

Bewegen tussen duurzaamheid en trends



gemeente Eindhoven

Kwaliteitskader
Openbare Ruimte Centrum

VOORAF

Al enige jaren is de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum, en met name in de binnenstad onderwerp van uiteenlopende discussies. De sector ORVM legt met deze studie een kwaliteitskader op tafel waarin wordt uitgelegd hoe het begrip duurzaamheid enerzijds de kwaliteit van de openbare ruimte kan verhogen, en anderzijds de mogelijkheden verruimt om trends bij de inrichting van openbare ruimte toe te passen. Het vertrekpunt hiervoor ligt in de Visie Centrumgebied 2004 en de Visie Openbare Ruimte 2006, waarin in beide de binnenstad van Eindhoven wordt gezien als visitekaartje voor de gehele stad. Het spanningsveld wordt gevormd door vragen zoals: wat is een duurzame openbare ruimte? welke rol speelt cultuurhistorie daarin? hoe hangt dat samen met ruimtelijke kwaliteit? hoe verhoudt dit zich tot straten, verkeer, groen, water en met thema's als design, licht en technologie? en op welke wijze kunnen bewoners/gebruikers in dit proces participeren? Deze studie is een begin om samenhang te willen zien en te ontwikkelen tussen de verschillende beeldbepalende ruimtelijke structuren en objecten. De mogelijke samenhang is niet alleen in woorden gevat, maar ook getekend in de vorm van een referentieplattegrond Centrum 2020. Deze plattegrond maakt het mogelijk ruimtelijke regie te voeren op toekomstige, vaak op zichzelf staande ontwikkelingen, en overleg te voeren met bewoners/gebruikers. Het is niet bedoeld als statisch eindbeeld, maar als een dynamisch referentiebeeld waarin de getekende samenhang onder invloed van die ontwikkelingen zelf ook bijgesteld kan worden.

BEWEGEN TUSSEN DUURZAAMHEID EN TRENDS

EINDHOVEN 2011

SAMENVATTING

1. INLEIDING

- 1.1 Duurzame Openbare Ruimte
- 1.2 Citymarketing
- 1.3 Beleidskaders
- 1.4 Centrum en (vergrote) binnenstad
- 1.5 Straten, stoepen en pleinen
- 1.6 Ontwikkelingsproces

2. Kwaliteitskader

- 2.1 Door de tijd wandelen
- 2.2 Bewegen tussen duurzaamheid en trends
- 2.3 Straten, stoepen en pleinen
- 2.4 Verkeersluwe binnenring
- 2.5 Meer dan groen alleen

3. CENTRUM

- 3.1 Stratenpatroon: drie varianten
- 3.2 Referentieplattegrond Centrum 2020

4. EPILOOG

Bijlagen

- 1) Straten en pleinen
- 2) Beeld, maat en schaal
- 3) Ontwikkelingsgeschiedenis

SAMENVATTING

Duurzame openbare ruimte Kwaliteit spreekt niet voor zich. Misschien is het enige dat met zekerheid over de ruimtelijke kwaliteit van Eindhoven gezegd kan worden, dat dit door de tijd heen voortdurend van inhoud verandert. Niet altijd even snel, maar het gebeurt wel, de stad staat niet stil. Voortdurend zijn de ogen van Eindhoven gericht op de toekomst, veel meer dan op haar verleden, als een 'natuurlijk' gevolg van de stormachtige ontwikkeling waarmee Eindhoven in de vorige eeuw is gegroeid en veranderd. Het heeft maatschappelijke voorspoed en een toenemend zelfbewustzijn gebracht voor de stad, maar ook iets ongedurigs gevlochten in haar karakter. Een stad altijd op weg naar morgen. Dit ongedurige voedt de idee dat in Eindhoven de fysieke verschijningsvorm eerder iets tijdelijks dan iets blijvends is, juist omdat die verschijningsvorm zo aan ruimtelijke verandering onderhevig was en is. In deze studie wordt stil gestaan, een pas op de plaats gemaakt, en de vraag gesteld wat de stad duurzaam maakt? Wat is blijvend in een ruimtelijke verschijningsvorm die voortdurend wil veranderen? Het begrip duurzaamheid wordt inhoud gegeven vanuit een concept van de openbare ruimte van de (vergrote) binnenstad, en resulteert in de vorm van een getekende referentieplattegrond Centrum 2020. Met deze plattegrond wordt het mogelijk om door de tijd heen overleg en regie te voeren op de verschillende, vaak ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in het centrum.

Door de tijd wandelen De inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad kende in de tweede helft van de vorige eeuw twee belangrijke transformaties, namelijk het begin van de overgang van (verkeers)straten naar (voetgangers)promenade in 1967, én het aanleggen van één compleet esthetisch ingericht winkelgebied met 'rode steentjes', gestart in 1994. Om dit aanschouwelijk te maken is een beeldenmatrix samengesteld waarin een denkbeeldige wandeling is geënceneerd in drie horizontale 'tijdsbeelden', namelijk van voor 1967, van 1967 tot 1994, en van na 1994. De beelden zijn per straat gedocumenteerd en vanuit hetzelfde standpunt gekozen, en laten zien hoe gaandeweg het duurzame karakter van de straat is veranderd in een 'groener' ingerichte voetgangerspromenade, die op haar beurt weer is vervangen door het ietwat kille beeld van een 'leeg' ingericht 'rode steentjes' gebied.

Bewegen tussen duurzaamheid en trends De studie onderzoekt de mogelijkheid de openbare ruimte in het centrum opnieuw in te richten met behulp van het principe van 'straten, stoepen en pleinen'. Het nog steeds aanwezige maar 'vage' stratenpatroon in met name de binnenstad wordt als het ware geactiveerd en opnieuw 'scherp' in beeld gebracht. Deze historische grondstructuur vormt de basis voor een duurzame ruimtelijke conditie in de vorm van een helder gearticuleerd stratenpatroon. Dit maakt het mogelijk om op een samenhangende wijze de verschillende maatschappelijke trends en disciplinaire krachtenvelden zowel in de tijd te organiseren als ruimtelijk te plaatsen. Het stratenpatroon organiseert ruimtelijke samenhang tussen de verschillende gebiedsdelen in het centrum en verbindt de 6 pleinen, die onderling verschillend naar hun ontstaan en gebruik zijn ingericht en elk een eigen specifieke sfeer hebben.

Stratenpatroon Het toepassen van het principe van de 'straat en stoep' leidt tot drie varianten in het stratenpatroon, achtereenvolgens variant 1: routes, variant 2: kwartieren en variant 3: combinatie. In variant 1 vormt het historische stratenpatroon de onderlegger voor het maken van één herkenbare identiteit van de belangrijkste straten als doorgaande routes. In variant 2 is de identiteit van de gebiedsdelen bepalend voor de inrichting van de straten, en kan een doorgaande route die door

verschillende gebiedsdelen gaat er steeds anders uitzien. In variant 3 wordt de identiteit van het stratenpatroon bepaald door zowel het doorgaande karakter van de belangrijkste straten, als de onderling verschillende identiteiten van de gebiedsdelen. Vanwege deze combinatie van kwaliteiten is deze variant gekozen als basis voor een verdere uitwerking in de referentieplattegrond.

Binnenring In het geheel van openbare ruimte in het centrum is de verkeersfunctie op de binnenring een complicerende factor vanwege haar drukke (doorgaande) auto- en expeditieverkeer, en haar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De daarmee gepaard gaande ruimtelijke claim op de inrichting van de binnenring bestaat rondom uit minimaal 3 rijstroken, en verbreedt zich op meerdere plekken tot 4, soms zelfs 5 rijstroken. Dit heeft tot gevolg dat er zowel in gebruik als ervaring een flinke scheiding bestaat tussen de historische binnenstad en de direct aangrenzende gebiedsdelen. In deze studie wordt uitgegaan van een ruimtelijk model van 2 rijstroken rondom de binnenstad, waarvan één rijstrook wordt gebruikt door het HOV, en de andere voor het bestemmingsverkeer, de bereikbaarheid van de parkeergarages en expeditie. De rijstrook die daardoor vrij komt kan afwisselend worden ingericht met heren en der expeditieplekken, met kwalitatief hoogwaardige groen, en met veiliger, want kortere oversteken. Daardoor zal de binnenring niet langer als scheiding tussen binnenstad en omliggende kwartieren worden ervaren. Het autoverkeer op de binnenring is niet langer dominant in het straatbeeld, de beleving van de binnenstad door de voetganger staat centraal.

Groen Een groenere binnenstad is het devies. Belangrijk is niet alleen dat in het centrum, en met name in de vergrote binnenstad, meer 'greenspots' worden aangelegd, maar dat er ook een duidelijk herkenbare groenstructuur wordt toegevoegd. Deze versterkt in ruimtelijke zin het stratenpatroon én draagt als groene ecologie bij aan een meer duurzaam verblijfsklimaat in het centrum: bomen zuiveren de lucht, bieden schaduw, en brengen rust. De Nieuwe Gender zal zowel in het Emmasingelkwadrant als in het Stationsgebied bijdragen aan een aangename verblijfskwaliteit.

Referentieplattegrond Centrum 2020

De straten en pleinen, de binnenring, het groen en de Nieuwe Gender zijn de vier belangrijkste ruimtelijke identiteitsdragers in het centrum die in één samenhangende referentieplattegrond 2020 bij elkaar zijn gebracht. Deze plattegrond dient als referentiebeeld voor de toekomstige ontwikkelingen in het centrum, en de transformaties met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte zullen elke 3 jaar (2014, 2017, 2020) in deze plattegrond worden verwerkt.

Epiloog Deze studie komt niet uit de lucht vallen, maar is al enige jaren in ontwikkeling in relatie tot en naar aanleiding van twee recent gerealiseerde ontwerpen van openbare ruimte 'rondom de Admirant', te weten de Nieuwe Emmasingel als (letterlijk) nieuwe straat en het 18- Septemberplein als vernieuwd plein. Beide zijn eind 2009 in gebruik genomen en vormen een nieuw begin in het denken en ontwerpen van openbare ruimte in de binnenstad van Eindhoven. Het eindpunt van 'een denken en ontwerpen zonder straten' kan begrepen worden in het enkele jaren daarvoor in 2006 gereed gekomen nieuwe Catharinaplein. Dit komt tot uitdrukking door haar overal (Kerkstraat, ten Hagestraat, Smalle Haven én het plein zelf) doorlopende natuursteen dat nadrukkelijk voortborduurde op het ongearticuleerde karakter van het 'rode steentjes' gebied.

Bijlagen Hierin is informatie opgenomen die gebruikt is in deze studie en geleid heeft tot de referentieplattegrond Centrum 2020. Daarnaast dient deze informatie als inspiratiebron en ondergrond bij het (verdere) ontwerpen van de openbare ruimte in het centrum.

I. INLEIDING

I.1 Duurzame Openbare Ruimte

Centraal in deze studie staat de openbare ruimte in het centrum en de vraag op welke wijze een duurzame inrichting van de openbare ruimte gemaakt kan worden, die tegelijkertijd plaats biedt aan voortdurend wisselende inrichtingstrends. Hoe geven we vorm aan de ruimtelijke kwaliteit op de lange duur, en hoe biedt dit condities om allerlei initiatieven en ontwikkelingen op de korte duur in te passen? Het aanpakken van de openbare ruimte is sowieso al een ingewikkeld kwestie. Dit heeft te maken met de vele verschillende krachtenvelden die daarbij een rol spelen. De complexiteit schuilt niet alleen in het ontwerpen op zich van een 'mooie en aantrekkelijke openbare ruimte' -alhoewel daarover de meningen sterk uiteen kunnen lopen- maar ook in verschuivende politieke ambities, financiële prioriteiten, sociale condities, economische perspectieven en praktische (nood)zaken, die alle min of meer effect hebben op dit proces, en die het scherpst naar boven komen in het centrum. Met enige regelmaat verschijnen beleidsnota's waarin de vraag centraal staat "hoe om te gaan met het centrum ? ", gezien vanuit hun eigen specifieke krachtenveld. Dit kan zowel economisch, of sociaal-maatschappelijk, of ruimtelijk zijn. Wat al deze krachtenvelden echter gemeen hebben is de stad zelf. Het gebeurt nu eenmaal in Eindhoven met haar karakteristieke ruimtelijke structuur van rondweg en radialen, ontstaan aan de Dommel in het Brabantse landschap van beekdal en zandrug, gegroeid door opkomende handel en industrie, groot geworden door Philips, en geëvolueerd van Lichtstad tot Brainport. Het is de stad Eindhoven zelf die door haar gebouwde verschijningsvorm en ruimtelijke structuur getuigt van het product van al deze krachtenvelden samen.

Dit kwaliteitskader is gericht op het articuleren van een gemeenschappelijk herkenbare ruimtelijke identiteit van de stad op grond van haar gebouwde werkelijkheid, die als basis kan gelden voor een duurzame inrichting van de openbare ruimte én optimale condities biedt voor het promoten van (het merk) Eindhoven

Van groot belang daarbij is het onderscheid dat gemaakt kan worden tussen duurzaamheid en trends, tussen dat wat toegerekend kan worden aan de ruimtelijke structuur van de stad zelf en een zekere permanentie kent, en dat wat lossier van die ruimtelijke structuur gezien kan worden en zich gemakkelijker leent voor een eigen vaak kortstondige dynamiek. Het is het onderscheid tussen langere en kortere duur, tussen dat wat zich door de tijden heen heeft bewezen als zijnde onlosmakelijk verbonden met deze stad, en dat wat voortdurend verandert in het straatbeeld en korter is van levensduur. Met name de steeds weer wisselende trends en modes – zoals verlichting, reclame, bloembakken, informatiedragers,

standbeelden, zitbanken, en evenementen - getuigen van een specifiek tijdsbeeld, en komen beter tot hun recht in een duurzame ruimtelijke structuur.

1.2 Citymarketing 2010

Het college heeft de ambitie geformuleerd Eindhoven als creatieve innovatieregio in 2020 te willen zien in een leidende positie in Europa en een top-10 positie wereldwijd. Daarvoor zijn scherpe keuzes nodig en geld en capaciteit in een publiekprivaat samenwerkingsmodel om te komen tot een duidelijke en eenduidige citymarketingstrategie. Zo staat het geschreven in het rapport van de stuurgroep Citymarketing en in het raadsvoorstel dat in het najaar van 2010 door het college naar de gemeenteraad is gestuurd, en dat kan rekenen op een groot draagvlak in de stad. Meest onderscheidende kracht van Eindhoven is het sterke bedrijven- en instellingencluster op het gebied van technologie, kennis en design. Er is een gedeelde ambitie om deze positie verder te versterken. Als minder sterke punten worden genoemd de onaanstekelijkheid van de binnenstad, een weinig grootstedelijke en levendige uitstraling en onzichtbaarheid van de innovatieve- en designkracht van de stad in het straatbeeld.

1.3 Beleidskaders

Strategische Mobiliteits Agenda 2011 Het is belangrijk in deze studie rekening te houden met de vraag op welke wijze de 2e HOV-lijn door het centrum van Eindhoven geleid gaat worden? Deze gaat van noord naar zuid en vice versa. Gaat dit via de binnenring gebeuren, en zo ja komt er dan een dubbele HOV-baan over alleen de Vestdijk of een enkele HOV-baan over de binnenring rondom de hele binnenstad? Wat betekent dit voor het aantal rijstroken voor het autoverkeer? Blijven dat er twee of wordt dat er één, en kan dat wel? Heeft dat een positieve invloed op de luchtkwaliteit, en draagt de afname van het autoverkeer bij aan een duurzame verblijfskwaliteit in het centrum?

Gebiedsprogramma 2010 In het Integrale Gebiedsprogramma Centrum 2010 staat als één van de prioriteiten het in interactie verder verfijnen van de karaktertyperingen van de gebiedsdelen in het centrum en nader te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze in te zetten als instrument om regie mee te voeren. Kortom, op zoek naar de 'rode draad' waarbij aansluiting gezocht moet worden bij de ambities voor het centrum als geheel en de ontwikkeling van Citymarketing.

Groenimpuls Binnenstad 2008 Vergroening is één van de begrippen die in de binnenstad centraal staan. De bestuurlijke ambitie die hieraan ten grondslag ligt heeft in 2008 concreet vorm gekregen in het project Groenimpuls Binnenstad. Doel is het streven naar een aantrekkelijker binnenstad door middel van het creëren van meer groen. Direct in verband hiermee staat het reduceren van het verharde



Verkeersstudie centrumgebied



Integraal gebiedsprogramma centrum 2010



Greenspots Reloaded 2010



Visie Centrumgebied 2004

oppervlak in de binnenstad om het functioneren van de waterhuishouding te bestendigen en waar mogelijk te verbeteren, kortom het groen wordt ook gezien als ecosysteem.



Wederopbouwplan 1946



Vergrote binnenstad 1962



Indeling centrumgebied Vorm & Visie 1988



Visie Centrumgebied 2004

Visie Openbare Ruimte 2006 Hierin ligt de nadruk op de bruikbaarheid van de openbare ruimte, en de wijze waarop de gemeente haar ambities via een continu proces van burgerparticipatie wil realiseren. De gebruiker staat centraal.

