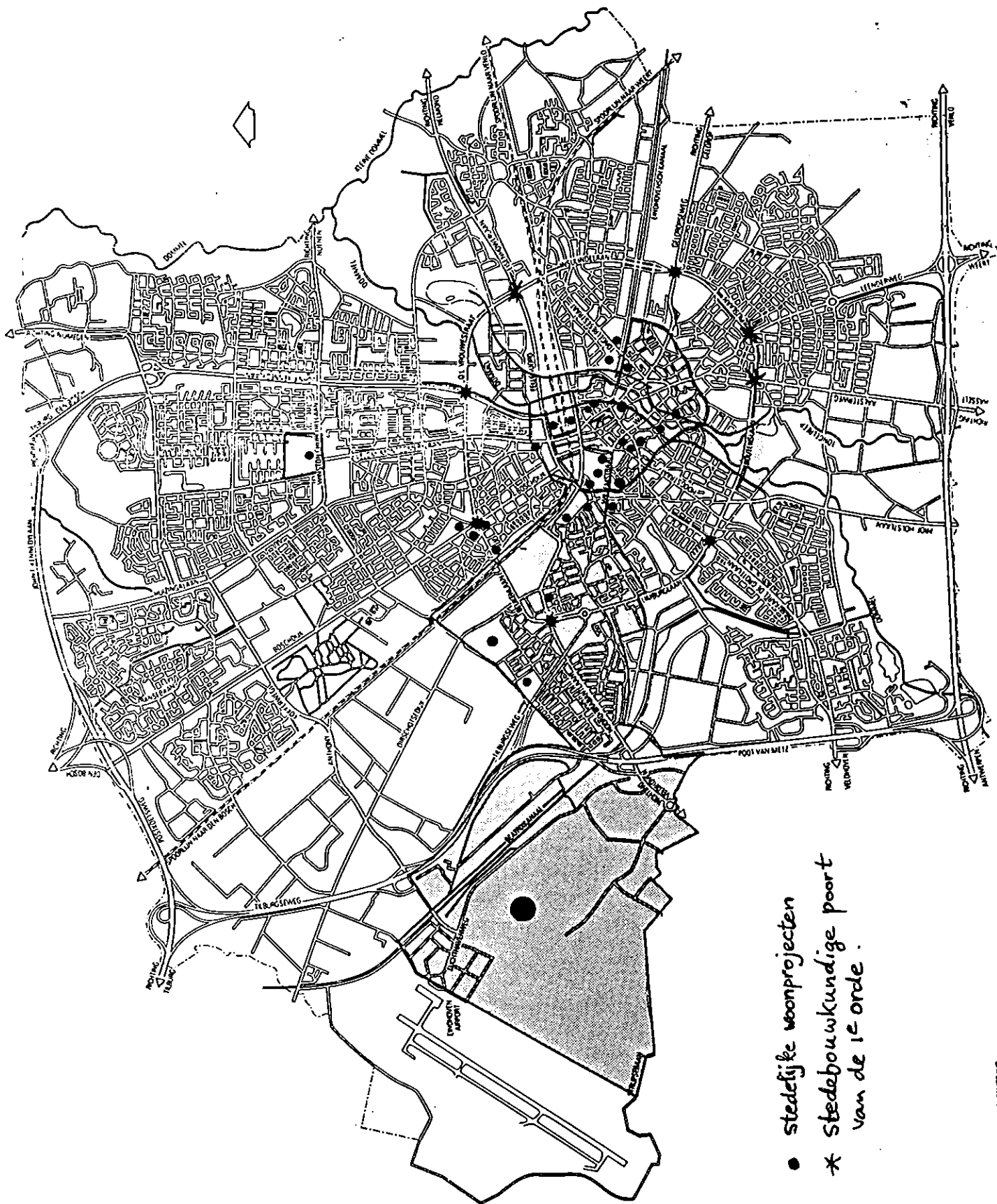
Appreciatie van verdichting is in Eindhoven sterk afhankelijk van een kwalitatieve insteek d.w.z. architectuur i.p.v. hoogbouw sec. Het is het zoeken naar nieuwe verdichte concepten, ook in grondgebonden varianten, die op de markt aansluiten. In de Eindhovense context moeten mensen verleid worden om verdicht te gaan wonen.

Dat is een ander verhaal dan in de Randstad.

3. Bewonersdoelgroepen, woningproduct en omvang project

Kan de doelgroep voor gestapelde woonvormen in algemene zin redelijk worden afgebakend (senioren, bejaarden, jongeren, een- en tweepersoonshuishoudens, studerenden), de doelgroep voor specifieke stedelijke woonlocaties is veel moeilijker in algemene termen te vangen. Een gegeven is dat deze groep qua omvang relatief klein is, afgaande op woonvoorkeuren van verhuisgeneigden. Echter, de feitelijke en te verwachten bevolkingsontwikkeling laten zien dat het potentieel van mogelijke inwoners met een stedelijke leefstijl en dito woonwensen fors toeneemt. Met name de groei van het aantal één- en tweepersoonshuishoudens met daarbij vaak een tweeverdienerssituatie, is hier debet aan. Hoewel de omvang van de doelgroep voor stedelijke woonlocaties voldoende perspectief biedt, is het nog niet zo gemakkelijk het juiste woningproduct hiervoor aan te bieden. Gezien de levensfase, het inkomensniveau en de veelheid aan leefstijlen is de doelgroep zeer kritisch en stelt zeer specifieke eisen aan woning en woonmilieu.

In de literatuur wordt in dit verband gesproken van een z.g. 'niche-markt': doelgroepen met specifieke kenmerken die derhalve een specifiek woonproduct geboden moet worden. Het begrip 'marktconform' laat zich dan ook niet vangen in een standaardreceptuur. Iedere 'niche' heeft zijn eigen marktconforme regels.



- stedelijke woonprojecten
- * stedebouwkundige poort van de 1e orde.

Niche-marketing is betrekkelijk nieuw in de projectontwikkeling.

De markt voor stedelijke bouwprojecten is een vragersmarkt en dat betekent dat het product moet zijn afgestemd op de specifieke vraag van verschillende groepen op de markt. Het gaat erom de juiste niches in de markt te vinden; op zoek naar de kenmerken van de specifieke doelgroep die op die locaties wil wonen.

Het definiëren van de doelgroep is niet voldoende. Die groep moet ook weten, dat de locatie op de markt is, wat het aanbod is, en dat die locatie juist voor hen zo aantrekkelijk is. Beeldvorming en het vinden van de juiste communicatiekanalen zijn dus de volgende stappen. Een advertentie in de lokale of regionale krant is niet voldoende. Op een vragersmarkt is een goede en gedurfde marketing van levensbelang.

Gezien de omvang en diversiteit van de doelgroep dient uitermate kritisch te worden gekeken naar de omvang van het complex en de erin onder te brengen woningtypologieën. Het is zaak goed te luisteren naar wat de markt doet en daar steeds weer met nieuwe producten op in te spelen. Dit betekent het realiseren van kleine projecten en het steeds weer kijken hoe de afzet zich ontwikkelt. Een groot complex van enkele honderden woningen roomt voor enkele jaren de markt grotendeels af. Wanneer het complex niet bestaat uit een grote variëteit aan woningtypologieën, dan is de kans op verkoop- c.q. verhuurstagnatie zeer groot.

4. Strategische visie

De strategische visie voor woningbouw in Eindhoven dient enerzijds vraag en aanbod meer in evenwicht te brengen en anderzijds de 'moeilijke' markt van gestapelde en verdichte bouw beter hanteerbaar te maken.

Prioriteit voor grondgebonden wonen

Ten behoeve van de eerste taak wordt absolute prioriteit gelegd bij het realiseren van grondgebonden woonlocaties van enige omvang: Blixembosch, Driehoeksbos, Meerhoven, wellicht Tongelre-Zuidoost. Op deze locaties moet met name zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte aan grondgebonden woningen weer op peil worden gebracht. Hier is een achterstand in te halen.

Verdichting in bestaand stedelijk gebied

Parallel daaraan legt het compacte stad beleid prioriteit bij inbreiding; waar mogelijk verdichting in bestaand stedelijk gebied. Gestapelde, verdichte woonprojecten vallen in de strategische visie in drieën uiteen, namelijk:

1. voldoende gestapeld aanbod van wooneenheden combinaties met woningen voor studenten resp. zorg-eenheden en aanleunwoningen voor hulpbehoevende woonconsumenten;

2. wijkgebonden gestapelde woningbouw als de behoefte vanuit de buurt aantoonbaar is en als van de plek ingevuld met gestapelde, verdichte bouw een positieve stedenbouwkundige uitstraling uitgaat;
3. het vaststellen op welke woonlocaties in centrumgebied, Westcorridor, Dommelzone en in de 'poorten' aan de Ring stedelijke, verdichte woonmilieus zouden moeten worden gecreëerd.

Op (binnen)stedelijke locaties ware complexiteit van functies na te streven. Door menging van werelden kan de saaiheid worden doorbroken.

Opnamecapaciteit als randvoorwaarde

In de strategie voor gestapelde woningbouw wordt een geschatte opnamecapaciteit als randvoorwaarde meegenomen. Deze mag niet noemenswaardig worden overschreden. Marktbederf is uit den boze. Reeds de berichten over een slechte verkoop of zelfs leegstand schrikt investeerders af. Omgekeerd kan de gemeente veel doen om stedelijk wonen te promoten.

Voor gestapelde woningbouw wordt de opnamecapaciteit voor geheel Eindhoven geschat op 475 woningen per jaar, als volgt verdeeld naar prijsklasse en onderscheiden locaties:

- sociaal: 200 w.v. 100 specifiek voor ouderen
25-50 (binnen)stedelijk
- middelduur: 175 w.v. 75 specifiek voor ouderen
75-100 (binnen)stedelijk
- duur: 100 w.v. 50 specifiek voor ouderen
50 (binnen)stedelijk

Deze getallen moeten gezien worden als een ruime interpretatie van de maximale opnamecapaciteit.

In de sociale sector lijkt de afzet vooralsnog gegarandeerd vanwege subsidie (BWS/IHS) en veelal combinatie met zorg op maat. Gezien het huidige huurniveau in de goedkope sektor ($\pm$ 800,- excl. servicekosten en kosten voor zorg op maat) staat het sociale karakter onder druk.

De helft van de middeldure en dure sector wordt toegerekend aan (binnen)stedelijke locaties. Voor (binnen)stedelijke projecten wordt uitgegaan van 150-200 woningen per jaar. Een voorzichtig cijfer zou lager uitvallen. Daarmee ligt onder de (binnen)stedelijke bouwopgave een taakstelling die een actieve benadering vereist.

Voor studenten/jongeren geldt een taakstelling van ongeveer 80 woningen en wooneenheden per jaar op grond van een uitspraak van de gemeenteraad.

Niche-marketing

In de strategie voor (binnen)stedelijke gestapelde/verdichte woonprojecten dient een actief en doordacht marketing-concept, in vakjargon niche-marketing genaamd, centraal te staan. Niche-marketing richt zich op kleinschalige of

kleinschalig gefaseerde stedelijke gestapelde of verdichte woningbouwprojecten (50-75 woningen) in centrumgebied, Westcorridor en Dommelzone.

De gemeente toetst projecten met aandacht voor de bestanddelen van (binnen)stedelijke niche-marketing:

- grotere variëteit in soorten etagebouw en compacte woonvormen (o.a. stadshuizen-milieu);
- beter onderscheid in doelgroepen ('niches');
- beperkte complex-omvang, een goed stedenbouwkundig oog voor de kritische massa, en grotere differentiatie van woningtypen in etagebouw-complexen;
- zeer actieve marktbenadering die een sneeuwbal-effect kan doen ontstaan: hoogwaardig aanbod schept nieuwe vraag.

De taakstelling is het ruim gestelde jaarprogramma van 150-200 woningen halen (in feite 2 à 3 keer de voorzichtige ramingen uit de markt). Evaluatie-onderzoek naar de nieuwe bewoners en hun woonbeleving dient tot onderdeel van permanent woningmarktonderzoek te worden gemaakt. Stedelijke woonprojecten worden uitgevoerd in samenwerking met projectontwikkelaars die ervaring met niche-marketing hebben opgedaan of willen opdoen. Projecten zullen vergezeld moeten gaan van een marketingplan. Eventueel 'moeilijke' projecten kunnen worden gekoppeld aan 'gemakkelijke'. Aan projecten op gemeentegrond dient een termijn voor realisatie te worden gesteld, waarna een andere partij kan worden gekozen.

Belang van de locatie

Zeer belangrijk voor hoogbouw is de locatie; die moet iets extra's bieden. Met name centrumlocaties kunnen daar aan voldoen. De gemeente kan de voorwaarden scheppen door het beleid, dat het woon- en verblijfsklimaat in het centrumgebied verbetert, te intensiveren. Meer activiteiten, evenementen en voorzieningen in het stadscentrum; als er meer te beleven is, dat maakt centrumlocaties uniek.

Een voorwaardenscheppende strategie richt zich op het ontwikkelen van multifunctionele publiektrekkende projecten à la Heuvel Galerie, De Witte Dame, plekken die cultuur, sfeer en kwaliteit uitstralen, en op het voltooien van de inrichting van de openbare ruimte in het stadscentrum, zoals 18 Septemberplein, Lichtplein, Stationsplein-zuid, Catharinaplein, Dommelboulevard.

Conclusie

- Schaarste m.b.t. gestapelde woningbouw buiten samengestelde projecten op (binnen)stedelijke locaties:
 - m.u.v.: * senioren-woningen gekoppeld aan verzorgingstehuizen (helaas niet aanwezig in het centrumgebied);

- * op wijkdoorstroming gerichte projecten.
- Overige, dus ook studenten(!) richten op samengestelde projecten op (binnen)stedelijke locaties.
- Denken in termen van andere en een diversiteit van woontypologieën. Alle strategische locaties daaraan toetsen.

5. Operationalisering in projecten

Tussen een strategische visie en het operationele niveau (de planvorming en uitvoering van projecten/deelgebieden) ligt de weg van de tactiek.

Die weg verdient meer aandacht. Het omvat de maatregelen die nodig zijn om zo doelmatig mogelijk tot resultaat te komen. Een van de maatregelen is dat de gemeente haar uitvoeringsgerichte en vervolg-prioriteiten verduidelijkt.

Eenduidige beleidslijnen ondersteund door een goede P.R. wijst marktpartijen de weg.

De criteria zullen zodanig geformuleerd moeten zijn dat zij scherp onderscheiden. Dat wil zeggen dat in de prioriteitsvolgorde met gewogen criteria groepen moeten ontstaan die per groep maximaal 2 à 3 jaar productie per marktsegment bevatten. De criteria worden afgeleid uit de strategische ontwikkelingsvisie.

De (binnen)stedelijke woonprojecten in het op blz. 186 afgedrukte overzicht zijn in 1996 opgeleverd of in uitvoering genomen. In principe voorzien deze projecten de periode 1996-1998.

Randvoorwaarde is de opnamecapaciteit die voor (binnen)stedelijke projecten ruim is geraamd op 150-200 woningen per jaar; 25-50 in de sociale sector, 75-100 middelduur en 50 duur.

In de sociale sector is het aantal gestapelde woningen dat in 1996 en 1997 op de markt komt, toereikend voor de periode tot 2001.

Op korte en middellange termijn (vanaf 1998) kan op (binnen)stedelijke locaties meer gebouwd worden in de middeldure en dure sector. Vanwege de ruim ingeschatte opnamecapaciteit komt daarbij de noodzaak van een actieve marktbenadering om de hoek kijken.

In een matrix is afgewogen welke (binnen)stedelijke woonprojecten voor de periode vanaf 1998 prioriteit dienen te krijgen. Daarin worden de locaties per criterium gewogen, in principe op basis van een 5-punt schaal. De totaalscore is een indicatie voor de prioriteiten.

De wegingscriteria geven een kwantitatieve betekenis aan twee invalshoeken, namelijk het belang van de locatie en het sectorale belang, in dit geval het volkshuisvestelijke belang.

		sociaal	middelduur	duur	totaal
opgeleverd 1996:					
- Cederlaan			103		103
- Gilde-terrein		61			61
- Vestdijk (Phia van Veenendaalstaete)		39			39
- Don Bosco-complex		53			53
		153	103		256
in uitvoering:					
- Oude Haven fase 1			84		84
- Paulus-kerk		70	74		144
- Grote Berg			28		28
		70	186	0	256
totaal		223	289	0	512
opnamecapaciteit					
1996 - 2001	(6 x 25- 50 =>)	150-300			
1996 - 1998	(3 x 75-100 =>)		225-300		
1996 -	(0 x 50 =>)			0	

Gehanteerd worden de volgende criteria:

- ◆ Het stedenbouwkundige belang: de locatie in het Eindhovense verstedelijkingsbeleid.
 - Uit de Stedebouwkundige Visie wordt een waardering afgeleid, gebruik makend van:
 - * de wensbeeldenkaart ruimtelijke kwaliteit;
 - * de transparant waarop de structurerende elementen, beeldbepalende objecten, stadsmarkeringen en oriëntatiepunten zijn aangegeven.
 - Uit het centrumbeleid: een locatie in het primaire of secundaire citygebied of in een uitwaaierszone.
 - Hergebruik van bestaande panden. Panden met cultuur-historische, karakteristieke architectonische waarde verdienen bijzondere aandacht.
 - Afronding van een stedenbouwkundig concept op een locatie; een ruimtelijke relatie met een aangrenzend project.
 - Planfase: schetsplan - masterplan - ontwikkelingsplan/vigerend bestemmingsplan.
- ◆ Het sectorale, volkshuisvestelijke belang:
 - Aantal en type woningen, huur/prijs/stichtingskostenniveau; concurrentiefactor.
 - Mono- of multifunctionaliteit.
 - Bestuurlijk commitment: opname in het bouwprogramma van een voorgaand jaar; Vinex-locatie.

(Binnen)stedelijke woonprojecten in Eindhoven, december 1996

Inventarisatie-matrix Wegingsmatrix

(binnen)stedelijke woonlocaties	eig. aan- dom	koop/ huur; prijs- klasse	typologie	bouw- progr- jaar	Stede- bouw- visie	belang van afr/plan her fase beleid	volkshuisv. con- cur. funk. mit- taal	belang- to- taal	totaal score
Centrum-Westcorridor:									
* Stationsdistrict	g	±150	multifunctioneel		3+2	2	1	0	+
* Kop Kennedylaan	g	?	idem		1+2	2	1	0	+
* Schimmelt	g		idem		2+2	2	1	0	+
* rt Eindje	g		idem		1+1	2	1	0	0
* Stationsweg	g		idem		2+3	2	1	0	0
* 18-Septemberplein	g		idem		2+3	2	1	0	+
* Mathildelaan	g		idem		2+3	2	1	0	+
Emmasingel-complex:									
* Willemstraat fase 1	p	102	woontoren	1996	2+2	5	0	2	++
* Willemstraat fase 2...	p	450			2+2	2	0	0	+
* Emmasingel/Arcadeplein	gp	<75	multifunctioneel		2+3	5	1	0	++
* Stadionkwartier Oost	gp		gestapeld		2+3	2	1	0	+
* Gagestraat/Frederiklaan	p	±25			0+1	1	0	0	-
Centrum-Dommelzone:									
Smalle Haven:									
* Medina + schil	g	70	stadspatio's	1996	2+2	3	0	2	++
* torengedebouw	gp	<75	woontoren		2+2	5	1	0	++
* Catharinaplein	gp		multifunctioneel		2+2	4	1	0	++
* Zwenbadweg	g	±40	gestapeld	1995	1	1	0	2	-
* Elzentlaan/ALVE	p	<75	hergebruik		2	1	0	0	-
* Picus-terrein West	p				0+1	1	0	0	-
* Picus-terrein Oost	p	±110	gestapeld (ged.)	1996	0+1	1	0	2	-
Overig centrum:									
* Julianastraat	g	±25	stadshuizen	1997	2+1	1	0	1	0
* Catharinastraat/v.Egmondstraat	g	±30	stadshuizen	1997	2+1	1	0	1	0
* terrein Fens	g	<75	multifunctioneel		2+2	4	0	0	+
* terrein v.d.Schoot	g	<75	stadshuizen??		2	1	0	0	-
* Vestdijk/Raiffeisenstraat	p	<75	woontoren		0+2	4	0	0	0
* Raiffeisenstraat Zuid	gp		stadshuizen??		0+2	1	0	0	-
Centrumrand:									
* Lecturis-terrein	g	57		1997	0+1	0	0	1	0
* Vogelzang-terrein	gp				0+1	0	0	0	-
Overig Westcorridor:									
* Stadionkwartier West	p	±300	gestapeld (ged.)	Vinex	2+3	1	1	0	+
* complex Zwaanstraat	p	190		Vinex	2+3	1	0	2	+
* Meerhoven fase 1	g						5	7	+
Overig:									
* Boschdijk/Marconiplein NW	gp		multifunctioneel		1+1	0	1	0	-
* Boschdijk/Marconiplein ZW	p		multifunctioneel		1+1	0	1	0	-
* winkelcentrum Woensel	gp	±100			2+2	0	2	6	0