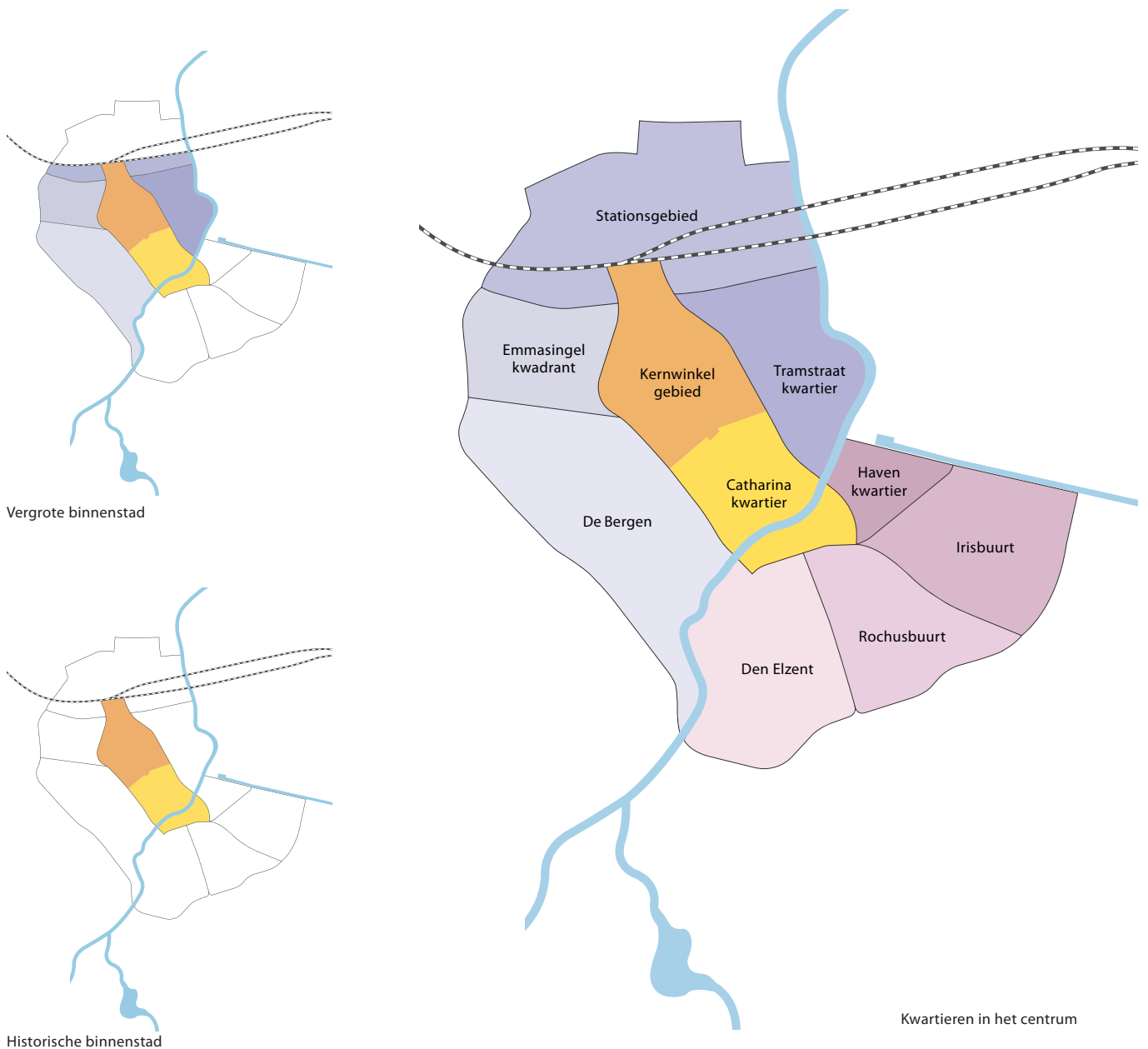
Visie Centrumgebied 2004 Hierin staat dat de binnenstad het gebied is, waarin de kwaliteit van de openbare ruimte in sterke mate van invloed is op het beeld van de stad. Het fungeert steeds meer als visitekaartje van de stad. In de visie wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de inrichting van de openbare ruimte, het belang van de vormgeving van routes, een bijzondere inzet voor de meerwaarde van de pleinen, en een groenimpuls voor de versterking van het groene karakter in algemene zin.

Beheer Anno 2011 komt de houdbaarheidsdatum van het zogenaamde 'rode steentjes' gebied in de binnenstad steeds meer in zicht, en wordt zelfs hier en daar al overschreden. Her en der ligt het schots en scheef en/of is het kapot gereden door het vele expeditieverkeer. Kortom, het oogt versleten. Misschien nog wel het meest opmerkelijke is dat het niet meer van deze tijd is, het is te veel van hetzelfde waar juist nu variatie en flexibiliteit gewenst is in relatie tot duurzaamheid. Slechts op enkele plekken zoals 'rondom de Admirant/Blob', en 'rondom de Vestedatoren/Stadstuin' ademt de inrichting van de openbare ruimte een eigentijdse sfeer die past bij de ambities van de zich in rap tempo ontwikkelende Brainport Eindhoven.

1.4 Centrum en (vergrote) binnenstad

Een belangrijke vraag is welk gebied nu precies tot het centrum gerekend wordt en hoe dit centrum is samengesteld uit diverse gebiedsdelen, in het vervolg kwartieren genoemd. En welk deel van het centrum is dan de historische binnenstad? In deze studie wordt een gebiedsindeling voorgesteld die vertrouwd is en voortkomt uit het Wederopbouwplan 1946. Vervolgens is in steeds duidelijker contouren de gebiedsindeling herkenbaar in de uitleg van de Vergrote binnenstad 1962, in de stedenbouwkundige studie Vorm & Visie 1988 en recent in de Visie Centrumgebied 2004. De historische binnenstad wordt gezien als bestaande uit twee kwartieren, te weten het Kernwinkelgebied en het Catharinakwartier. De zogenaamde binnenstad-noord is het gebied dat samenvalt met het Kernwinkelgebied, met als zuidelijke begrenzing de Kerkstraat en Ten Hagestraat. Wat voorheen binnenstad-zuid I werd genoemd, heet nu Catharinakwartier. De zuidelijke begrenzing van het Catharinakwartier is niet langer de Dommel, maar de Bilderdijkstraan en de Geldropseweg. De belangrijkste motivatie voor deze verandering is dat daarmee zowel het Van Abbemuseum als de toekomstige ontwikkeling van het

Schellensterrein bij het Catharinakwartier gaan behoren, conform de Visie Centrumgebied. Al in de jaren '90 is daartoe met de aanleg van de zogenaamde Rode Loper 'tussen kerk en kunst' de eerste aanzet gegeven. In deze benadering vormt de Dommel niet langer de begrenzing van de binnenstad, maar stroomt er doorheen. De recent aangelegde Dommeltuyn draagt daar ruimtelijk aan bij, omdat deze als één tuin aan beide zijdes van de Dommel is ontworpen, en niet alléén als voortuin van het Van Abbemuseum. Een gevolg hiervan is dat het gebied dat voorheen binnenstad-zuid II werd genoemd met deze nieuwe begrenzing kleiner wordt. Wat overblijft wordt ruimtelijk en programmatisch niet meer gerekend tot de binnenstad, maar tot de woonkwartieren Den Elzent en Rochusbuurt. In de openbare ruimte wordt hier een sfeer nagestreefd die past bij het nagenoeg



verdwenen, maar van oudsher voorname en residentiële karakter van de Stratumse Dijk van grote villa's in een lommerrijke groene omgeving. De ambitie om de historische binnenstad richting zuiden te willen vergroten wordt hiermee een halt toegeroepen bij de Bilderdijklaan en Geldropseweg, en weer gevoegd in de historische bestaande 'neiging' de historische binnenstad te vergroten richting De Bergen, en sinds de eeuwwisseling ook richting het Emmasingelkwadrant en het Tramstraatkwartier.

1.5 Straten, stoepen en pleinen

Het kwaliteitskader wordt uiteindelijk getest in de vorm van een referentieplattegrond Centrum2020. De focus ligt met name op de vergrote binnenstad, die bestaat uit de kwartieren Kernwinkelgebied, Catharinakwartier, De Bergen, Emmasingelkwadrant en Tramstraatkwartier. Het principe van 'de straat en stoep' is gebruikt om de verschillende kwartieren met elkaar te verbinden, en daarmee de vergrote binnenstad meer te laten zijn dan een optelsom van kwartieren. Er zijn drie varianten getekend om te zien hoe op een duurzame wijze het gemankeerde en soms onherkenbare stratenpatroon opnieuw scherp in beeld gebracht kan worden.

Duurzaam in de zin van 'tijd', van de 'lange duur' van deze stad, van haar ontstaansgeschiedenis. Want het stratenpatroon is niet verdwenen, maar nog steeds aanwezig in de ruimtelijke structuur van de stad. Een duurzaam ingerichte ruimtelijke structuur maakt het mogelijk toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen in relatie tot elkaar te plaatsen en te toetsen op hun ruimtelijke effecten. Zo kan de vraag welke rol bijvoorbeeld 'kunst, cultuur en design' in het straatbeeld speelt, eenmaal geprojecteerd in de referentieplattegrond, leiden tot een specifiek antwoord. Hoe zit het met het 'groen en water' in het centrum? In welke mate is het verkeer i.c. de voetganger, fietser, automobilist en het openbaar



Eindhoven 1921

vervoer van invloed op de nieuwe inrichting van de openbare ruimte? Hoe ziet 'een comfortabele verblijfskwaliteit' er uit in de binnenstad? Wat is het effect van milieuregels op het gebruik van de openbare ruimte? Hoe werkt ruimtelijke kwaliteit in relatie tot sociale veiligheid? En wat is het effect van minder mono- en meer multifunctionaliteit op de aantrekkelijkheid van het centrum? Allemaal vragen waarvan de mogelijke antwoorden één gemeenschappelijk referent hebben, namelijk een duurzaam ingerichte openbare ruimte in de vorm van een referentieplattegrond. Deze plattegrond kan vergeleken worden met de een 3D-bril in de bioscoop: het is een instrument om de verschillende ontwikkelingen, als platte woorden in de tijd geprojecteerd, ook ruimtelijk te leren zien en te waarderen. Om letterlijk 'de diepte' van de steeds weer veranderende en actuele werkelijkheid in de openbare ruimte van het centrum zelf zichtbaar en herkenbaar te kunnen maken.

1.6 Ontwikkelingsproces

De openbare ruimte in het centrum van Eindhoven duurzaam in te richten gaat niet van de ene op de andere dag. Ook al zou dat voor 'het merk Eindhoven' en haar bewoners zeer welkom zijn, de huidige economische en daarmee financiële omstandigheden nopen tot een pas op de plaats. Dit onderstreept misschien nog wel des te meer het belang van deze studie. In de dagelijkse praktijk is het zo dat op het ene moment er een nieuwe aanpak van het groen in het centrum wordt voorgesteld en (soms) wordt uitgevoerd, en op het andere moment een nieuwe vorm van fiets-parkeren wordt geïntroduceerd. Dit gebeurt nu zonder dat het effect van de ene ingreep in relatie tot de andere bekeken en getoetst kan worden. Dit ontwikkelingsproces zal zich ook in de nabije toekomst voltrekken, maar het verschil zou dan gemaakt kunnen worden door met behulp van deze referentieplattegrond ruimtelijke regie te voeren. In plaats van geïsoleerd te reageren op plotselinge initiatieven en/of ontwikkelingen is dit kwaliteitskader gericht op het in ruimtelijke samenhang beoordelen van die initiatieven en/of ontwikkelingen. De referentieplattegrond Centrum 2020 is dé ruimtelijke referent voor elke ontwikkeling in de openbare ruimte - hetzij groot, hetzij klein. Elke ruimtelijke verandering verhoudt zich tot deze duurzame openbare ruimte, en kan aldus inhoudelijk gekwalificeerd worden. Het tijdstip van handelen speelt daarin een relatieve rol, omdat de belangrijkste eigenschap van een duurzame ruimtelijke structuur nu juist haar 'tijdloze' karakter is.



Eindhoven omstreeks 1560 (naar het origineel van Jacob van Deventer)

2. Kwaliteitskader

Over de openbare ruimte van het centrum heeft iedereen wel een mening. Dit is onontkoombaar, immers het centrum, en zeker de openbare ruimte in de binnenstad kan worden beschouwd als van iedereen voor iedereen. Het is één van de meest dynamische gebieden in de stad vanwege haar concentratie aan publieke voorzieningen en openbare functies. Niet in de laatste plaats omdat er 'ge-shopt' kan worden, en omdat 'shoppen' als een magneet veel mensen naar de binnenstad trekt. Op gezette tijden komen daar ook nog de 'events' bij, waar van heinde en ver mensen in grote getale op af komen, met als onbetwiste koploper de Dutch Design Week als een nationaal topevenement, tot ver over de grenzen bekend, met ook het laatste jaar weer 150.000 bezoekers. De binnenstad is daarmee voor veel mensen het visitekaartje van de stad. Het recent door het college aan de gemeenteraad gestuurde rapport 'Citymarketing Eindhoven' 2010 is met name gericht op het versterken van de sociaal-economische vitaliteit van de stad op lange termijn door het vergroten van de internationale herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio Eindhoven voor technologisch innovatieve bedrijven, kenniswerkers, studenten en zakelijke bezoekers. Dit neemt niet weg dat al op één van de eerste pagina's van het rapport als minder sterk punt "de onaanvaardbaarheid van de binnenstad" wordt genoemd, in één adem met "een weinig grootstedelijke en levendige uitstraling en onzichtbaarheid van de innovatieve- en designkracht van de stad in het straatbeeld." Kortom, het ruimtelijke imago van de stad blijft achter bij haar ambitie om 'leading in technology' te zijn. Als reactie daarop is deze studie gericht op het gelijktijdig versterken van de ruimtelijke kwaliteit op de lange termijn, én op het integreren van technologie, innovaties en design in de stedelijke ontwikkeling op kortere termijn. **Daardoor wordt de kracht en identiteit van Eindhoven meer zichtbaar in het straatbeeld en draagt dit positief bij aan het gebruik, de sfeer en aantrekkelijkheid van de (vergroete) binnenstad.**

Vrijstraat



1965

Vrijstraat



1957

Marktstraat



1935

Hermanus Boexstraat



1959

18 Septemberplein



1957

Demer



1957



1977



1980



1978



1968



1970



1969



2010



2001



2010



2010



2004



2010

Rechtestraat



1949

Rechtestraat



1965

Jan van Lieshoutstraat



1969

Jan van Lieshoutstraat



1960

Markt

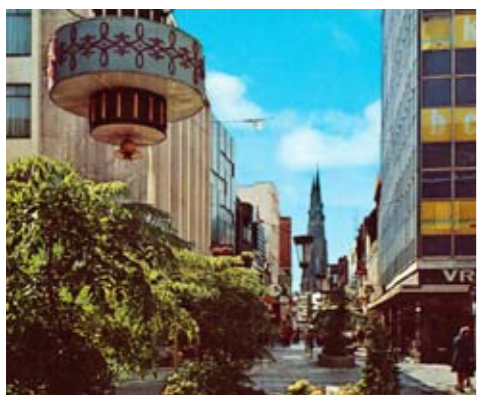


1970

Nieuwstraat



1968



1970



1970



1980



1973



1972



1977



2010



2010



2001



1995



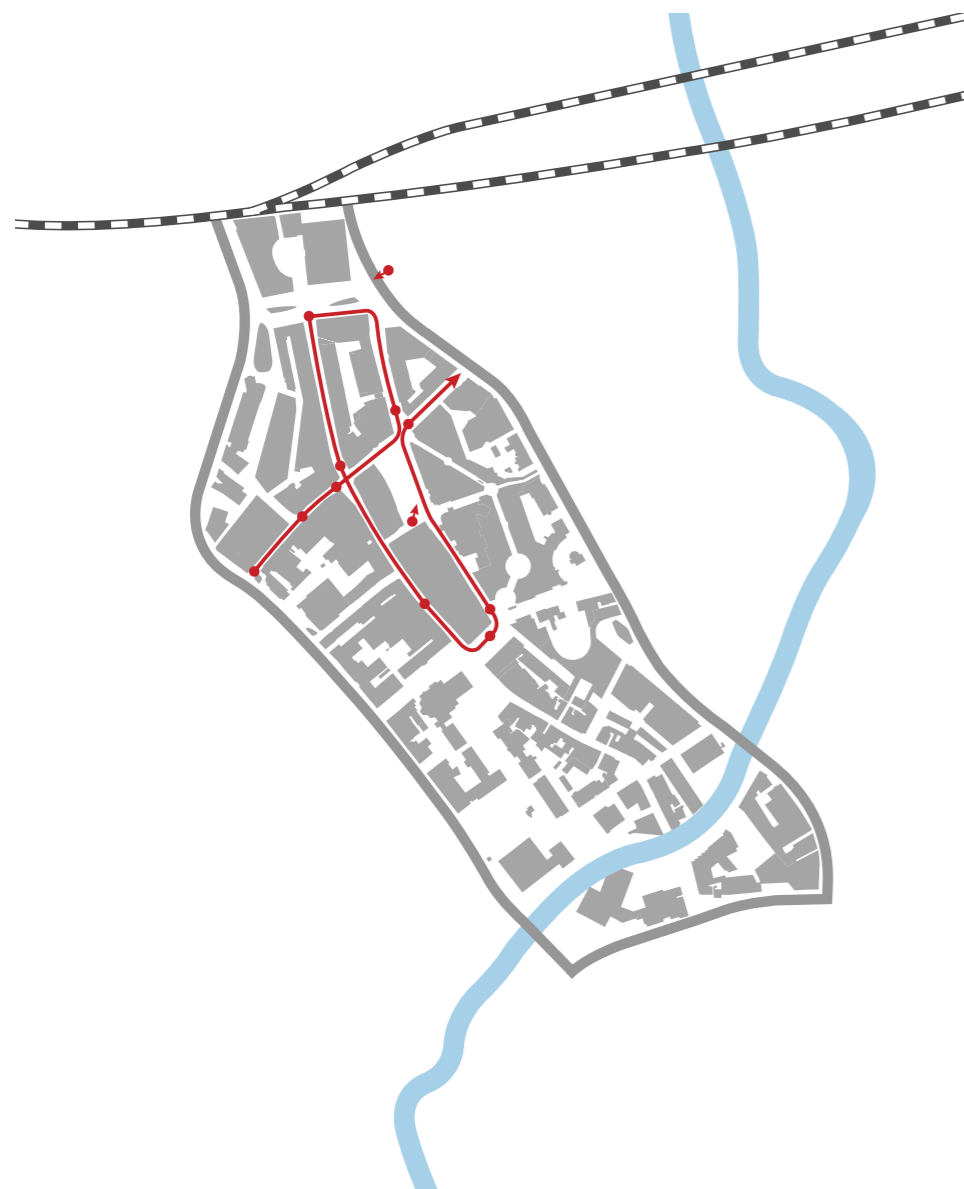
2010



2009

2.1 Door de tijd wandelen

Om een beeld te krijgen waar het om gaat is een wandeling geënceneerd door het oudste deel van de binnenstad: het Kernwinkelgebied. Het beginpunt is de kruising van de Vrijstraat met de Wal, naar de Markt, en voert vervolgens links de Hermanus Boexstraat in naar het 18-Septemberplein. Eenmaal daar aangekomen vervolgt de route de Demer in, verderop door de Rechtestraat en dan links via de Jan van Hoofstraat weer naar de Markt, om te eindigen in de Nieuwstraat. De wandeling vindt plaats in drie tijdspannes: vóór 1967, van 1967 tot 1994, en tot slot vanaf 1994 tot nu. Ter toelichting: het jaar 1967 markeert het begin van de transformatie van straten en stoepen voor auto's en voetgangers naar een autovrij voetgangersgebied, en het jaar 1994 markeert de aanleg van het gehele voetgangersgebied in de binnenstad in één allesomvattend, specifiek esthetisch domein, het zogenaamde 'rode steentjes' gebied. De twaalf verticale beeldenstrips markeren duidelijk hoe ingrijpend de inrichting van de openbare ruimte is op de beleving van de binnenstad.