<u>Weging 5-punt schaal:</u>		<u>Stedenbouwkundige Visie</u>	
5 = zeer goed:	zeer positief/belangrijk	- wensbeeld ruimtelijke kwaliteit:	
4 = goed	: positief/belangrijk	3 = exclusief: unieke plek	
3 = redelijk	: neutraal	2 = integraal: hoog gewaardeerd door zichtbare samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte	
2 = matig	: negatief/onbelangrijk	1 = speciaal: één element speciaal	
1 = slecht	: zeer negatief/onbelangrijk	0 = neutraal: onopvallend en degelijk	
		- transparant:	
		+1 = nabij structurerend element, beeldbepalend object, stadsmarkering, oriëntatiepunt	
		+2 = aan RGV-netwerk	
		+3 = aan CVA in Westcorridor	
		<u>Centrumbeleid:</u>	
		5 = locatie in primaire citygebied én Westcorridor of Dommelzone	
		4 = locatie in primaire citygebied zonder relatie met Westcorridor of Dommelzone	
		3 = locatie in secundaire citygebied én Dommelzone	
		2 = city-uitwaaiingszone én Westcorridor of Dommelzone	
		1 = overig city-uitwaaiingszone en overig Westcorridor	
		<u>Afronding stedenbouwkundig concept:</u>	
		5-punt schaal	<u>Hergebruik bestaand pand:</u>
			2 = monument/onvervangbaar beeldbepalend element
			1 = overig beeldbepalend element
		<u>Planfase:</u>	
		3 = ontwikkelingsplan/Gesp/vigerend bestemmingsplan	
		2 = masterplan/nota van uitgangspunten	
		1 = uitsluitend schetsplan/bouwplan	
		<u>Volkshuisvesting:</u>	
		concurrentie: 5-punt schaal	
		multifunctioneel: 2 = expliciet uitgangspunt	
		1 = na te streven/combinatie onderbouw	
		commitment: 2 = woningbouwprogramma 1995/1996	
		1 = woningbouwprogramma 1997	

<u>Totaalscore:</u>	
locatie	volkshuisv
++ = > 10	8
+ = 8-10	6-7
0 = 5-7	4-5
- = 3-4	2-3
-- = 1-2	1

De matrix is op de blz. 187 en 188 ingevoegd.

De prioriteiten moeten richting geven aan de toepassing van het instrumentarium dat de gemeente in kan zetten om tot het realiseren van projecten te komen. Met name zijn dat de instrumenten die de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt, en verder de eigendomssituatie en het sluiten van convenanten, exploitatie-overeenkomsten met particuliere partijen om publiek-private-samenwerking (PPS) te bereiken.

De matrix kan dienen als een beleidskader voor de uitwerking van het bestemmingsplan. De wegingscriteria zijn als uitwerkingscriteria in het bestemmingsplan opgenomen. Aldus zijn ze in publiekrechtelijke zin bruikbaar om de gewenste ontwikkeling mede te sturen via de uitwerkingsbevoegdheid.

Prioriteiten

De waardering voor de totaalscore is het hoogst voor twee locaties op het Emma-singel-complex, namelijk de woontoren Willemstraat en het Arcadeplein, op de voet gevolgd door Smalle Haven en Meerhoven (fase 1). In het rijtje is verder noemenswaard de locatie Stationsplein/18 Septemberplein en Winkelcentrum Woensel.

Rekening houdend met de matrixscore wordt voorgesteld tot het jaar 2000 prioriteit te geven aan (binnen)stedelijke projecten die nieuwe woontypologieën toevoegen aan het centrumgebied.

Interessante projecten in dit verband zijn:

- de woontoren aan de Willemstraat;
- de stadspatio's van het Medina-complex Smalle Haven;
- een stadshuizenmilieu aan Julianastraat en Catharinastraat/v.Egmondstraat.

Daarnaast krijgt de start van Meerhoven prioriteit.

De uitvoeringsgerichte prioriteiten tot 2000 zijn in het hierna volgende overzicht met de woningaantallen en naar woningdifferentiatie weergegeven. Ook de plannen aan de Zwembadweg, Picus-Oost, Lecturis-terrein en de vervolgfases Willemstraat zijn hierin opgenomen, omdat ze reeds vergevorderd in de pijplijn zitten en ze door commitments niet of nauwelijks nog beïnvloed kunnen worden.

Door de commitments schiet de verhouding tussen vraag en aanbod over het jaar 2000 heen. Dat levert problemen op voor de prioriteiten en een fasering in de tijd. Na bovengenoemde uitvoeringsgerichte prioriteiten kunnen namelijk tot 2005 niet veel vervolg-prioriteiten meer worden aangegeven.

Pas voor een latere periode na 2000 komen andere locaties voor prioriteit in aanmerking, zoals:

		sociaal	middelduur	duur	totaal
gestapeld 1998-2000:					
- woontoren fase 1 Willemstraat			40	60	100
- Medina-complex Smalle Haven			70		70
- Meerhoven-Noord 1e fase			110	80	190
subtotaal		0	220	140	360
opnamecapaciteit					
1998 - 2000	(7 x 75-100 =)		225-300		
1998 - 2000	(5 x 50 =)			150	
commitments					
- Picus-Oost			112		112
- vervolgfases Willemstraat			300	100	400
- Lecturis-terrein				57	57
- Zwembadweg			40		40
subtotaal			452	157	609
totaal			672	297	969
opnamecapaciteit					
1998 - 2004	(7 x 75-100 =)		525-700		
1998 - 2002	(5 x 50 =)			250	
stadshuizen 1998-2000:					
- Julianastraat			25		
- Catharinastraat/v.Egmondstraat				30	30

- torengedouw Smalle Haven;
- Picus-terrein West;
- wonen in een aantal gemengde, multifunktionele ontwikkelingen, met name:
 - * het Emmasingel/Arcadeplein project;
 - * Catharinaplein;
 - * wonen in het Stationsdistrict als onderdeel van een multifunktioneel project;
 - * winkelcentrum Woensel;
 - * terrein Fens;
 - * afronding van de hoeken Marconiplein; multifunktionele projecten met een beperkt gedeelte gestapeld wonen.

Daarbij komt nog eens dat de multifunktionele projecten niet zijn te plannen vanuit volkshuisvestingscriteria. De dragers zijn hier veelal andere functies. Als vanuit die dragers prioriteiten ontstaan moet de volkshuisvestelijke prioriteit volgen.

Anderzijds kan het belang van de ligging en de gewenste complexiteit van functies en gewenste architectonische kwaliteit tot een opeenstapeling van prioriteiten voor multifunctionele locaties leiden waaraan ook het volkshuisvestelijk belang evenredig bijdraagt.

Uit het voorstaande moet geconcludeerd worden, dat in overleg met de marktpartijen nader beraad over een fasering of aanpassing van de onderhandse plannen gewenst is. In ieder geval zal zeer terughoudend gereageerd moeten worden op nieuwe initiatieven voor andere binnenstedelijke locaties. Deze zullen worden getoetst aan de genoemde criteria en zullen voorshands slechts kunnen worden gehonoreerd als ze een vernieuwend woonproduct bieden dat niet concurrerend is met de genoemde projecten.

Er zal zonder meer geen commitment worden gegeven, wanneer realisatie binnen 2 à 3 jaar niet is verzekerd.

Periodiek zal een evaluatie plaats vinden van het woningbouwprogramma tegen de achtergrond van de strategische ontwikkelingsvisie.

Als de locaties Julianastraat en Catharinastraat/v.Egmondstraat het succes van stadshuizen op centrumlocaties kunnen bewijzen, dan zouden vervolgens voor uitbreiding van een stadshuizenmilieu in aanmerking kunnen komen:

- terrein v.d.Schoot;
- Elzentlaan (AIVE/voormalig Joriscollege);
- Raiffeisenstraat-Zuid;
- Vogelzangterrein.

Daarbij moet een stadshuizenmilieu niet gezien worden als een eenvormig product, maar als een verdichte woondiversiteit in brede zin worden opgevat. Delen van het Stadionkwartier en eventueel het stationsdistrict zullen naar het eind van de periode tot 2005 worden doorgeschoven.

3. Strategie voor kantorenontwikkeling

1. Vraag naar gedifferentieerd aanbod

Het kantorenbeleid is gericht op het beschikbaar hebben van een voldoende en gevarieerd aanbod van kantorenlocaties naar schaal, segment en locatieprofiel. Eindhoven vervult voor de kantorenmarkt niet alleen een regionale, maar ook een landsdeel- en (inter)nationale functie.

De vraag naar kantoorruimte is aan grote schommelingen onderhevig. Was er op het eind van de tachtiger jaren sprake van een krapte op de kantorenmarkt, waarbij een voor Eindhoven ongekend afzetnivo van de nieuwbouwproductie van kantoorvloeren werd bereikt (meer dan 35.000 m² per jaar), in de planperiode

1993-1995 trad daarentegen een verzadiging op.

Echter, de eerste tekenen van herstel verschijnen aan de horizon.

Aan de hand van de ontwikkeling in de leegstand van kantoren over de periode november 1994 tot mei 1996 kan een toename van de vraag naar bestaande kantoorruimten voor kleinschalige gebruikers worden gekonstateerd. In de periode nam de kwantitatieve leegstand af van 13% (ruim 87.000 m² b.v.o.) tot 7% (ruim 51.000 m² b.v.o.). Deze ontwikkeling is met name te danken aan het aantrekken van de economische conjunctuur.

Ook de vraag naar nieuwbouwlocaties neemt weer toe. In het Stationsdistrict zoeken meerder initiatiefnemers een locatie voor een grootschalige ontwikkeling. Verder zijn reeds kandidaten bekend voor b.v. uitbreiding Beukendael, X 't Schoot, Marconiplein, ontwikkelingen in het Stadionkwartier, op het TUE-complex.

Product- en afzetbenadering

Niettemin kan de huidige kantorenmarkt het beste worden getypeerd als een 'vragersmarkt', hetgeen in principe betekent dat huurders en gebruikers/eigenaars van de kantoorpanden de condities bepalen. Met het oog hierop zal rekening moeten worden gehouden met een productbenadering (segmentering) en een afzetbenadering, gebaseerd op de eisen die beleggers en gebruikers aan kantoorlocaties stellen.

In de productbenadering gaat het om een segmentering naar:

- het segment van kleinschalige kantoorvilla's (<1.000 m²);
- het segment ten behoeve van één of enkele huurders, variërend van 1.000 tot meer dan 10.000 m², waarbij grote waarde wordt toegekend aan identiteit en verschijningsvorm.
- het segment van grootschalige kantoorverzamelgebouwen voor meerdere huurders/gebruikers.

In de afzetbenadering wordt rekening gehouden met een beleggers-/ gebruikersprofiel dat de volgende voorwaarden aanlegt:

- ligging van de locatie t.o.v. stedelijk hoofdweefsel en openbaar vervoer;
- meerwaarde in de toekomst;
- stabiele burensituatie: garanties dat de omgeving in de toekomst in stand zal blijven;
- aanwezigheid van een zakelijk milieu: aanwezigheid van concentratie van kantoorgebouwen;
- kwaliteit van het gebouw: consistente verschijningsvorm, segmenteringsmogelijkheden binnen het gebouw.

Een marktconforme benadering hecht veel belang aan bovengenoemde factoren.

Locatiebeleid als randvoorwaarde

Aansluitend hierop dient een gedifferentieerd aanbod van kantorenlocaties zich zo veel mogelijk te voegen in het locatiebeleid. Een strategie voor kantorenvestiging

dient dit als randvoorwaarde mee te nemen. De kantorenmarkt beleeft het locatiebeleid nog sterk als een belemmering. Het streven moet zijn om met een overgangsmodel successen te boeken voor zowel werkgelegenheid als mobiliteitsreductie.

Elementen van een overgangsmodel zijn:

- uitgaan van bestaande voorraad uitgeefbare kavels;
- geen sanering van beschikbare kavels;
- potentiële en studielocaties heroverwegen naar het ABC-locatiebeleid; in principe geen nieuwe snelweg- en overige locaties zonder hoogwaardig openbaar vervoer toevoegen voor kantoren;
- toepassen van gewennings- en ingroeimodellen voor parkeersituaties. Eindhoven zoekt voor de vestiging van bedrijven en kantoren naar marktconforme wegen binnen de beleidsruimte van het locatiebeleid.

2. Het locatiebeleid in werking

Het locatiebeleid serieus nemen betekent consequente keuzes maken en het push en pull-beleid (ook wel andersom 'honing en azijn' genoemd) gestalte geven. Met de stelregel "Het juiste bedrijf op de juiste plaats" steunt het beleid op drie onderdelen:

1. bereikbaarheids- en mobiliteitsprofielen

Bereikbaarheidsprofielen worden gekoppeld aan locaties:

- A-locatie: omgeving centraal station (straal van ca. 800 m)
- B-locatie: a) nabij halte HOV = voorstadshalte NS, metro, sneltram, snelbus (straal ca. 500 m);
b) tweede schil rond centraal station (ca. 800-1000 m);
c) tevens nabij stedelijke hoofdweg;
- C-locatie: nabij oprit/afslag van autosnelweg;
- O-locatie: onbepaald of overig; komt niet in aanmerking voor ABC-typologie.

Mobiliteitsprofielen typeren bedrijven of publieke voorzieningen naar arbeids- en bezoekersintensiteit, zakelijke auto-afhankelijkheid en goederenvervoer over de weg. Ook hier wordt een onderscheid gemaakt in ABC-profielen.

Het juiste bedrijf is op de juiste plaats gevestigd als beide profiel-aanduidingen gelijk luiden.

2. parkeernormen

Voor A- en B-locaties gelden maximum-parkeernormen (resp. 10 en 20 parkeerplaatsen per 2.500 m² bruto vloeroppervlakte).

Deze normen zijn niet strikt en allesbepalend. Van belang is hier de relativisering in de handleiding van de provincie aan te halen:

"Het mag niet zo zijn dat een te stringente parkeernormering een op zich gewenste ruimtelijke ontwikkeling tegenhoudt. Het betreft hier richtnormen;

indien daar goede redenen voor zijn kan hier gemotiveerd van afgeweken worden."

Op potentiële locaties die nog niet voldoen aan het beoogde bereikbaarheidsprofiel kunnen ingroei-modellen worden gehanteerd, d.w.z.:

- een geldende parkeernorm voor partikuliere terreinen die zo dicht mogelijk de richtnorm benadert;
- een beargumenteerd aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein;
- een regeling voor de wijze waarop binnen de planperiode, afhankelijk van de verbetering van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen, het aantal openbare parkeerplaatsen vermindert.

3. stimulerende maatregelen

Voorbeelden: investeringen in OV-/fietsinfrastructuur, doseringsmaatregelen autoverkeer, bedrijfsvervoersplannen.

Weinig B-locaties in Eindhoven

De omgeving van het centraal station in Eindhoven voldoet qua bereikbaarheidsprofiel aan alle criteria van een A-locatie en biedt ruime mogelijkheden voor de ontwikkeling van forse kantoorvolumes. Het ontwikkelingsplan Stationsdistrict schetst een ruimtelijk beeld met ambities voor een kwaliteitsnivo dat qua maat, schaal en architectuur uitstijgt boven de reeds aanwezige kantoren.

In Eindhoven ontbreken echter echte B-locaties. Secundaire knooppunten van HOV zijn (nog) niet echt aanwezig. De bestaande voorraad buiten het centrum bestaat voornamelijk uit ringweglocaties en randzones van bedrijventerreinen.

Belangrijk criterium voor het optimaal kunnen functioneren van een vervoersknooppunt in de concurrentie met de auto is de eis van veelzijdige bereikbaarheid, zowel in aansluiting op het stadsgewestelijk openbaar vervoer als op het interstadsgewestelijke verkeer. De groei van de laatste neemt door een aantal ontwikkelingen (tweeverdieners, arbeidsmarkt-dynamiek met binding aan woonomgeving, beroepsmatige specialisatie) alleen maar toe. De beoogde B-locaties voldoen meestal allerminst aan de eis van veelzijdige bereikbaarheid. Volwaardige B-locaties in Eindhoven zijn locaties waar de volgende vervoersmodaliteiten bij elkaar komen of elkaar kruisen:

- een voorstadshalte NS waardoor directe HOV-bereikbaarheid per spoor voor het interstadsgewestelijke verkeer aanwezig is;
- het intra-stadsgewestelijke HOV-busnetwerk;
- non stop fietsroutes;
- een hoofdstedelijke autoweg.

Zulke B-locaties met een ster zijn in Eindhoven op twee plaatsen in potentie aanwezig, namelijk daar waar de spoorlijn de ring kruist:

1. omgeving station Beukenlaan: een bestaande voorstadshalte van NS met HOV over Torenstraat, de kruising met de ring en met radiale non-stop fietsroutes;

2. 't Wasven: aan te leggen voorstadshalte, HOV over Eisenhowerlaan, kruising met de ring en de non-stop fietsroutes door de Berenkuil.

Dit zijn bij uitstek de B-locaties voor landsdeelverzorgende bedrijven en voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een nieuw beursgebouw.

Deze B*-kwaliteit maakt de herstructurering van de Philips-complexen Strijp tot een extra uitdaging en 't Wasven, als aan de voorwaarde van een voorstadshalte kan worden voldaan, tot een interessante reserve-locatie voor de toekomst.

Andere B-locaties aan het HOV-netwerk zullen wat gebruik van het openbaar vervoer betreft veel meer op lokaal-regionaal schaalniveau functioneren. Cruciaal daarbij is de aanleg van het HOV-netwerk. Als DRS niet in HOV zou overgaan, blijft Eindhoven wat B-locaties betreft steken bij de omgeving van de voorstadshalte Beukenlaan en de locaties als Stadionkwartier, Dorgelolaan, Fuutlaan, Stadhuisplein; allemaal locaties in de tweede schil rond het Centraal Station.

3. Strategische visie

Ten aanzien van kantoren kan een aantal deelstrategieën worden ontwikkeld die onder meer tot doel hebben het aanbod nader te differentiëren om zodoende de vragers beter te kunnen bedienen en de prioriteiten in ontwikkeling beter te kunnen stellen.

Ingroei- en surplusmodel; parkeerprotocol

Op potentiële locaties die nog niet voldoen aan het beoogde bereikbaarheidsprofiel kunnen ingroei-modellen worden gehanteerd. De handleiding van de provincie geeft de volgende omschrijving en randvoorwaarden aan:

- een geldende parkeernorm voor particuliere terreinen die zo dicht mogelijk de richtnorm benadert;
- een beargumenteerd aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein;
- een regeling voor de wijze waarop binnen de planperiode, afhankelijk van de verbetering van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen, het aantal openbare parkeerplaatsen vermindert.

Ingroeien is aan de orde in situaties die concreet in de maak zijn. Ingroeien als overgangsmaatregel is nauw te omschrijven. Het betreft tijdelijk en voorwaardelijk van de parkeernormen afwijken, totdat op de betreffende locatie het bijbehorende, gewenste bereikbaarheidsprofiel is gerealiseerd. Lopende de gebiedsontwikkeling zal naar de eindsituatie op basis van de normen moeten worden toegegroeid.

Dit model is bij uitstek gericht op geplande, geheel nieuw te ontwikkelen A- of B-locaties. Het ingroeimodel moet zijn afgestemd op de fasering van de inrichting van de locatie, waarbij vooraf de termijn van het ingroeien en de voorwaarden waaraan bij de ontwikkeling betrokken partijen moeten voldoen, zijn beschreven. Ook moeten ijkmomenten worden afgesproken, waarop de voortgang en het nakomen van de afspraken kunnen worden getoetst.

De brief van de minister van Verkeer en Waterstaat introduceert voor gebieden buiten de Randstad het surplus-model. Hierbij wordt de wijze van het ingroeien aan de verantwoordelijkheid van de provinciale en gemeentelijke overheden gelaten, zonder dat vooraf de termijn van ingroeien, de voorwaarden en de ijkmomenten moeten worden vastgelegd. Argumenten voor het surplus-model zijn:

- buiten de Randstad sluit het huidige bereikbaarheidsprofiel nog onvoldoende aan bij de strikte SVV-parkeernormen;
- buiten de Randstad vraagt de functie en de ontwikkeling van het openbaar vervoer veel meer aandacht;
- buiten de Randstad blijkt het (nog) niet goed mogelijk voor de locaties het perspectief op realisatie van het bijbehorende bereikbaarheidsprofiel en het proces van ingroeien nauw te omschrijven.