2.2 Bewegen tussen duurzaamheid en trends

Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit op de lange termijn ... hoe doe je dat, en om hoeveel tijd gaat het bij een lange termijn voor een stad? De stad Eindhoven – ontstaan in 1232 – is weliswaar al heel oud, maar tegelijkertijd ook heel jong. In 1920 vond annexatie plaats van de vijf omliggende dorpen, en in minder dan een halve eeuw jaar groeide ze uit tot de 5e grote stad in Nederland. In 'Citymarketing Eindhoven' luidt de ambitie als volgt: "In 2020 heeft Eindhoven als creatieve innovatieregio een leidende positie in Europa en een top 10 positie wereldwijd". De lange termijn in deze marketingstrategie is dus 10 jaar. **Maar een stad gaat langer mee dan een marketingstrategie.** Hier gaat het om grip te krijgen op de lange termijn van de stad zelf, én een relatie te leggen met de meer beweeglijke en korter durende ontwikkelingen. Waaraan ontleent een stad haar duurzame karakter? Welke aspecten van de stad mogen we niet uit het oog verliezen als het gaat om de identiteit ervan? Is dat haar ligging, haar landschappelijke ondergrond, de Dommel, haar ruimtelijke structuur? Kortom, wat maakt Eindhoven duurzaam? Een vraag die niet los gezien kan worden van een andere vraag, namelijk op welke manier blijft Eindhoven bij de tijd? Keiharde tegenstelling of paradox? **Juist het vermogen te bewegen tussen lange en korte termijn, tussen duurzaamheid en trends, is zo kenmerkend voor de ontwikkeling van deze stad.** Om een onderscheid tussen duurzaamheid en trends te kunnen maken is het nodig te weten hoe de stad en met name het centrum zich ruimtelijk heeft ontwikkeld. Welke belangrijke structurele, ruimtelijke en functionele veranderingen hebben er in het centrum plaatsgevonden. In de bijlage is een beknopte ontwikkelingsgeschiedenis vanaf 1945 opgenomen. Om een beeld te krijgen van de belangrijkste veranderingen in de openbare ruimte in de binnenstad is er een wandeling geënceneerd, die laat zien hoe het straatbeeld er in de binnenstad uitzag en wanneer. Vanaf de Wederopbouwperiode tot op de dag van vandaag zijn er twee belangrijke ruimtelijke transformaties te onderscheiden.

Vanaf de Wederopbouwperiode tot op de dag van vandaag zijn er twee belangrijke ruimtelijke transformaties te onderscheiden. De eerste verandering vindt plaats eind jaren '50, begin jaren '60 en heeft te maken met de snelle toename van het autoverkeer. Tot die tijd bestond de openbare ruimte uit doorgaande straten en stoepen, toegankelijk voor alle soorten verkeer. Maar in de jaren '60 wordt er voor het eerst een onderscheid gemaakt in doelverkeer en doorgaand verkeer. De 'traffic-engineer' doet zijn intrede, en voor het eerst worden zelfstandige verkeersstudies verricht. In 1967 leidt dit alles bij elkaar tot de eerste autovrije straat in de binnenstad, te weten de Demer. Vanaf dat moment is de Demer alleen nog maar toegankelijk voor voetganger en wordt het doorgaande verkeer via de binnenring om het centrum heen geleid. Deze verandering luidt het begin in van een trend die gaandeweg de jaren '70 de katalysator vormt voor een almaar groter wordend voetgangersgebied, en het meer en meer autovrij maken van de binnenstad. Deze vernieuwende, modernistische trend heeft zich inmiddels bewezen als een niet meer weg te denken duurzame ruimtelijke karakteristiek van nagenoeg elke binnenstad in Nederland, zelfs in Europa.



Luchtfoto binnenstad 1961



Luchtfoto binnenstad 1961

De volgende belangrijke verandering voltrekt zich in de jaren '90. Dit zijn de jaren waarin her en der in Nederland voor het eerst het gehele voetgangersgebied in één totaal inrichtingsontwerp wordt vormgegeven. Een aanpak die in Eindhoven heeft geleid tot een 'tapijt van rode steentjes' dat als het ware onder alle gebouwen door lijkt getrokken. Een allesomvattend ontwerp, waarin de ambitie om alles in stijl bij elkaar te laten passen de boventoon voert. Het abstracte karakter wordt opgeroepen door de 'verdraaide witte tegels', die liggend in lange lijnen op een minimale manier nog een verdeling aanbrengt in dit overal aanwezige en ongearticuleerde 'tapijt van rode steentjes'. Dit 'total design' verheft daarmee de openbare ruimte nadrukkelijk tot een beeldbepalende factor van de stedelijke werkelijkheid. Bestrating, bomen, straatmeubilair, lichtmasten, verlichting, vuilnisbakken en andere objecten maken onderdeel uit van één allesomvattend, specifiek esthetisch domein, waarin alles op elkaar is afgestemd, en elk onderdeel 'vast' zit in het geheel.

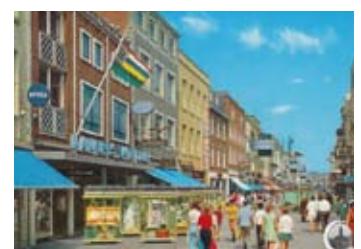
Beide ruimtelijke veranderingen verschillen op één heel belangrijk punt van elkaar. Waar de eerste een duurzaam karakter heeft aangenomen, blijkt de tweede niet echt los te komen van z'n tijd. De eerste verandering van autodomein naar voetgangersgebied (met name in de historische binnenstad) is gaandeweg paradigmatisch geworden voor de ontwikkeling van elke Europese binnenstad in de jaren '70 en '80, en heeft zich bewezen als duurzaam. De tweede verandering heeft zich de afgelopen decennia daarentegen niet bewezen als blijvend, omdat het 'rode steentjes' gebied door haar abstracte karakteristiek min of meer los staat van de concrete ruimtelijke structuur van de binnenstad. Het 'total design' staat op zichzelf en blijft een ontwerp van z'n tijd en niet van de stad. Dit concept van de openbare ruimte is gedateerd, en wordt als verouderd ervaren. De afgelopen decennia hebben aangetoond dat het ook in praktische zin verstandig kan zijn de inrichting van de binnenstad niet als één totaal (stijl) ontwerp te benaderen, omdat het verschil in levensduur van de samenstellende onderdelen ten opzichte van elkaar nogal uiteen kan lopen. Gebleken is dat indien één onderdeel vervangen moet worden, en bijvoorbeeld niet meer voorradig is, een andere keuze voor dat onderdeel het aanzien van het 'total design' ernstig kan verstoren. Kortom, de mate waarin dit concept van de openbare ruimte door de tijd heen beweeglijkheid mist, is misschien wel omgekeerd evenredig met de snelheid waarmee het verouderingsproces optreedt. Niet alleen praktisch maar ook conceptueel gezien biedt beweeglijkheid voordelen. Juist omdat de omloopsnelheid van het verschijnen en verdwijnen van uiteenlopende trends zoals beeldreclame, informatiedragers, LED-verlichting, mode en design in de openbare ruimte steeds sneller en dus vaker plaatsvindt, is het belangrijk om bij het (her)inrichten van de openbare ruimte op zoek te gaan naar een duurzame structuur waarin die nieuwe ontwikkelingen een plaats kunnen krijgen. **In onze meer en meer nerveuze, zich steeds weer vernieuwende beeldcultuur is het belangrijk een grondtoon te vinden die rust brengt in het straatbeeld.** Vandaar dat in deze studie een bewust onderscheid is gemaakt tussen datgene wat bepalend is voor het duurzame ruimtelijke karakter van de binnenstad, en de trends die tijdelijk deel uit maken en mede het beeld bepalen van de openbare ruimte. Het is een onderscheid tussen de



Demer in de jaren 60 met autoverkeer



Demer als voetgangersdomein 1966



Boulevardprincipe op de Demer 1974



Eén inrichting met rode steentjes 2009

ruimtelijke 'hardware', datgene wat op het eerste gezicht niet lijkt te veranderen, en datgene wat wel keer op keer en steeds weer in een hoger tempo verandert, de ruimtelijke 'software'. **De hypothese is: hoe sterker het duurzame karakter van de openbare ruimte, des te eenvoudiger kan deze openbare ruimte steeds weer wisselende trends in zich opnemen. De kunst is om uit te maken wat tot het duurzame karakter gerekend kan worden en wat niet, wetend dat zelfs duurzame zaken niet het eeuwige leven hebben.**

2.3 Straten, stoepen en pleinen

Om dit duurzame karakter van de openbare ruimte te versterken wordt opnieuw een beroep gedaan op het principe van de straat en stoep. De straat hoort bij de stad, niet alleen als beeld maar ook als organiserend vermogen. De straat organiseert de stromen van het verkeer: de rijbaan is voor de auto's, het pad voor de fietser en de stoep voor de voetganger. Omdat de verkeersgebruiker de verschillende stromen moet kunnen onderscheiden, wordt maat gegeven aan het grondvlak tussen de gebouwen. In de binnenstad is er geen directe noodzaak meer om verkeersstromen van elkaar te scheiden, omdat er tijdens de winkeluren alleen maar sprake is van voetgangers. Maar het organiserend vermogen van de straat door middel van de stoeprand kan wel gebruikt worden om de inrichting van de openbare ruimte zelf te ordenen. De stoeprand kan bijvoorbeeld dienen als rand van het terras, of als rand waaraan het vuilnis gezet kan worden, of de verplaatsbare boombakken, of de nieuwe trend in LED-verlichting. Tevens verleent de stoeprand een ruimtelijke continuïteit in het straatbeeld zelf. Het uitgangspunt is echter wel dat de stoeprand in principe vlak wordt gedetailleerd en alleen daar waar het niet alleen om voetgangersgebied gaat, er een hoogteverschil gemaakt wordt. Kortom, de straat articuleert opnieuw de ruimtelijke structuur van de binnenstad. Daarmee verschijnt na ruim 40 jaar opnieuw één van de belangrijkste grondslagen van een ruimtelijk duurzame stad, namelijk haar (historische) stratenpatroon. Dit biedt de mogelijkheid om elke serie van objecten die we in de openbare ruimte willen plaatsen relatief onafhankelijk van elkaar, maar wel in relatie tot het stratenpatroon te kwalificeren en toe te passen. Het stratenpatroon biedt voor de toekomst vrijheid van handelen als het gaat om het toepassen van trends in de openbare ruimte. Het is mogelijk om op zeer korte termijn bijvoorbeeld nieuwe lichtarmaturen te plaatsen om deze te 'testen' in het straatbeeld. Of er dient zich een nieuw design aan voor lichtreclame, of voor een digitale display die op hun ruimtelijk effect in de binnenstad geplaatst kunnen gaan worden. Door het duurzame karakter van de binnenstad te versterken ontstaat er meer ruimte om te variëren met innovatieve, creatieve en technologische trends in de openbare ruimte, en wordt de kans vergroot recht te doen aan wat deze stad wil zijn.



Boombakken op de Nieuwe Emmasingel



Terrassen aan de Nieuwstraat

In de kwartieren Kernwinkelgebied en Catharinakwartier –samen de historische binnenstad– liggen 5 belangrijke pleinen: de Markt, het Stationsplein, het 18-Septemberplein, het Stadhuisplein, en het Catharinaplein, en in het deelgebied De Bergen één: het Wilhelminaplein. Elk plein heeft zijn eigen ontstaansgeschiedenis: de Markt is vanouds hét centrale plein in de historische binnenstad, het Wilhelminaplein is begin 20e eeuw aangelegd als plaats waar omheen voornamelijk gewoond kon worden, het Stationsplein ontstond halverwege de 19e eeuw met de bouw van het eerste station, en werd midden jaren '50 van de vorige eeuw ingrijpend veranderd door de komst van het busstation en de bouw van het huidige station, het 18-Septemberplein en de grote verkeersrotonde begin jaren '60 als boulevard ontworpen en aangelegd op het voormalige spoorwegtracée, het Stadhuisplein verschijnt eind jaren '60 aan de rand van de oude binnenstad en de Dommel, en het recent opgeleverde Catharinaplein als resultante van een denken over de binnenstad in abstracte termen van polen en circuits. De 6 pleinen zijn vanuit hun ontstaansgeschiedenis benoemd met een centraal thema als leidraad voor het denken over de identiteit en de inrichting van het plein. Omdat elk plein een andere ontstaansgeschiedenis kent, onderscheidt elk plein zich van het andere en ontstaat er al bewegend door de straten van de (vergroete) binnenstad, en van het ene plein naar het 'andere' andere plein als vanzelf een afwisselende ervaring van de openbare ruimte. Hierin kennen de straten een grote mate van identiek zijn, de pleinen echter onderscheidden zich door hun 'eigenheid' met name in termen van sfeer. Rondom elk thema cirkelen meerdere trefwoorden die gebruikt kunnen worden in het denken over hoe de pleinen in te richten.

De Markt: **'brabants'**

dorps, informeel, regio, rustiek, grote boom, oude tijd

Stationsplein: **'komen en gaan'**

"ik kom, ik ga" stromen, drukte, beweging, welkom, afscheid, reistijd

Wilhelminaplein: **'buurt'**

gemeenschap, informeel, kinderen, buurtactiviteiten, gezelligheid kent geen tijd

18-Septemberplein: **'grootstedelijk'**

vooruitstrevend, dynamisch, winkelplein, globaal, actuele tijd

Stadhuisplein: **'monumentaal'**

bestuurlijk, representatief, voornamelijk, bevrijding, viering, feest, moderne tijd

Catharinaplein: **'zondags'**

kerk, rust, lommerrijk, bespiegeling, groen, spirituele tijd

Belangrijk hierbij is dat het pleinvlak en de gebouwen niet los van elkaar, maar in relatie tot elkaar worden gezien. Het gaat om een krachtige ruimtelijke identiteit, die herkend en begrepen kan worden in iedere tijd én van deze stad.



De Markt



Stationsplein



Wilhelminaplein



18-Septemberplein



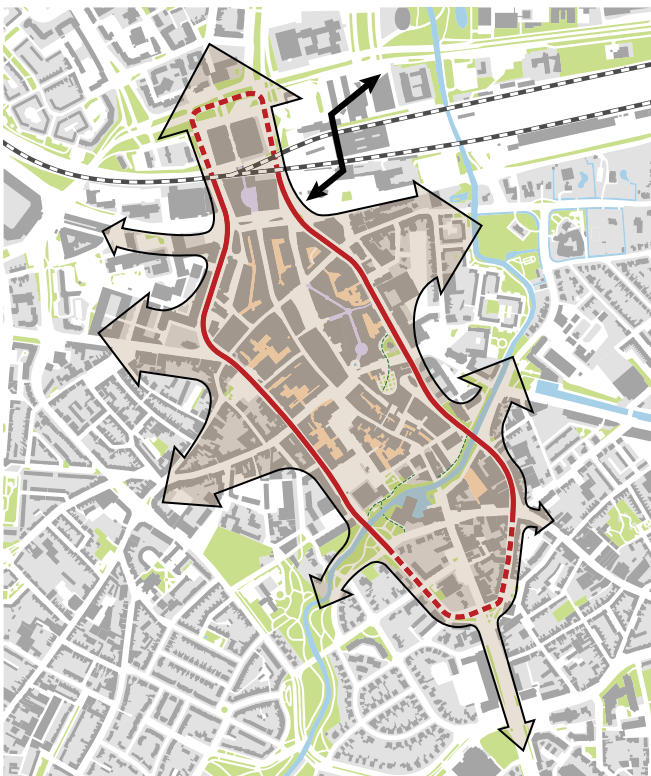
Stadhuisplein



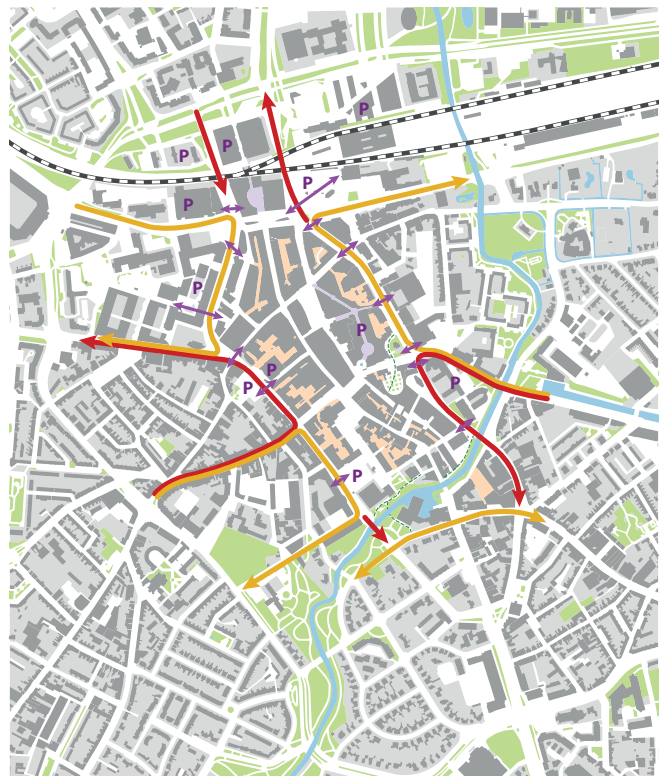
Catharinaplein

2.4 Binnenring

Het is belangrijk in dit kwaliteitskader de binnenring apart en kort toe te lichten vanuit de visie op het Centrumgebied 2004. Al in de jaren vijftig is in de stedenbouwkundige plannen sprake van een vergroting van de binnenstad met kwartieren die direct tegen de binnenstad aan liggen, zoals met name De Bergen. In de meest recente visie is niet expliciet meer sprake van een vergroting van de binnenstad in een bepaalde richting, maar wel dat de beleving van het centrum zich niet langer meer beperkt tot de historische binnenstad, maar meer en meer in alle richtingen uitwaaiert over de binnenring heen naar de direct omliggende kwartieren. Deze kwartieren zijn veel afwisselender in hun functies, naast winkels zit hier ook horeca, wordt er ook gewoond, en zijn er op beperkte schaal vormen van kleine bedrijvigheid. Echter, een groot obstakel in deze vergrote binnenstad is de drukke binnenring. Een goed voorbeeld van het opheffen van een dergelijk obstakel is de geslaagde transformatie van het 18-Septemberplein door dit radicaal vrij te maken van het autoverkeer. Door het nieuwe plein zijn (vernieuwde) Piazza en Bijenkorf onlosmakelijk onderdeel gaan vormen van de binnenstad, waar voorheen deze gebouwen als behorend tot de overkant van de straat en daarmee niet van de binnenstad werden ervaren. Maar deze oplossing is te radicaal om toegepast te worden op de binnenring. Al enige tijd is deze stad bezig om verschillende verkeersmodellen te bedenken voor met name de binnenring, i.c. de bereikbaarheid van de binnenstad. Vanaf de jaren dertig worden voorstellen gedaan hoe het verkeer door en/of om de stad heen te leiden. De ene periode