Uitgangspunten voor het surplus-model zijn:

- * SVV-parkeernormen op eigen terrein;
- * surplus op openbaar terrein;
- * noodzaak en omvang onderbouwen;
- * uiterste grens is verdubbeling van de parkeernorm;
- * verantwoordelijkheid van provincie en gemeente om regels te stellen aan de omvang van het surplus en op welke wijze het surplus zal worden teruggebracht.

De gemeente Eindhoven onderschrijft het beleid dat tot het surplus-model leidt. Wat bereikbaarheidsprofielen betreft heeft Eindhoven immers ook te maken met:

- een ondermaats interregionaal aggro-railsysteem;
- geen operationeel stadsregionaal HOV-netwerk;
- een non-stop-fietspadenplan dat nog niet af is.

Derhalve zal Eindhoven waar nodig en mogelijk het model benutten. Dat geldt zowel voor de A-locaties rond het centraal station en nabij de binnenstad als voor de B-locaties die gelegen zullen zijn aan de lijnen van het HOV-netwerk.

Het is nodig om de stelregel dat het surplus op openbaar terrein gerealiseerd moet worden te verbreden. In plaats van parkeerplaatsen op openbaar terrein is het beter te spreken over openbare parkeerplaatsen of over openbaar (mede)gebruik.

Lang niet altijd namelijk is het terrein bestemd voor het openbaar surplus-parkeren publiek eigendom. Er doen zich situaties voor dat nieuwbouw van kantoren plaats vindt na uitgifte van gemeentegrond, maar vaak op particuliere grond. In veel gevallen moet het surplus geregeld worden op particulier terrein. Dat kan betrekking hebben op particulier te bebouwen terrein, maar ook op particulier geëxploiteerde parkeervoorzieningen (garages).

De gemeente Eindhoven werkt aan een parkeerprotocol, waarin een en ander verder wordt uitgewerkt. Daarbij stelt zij zich voorshands voor de tijdslimiet, die aan het surplus verbonden moet worden, te koppelen aan inspanningsverplichtingen van de twee betrokken partijen. De kantoorgebruikers

zullen gestimuleerd worden om vervoermanagement uit te voeren. De gemeente, samen met de rijks- en provinciale overheid, spant zich in om flankerende "pull"-factoren te realiseren, zoals DRS (Doorstroming, Regelmaat en Stiptheid), centrale verbindingssassen (CVA), Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), Hamerkop-model in het stationsdistrict. Afhankelijk van de bereikte resultaten wordt een gedeelte van het surplus-model ingeleverd. Zo zou het surplus-model gekoppeld kunnen worden aan een vier-stappenplan van tussentijds afbouwen:

stap 1: 25 % reductie;

Voorwaarde: de kantoorgebruiker brengt binnen 2 jaar na vestiging een bedrijfsvervoerplan in praktijk.

stap 2: 25 % reductie;

Voorwaarde: de gemeente/regio Eindhoven heeft DRS volledig doorgevoerd.

stap 3: 25 % reductie;

Voorwaarde: de gemeente/regio Eindhoven heeft de HOV-lijn waar de locatie aan ligt, aangelegd en in gebruik genomen.

stap 4: 25 % reductie;

Voorwaarde: de gemeente/regio Eindhoven heeft het stadsregionale HOV-netwerk en de geplande non-stop-fietsroutes volledig aangelegd en in bedrijf.

De juridische basis hiervoor ligt primair in de bouwverordening, aan de hand waarvan parkeernormen ook als maximum kunnen worden gesteld; aan het toestaan van meer parkeerplaatsen dan volgens de SVV-normen zouden voorwaarden kunnen worden gesteld. In tweede instantie kan een en ander ook in privaatrechtelijke overeenkomsten worden vastgelegd.

Differentiatie tussen kantorenvestiging op A- en B-locaties

In de praktijk zal het mobiliteitsbeleid ondersteund worden en beter handhaafbaar zijn, wanneer ook de vastgoedtypologieën aansluiten bij de mobiliteitsprofielen. Het mobiliteitsprofiel kan dan in samenhang met het vastgoedtype selectief mede richting geven aan de vestingsmogelijkheden.

Kantoren >5.000 m² in beginsel naar een A-locatie.

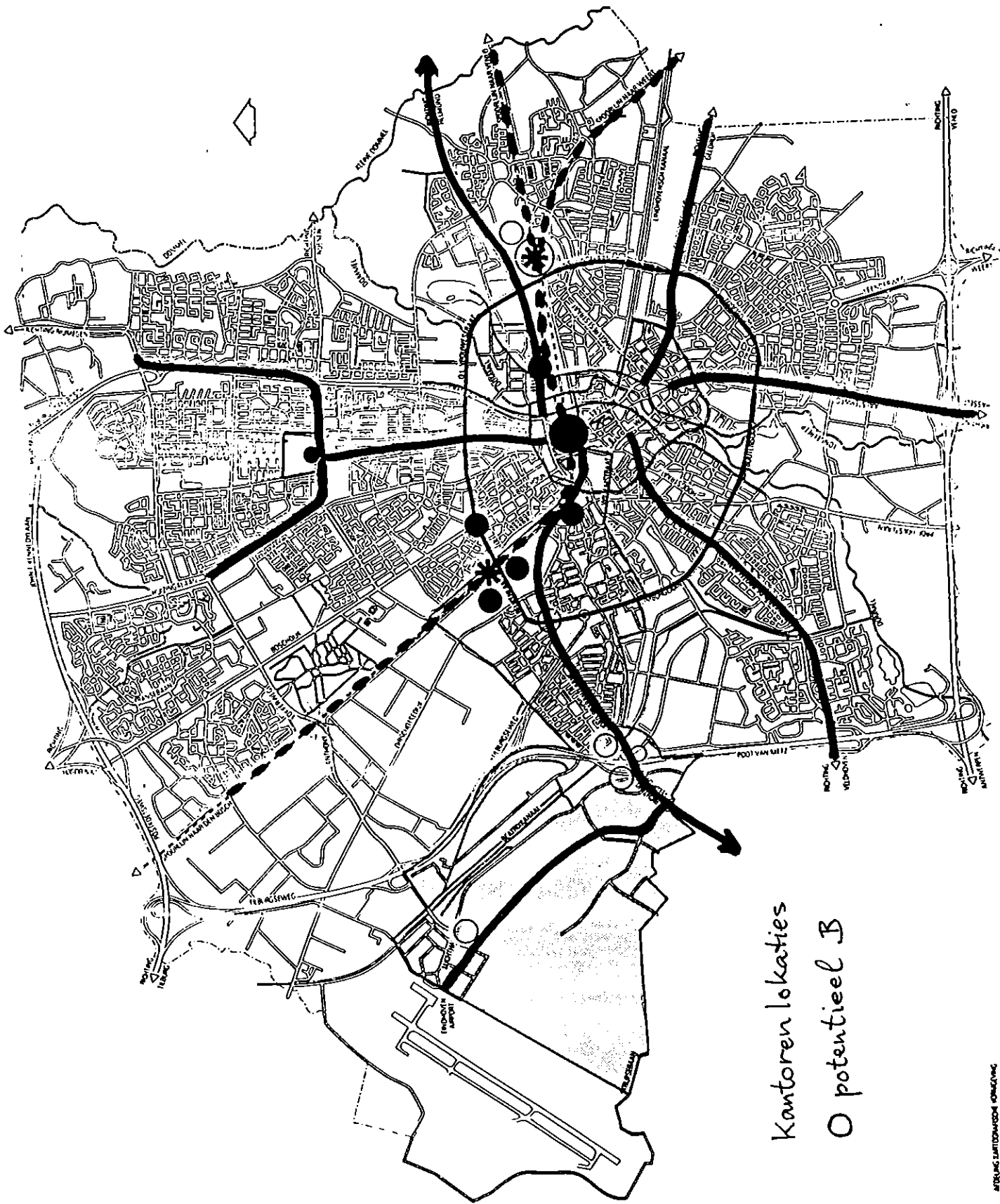
Kantoren <5.000-8.000 m² en kantoorachtigen/showrooms naar B-locaties.

Door hier marges bij op te nemen zijn deze maten niet hard, maar zijn het richtgetallen.

Kleine kantoorlocaties met een capaciteit kleiner dan 1.000 m² b.v.o. blijven buiten het ABC-beleid.

Nadere differentiatie binnen A-locaties

Enerzijds kunnen deelgebieden in het Stationsdistrict verschillende prioriteit krijgen en anderzijds wordt het Stationsdistrict apart gezien van andere locaties in het citygebied. Van belang is het onderscheid tussen locaties voor solitaire kantoorvestiging en multifunctionele projecten. In het ontwikkelingsplan Stationsdistrict staat multifunctionaliteit, het opheffen van het mono-klimaat van kantoren hoog in het vaandel. De voorverhuureis kan worden genuanceerd voor multifunctioneel te ontwikkelen locaties.



Actief ontwikkelen van B-locaties

De ontwikkelingsruimte voor bedrijfsvestiging op de B-locaties moet worden afgebakend. Bij nieuwvestiging en verplaatsing van B-waardige bedrijvigheid/voorzieningen dient acquisitie te worden gepleegd voor bestaande en potentiële B-locaties.

Extra aandacht ware te geven aan HOV en non-stop fietsroutes naar prioritaire B-locaties. .

Kantoren en kantoorachtige bedrijven weren van C-locaties

Op bedrijventerreinen als De Hurk (excl. bestaande locaties Beemdstraat en een strook langs de Noord-Brabantlaan), Kapelbeemd en in de toekomst Meerhoven-West waren kantoren en in principe kantoorachtige bedrijven/showrooms (40-100 m² b.v.o. per werknemer) geen vestigingsmogelijkheden bieden.

Actief omgaan met leegstaande kantoren

Leegstand dient te worden geanalyseerd op frictie- dan wel structurele leegstand. Incourante kantoorlocaties en gebouwen ware naar ABC-typologie in kaart brengen. Herbestemming kan worden overwogen als omvorming voorkeur verdient.

In kontakten met kantoren die gaan verplaatsen, de plannen met het te verlaten pand bespreekbaar maken.

Voorinvesteren in infrastructuur en openbare ruimte

Bij het voeren van een voorwaardenscheppend vestigingsbeleid dient belang te worden gehecht aan:

1. het realiseren van het verkeers- en vervoersplan als flankerend beleid;
2. t.b.v. kwaliteit A-locaties: na rijbaanverlegging Fellenoord ook verbreden Elisabeth-tunnel en aanleg Dommeltunnel realiseren (hamerkop-model) en de inrichting van het verblijfsgebied in het Stationsdistrict verbeteren. Zonder verbetering van het omgevingsmilieu zijn er weinig kansen voor multifunctionele invulling;
3. t.b.v. te ontwikkelen B-locaties: in 2000 dient een volwaardig HOV op centrale verbindingssas in de Westcorridor gerealiseerd te zijn; na de spoorverdubbeling kan het station Beukenlaan worden opgewaardeerd;
4. hoogste prioriteit dient er te zijn voor het realiseren van non stop fietsroutes.

Toplocaties

Het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen profileert haar toplocaties voor bedrijfsvestiging onder de naam QKAN-locaties (stationsomgeving, Brabantse Poort, Gelderse Poort). Ten behoeve van promotie en acquisitie geeft het gebruik van die terminologie naamsbekendheid en herkenbaarheid aan deze locaties. Analooq aan de QKAN-locaties zouden ook in Eindhoven eredivisie-locaties (QTOP-locaties) benoemd en ontwikkeld kunnen worden.

Er wordt geen theoretische rangorde van Eindhovense B-locaties beschreven. Tegen die achtergrond en tevens gelet op de fysiek-ruimtelijke mogelijkheden, alsmede de prioriteiten in de aanleg van de HOV-structuur komen de volgende locaties voor QTOP-kwaliteit in aanmerking.

QTOP-kantoorlocaties in Eindhoven:

- | | |
|--|---|
| 1. Stationsdistrict (A-locaties): | 156.500 m ² |
| 2. Westcorridor: | |
| 1. Omgeving station Beukenlaan: | p.m.
(B*-locatie 'Beukenpoort') |
| 2. Omgeving Poot van Metz: | 55.000 - 90.000 m ²
(C-/pot. B-locatie) |
| 3. Eindhoven Airport: | p.m.
(C-/pot. B-locatie) |
| 3. Reserve-locatie: | |
| Omgeving toekomstig station 't Wasven: | 20 - 30 ha.
(pot. B*-locatie 'Berenpoort') |

Deze Westcorridor-locaties en de reserve-locatie bieden ontwikkelingspotentieel voor de middellange termijn (2000-2010/2015).

Voor de korte termijn spelen bij de keuze van B-locaties en het geven van locatie-gerichte prioriteit ook andere overwegingen, met name o.a. uitgeefbaarheid en een reeds volwaardig B-bereikbaarheidsprofiel, een doorslaggevende rol. Bij de verdere operationalisering van de strategische visie komt dat aan de orde.

Conclusie

- Schaarste m.b.t. grootschalige kantoren buiten de strategische projecten; daarbinnen prioriteit voor Stationsdistrict.
- Schaarste m.b.t. kleinschalige en middenschaal kantoren buiten (potentiële) B-locaties.
- Ingroeimodellen op potentiële B-locaties.
- HOV realiseren.
- Uitgeefbaar aanbod scheppen en de locaties zorgvuldig etiketteren en profileren.

4. Operationalisering in locaties

Het volgende overzicht geeft aan welke nieuwbouw-projecten van kantoorruimte in januari 1997 in uitvoering waren of dit jaar nog in uitvoering worden genomen. Om de vervolg-prioriteiten te bepalen is ook voor de kantorenlocaties een matrix opgesteld, die op de blz. 201 en 202 is afgedrukt.

Ook hier zijn de criteria verdeeld naar het belang van de locatie en het sectorale belang; in dit geval het economische belang.

De criteria die het belang van de locatie wegen, komen overeen met de criteria voor (binnen)stedelijke woonprojecten.

Het sectorale, economische belang, wordt belicht door de volgende criteria:

- uitgeefbaarheid (al dan niet direkt uitgeefbaar); differentiatie in marktsegmenten; afzetbaarheid van locatie op de markt; versterking economische structuur; ABC-typing;
- mono- of multifunctionaliteit;
- bestuurlijk commitment voor locatiekeuze van kantoorgebruiker.

	m2 b.v.o.	actoren
A-locaties:		
Ravenshof	5.500	Aristo/PTT
TUE-complex	20.000	TNO Industries
B-locaties:		
Stadionkwartier	7.000	Eurobuilding
Beukendael	3.900	Gasunie
terrein 't Schoot	4.050	MUWI/Aartsen/Witlox
Boschdijk/Kronehoefstraat	6.000	Rabobank Eindhoven
D-locaties:		
Beemdstraat	5.000	Schalkwijk
Beemdstraat	2.000	v.Berlo/Unit
Meerenakkerstraat	7.500	Huijbregts
Kastelenplein	1.000	Rabobank
Totaal	61.950	

Tussen A-locaties in het Stationsdistrict worden geen locatiegerichte prioriteiten gelegd. Marktinitiatieven mogen de ene boven de andere locatie laten prevaleren. Een vereiste is echter dat de eerstvolgende nieuwbouw het nieuwe verhoogde ambitieniveau voor het Stationsdistrict uitstraalt. In studie zijn thans de deelprojecten Poortgebouw en 'kop Kennedylaan'. Bouw van het Poortgebouw betekent het afronden van het stedenbouwkundig plan voor het centrale gebied rond Schimmelt.

Het kan zijn dat, naast de eerste nieuwbouw, ook de fasering van de infrastructurale projecten in de volgorde verlegging Mathildelaan, herinrichting 18-Septemberplein, Dommeltunnel, Elisabeth-tunnel, Vestedijk-tunnel en herinrichting van het stratenniveau richting geeft aan de marktinitiatieven.

In de Fellenoord-omgeving verdient de aandacht voor de afronding van het WTCE-complex een nieuwe impuls. Dit complex beschikt nog over panklare uitbreidingsmogelijkheden, namelijk door realisatie van een gebouw 10 en bebouwing van de hoek Hemelrijken/Pastoor Petersstraat door het GAK.

Daarnaast liggen aan de Dorgelolaan nog enkele direkt uitgifbare kavels.

In het city-gebied zijn kantoorontwikkelingen van beperkte schaal (bijv. <2.500 m2) toegestaan; steeds als onderdeel van een multifunctioneel project, te weten in Ravenshof, aan Raiffeisenstraat, in Smalle Haven (in torengedouw, atrium-locatie), aan Nieuwe Emmasingel.

Met een B-bereikbaarheidsprofiel verdienen nu reeds volwaardige B-locaties in principe de voorkeur boven potentiële B-locaties. Als zodanig treden locaties in de tweede schil rond het Centraal Station op de voorgrond. Het betreft Dorgelolaan

(+ Fuutlaanzône) en Stadionkwartier; de laatste tevens Westcorridor.

Buiten de Westcorridor is in de planvorming voor de vestiging van de Rabobank Eindhoven op de hoek Boschdijk/Kronehoefstraat de omgeving van het Marconiplein gekwalificeerd als een B-locatie. De hoeken noordwest en zuidwest komen daarmee eveneens als prioritaire kantorenlocatie in beeld.

Dat geldt ook voor de kantorenlocatie op het voormalige evenemententerrein hoek Churchilllaan/Montgomerylaan dat als knooppunt van buslijnen bij het winkelcentrum Woensel nu reeds voldoet aan de criteria van een B-profiel.

Deze locaties moeten concurreren met de potentiële B-locaties in de Westcorridor. Direkt uitgeefbare locaties bevinden zich in Beukendael/'t Schoot/Evoluon-omgeving en de Poort van Metz (Lievendael B + Brans-locatie). De Poort van Metz kan op korte termijn een aanzet betekenen voor de QTOP-locatie rond de kruising van de HOV-lijn in de Westcorridor en de A2.

Samenvattend richt tot het jaar 2000 de prioriteit zich verder op:

1. A-locaties:

gemeente-eigendom:

- Poortgebouw
- complex Kennedylaan
- Dorgelolaan
- Hemelrijken/Past. Petersstr. (GAK)

particulier eigendom:

- WTCE-complex gebouw 10

2. B-locaties

gemeente-eigendom:

- Dorgelolaan
- omgeving Winkelcentrum Woensel- Beukendael en omgeving

particulier eigendom:

- Stadionkwartier
- Poort van Metz
(Lievendael B, Brans-locatie)
- Marconiplein

Op de middellange en langere termijn na 2000 zouden de QTOP-locaties operationeel moeten zijn.