Uitwaaiering van de binnenstad zoals in Visie Centrumgebied Eindhoven (2004)



'Lussen' via de binnenring (2010)

was men van mening dat het autoverkeer tot in het centrum moest kunnen komen en daar ook daadwerkelijk moest kunnen rondrijden, de andere periode vond men weer dat het autoverkeer om het centrum heen geleid moest worden via zogenaamde tangenten. De binnenring is ontstaan met het dempen van de grachten in de jaren '30 en gecompleteerd in de jaren '50 met het doortrekken van de Vestdijk over de Dommel heen naar de Geldropseweg, en van de Wal naar de P.C.Hoofthoofaan. Van de voorgestelde tangenten is alleen de west- tangent gemaakt in de jaren zestig. Voor een oost-tangent moest een extra tunnel onder het spoorwegemplacement door ter hoogte van de Dommel aangelegd worden. Dit is niet gebeurd. Begin jaren '90 is er nagenoeg op de gehele binnenring éénrichtingsverkeer ingevoerd. Tevens stond de aanleg van de 'oostelijke' tunnel opnieuw op de agenda in de ontwikkelingsvisie Stationsdistrict Eindhoven 1994 als noodzakelijk onderdeel van het verkeerskundige zogenaamde 'hamerkop' model. Ook deze keer is het er (nog?) niet van gekomen. Dit betekent dat waar het verkeer aan de westzijde het centrum flankeert, dit aan de oostzijde niet mogelijk is, en dit oostelijke doorgaand verkeer via de binnenring geleid moet worden. Het drukke – ook doorgaande- verkeer op de binnenring maakt een optimale overstek van die binnenring waar dan ook heel erg moeilijk. Om de ambitie de binnenstad te willen vergroten waar te kunnen maken, dient een betere verbinding zowel ruimtelijk als functioneel met de rondom liggende kwartieren gemaakt te worden.

In dit kader is het uitgangspunt een binnenring bestaande uit 2 rijstroken in plaats van de huidige 3. De bereikbaarheid van de binnenstad blijft voorop staan, maar het is niet langer mogelijk om over de binnenring van noord naar zuid, of andersom te rijden. De parkeergarages aan de binnenring blijven optimaal bereikbaar door het verkeer vanaf de randen van het centrum te 'lussen' via de binnenring. Er wordt volstaan met één rijstrook voor het autoverkeer plus één busbaan voor het openbaar vervoer. Dit betekent dat één rijstrook in zijn geheel verdwijnt uit het profiel van de binnenring en er meer ruimte ontstaat, die afwisselend gebruikt kan worden voor verblijfskwaliteit, betere overstekplaatsen en expeditie. Met name de mogelijkheid meer structureel groen aan te leggen, bijvoorbeeld in de vorm van bomen, zal absoluut bijdragen aan een duurzame aangename beleving van de binnenring. En een minder drukke en minder brede binnenring maakt het oversteken van de binnenring een stuk gemakkelijker en veiliger. Zo kan bijvoorbeeld de zogenaamde 'Poort naar Strijp-S' (d.i. de langzame verkeersroute door de Witte Dame heen via het Emmasingelkwadrant naar Strijp-S) ook daadwerkelijk gaan functioneren vanuit de binnenstad door een duidelijk vormgegeven en kortere overstek te maken. Dit geldt ook voor een nieuwe overstek van de 'Blob' over de Emmasingel heen naar de Lichttoren, en van de Heuvelgalerie over de Vestdijk naar het Tramstraatkwartier. Het mag voor zich spreken dat dit een ingrijpende verkeerskundige maatregel is die op alle mogelijke consequenties onderzocht dient te worden, maar duidelijk is ook dat de overstekbaarheid van de binnenring en de verblijfskwaliteit in het centrum geoptimaliseerd wordt.



Verkeersmodel 'Poort naar Noord'



Verkeersmodel 'Ring Ring'



Verkeersmodel 'Snel uit en thuis'



Green Spots in het centrum

2.5 Meer dan groen alleen

Nadenken over straten, verkeer en verblijfskwaliteit in de openbare ruimte kan niet los gezien worden van bomen en groen, en gaat vanzelfsprekend ook over groenstructuur en hoe deze samenhangt met het stratenpatroon en de ruimtelijke verschijningsvorm van het centrum. Het eerste resultaat van het programma 'Groenimpuls Binnenstad' 2008 heeft een strategie opgeleverd om her en der 'green spots' te realiseren in de binnenstad, recent verder uitgewerkt en gedocumenteerd in het boekje 'Greenspots reloaded' 2010. Maar naast 'green spots' ontbeert het centrum een heldere en herkenbare groenstructuur. In de referentieplattegrond wordt een groenstructuur voorgesteld, heel eenvoudig in de vorm van 'boompjes en groene vlakken', waardoor samenhang tussen groen en ruimtelijke structuur zichtbaar wordt, en ook de mogelijke 'greenspots' een duidelijke plek gegeven kan worden. Tevens wordt het daardoor mogelijk andere dan alleen maar ruimtelijke motiveringen in beeld te krijgen voor het toepassen van meer groen in de binnenstad, zoals ecologische en psychologische motiveringen. **Een schonere lucht, een fijner gevoel.**

3. CENTRUM

Wat vooraf gaat aan de Referentieplattegrond Centrum 2020 is een reconstructie van het stratenpatroon in het centrum op basis van haar historische grondstructuur, waarbij in dit kader de focus ligt op de vergrote binnenstad. Van groot belang daarbij is een juiste balans te vinden tussen cultuurhistorie en actualiteit. Er zijn drie varianten onderzocht: variant 1 waarin het accent ligt op de historische routes naar en van de Markt, variant 2 waarin het accent ligt op de eigenheid van de verschillende kwartieren, en variant 3 waarin de routes en kwartieren worden gecombineerd in een samenhangend stratenpatroon dat ook recht doet aan de eigenheid van de verschillende kwartieren.

3.1 Stratenpatroon: drie varianten.

Variant 1: Routes Uitgangspunt is de historische grondstructuur van het centrum i.c. de drie van oudsher belangrijkste straten die als doorgaande routes naar de Markt leiden. Dit zijn de noord-zuidroute via de Lardinoisstraat, Demer, Rechtestraat, Stratumseind en Stratumse Dijk, en de beide oost-westroutes: de één via de Grote Berg, Kerkstraat, Ten Hagestraat en Kanaalstraat, en de andere via de Kleine Berg, Vrijstraat, Nieuwstraat en Dommelstraat. Deze drie routes vormen samen de grondstructuur in en van het centrum, die in deze variant direct herkenbaar in het stadsbeeld wordt ontworpen en ingericht. Dit draagt bij aan een heldere en duidelijke oriëntatie in het centrum. Deze grondstructuur wordt uitgebreid met een fijnmaziger structuur van kleinere en veelal kortere straten. Deze kunnen anders gematerialiseerd zijn dan de genoemde drie straten, maar het toegepaste materiaal voor de stoepen blijft overal hetzelfde. Beide structuren vormen samen het nieuwe stratenpatroon van de (vergrote) binnenstad. In dit stratenpatroon liggen her en der zes verschillende pleinen, vijf in de binnenstad en één in De Bergen. Het uitgangspunt voor de inrichting van deze pleinen is dat elk plein een eigen sfeer en identiteit krijgt. Een belangrijk aspect van het ontwerpen van dit stratenpatroon is hoe het verschil in met name het verkeersgebruik (wel of geen auto's, alleen voetgangers, wel of geen fietsers) op de drie belangrijkste straten wordt opgevangen in een herkenbaar doorgaand profiel van de route. Temeer omdat de profielen van bijvoorbeeld Grote Berg, Kerkstraat, Ten Hagestraat en Kanaalstraat grote verschillen laten zien in maat en sfeer, zal de uitdaging vooral zijn om daar één coherent straatbeeld van te smeden.

Variant 2: Kwartieren Aan deze variant ligt de eigenheid van elk kwartier afzonderlijk ten grondslag. De identiteit van en de oriëntatie in elk kwartier staat voorop. De grondstructuur bestaande uit de drie belangrijkste routes blijft duidelijk herkenbaar, maar krijgt per kwartier een andere materialiteit en sfeer, geënt op de identiteit van dat gebied. Zo gaat bijvoorbeeld de noord-zuidroute door vier

kwartieren heen, en krijgt derhalve de Lardinoisstraat, Demer/Rechtestraat, Stratumseind, en Stratumse Dijk één doorgaand straatprofiel, maar is dit uitgevoerd in vier verschillende materialisaties van de straat en beide stoepen naar gelang het kwartier waarin het deel van de route ligt. In één kwartier krijgt dan het stratenpatroon in zijn totaliteit eenzelfde identiek vormgegeven en gematerialiseerde straat en stoep. Als zodanig vormen de kwartieren de basis voor een herkenbare identiteit van het centrum waarin de afwisseling en variatie in het stratenpatroon een beeldbepalende rol speelt. Bijvoorbeeld, het Emmasingelkwadrant zou een industriële sfeer passen vanwege haar geschiedenis als locatie van de Philips-fabrieken, terwijl de identiteit van het Catharinakwartier geïnspireerd zou kunnen worden door design, kunst en cultuur vanwege de in dit kwartier aanwezige Muziekgebouw, Catharinakerk en Designhuis. Belangrijk in deze variant is dat het doorgaande karakter van de routes als straat herkenbaar is, en als verbindend element functioneert tussen de verschillende kwartieren. De pleinen worden verschillend vormgegeven, gelijk aan de wijze in de variant van de routes, gebaseerd en geïnspireerd op hun ontstaansgeschiedenis.

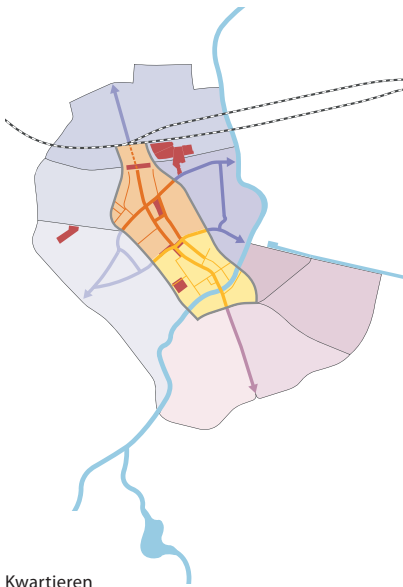
Variant 3: Combinatie In deze variant wordt de grondstructuur van de drie belangrijkste routes gecombineerd met de eigen sfeer en identiteit van elk kwartier. Dit wordt gedaan door hetzelfde materiaal voor de straten toe te passen, en verschillende, 'gebiedseigen' materialen voor de stoepen. Elke doorgaande route krijgt dan naar gelang de ligging in elk kwartier voor de stoep steeds een ander materiaal, gecombineerd met één en hetzelfde materiaal voor de straten. Dus de Grote Berg, Kerkstraat, Ten Hagestraat en Kanaalstraat krijgt één en hetzelfde materiaal voor de straat, maar door haar ligging in verschillende kwartieren steeds een ander materiaal voor de stoep. Zoals in de routesvariant blijft het ook in deze variant nog lastig genoeg de soms grote verschillen in maat en gebruik van het straatprofiel op te vangen in één doorgaande route. De fijnmazige structuur van straten krijgt een geheel gebiedseigen materialisatie. Voor de pleinen blijft het uitgangspunt dat deze in sfeer en identiteit van elkaar verschillen en alle naar gelang de hoofdthema's op een andere wijze worden ontworpen en ingericht.