Wegingsmatrix

	eig- dom	markt- initi- atief	omvang m2 b.v.o.	belang van locatie:		to- taal taal	economisch belang:		totaal score				
				Stede- bouw visie	Cen- trum beleid		uit- geef baar	multi- funk. mit- ment					
<u>Locaties met een A-profiel:</u>													
<u>Stationsdistrict:</u>													
- Poortgebouw	g	ja	16.000	1+2	2	2	3	10	4	1	2	7	+
- Complex Kennedylaan	g	ja	40.000	3+2	2	0	3	10	5	1	2	8	++
- Complex 18 Septemberplein	g		8.000	2+2	2	0	3	9	1	2	1	4	+
- Complex Stationsweg	g		28.500	1+1	2	0	3	7	4	2	1	7	0+
- Complex Mathildelaan	g		16.000	2+3	2	0	3	10	1	1	1	3	+
- Complex Elisabeth-tunnel	g		29.000	2+3	2	1	3	11	1	1	1	3	++
- Complex Vestdijk-tunnel	g		9.000	3+2	2	1	3	11	1	1	1	3	++
- Gebouw 10 WTCE	g		10.000	0+2	2	1	3	8	5	0	2	7	+
Dorgelolaan (2x)	g		21.000	2+2	1	0	3	8	5	0	2	7	++
Boschdijk/Hemelrijken	p		6.000	0+1	1	1	3	6	3	0	2	5	0+
Smalle Haven	g		7.000- 14.500	2+2	3	2	3	12	1	1	1	3	++
Totaal A-locaties			190.500-198.000										
<u>Studielocaties:</u>													
TUE-terrein zuidwest			p.m.	1+2	1	0	3	7	3	2	1	6	0+
Fiutlaanzone			p.m.	2	1	0	0	3	0	0	0	3	-
<u>Locaties met B-profiel:</u>													
<u>Bij voorstadshalte EHV-Beukenlaan:</u>													
- Boschdijk/Marconilaan NW	gp	ja	8.500	1+1	0	2	2	6	3	1	0	4	0+
- Boschdijk/Marconilaan ZW	p		8.000	1+1	0	2	2	6	3	1	0	4	0+
- Philips-complex Strijp I	p		p.m.	2+3	1	0+1	0	7	1	1	1	3	0-
- Philips-complex Strijp II	p		p.m.	1+3	1	0+1	0	6	1	0	0	1	0--
Tweede schil Centraal Station:													
- Dorgelolaan	g		8.000	2+2	0	0	3	7	1	0	2	3	0-
- Omgeving Philips-stadion:													
- Stadionkwartier West 1	p		8.000	2+3	1	0	2	8	1	1	1	3	+
- Vonderweg/Elisabethlaan	g		3.000	2+3	1	0	2	8	1	2	0	3	+
- Roosje Vosstraat/Lijmbeekstraat	p		1.350	0+1	0	1	3	5	1	0	0	1	-
W.Churchillaan/Montgomerylaan	g		10.000- 15.000	2+2	0	0	0	4	1	0	0	1	-
Totaal B-locaties			46.850- 51.850										
<u>Locaties met potentieel B-profiel:</u>													
<u>in Westcorridor:</u>													
- Beukenlaan/Cederlaan (3e fase)	p		4.500- 6.000	1+3	1	1	3	9	1	0	1	2	+
- Beukenlaan/Koenraadlaan	p		7.250	0+3	1	1	3	8	4	0	2	6	++
- Beukenlaan (X 't Schoot; ingroei)	g		1.500	0+3	1	0	3	7	1	0	1	2	0-
- Welschapsdijk (Lievendaal B)	p		3.000- 15.000	1+3	1	1	3	9	4	0	1	5	0+
- Noord-Brabantlaan/Hurksestraat	p		4.000	2+3	1	0	3	9	4	0	1	5	++
- Meerhoven/Poot van Metz	g		50.000- 70.000	2+3	1	0	2	8	1	0	0	1	0-
- Eindhoven Airport	g	ja	p.m.	1+3	1	0	2	7	1	0	1	2	+
Totaal pot. B-locaties in Westcorridor			70.250-103.750										

eig. dom	markt-initiatief	omvang m2 b.v.o.	belang van Locatie:			economisch belang:		totaal score
			Stede- bouw- Visie	Centrum- beleid	afr/ plan her fase taal	uit-geef funk. mit-taal	to-taal	
Vervolg potentiële B-locaties: Keizer Karel V Singel Boutenslaan Blaarhemseweg/Karel de Grotelaan	g	3.000	1+2	0	0	3	6	0 -
	gp	10.000	0+2	0	0	3	5	0 -
	g	2.500	0+2	0	0	3	5	0 0
	g	p.m.	1+2	0	0	0	3	1 - -
	g	1.500	2+1	0	0	0	3	2 - -
Studielocatie: t Wasven Insulindelaan/Meerkollaan Insulindelaan/Groenstraat	g	1.500	0+1	0	0	0	1	2 - -
	g	6.000	1+1	0	1	3	6	5 0 +
	g	2.500	0+1	0	1	3	5	5 0 +
	gp	10.000	0+1	0	0	0	1	2 3 - -
	g	780	0+1	0	0	0	1	2 2 - -
Locaties met O-profiel: Beemdstraat (3x) Limburglaan/Steijgerweg Boutenslaan Veestraat/Jeroen Boschlaan Kronehoefstraat	g	1.260	0+1	0	0	0	3	4 3 - -
	g	1.000- 1.500	0+1	0	0	3	4	3 0 3 - -
	g	1.000	0+1	0	0	0	1	2 5 - 0
	g	1.000	0+1	0	0	0	3	4 2 2 - -
	g	1.440	2+0	0	0	0	2	2 1 3 - -
Totaal O-locaties			24.980-25.480					
Studielocaties: Deken van Somerenstraat	g	3.000	2+1	1	0	0	4	2 0 - -

Weging 5-punt schaal:

- 5 = zeer goed: zeer positief/belangrijk
- 4 = goed : positief/belangrijk
- 3 = redelijk : neutraal
- 2 = matig : negatief/onbelangrijk
- 1 = slecht : zeer negatief/onbelangrijk

Stedebouwkundige Visie

- wensbeeld ruimtelijke kwaliteit:
- 3 = exclusief: unieke plek
- 2 = integraal: hoog gewaardeerd door zichtbare samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte
- 1 = speciaal: één element speciaal
- 0 = neutraal: onopvallend en degelijk
- transparant:
- +1 = nabij structurerend element, beeldbepalend object, stadsmarkering, oriëntatiepunt
- +2 = aan HOV-netwerk
- +3 = aan CVA in Westcorridor

Centrumbeleid:

- 5 = locatie in primaire citygebied en Westcorridor of Donnelzone
- 4 = locatie in primaire citygebied zonder relatie met Westcorridor of Donnelzone
- 3 = locatie in secundaire citygebied en Donnelzone
- 2 = city-uitwaaiingszone en Westcorridor of Donnelzone
- 1 = overig city-uitwaaiingszone en overig Westcorridor

Afronding stedenbouwkundig concept:

5-punt schaal

Hergebruik bestaand band:

- 2 = monument/onvervangbaar beeldbepalend element
- 1 = beeldbepalend element

Planfase:

- 3 = ontwikkelingsplan/Gesp/vigerend bestemmingsplan
- 2 = masterplan/nota van uitgangspunten
- 1 = uitsluitend schetsplan/bouwplan

Economisch belang:

- concurrentie: 5-punt schaal
- multifunctioneel: 2 = expliciet uitgangspunt
- 1 = na te streven
- commitment:

Totaalscore:

- > 10 = ++ = 8
- 8-10 = + = 6-7
- 5-7 = o = 4-5
- 3-4 = - = 2-3
- 1-2 = -- = 1

IX PLANVORM EN UITWERKING NAAR GEBIEDSDELEN

Karakter van het plan

Gekozen is voor een globaal bestemmingsplan. Dit betekent dat de hoofdstructuur wordt vastgelegd, maar dat voor concrete nieuwe ontwikkelingen het bestemmingsplan eerst nog moet worden uitgewerkt door burgemeester en wethouders.

Het is echter ook weer niet de bedoeling dat geen enkele bouwvergunning meer kan worden afgegeven, voordat het bestemmingsplan is uitgewerkt. Dit zou onnodig werk, tijdverlies en kosten betekenen wanneer iemand bijv. zijn huis wil uitbouwen, een praktijkruimte wil bouwen of zijn berging wil vernieuwen. Voor dit soort beperkte veranderingen in de bestaande situatie kan, wanneer overigens aan de daarvoor gestelde voorwaarden wordt voldaan, direct een bouwvergunning worden afgegeven.

Uitwerking door burgemeester en wethouders

Bij nieuwbouw dient het bestemmingsplan in beginsel eerst te worden uitgewerkt door burgemeester en wethouders op basis van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het kader dat burgemeester en wethouders hierbij in acht moeten nemen is vervat in zes kaarten voor het Centrum, Woensel, Tongelre, Stratum, Gestel en Strijp. Vervolgens wordt in voorschriften verder beschreven, met welke regels bij de uitwerking rekening moet worden gehouden; de regels hiervoor, die worden aangeduid als de "beschrijving in hoofdlijnen", zijn algemeen voor het gehele gebied (artikel 3) en vervolgens per kaart en per gebiedsdeel (artikel 4 tot en met 9).

Wanneer het plan wordt uitgewerkt, zal er opnieuw gelegenheid tot inspraak worden gegeven en vervolgens is er nog een belanghebbendenprocedure.

Binnenplanse anticipatie

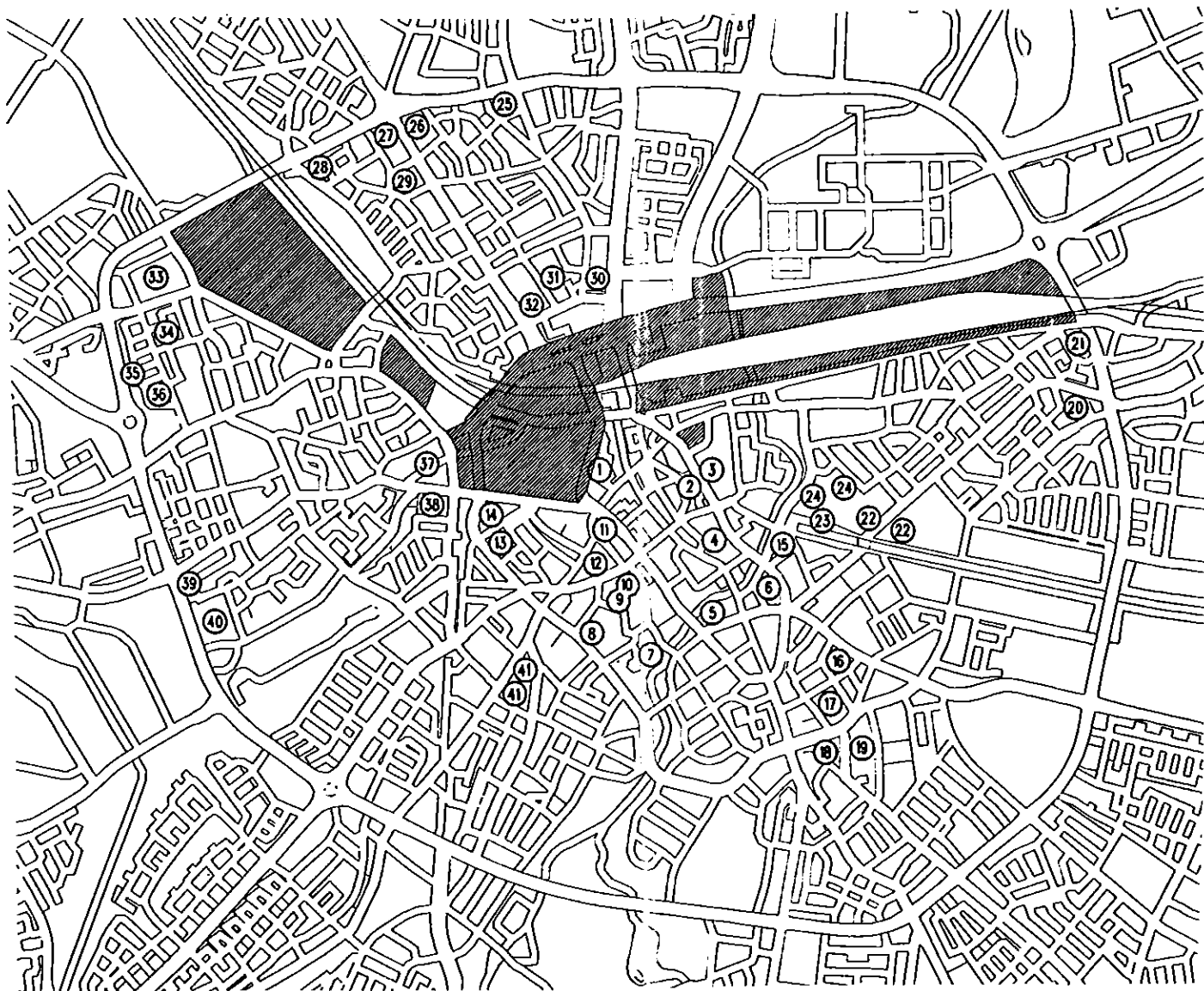
Het kan voorkomen, dat een bouwinitiatief op zichzelf beoordeeld kan worden en daarvoor een voorafgaande uitwerking niet nodig is. In dat geval kan bouwvergunning worden afgegeven, mits het bouwplan eerst ter inzage heeft gelegen om te zien of er bezwaren tegen zijn. Mochten er bezwaren zijn en mochten burgemeester en wethouders deze ongegrond verklaren dan is een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten vereist, voordat de bouwvergunning mag worden afgegeven.

Ontwikkelingslocaties

Behalve belangrijke veranderingen in het kader van het sleutelproject Westcorridor en het centrum (stationsomgeving, Emmasingel-complexen, Philips-stadion, Centrale Verbindingsas) zijn in het bestemmingsplan ca. 40 gebieden, waar nu reeds ontwikkelingen worden voorzien, als zogenaamde "ontwikkelingslocaties" aangegeven. In de beschrijving in hoofdlijnen (artikelen 3 tot en met 9) kunnen de daarbij in acht te nemen regels worden gelezen.

Prioriteitstelling

De uitwerkingsplicht kan tevens gebruikt worden als instrument om tot een goede fasering en prioriteitstelling in de voorziene ontwikkelingen te komen. De in hoofdstuk VIII beschreven criteria komen terug in artikel 3, leden 3.46 tot en met 3.48 van de beschrijving in hoofdlijnen.



X MILIEUPARAGRAAF

Inleiding

Het bestemmingsplan Centrumgebied heeft als doel een aantal bestuurlijk reeds vastgelegde ontwikkelingen ook planologisch vast te leggen. Daarnaast wordt de bestaande toestand vastgelegd zonder aanpassingen in de toekomst op voorhand uit te sluiten.

Gelet op de schaal van het bestemmingsplan zullen de milieuaspecten met name op het niveau van de uitwerkingsplannen nader geconcretiseerd moeten worden.

Verkeer en vervoer

Het geschetste ontwikkelingsperspectief verkeer en vervoer zal in zijn consequenties getoetst moeten worden aan de Verkeersmilieukaart.

De wijzigingen houden men name verband met het Stationsdistrict (Dommeltunnel).

Deze consequenties zullen inzichtelijk worden gemaakt, voordat het bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Mobiliteit

Het mobiliteitsbeleid is in het plan verwerkt.

Stedelijke verdichting

Het plan voorziet in plaatsen waar dit mogelijk is in intensivering van het grondgebruik.

Lucht

In het centrumgebied worden de grenswaarden met betrekking tot de luchtkwaliteit overschreden. Een verlaging van de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen koolmonoxide, stikstofdioxide en benzeen wordt nagestreefd.

Energie

De mogelijkheden door middel van oriëntatie op het zuiden te komen tot energiebesparing bij zowel nieuw te bouwen woningen als kantoren, zijn zeer beperkt. In het kader van het project NIRIS (Niet-Industriële Restwarmte Infrastructuur) is gebleken dat voor verwarming stadsverwarming in financieel en milieutechnisch opzicht een optimale keuze is. Daarnaast is stadsverwarming gecombineerd met koudeopslag voor clusters van gebouwen in bepaalde gevallen een optie die voor een nadere beschouwing in aanmerking komt.

De gemeente heeft inmiddels een intentieverklaring ondertekend waaruit blijkt dat zij bereid is samen met de PNEM uitvoering te geven aan het NIRIS-project. Bij grotere stedenbouwkundige plannen zal onderzoek worden ingesteld naar energiebesparende systemen.

Materiaalgebruik

Bij de ontwikkeling van plannen, zowel op het gebied van woningbouw als van

zakelijke bestemmingen, moet worden uitgegaan van milieubewust materiaalgebruik. Het bestemmingsplan kan daaromtrent echter geen voorschriften geven.

Afval

P.M.

Bedrijven

Vestiging van nieuwe LPG-installaties wordt niet toegestaan. De Staat van bedrijfsactiviteiten, die als bijlage bij dit plan is opgenomen, geeft dit aan.

Geluid

Wegverkeerslawaai

Er dient nog een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de gevolgen van de in het plan opgenomen verkeersstructuur. Basis daarvoor zal zijn de verkeersmilieukaart, geactualiseerd naar de gevolgen die de gewijzigde verkeersstructuur in de omgeving van het Stationsdistrict zal hebben.

De mogelijkheden door middel van afschermingen en stillere wegdekken zijn voor het plangebied in zijn algemeenheid geen reële optie om de geluidhinder te beperken. De John F. Kennedylaan vormt hierop een uitzondering; toepassing van een stiller wegdek op deze weg zou de verhoging van de geluidbelasting ten gevolge van de toenemende verkeersintensiteiten kunnen compenseren.

Gezien de optredende geluidbelastingen in het stedelijk gebied, zal ingeval de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden een algemene ontheffing ingevolge de Wet geluidhinder van 55 dB(A) worden verzocht. Voor die delen van het plangebied waar de geluidbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt zal per wegedeelte een hogere waarde worden aangevraagd. De maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) voor woonbebouwing wordt langs de Ring ter plaatse van de bestaande bebouwingsgrens overschreden. In beginsel is (nieuwe) woonbebouwing langs de Ring dan ook niet mogelijk.

Voor de delen van het plangebied waar de geluidbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt geldt als eis dat nieuwe woningen een geluidluwe zijde moeten hebben.

Railverkeerslawaai

De spoorverdubbeling Eindhoven-Boxtel, als uitwerking van de Rail 21-plannen, is planologisch reeds vastgelegd. Andere wijzigingen aan het spoorwegnet zullen indien het reconstructies zijn in de zin van de Wet geluidhinder, te zijner tijd nader moeten worden verantwoord. Het bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring staat geen andere reconstructies toe dan waartoe reeds besloten is.

Luchtvaartlawaai

De 35-kosteneenhedenlijn, een maat voor de hoeveelheid luchtvaartlawaai, van Eindhoven Airport ligt op grote afstand van het plangebied. Ten gevolge van luchtvaartlawaai zijn er geen beperkingen in het plangebied.

Externe veiligheid

Doorgaand transport van gevaarlijke stoffen zou een risico kunnen vormen voor

de veiligheid. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor wordt een gedetailleerde risico-analyse noodzakelijk geacht.

Bodemkwaliteit

Het gebied binnen de Ring kent een grote mate van diversiteit in de kwaliteit van de bodem. Het vertoont de bodemkenmerken van diffuus verontreinigde stedelijke gebieden. Er is sprake van ernstige verontreinigingen ter plaatse van voormalige bedrijven en bedrijfsterreinen, lekkende olietanks, langs wegen en bij stortplaatsen. Op een aantal locaties zijn in het kader van maatschappelijke ontwikkelingen bodemonderzoeken verricht. Om gebiedsspecifiek maatwerk in bodembeleid te kunnen leveren is inzicht nodig in de bodemkwaliteit van de nog niet onderzochte gebieden.

Te zamen met de provincie en de andere grote Noord-Brabantse steden wordt gewerkt aan een methodiek voor het vaststellen van achtergrondgehalten. Er wordt ook een historisch onderzoek verricht; nader onderzoek moet dan aantonen of op de verdachte plaatsen inderdaad sprake is van verontreiniging. Op deze wijze ontstaat een samenhangend beeld van de bodemkwaliteit als basis voor beleid en beslissingen inzake ruimtelijke ordening.

Waterkwaliteit (oppervlaktewater)

De hoeveelheid oppervlaktewater in het plangebied is beperkt. Het Eindhovensch Kanaal en de Dommel zijn de belangrijkste oppervlaktewateren. De kwaliteit van het water geeft geen aanleiding tot maatregelen.

Windhinder

Met name bij grootschalige ontwikkelingen kan windhinder ontstaan. Als onderdeel van de planvorming behoort hier nader onderzoek naar te worden ingesteld.

XI ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plan vervangt de bestaande bestemmingsplannen voor het plangebied. De regel is dat de bestaande situatie postief is bestemd en dat herstructurering binnen kaders met uitwerkingsbevoegdheid mogelijk is.

Voor de gebieden Willemstraat, Emmasingel, Stationsdistrict en Stadionkwartier zijn de ontwikkelingsplannen integraal onderdeel van het bestemmingsplan als kader voor uitwerking.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid kan slechts in algemene termen iets worden aangegeven.

Op dit niveau is planeconomisch slechts te stellen dat:

1. ontwikkelingen binnen de kaders van dit plan, die door de markt opgepakt worden, dienen door de markt kostendekkend uitgevoerd te worden. Voor zover er sprake zal zijn van kosten door reconstructie/herstructurering van openbare voorzieningen ten behoeve van de planuitwerking op terreinen van derden, zullen deze voor zover mogelijk tot het niveau van de directe kosten worden verhaald. Indien er sprake is van gemeentelijke eigendommen kan overgegaan worden tot inbreng van gemeentegronden op basis van gelijke (markt)waarde als de gronden van derden. Dit wordt geregeld via exploitatie-overeenkomsten;
2. ontwikkelingen binnen de kaders van dit plan op initiatief van de gemeente, zullen op hun economische uitvoerbaarheid per geval bekeken worden. Hierbij wordt per geval ook integraal de afweging gemaakt omtrent optimalisering opbrengst en dekking van eventuele nadelige saldi.