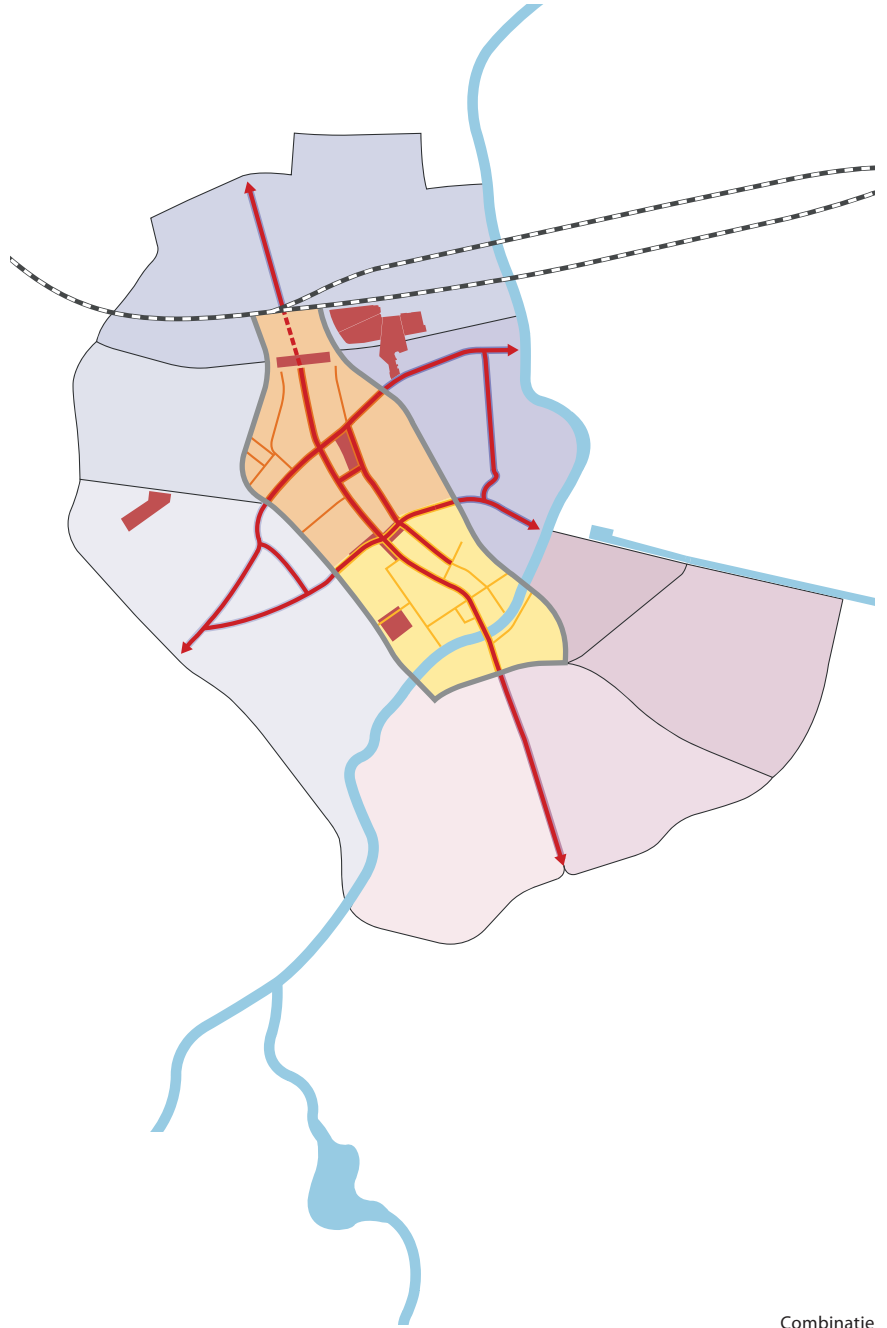
Eindhoven rond 1920



Routes



Kwartieren



Combinatie

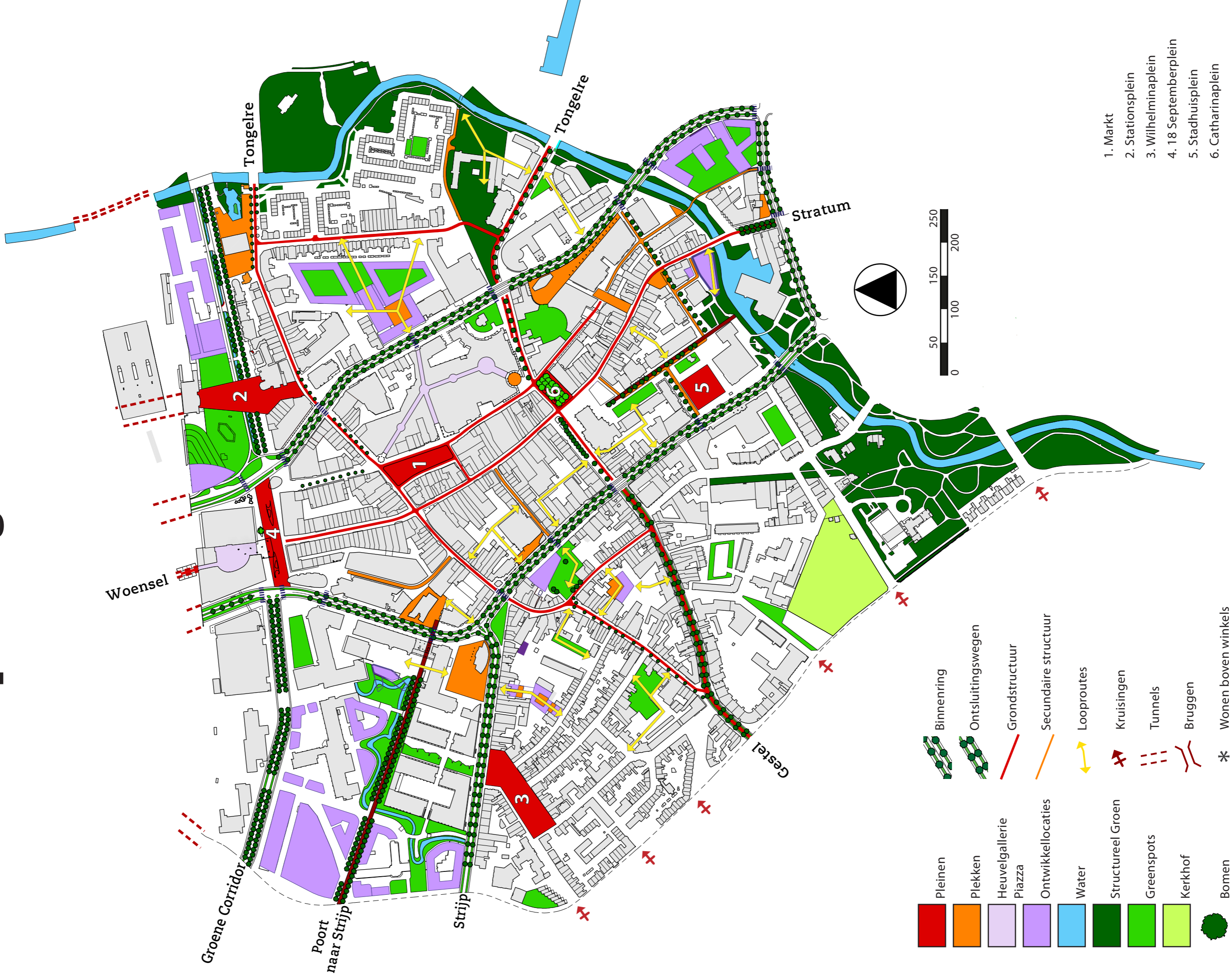
3.2 Referentieplattegrond Centrum 2020

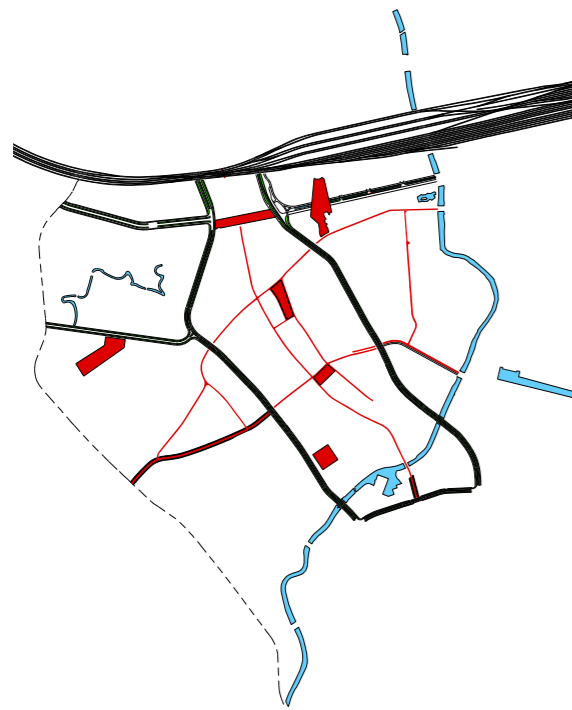
Toelichting Vooralsnog omvat de referentieplattegrond alleen de vergrote binnenstad, en maken het noordelijk deel van het Stationsgebied en de woonkwartieren Den Elzent, Rochusbuurt, Irisbuurt en Havenkwartier hiervan geen deel uit. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er juist voor de vergrote binnenstad géén samenhangend beeld is van de openbare ruimte, en er voor de niet opgenomen gebieden of wél visies bestaan (Stationsgebied, Irisbuurt), of géén visies bestaan. Dit laatste geldt met name de woonkwartieren in het centrum, uitgezonderd De Bergen (ontwikkelingsvisie 2008) en het Emmasingelkwadrant (ontwikkelingsvisie 2005). In het geval van géén visies is het raadzaam terughoudend te zijn met het tekenen van mogelijke veranderingen zonder dat daar bewoners bij worden betrokken, én omdat de Dommel een zowel natuurlijke als historische grens is tussen de vergrote binnenstad en de desbetreffende woonkwartieren ten oosten ervan.

Leeswijzer Wat is er specifiek getekend? Allereerst de grondstructuur van de historische stad Eindhoven, namelijk de Dommel, de drie belangrijkste routes naar en van de Markt plus de binnenring, de 6 pleinen, het kanaal en het half-hoge spoor. De grondstructuur wordt ruimtelijk aangevuld met een groenstructuur, én daar waar mogelijk met 'greenspots'. Tevens is een secundaire structuur van straatjes en plekken getekend die samen met de grondstructuur resulteert in een fijnmazig stratenpatroon, waarin ook bestaande ontwikkellocaties zijn opgenomen. De referentieplattegrond laat zien dat de vergrote binnenstad op drie zeer karakteristieke en van elkaar verschillende manieren wordt begrensd. In het noorden door de half-hoge spoorbaan, in het oosten door de Dommel en in het zuid-westen door de zogenaamde west-tangent. Dit betekent evenzo vele verschillende types van entrees van de vergrote binnenstad, namelijk tunnels, bruggen en kruispunten. Deze zijn alle gemarkeerd op de tekening.

Gebruiksaanwijzing Het is belangrijk deze plattegrond niet te zien als een mogelijke eindsituatie, maar als een actief document waarin toekomstige initiatieven van welke discipline of maatschappelijke dimensie dan ook geprojecteerd kunnen worden om te beoordelen of en hoe dit initiatief past. Daardoor kan een ruimtelijke beoordeling gemaakt worden in relatie tot het centrum, i.c. de vergrote binnenstad. De uitkomst kan zijn dat het initiatief aangepast moet worden, maar ook dat de referentieplattegrond veranderd moet worden. Elke 3 jaar – in 2014, 2017 en 2020 – zal een revisie van de referentieplattegrond plaatsvinden op grond van de ontwikkelingen in de openbare ruimte die tot aan dat moment hebben plaatsgevonden.

Referentieplattegrond Centrum 2020





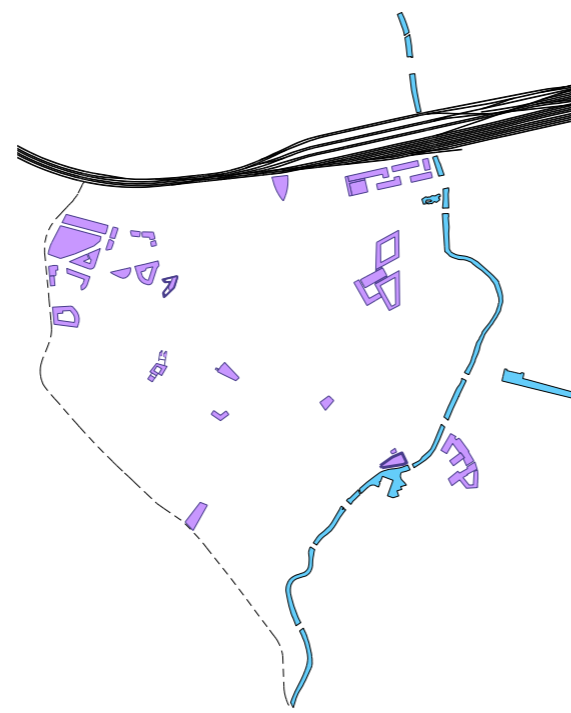
Basisstructuur



Secundaire structuur



Groenstructuur



Ontwikkellocaties

4. EPILOOG

Dit kwaliteitkader komt niet uit de lucht vallen, maar is al enige jaren – weliswaar ongeschreven en niet gearticuleerd – in ontwikkeling naar aanleiding van de ervaring die is opgedaan met een aantal recent gerealiseerde ontwerpen voor de openbare ruimte in de binnenstad. De twee nieuwste projecten zijn de Nieuwe Emmasingel en het 18-Septemberplein. Beide zijn eind 2009 in gebruik genomen. Twee heel bijzondere projecten, omdat voor t eerst in ruim 40 jaar met de Nieuwe Emmasingel weer een straatprofiel in het wandelgebied van de binnenstad is verschenen, en het 18-Septemberplein misschien wel voor 't eerst in haar geschiedenis met de nieuwe inrichting meer plein is dan ooit tevoren. Het enkele jaren daarvoor gereed gekomen Catharinaplein in 2006 behoort nog tot een 'denken zonder straten' dat nadrukkelijk aansluiting zoekt en voortborduurde op het begin jaren '90 aangelegde 'rode steentjes' gebied. Het ontwerp voor het Wilhelminaplein was in 2004 het prijswinnend ontwerp van de prijsvraag "Plein in uitvoering", en past in haar meest recente uitwerking moeiteloos in dit kader om de belangrijkste pleinen in het centrum verschillend in te richten naar gelang hun ontstaan, gebruik en sfeer in de stad. De ontwerpstudie voor het Stationsplein Zuid in 2010 hangt nauw samen met het in voorbereiding zijnde project 'verbreding van de reizigerstunnel', gelegen tussen het stationsgebouw van Van der Gaast aan de ene, en het stationsgebouw Noordzicht aan de andere zijde van het spoor. In dit ontwerp vormt de substantiële groene landschappelijke inrichting een vanzelfsprekend begin-eindpunt voor de zogeheten 'Groene corridor', is het open water de ontbrekende schakel in de Nieuwe Gender, biedt het een 'top'adres voor 'Brainport' en geldt het als een representatief entreeplein in en voor de stad, waar de duizenden fietsen onder het plein gestald gaan worden. Kortom, waar de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte voorop staat en zowel in het teken staat van de dynamiek van het 'komen en gaan', als van het aangenaam kunnen verpozen in het groen. Uiteindelijk zou het fantastisch zijn als dit kwaliteitkader openbare ruimte in het centrum kan bijdragen aan een manier van kijken naar de stad die niet alleen is gericht op wat die stad in 'onze' ogen zou moeten zijn, maar ook op wat die stad door de ogen van de tijd gezien ons te 'vertellen' heeft.



Maquette Nieuwe Emmasingel



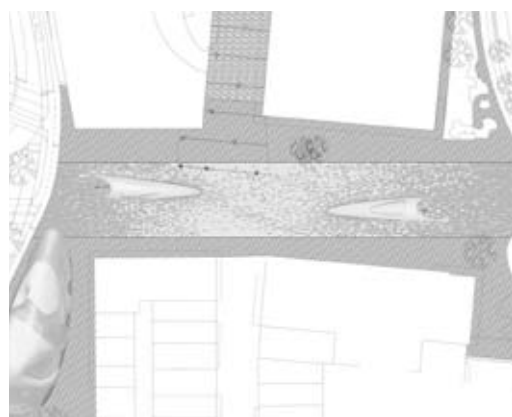
Nieuwe Emmasingel



Nieuwe Emmasingel



18 Septemberplein tijdens de opening



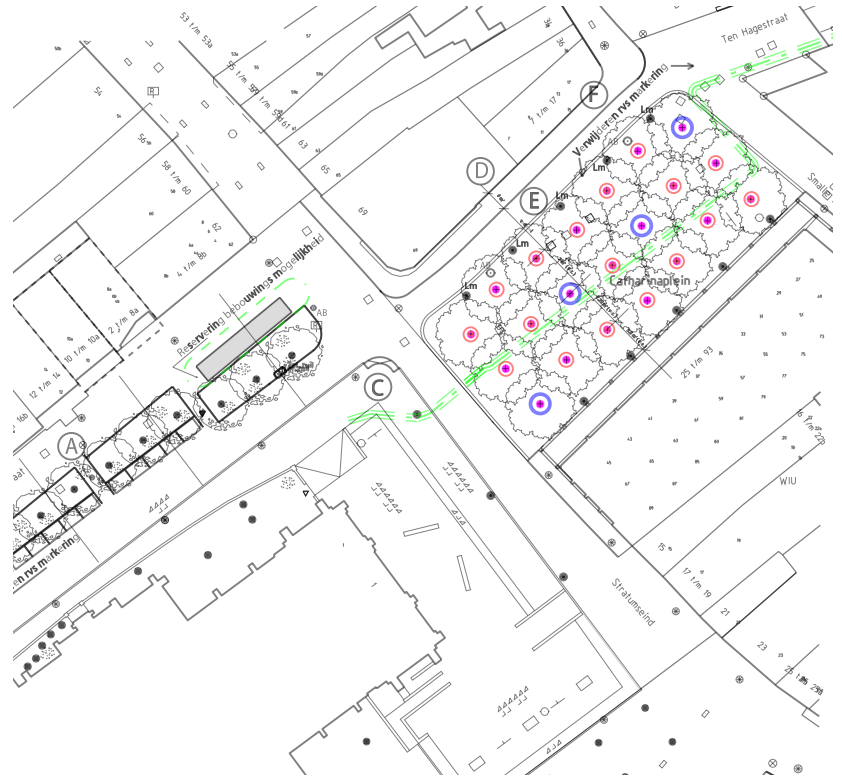
Plattgrond 18 Septemberplein 1:2500



Impressie Catharinaplein



Impressie Catharinaplein



Plattegrond Catharinaplein en Kerkstraat 1:1000



Impressie Wilhelmijnplein



Plattegrond Stationsplein 1:2500



Impressie Stationsplein 1:2500



Impressie Stationsplein 1:2500



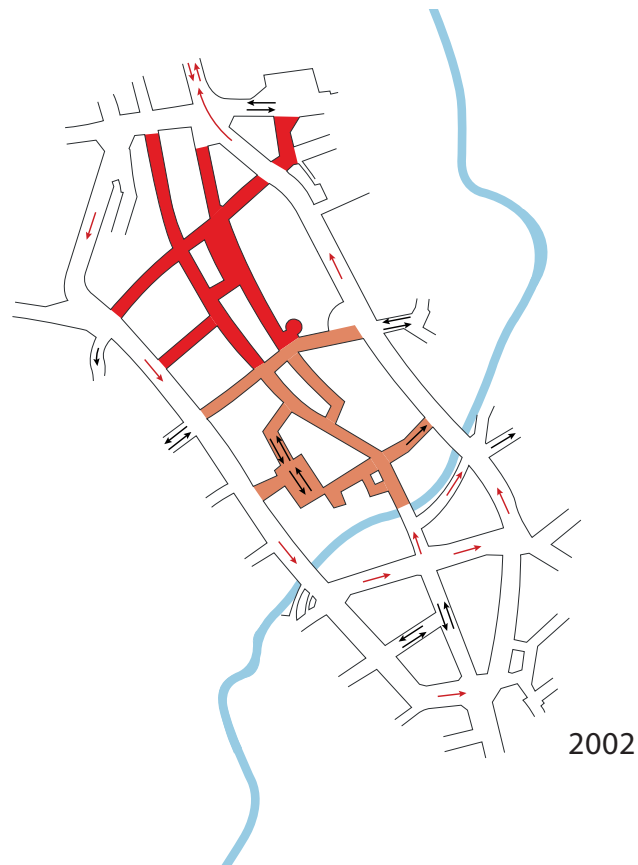


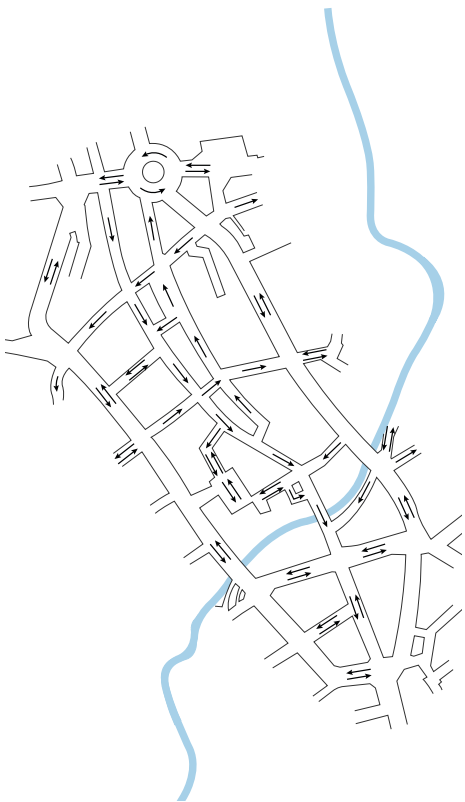
BIJLAGEN

I. STRATEN EN PLEINEN

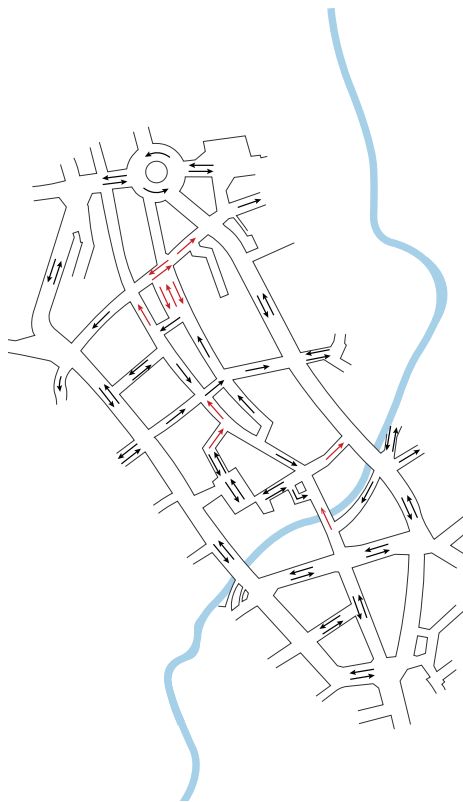
Het stratenpatroon in de historische binnenstad is nagenoeg verdwenen, alles is voetgangerspromenade. Natuurlijk, de ruimtelijke structuur markeert nog wel het stratenpatroon, maar de straat als autonoom inrichtingsprincipe is afwezig. De auto wordt slechts nog hier en daar en op gezette tijden toegelaten, met name voor het expeditieverkeer. Er rijdt geen bus meer door de binnenstad, alleen nog over de binnenring. Kortom, nagenoeg de gehele historische binnenstad is het domein van de voetganger (en een beetje fietser) geworden. Dit geldt zelfs al voor straten in de direct aangrenzende kwartieren zoals de Kleine Berg en de Dommelstraat. Weliswaar mogen hier nog auto's rijden maar het markante straatprofiel van een rijbaan met aan weerszijden trottoirs is ook hier vervangen door een 'veld van stenen'.

In een serie van 7 diagrammen is de transformatie van het verkeersgebruik in de binnenstad vanaf 1960 in beeld gebracht. Met zwarte pijlen is de rijrichting van het autoverkeer aangegeven, met rode pijlen de veranderingen. De elkaar opvolgende stadia van een steeds groter wordend voetgangersgebied is met grijs gemarkeerd, en vanaf 1994 met rood. Vanaf 2002 is als onderdeel van het project Smalle Haven ook de Kerkstraat en Ten Hagestraat alleen nog maar toegankelijk voor langzaam verkeer en expeditie, evenals Stratumseind. Naast deze transformatie van het verkeersgebruik worden beknopt de 6 pleinen in het centrum voorgesteld, achtereenvolgens de Markt, het Stationsplein, het Wilhelminaplein, het 18 Septemberplein, het Stadhuisplein en het Catharinaplein.

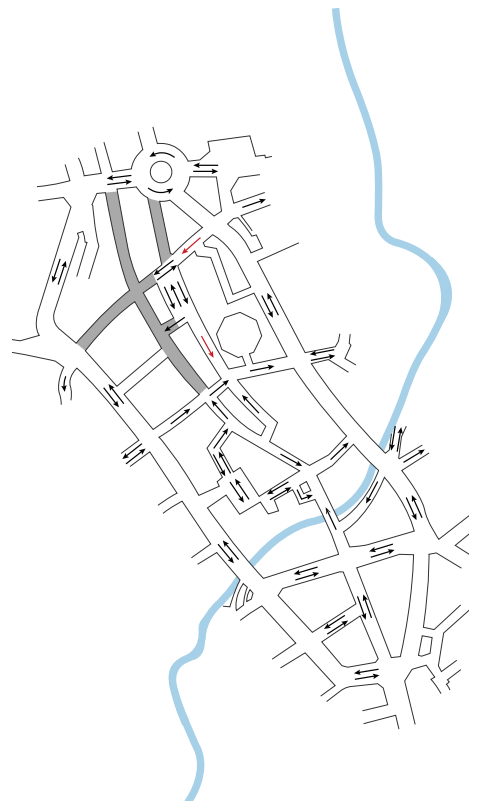




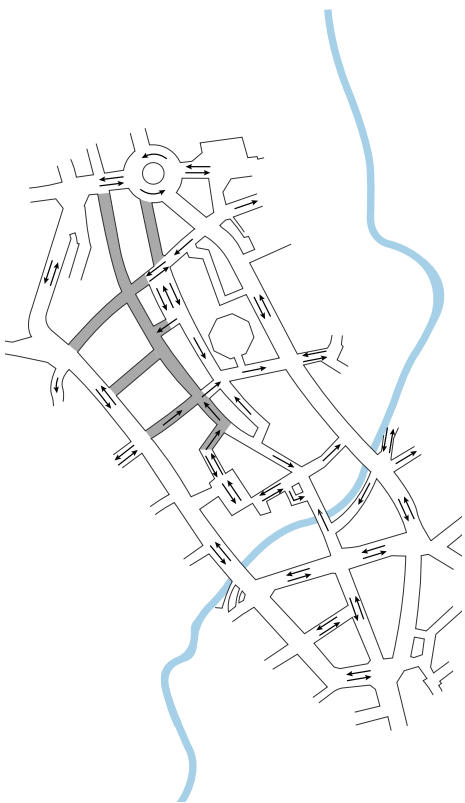
1960



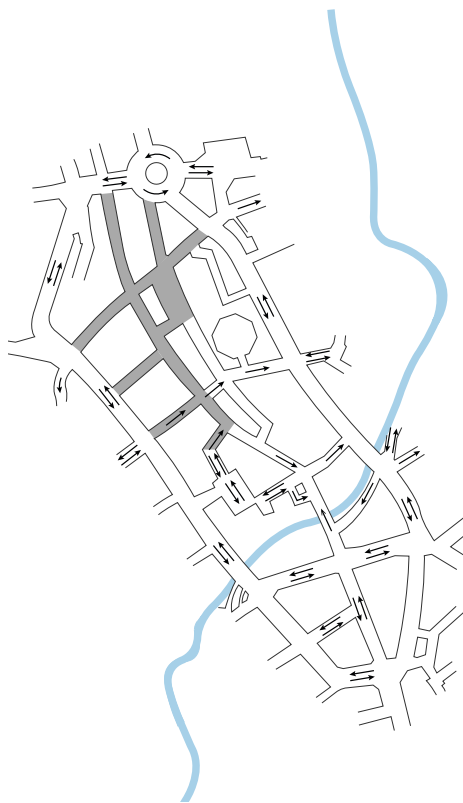
1966



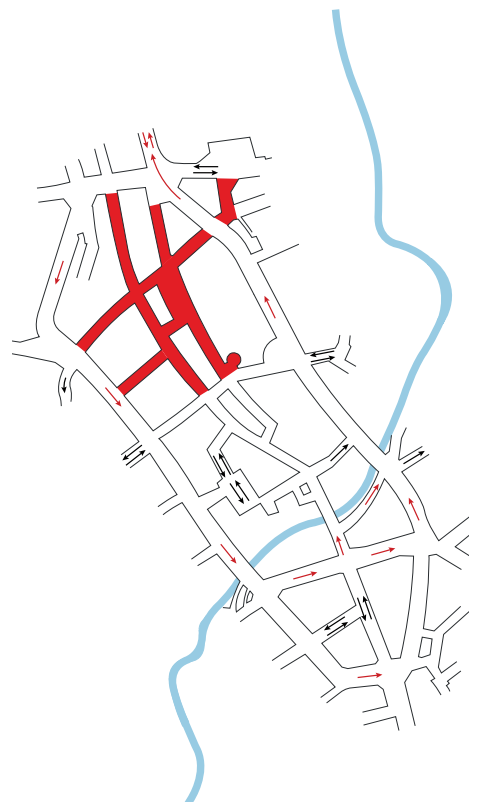
1969



1972



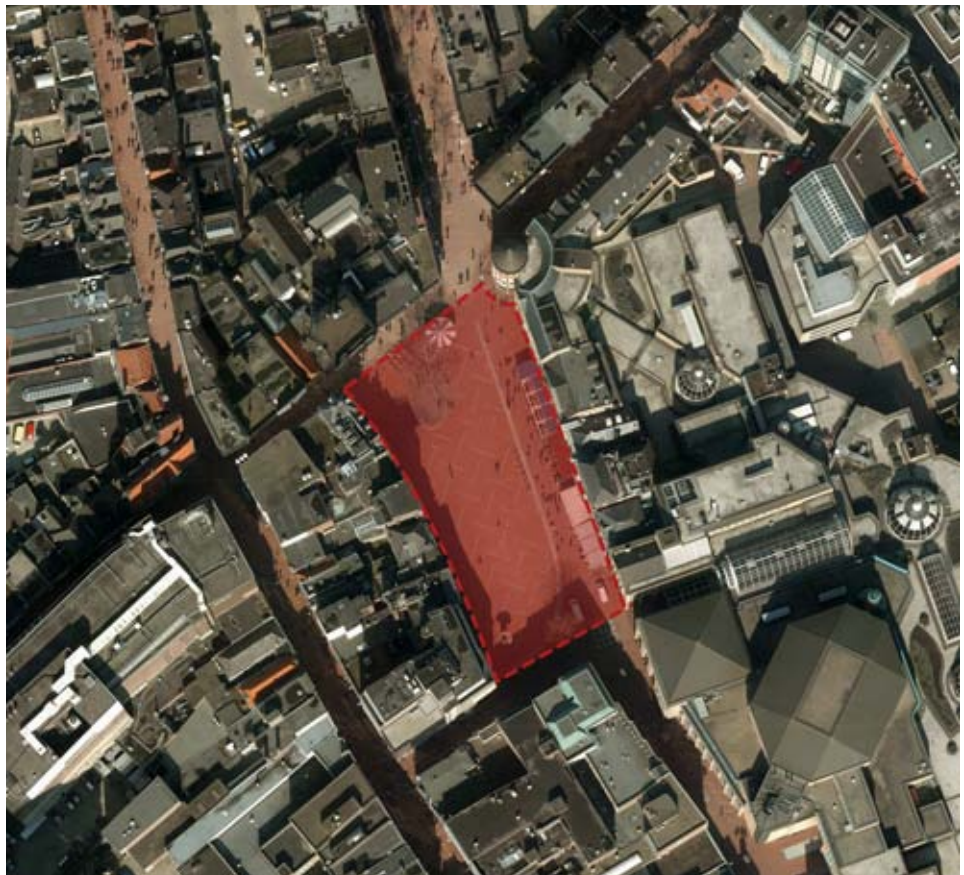
1981



1994

Markt

Eindhoven heeft van oudsher zegge en schrijve één centraal plein: de Markt. Dus geen Grootte Markt of Grote Markt, zoals in andere historische steden wel het geval is om het hiërarchische verschil met andere pleinen in de stad aan te geven, maar gewoon dé Markt omdat er maar één marktplein is. De Markt in Eindhoven beantwoordt zowel in fysiek-ruimtelijke als programmatische zin aan de klassieke kwaliteit van een plein: het is een openbaar toegankelijk en helder gearticuleerde ruimte, rondom besloten door aaneengesloten gevels, waarin de verblijfsfunctie meer en meer centraal is komen te staan.





Markt als parkeerplaats 1964



Straten over de markt 1977



Markt als boulevard 1986



Markt als boulevard 1982



Rode steentjes op de markt 2005



Rode steentjes op de markt 1994

Stationsplein

Na de Markt is dit plein het oudste in het centrum. Ontstaan met de komst van het spoor en de bouw van het station in **1866**, is haar oudste vorm voor een groot deel verdwenen. Immers, met het verdwijnen van het oude station en het verschijnen van het ongeveer 100 meter noordelijker liggende nieuwe half-hoogspoor in de jaren '50 is een totaal nieuwe situatie ontstaan. Nog slechts $\frac{2}{3}$ contour van het oorspronkelijke stationsplein bleef bewaard, en nog wat later in 1971 zelfs $\frac{1}{3}$ contour toen een rampzalige brand het hotel 't Silveren Seepaerd compleet verwoestte. Het nieuwe stationsgebied was oorspronkelijk verdeeld in een aantal helder gearticuleerde functionele ruimtes: de verkeersrotonde, het busstation, het stationsplein en de parkeerplaats voor het Postkantoor. Dit bij elkaar vormde een fantastische uitdrukking van de grootstedelijke dynamiek in de jaren '60, en was een voorbeeld van moderne stedenbouw. Het busstation is in 1970 verplaatst naar de andere zijde van het spoor aan de Fellenoord, en het vroegere busstation is sinds die tijd in gebruik als parkeerplaats voor zowel auto's als fietsers. In 1983 is er een VVV-gebouwtje neergezet, en in het begin van de jaren '90 is de grote verkeersrotonde opgeruimd. Nu is het een ruim 2 hectare groot gebied tussen station en 18 Septemberplein, met als enig nog authentiek ingericht deel het stationsplein uit **1956** direct voor de entree van het station, compleet met het zo karakteristiek plantsoentje en het standbeeld van Dr. Ir. A.F. Philips.



Stationsplein 1:2000



Stationsplein



Stationsplein met bussen 1956



Stationsplein 1970



Stationsplein in de jaren '70



Stationsplein 1990



Stationsplein 2010

Wilhelminaplein

Dit plein is in **1904** aangelegd, tegelijk met de Catharinastraat en Prins Hendrikstraat, en was destijds bestemd voor de duurdere woningen in De Bergen. Het plein is sinds haar ontstaan grotendeels onaangetast gebleven, en vertegenwoordigt daarmee een belangrijke cultuur-historische waarde in het centrum. Het plein functioneert vooral als buurtplein met een aantal horecagelegenheden en terrassen aan de zuidzijde. Regelmatig vinden er evenementen plaats.



Wilhelminaplein 1:2000



Wilhelminaplein 1915



Wilhelminaplein 1910



Wilhelminaplein 1978



Markt op het Wilhelminaplein 1993



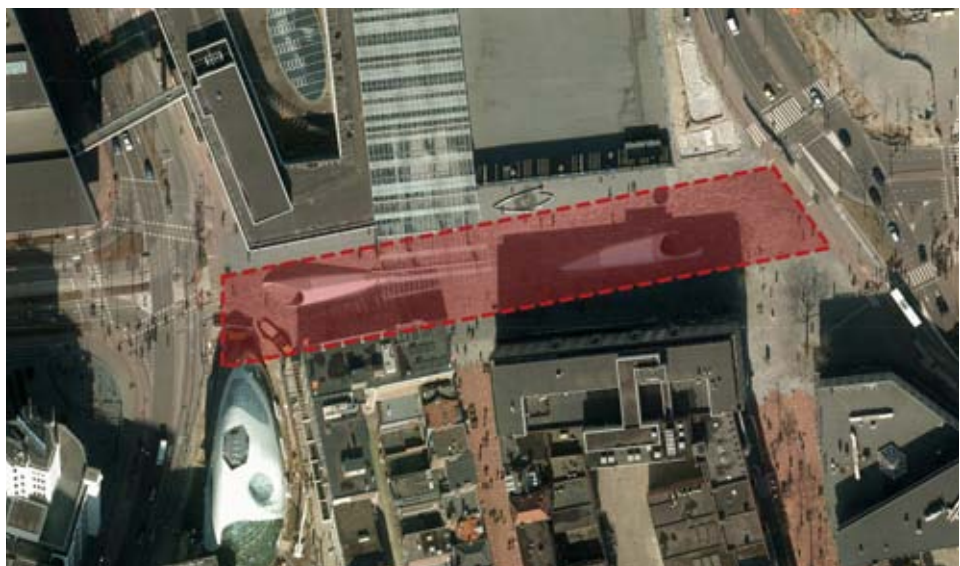
Wilhelminaplein 2010



Wilhelminaplein 2011

18 Septemberplein

Met het opschuiven van het spoor richting noorden ontstaat er ter plekke van het oude spoor ruimte om de binnenstad uit te breiden. In het Wederopbouwplan uit 1946 is direct ten westen van de Vestdijk (op de huidige plek van de Bijenkorf) een groot plein getekend, het Demerplein. Dit plein werd gedacht voor een grotere schaal, waaraan een fors front van grote gebouwen zou kunnen ontstaan aan de zuidzijde, die één geheel zouden moeten vormen met de Philips-lichttoren. In **1952** is met het gereedkomen van de panden C&A en Lodewijks deze zuidelijke wand van het Demerplein compleet. Enige tijd later wordt de naam veranderd in 18 Septemberplein, en in 1954 worden eerste plannen gepresenteerd voor de LUMA-galerij aan en deels op het plein. Na een ingewikkeld ontwikkelingsproces werd uiteindelijk in **1966** begonnen met de bouw van de Bijenkorf. Het vroegere zogeheten Demerplein was daarmee voorgoed van de baan. Wat restte was een 18 Septemberplein waarvan niet meer duidelijk was waar dat plein nu precies lag of waaraan het haar naam 'plein' aan verdiende. In zijn Cityplan Eindhoven stelde Bakema midden jaren '60 voor om het verkeer onder het 'plein' door te voeren, waardoor het 18 Septemberplein een voetgangersdomein zou worden en als een echt modern plein - want op de 'korte' zijdes open naar de stedelijke omgeving - met rondom grote warenhuizen zou kunnen functioneren. Maar dit is niet gebeurd, het 18 Septemberplein is geen modern plein geworden, laat staan een klassiek plein. Het is tot het midden van de jaren '90 blijven steken in half plein, half boulevard. Half plein vanwege het feit dat in ieder geval de twee langste zijden van deze stedelijke ruimte door pleinwanden werden gevormd, en half boulevard vanwege het feit dat de ruimte voornamelijk in beslag werd genomen door de verkeersfunctie, en nauwelijks een verblijfskwaliteit herbergde. Eigenlijk is pas met de nieuwe inrichting van het plein als voetgangersdomein door de Italiaanse architect Fuksas in **2009** de identiteit van een grootstedelijk modern plein waargemaakt.



18 Septemberplein 1:2000



Lege ruimte langs het spoor 1955



18 Septemberplein als straat 1952



Piazza en Bijenkorf 1969



Kiosken op het 18 Septemberplein 1980



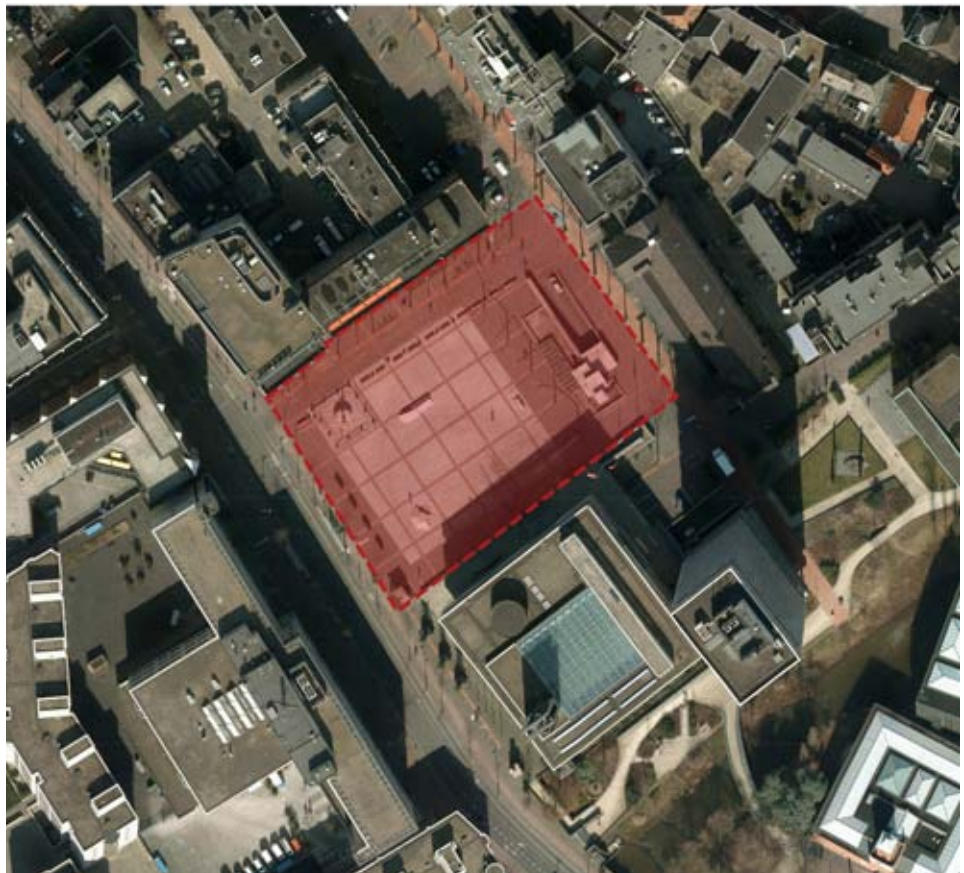
Nieuwe Piazza en herinrichting 18 Septemberplein 2009



Een 'leeg plein' vlak voor de herinrichting 2006

Stadhuisplein

Het Stadhuisplein was in **1969** na het (vernieuwde) Stationsplein en 18 Septemberplein het derde nieuwe plein dat aan het centrum werd toegevoegd op basis van het Wederopbouwplan uit 1946. In begin jaren '50 werd de architect J.A.van der Laan verzocht zijn eerdere plan voor een nieuw stadhuis uit 1939 te veranderen in een meer eigentijds (lees moderner) ontwerp dat beter zou passen bij het moderne imago van de stad. Het totale ensemble van gebouw en plein werd gesitueerd aan de Dommel, op de lang zo genoemde 'studentenwei'. Het Stadhuisplein is ontworpen als een representatief plein voor het huidige stadhuis en wordt gebruikt voor officiële ontvangsten en activiteiten van het stadsbestuur en de burgerij; er wordt herdacht, er wordt gerouwd, er wordt gevierd, er wordt getrouwd. In 1994 is onder het plein een parkeerkelder gebouwd en het plein opnieuw ingericht.



Stadhuisplein 1:2000



Stadhuisplein 1969



Stadhuisplein 1953



Stadhuisplein 1975



Parkeerplaatsen op het Stadhuisplein



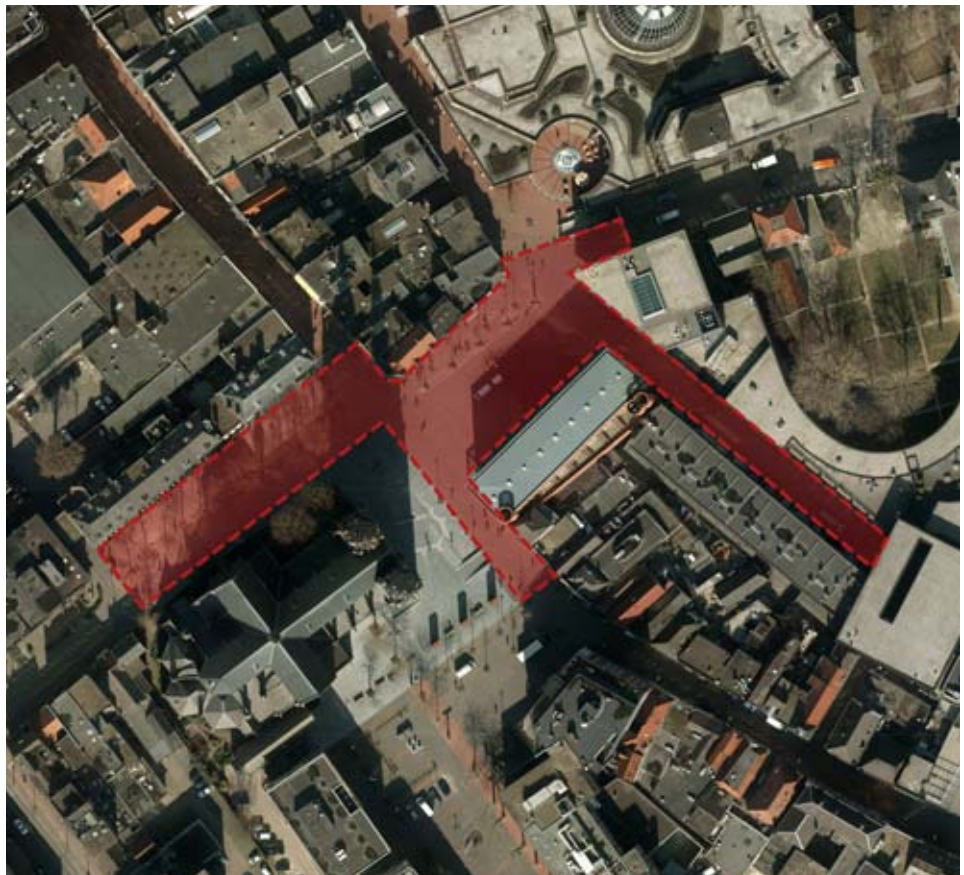
Stadhuisplein 1986



Aanleg parkeergarage op het Stadhuisplein 1996

Catharinaplein

Het meest recente plein dat is gemaakt in het centrum is het Catharinaplein in **2005**, en zelfs dit plein is al te terug te vinden in het Wederopbouwplan uit 1946, weliswaar met de naam Centrumplein. Het lag gesitueerd direct naast en aan de voet van de Catharinakerk, die als een van de weinige grootste kerken in een historische stad niet voornaam' aan een plein, maar 'gewoon' in de straat stond, de Rechtestraat. Het is het enige plein dat in het dagelijks functioneren als 'één van de belangrijke polen in het winkelcircuit' niet gemakkelijk aansluit bij wat het ook wil zijn, namelijk een sfeervol 'kerkplein', rustig en lommerrijk.



Catharinaplein 1:2000



Huidige locatie van het Catharinaplein 1956



Catharinakerk in de jaren '60



Gesloopte bebouwing tbv huidige Catharinahuis 1995



Gesloopte bebouwing tbv huidige Catharinahuis 1995



Catharinahuis en Catharinaplein 2008

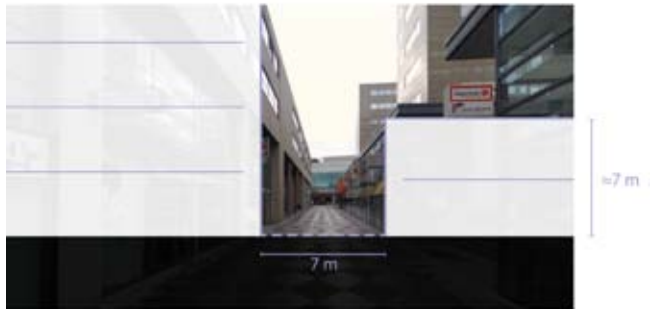
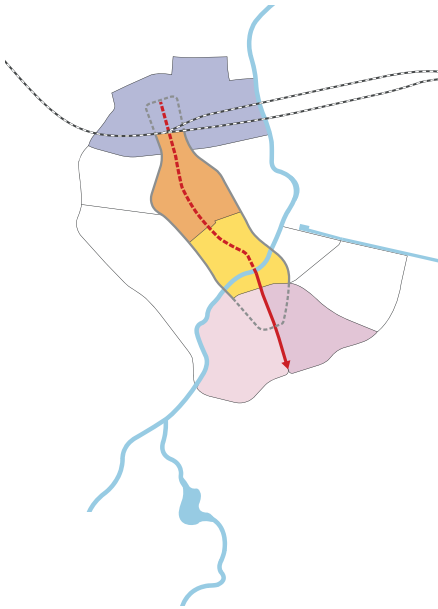


Catharinaplein 2010

2. BEELD, MAAT & SCHAAL

Van de drie belangrijkste doorgaande historische straten in het centrum is een serie van doorsneden getekend en gemonteerd in het beeld van de straat vanaf het punt van meten. Dit is belangrijk omdat daarmee de complexiteit van het ontwerpen van een straat als doorgaande route zichtbaar wordt. Het laat zien dat het doorgaand ontwerpen van bijvoorbeeld de Grote Berg, Kerkstraat, Catharinaplein, Ten Hagestraat en Kanaaldijk niet eenvoudig is vanwege de soms grote verschillen in profiel, maar ook in het verkeersgebruik. Dit geldt ook voor de doorgaande route via Stratumseind over de Dommel naar de Stratumsedijk, waar een relatief smalle voetgangersstraat doorgaat in een heel brede verkeersstraat met tweerichtingsverkeer. De montage van een doorsnede in het perspectief beeld van de doorgaande route laat ook zien dat de maat van een profiel optisch wordt beïnvloed door de schaal van de gebouwen. Hoe objectief er ook gemeten kan worden, de invloed van het beeld is van invloed op de beleving van de straat: twee identieke doorsneden in maat, de ene met een kleinschalige, perceelsgewijze bebouwing en de andere met één grootschalig modernistische gevel, kunnen in de beleving totaal van elkaar verschillen.

De drie straten zijn achtereenvolgens van noord naar zuid Lardinoisstraat, Demer, Rechtestraat, Stratumseind, Stratumsedijk, van west naar oost de Kleine Berg, Vrijstraat, Marktstraat, Nieuwstraat en Dommelstraat en van oost naar west de Kanaalstraat, Ten Hagestraat, het Catharinaplein, Kerkstraat en de Grote Berg. Deze drie straten vormen samen met de binnenring, van oudsher de basisstructuur van de openbare ruimte in de binnenstad, met min of meer centraal daarin het marktplein.



Lardinoisstraat



Demer



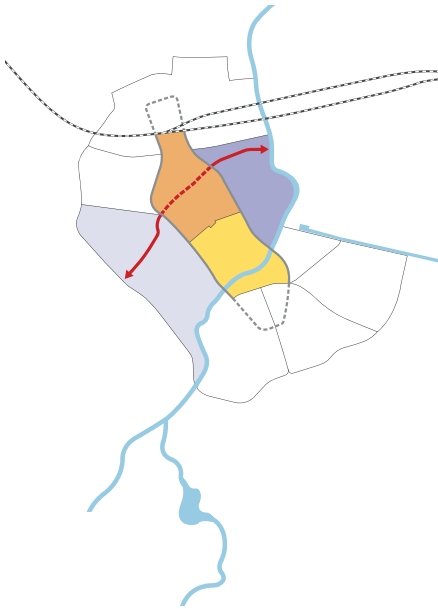
Rechtestraat



Stratumseind



Stratumseindijk



Kleine Berg



Vrijstraat



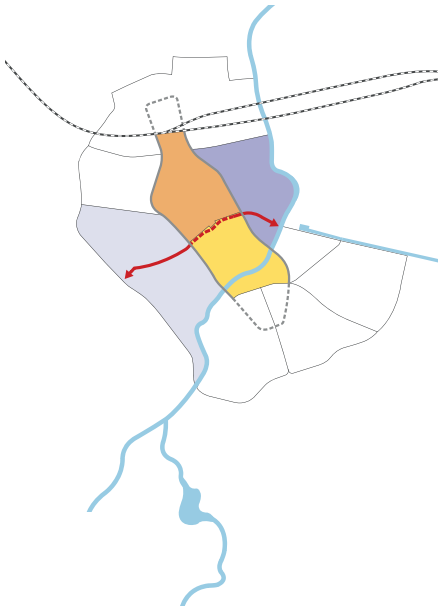
Marktstraat



Nieuwstraat



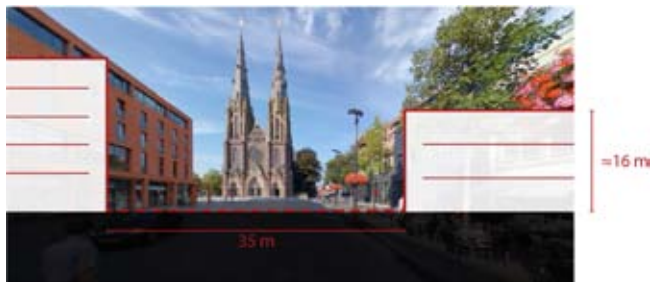
Dommelstraat



Kanaalstraat



Ten Hagestraat



Catharinaplein



Kerkstraat



Grote Berg

3. ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

Algemeen Uitbreidingsplan ir. J. Cuypers en L.P.J. Koonen 1918

Algemeen uitbreidingsplan G.C. Kools (p.40) 1921

Algemeen uitbreidingsplan de Casseres (p.83) 1930

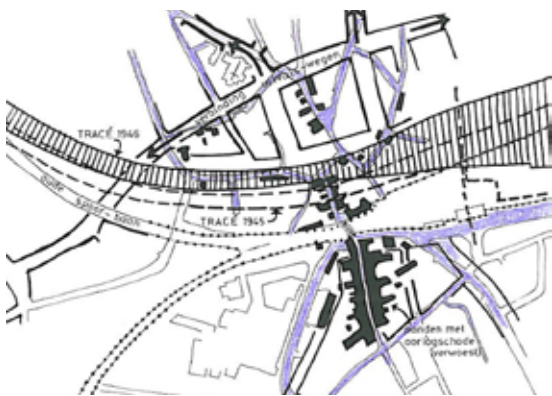
Wederopbouwperiode

Hoogspoorplan ir. J.A. v.d. Laan 1945

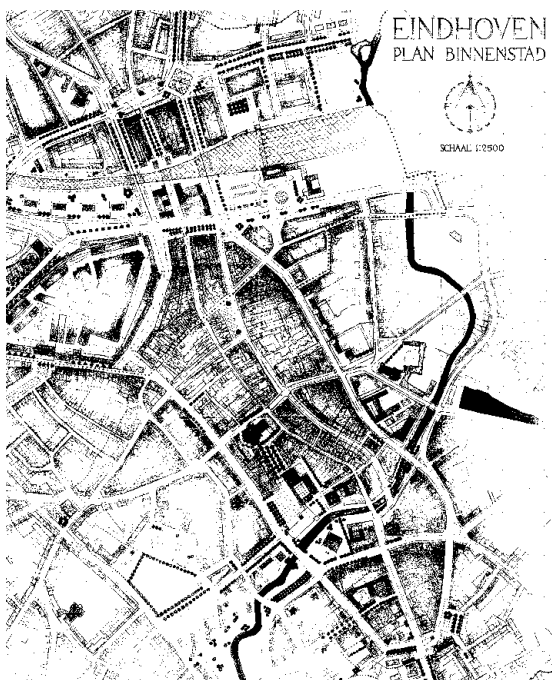
In dit plan is feitelijk sprake van een 'half-hoogspoor' omdat een volledig hoogspoor te kostbaar was én omdat dit ingrijpende consequenties had voor het emplacement dat dan ook verhoogd zou moeten worden. In dit plan wordt het spoor naar het noorden verplaatst en vervalt de lijn naar Valkenswaard. Een groot deel van Fellenoord diende hiervoor gesloopt te worden. De historische kern van de stad blijft onaangetast en door twee grote verkeerswegen met het noorden verbonden: via de Vestdijk naar de nieuwe uitvalsweg naar Nijmegen en via de Nieuwe Emmasingel en de Boschdijk naar 's Hertogenbosch. Er is een Demerplein voorgesteld (het huidige 18 Septemberplein) en een nieuw Stationsplein (p.103)¹.

Plan voor de binnenstad Gemeentelijke Dienst 1949

Het plan voor de Binnenstad 1949 kan gezien worden als de aanloop voor de officiële planwijziging van het Wederopbouwplan in 1953. De behoefte om het Wederopbouwplan te wijzigen was sterk toegenomen vanwege veranderende inzichten met betrekking tot de verkeersafwikkeling in en door de stad (p.260)¹. Het doorgaande verkeer zou aan het centrum moeten raken en niet via de rondweg buiten de stad om geleid moeten worden, zoals dat in het Algemeen Uitbreidingsplan 1930 van De Casseres werd voorgesteld (p.83)¹.



Reconstructie Fellenoord 1946



Plan Binnenstad 1949

1920 Annexatie

1940 Uitbreidingsplan Gemeentewerken (p.94)

1946 Wederopbouwplan ir. J.A. v.d. Laan

Het Wederopbouwplan (verdeeld in een plan Noord en een plan Zuid) werd gezien als een mogelijkheid om de binnenstad een gezicht te geven, zoals dit bij een stad van 225.000 inwoners behoorde te zijn. Men wilde af van het dorpse imago en hanteerde daarom liever het woord 'city'. De idee van de 'open' binnenstad, waar ruim baan werd verleend aan het verkeer, leidt tot grote 'lege' ruimtes. Van der Laan toetste echter de functionele oplossing aan esthetische normen voor ruimte en verhoudingen zodanig dat een te grootschalige aanpak kon worden vermeden, en een goede aansluiting op de bestaande stad op een vanzelfsprekende manier mogelijk werd. Het doorgaande verkeer ligt zo dicht mogelijk tegen het centrum aan, en de binnenstad kan doorkruist worden door een noord-zuid- en een oost-west-route (p.111)¹. De Rondweg heeft een wijkverbindende verkeersfunctie en in overleg met Rijkswaterstaat wordt het oostelijk deel bestemd voor het doorgaande noord-zuid verkeer (p.178)¹.

1946 Plan in Hoofdzaak Buro Verhagen, Kuiper, Gouwetor

De gemeente heeft méér aandacht voor de ontwikkeling van de binnenstad en de algemene verkeersstructuur, dan voor de stadsuitbreiding. Dit nieuwe plan was noodzakelijk voor de inpassing van het Wederopbouwplan, maar moest ook een betere samenhang bieden voor de partiële uitbreidingen ten behoeve van de woningbouw, en leiden tot een beter overzicht in de ontwikkelingen van de gehele stad. Het Centrum zou zich richting Gestel moeten uitbreiden. De verkeersmaatregelen zijn te herleiden tot doorgaande noord-zuid en oost-west verbindingen die aan het centrum flankeren (p.172)¹.



Wederopbouwplan 1946



Plan in Hoofdzaak 1946

Jaren 50

Algemeen plan van Uitbreiding 1950

Gemeentelijke Dienst

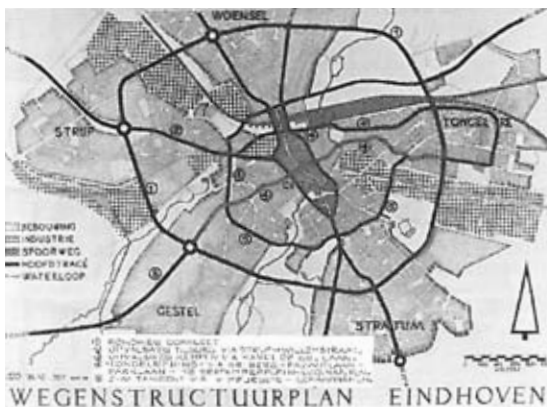
Het systeem van rondwegen wordt in dit plan vervangen door een systeem van 'zware' radialen en tangenten. De Rondweg wordt eerder gezien als een rondgaande verbinding tussen de wijken. Met betrekking tot het centrum wil men naast de Parklaan een nieuwe toevoerweg vanuit Tongelre welke ook al in het plan van Van der Laan zat, en deze doortrekken over de Fazantlaan, via de zogenaamde 'korte' as van de city naar Gestel (p.224)¹.



Algemeen plan van Uitbreiding 1950

Wegenstructuurplan ir. J. Kuiper 1953

Het doorgaande verkeer wordt via de binnenstad afgevoerd en het plan van Van der Laan voor een tweede ring (de 'binnenring') om de stad is dus door Kuiper verworpen. De Rondweg is als enige ring rondom het centrum gehandhaafd. De oost-west doorbraak kruist de binnenstad via Grote Berg/Kerkstraat/Ten Hagestraat/Fazantlaan, en wordt gemotiveerd als een onderdeel in de zogenaamde 'Tongelre Ring' (p.277)¹.



Wegenstructuurplan 1953



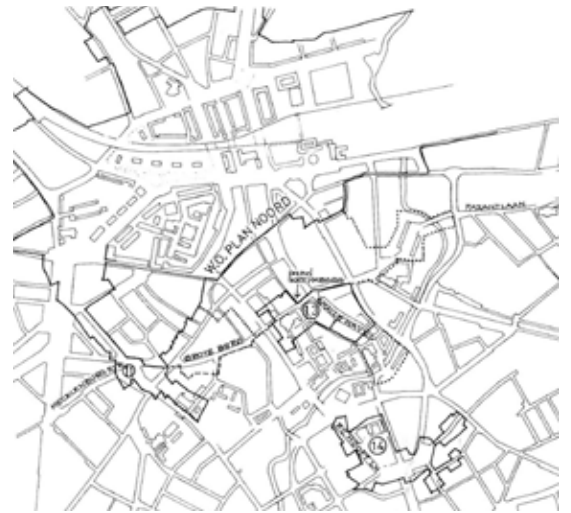
Verkeersvisie tbv wederopbouw

- 1951 Doortrekken Vestdijk en dempen tak van de Dommel
- 1951 Bouw C&A en pand Lodewijks
- 1952 Nieuwbouw 'oude' Stadhuis (ir. J.A. v.d. Laan)

1953 Het Herziene Wederopbouwplan ir. J.A. v.d. Laan (uit de toelichting van Van der Laan op het plan) "Het grootste probleem vormt de binnenstad. De uitbreiding van de gemeente aan de buitenzijde gaat met veel minder moeilijkheden gepaard. De buitenwijken hebben eigen kernen, waaromheen zij zich kunnen uitbreiden. Alle buitenwijken, alle stadsdelen samen hebben echter een centrale voorziening nodig en deze zal moeten zijn gelegen in een centrum waaromheen zij zijn gegroepeerd. Dit idee benauwt ons, aldus spreker, want voor Groot-Eindhoven is de huidige city eigenlijk te klein." De visie op de functie van de binnenstad was totaal veranderd. Als gevolg van de toegenomen verkeersdrukke veranderde ook de stad, het parkeerprobleem werd wel genoemd, maar nog niet overzien. Als men zich een city voorstelde, dan hoorde daarbij een verkeersstructuur waaraan de stedelijke functies waren 'opgehangen' (p.260-261)¹.

1954 Masterplan

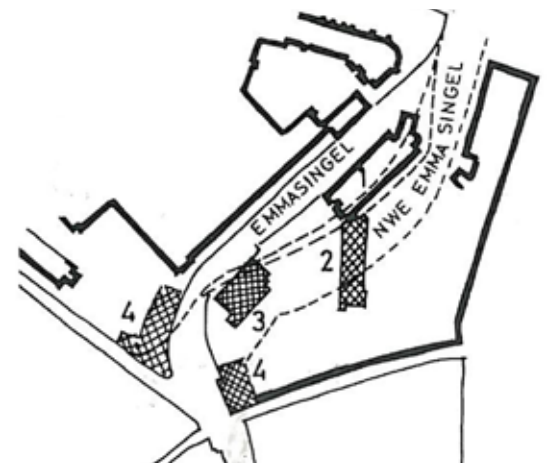
Het Masterplan omvat een 'gentlemen's agreement' tussen NV Philips en Gemeente m.b.t. grondtransacties die duidelijk in verband staan met concrete realisatie van de wederopbouw- of uitbreidingsplannen. Het Masterplan strekte zich uit over gebieden die binnen het geldende uitbreidingsplan vielen, voor de gebieden daarbuiten lag de grond op de vrije markt. Deze overeenkomst is in 1968 beëindigd (p.346)¹.



Herziene Wederopbouwplan 1953



Maatregelen uit Herziene Wederopbouwplan 1953



Nieuwe Emmasingel uit Masterplan 1953

Aanleg grote rotonde 18 Septemberplein	1955
Verplaatsing busstation van de Markt naar Stationsplein	1956
Het nieuwe station wordt in gebruik genomen	1956
Opening Hermanus Boexstraat	1957
Technische Hogeschool van start	1957

Aanvullend Wederopbouwplan 1957

Dit plan is bedoeld te functioneren naast het Wederopbouwplan 1948 en de Herziening 1953. De doelstellingen van dit plan zijn nieuwe noord-zuid en oost-west verbindingen, een blijvende toegankelijkheid van de binnenstad, en een laatste kans om de city meer lucht te geven (p.386)¹. Ondermeer wordt vastgesteld dat de rooilijnen van de Jan van Lieshoutstraat moeten worden gewijzigd, een nieuwe verbindingsweg vanaf de Fazantlaan over het terrein van Paters Augustijnen naar de Ten Hagestraat nodig is, en een doorbraak gemaakt moet worden vanaf de Kleine Berg naar de Keizersgracht en vandaar naar de Rechtstraat en de Markt. Dit alles is gebaseerd op het Wegenstructuurplan 1953, waarbij het doorgaande verkeer de binnenstad doorkruist. In dit plan wordt een laatste poging ondernomen om de nieuwe spoortunnels in een adequaat verkeersplan op te nemen. Dit is zeer problematisch, het blijkt nu dat het Hoogspoorplan tot stand gekomen is zonder relatie met een gedegen verkeersplan en/of een wederopbouwplan (p.365)¹.

Jaren 60

Aanleg nieuwe Demer	1960
Het nieuwe postkantoor wordt in gebruik genomen	1961

Verkeersplan Feuchtinger & Schaechterle 1962

Dit plan rekent rigoureuus af met de (verkeers)plannen tot op dat moment. Het verkeer flankeert de 'city' en gaat er niet meer doorheen. Als gevolg van deze visie moesten zowel het Wederopbouwplan als het Aanvullend Wederopbouwplan worden herzien. De geplande oost-west doorbraak dwars door het centrum, en de noord-zuid verkeersafwikkeling via de Nieuwe Emmasingel en de Vestdijktunnel kwamen te vervallen.



Aanvullend Wederopbouwplan 1957



Verkeersplan 1962

1958 Nota verkeersonderzoek Eindhoven 1956

Uitgevoerd door de Dienst voor Stedenbouwkundig onderzoek, afdeling Survey in 1956 verschijnt genoemde nota in 1958, toegespitst op de verkeersafwikkeling via de binnenstad. Dit is de eerste keer dat een nota over de ontwikkeling van de stad gebaseerd wordt op een uitvoerig stedenbouwkundig- en verkeerstechnisch onderzoek. De nota diende om een globaal inzicht te geven in de verkeerssituatie in en rond de binnenstad, waarbij voor zover mogelijk een vergelijking werd gemaakt met de situatie in 1947. Door een analyse van het verkeersaanbod op de binnenring worden dus tegelijkertijd informatie verkregen over de 'bottleneck' in het verkeerssysteem van de stad.

In 1958 wordt de verkeersdeskundige prof. Feuchtinger aangetrokken. In zijn visie wordt onderscheid gemaakt tussen 'doel-verkeer' en 'doorgaand-verkeer'. Het doelverkeer mondt uit in het centrum van de stad, het doorgaande verkeer 'flankeert' het centrum met tangentiële wegen, de oost- en westtangente (p.367)¹.

1960 De Rondweg compleet met verkeersrotonde Karel de Grotelaan

1962 Grand Bazar aan de Vestdijk wordt geopend

1962 Modernisering van de V&D, interieur en exterieur

1962 Opening Grand Hotel de Cocagne

1963 Gemeenteraad besluit tot sloop van het oude stadhuis

1964 Sloop panden aan de Kerkstraat

1964 Opening nieuwe Schouwburg



Structuurplan Woensel 1957



Verkeersonderzoek 1956



Verkeersstructuurplan 1955



Verkeersstructuurplan 1957



Verkeersontwerp nav prognoses verwerking N-Z verkeer



Basisplan Binnenstad 1964

Basisplan Binnenstad 1964

Dit plan is een uitwerking van het aanvullende Wederopbouwplan en onderzoekt de ontwikkel-potenties voor de binnenstad in combinatie met de verkeersafwikkeling. Dit gebeurde op grond van een vergelijkend onderzoek naar stadswinkelcentra van middelgrote Nederlandse steden, met als belangrijkste parameter de zogenaamde 'city-frontlengte'.

(Utrecht: 4600m / Haarlem 3400m / Groningen 4300m / Eindhoven 2800m)

Het belangrijkste verschil met het aanvullende Wederopbouwplan is de uitbreiding van de city met het terrein van het Binnenziekenhuis. De inzet van het Basisplan lag op de omvorming van de Eindhovense city tot een multifunctioneel centrum voor het zich ontwikkelende stadsgewest Zuidoost-Brabant, gecombineerd met een effectieve en snelle verkeersafwikkeling en redelijke mogelijkheden tot parkeren (p.22-28)³. Het Basisplan werd ontvangen als een verbetering t.o.v. bestaande plannen (Wederopbouwplan en Aanvullend Wederopbouwplan) maar gaandeweg bleken nog aanzienlijke tekortkomingen. Deze betreffen in grote lijnen de bebouwingshoogte en daarmee de bebouwings-intensiteit van het hart van de city, de parkeer-mogelijkheden en de bewoningsmogelijkheden van het stadscentrum'. Van den Broek en Bakema werden gevraagd om in nauwe samenwerking met de afdeling Stedenbouw van de Dienst Gemeentewerken een nieuw architectonische en stedenbouwkundig plan te maken voor de binnenstad (p.31)³.



Herbestrating Hermanus Boexstraat 1968

Opening Grand Bazar aan de Vestdijk	1965
Start faculteit bouwkunde TH	1966
Evoluon is 'geland'	1966
Sloop stadhuis aan de Rechtestraat	1967
Opening Bijenkorf	1967
Opening Boerenleenbank aan de Fellenoord	1967
Sloop Katholiek Leven aan de Wal	1968
Begin aanleg winkelpromenade – trottoirtegels	1968
Completering Fellenoord	1968
Opening nieuwe Stadhuis (ir. J.A. v.d. Laan) en oplevering Stadhuisplein	1969
Voltooing Piazza inclusief plein	1969

1967

Cityplan Eindhoven Van den Broek en Bakema

Er is visie nodig. Het Basisplan is te veel een voortzetting van in gang zijnde ontwikkelingen. Men vond dat er o.a. onvoldoende rekening was gehouden met een schaalvergroting, zoals die meer en meer zichtbaar werd in de nieuwbouw van de Boerenleenbank, de Philipsfabrieken aan de Emmasingel en de gebouwen van de nieuwe TU. Er werd te eenzijdig gepleit voor beperking van de hoogbouw in de city op grond van de parkeerproblemen, die daardoor zouden worden vergroot. Wel is het zo dat men vond dat het karakter van de city met zijn oude straten en dichte bebouwing zich verzette tegen hoogbouw. Het uitgangspunt van het ontwerp is een betrekkelijk eenvoudige winkelstraat met een grote variëteit in het aanbod. Het daarop in te richten gebouw heeft een lengte van ongeveer 400 meter, en het karakter van een ruggengraat die noord-zuid georiënteerd is en loopt van Markt tot voorbij de Kerkstraat naar de Dommel. Daaronder bevinden zich de parkeergarages, met toegangen via de Kerkstraat en Ten Hagestraat. Het Cityplan paste in een trend. In het buitenland, onder meer in Stockholm, zijn verscheidenen plannen met megastructuren verwezenlijkt. Het Cityplan werd op 23 juni 1969 met 29 tegen 7 stemmen aanvaard (p.49)³.

In 1967 werden aan Van den Broek & Bakema de plannen voor nieuwe sierbestrating op de markt getoond. Bakema vond dat de richting van de sierbestrating willekeurig liep ten aanzien van de huidige markt en vond dat van de richting zoals die in het plan getekend was moest worden uitgegaan. 'Toen bleek dat die richting weinig afweek van de planning, werd besloten 'de richting van de sierbestrating aan te passen aan het plan v.d. Broek en Bakema'. (p.39) Bakema zegt hierover in de toelichting op het plan, tijdens de informatieve raadsvergadering op 20 december 1968: "Wel, dames en heren, u bent eigenlijk met dit (city) plan al lang begonnen; de eerste voetstappen zijn gezet en u kunt niet meer terug, oei, oei,.... Het plaveisel dat u in uw twee belangrijke straten hebt gelegd ligt eigenlijk al op dit stramien en in de richting die met de ontwikkeling van dit plan te maken heeft... Bakema noemt het grid van het voetgangersdomein in het Cityplan een 'ordeningsprincipe' voor het plaatsen van al die elementen die wij straatmeubilair noemen". Van het 18 Septemberplein tot en met de markt was dit grid zichtbaar geworden, in deftige grijze tegels, met elegante vitrines in de Hermanus Boexstraat en de Demer, en bovendien zitelementen en plantenbakken. Deze grijze bestrating lag perfect waterpas, met strak ogende regelmatige voegen. Het gaf een bijzonder grootstedelijk cachet aan een straatbeeld, waarvan nu alleen nog maar oude foto's getuigen" (p.103 t/m 105).



Cityplan 1967



Centrum rond 1965

Jaren 70

Tentoonstelling 'De Straat, vorm van samenleven' 1970

georganiseerd in het Van Abbemuseum

In deze tentoonstelling werd aandacht gevraagd voor de traditionele betekenis van de straat als openbare ruimte: de straat als een manier om samen te leven. Het 'recht op de straat' klonk in die tijd als een soort maatschappelijke tegenhanger van het Cityplan. Er werd gewezen op het belang van de straat als sociale ontmoetingsruimte, waar het dagelijkse leven zich afspeelde. In het modernisme was deze straat immers vervangen door de technisch-functionele ruimte, de 'straat' als verkeersriool (p.128)³.

Doelstellingennota College B&W 1975

De groeiende oppositie van de bevolking tegen het ruimtelijk beleid resulteerde in het raadsvoorstel van 28 februari 1975, waarin B&W voorstelden om door middel van een doelstellingennota en een hieraan verbonden inspraakprocedure, te komen tot een bestemmingsplan voor het gebied binnen de tangenten. Deze doelstellingennota dient om te bereiken dat de plannen voor het centrumgebied straks 'gedragen worden door de bevolking' (PLAN 11/1976 p.50).



Tentoonstelling Cityplan

- 1970 Start bouw Hooghuis (Van den Broek en Bakema)
- 1970 Plaatsing kiosken op het 18 Septemberplein
- 1970 Verplaatsing busstation naar Neckerspoel
- 1971 Brand 't Silveren Seepaerd
- 1972 Oplevering Hooghuis
- 1973 Sloop Binnenziekenhuis
- 1974 Oliecrisis, autovrije zondag

1974 Op 23 augustus 1974 werd per Koninklijk Besluit nr.67 bekendgemaakt dat aan het Bestemmingsplan Binnenstad Eindhoven, zoals het Cityplan officieel heette, in zijn geheel goedkeuring was onthouden. De voornaamste argumenten waren een al te grote flexibiliteit, zodat het stedenbouwkundig product onvoldoende voorspelbaar, terwijl het plan bovendien niet voldeed aan de eisen van soberheid en doelmatigheid. Met andere woorden, een combinatie van onzekere en grote financiële risico's en een voortdurende maatschappelijke weerstand tegen de grote omvang en daarmee samenhangende onleefbaarheid van het ontwerp (p.93-94)³.

1976 Ontwikkelingsschets 1977-1980

Gemeentelijke Dienst

Wederom wordt het beleid ingezet op een versterking van de centrumfuncties. Ondermeer wordt 'het verrichten van activiteiten teneinde de aantrekkingskracht van de Eindhovense binnenstad als regionaal koopcentrum verder te vergroten, met inachtneming van de belangen van de andere winkelcentra' genoemd (PLAN 11/1976 p.52).



Sierbestrating Hooghuisstraat 1972

Nota van aanbevelingen voor het centrumgebied 1977

Afdeling Stedenbouw

Belangrijke elementen uit deze nota zijn het centrumgebied te omringen met tangente, het terugbrengen van de woonfunctie in de binnenstad, en een nieuw groot zelfbedieningswarenhuis voor te stellen op de leeggekomen locatie van het gesloopte Binnenziekenhuis. Ten aanzien van de detailhandel wordt gestuurd op verdichten in plaats van vergroten van het kernwinkelgebied. Het is van belang dat meerdere loopcircuits worden gemaakt met ruimere vestigingsmogelijkheden voor de ondernemers. De marktfunctie dient geïntensiveerd te worden en zoveel mogelijk in het kernwinkelgebied te worden opgenomen. Met betrekking tot de Dommel wordt voorgesteld deze meer tot haar recht laten komen als natuurlijk element in de stad, zoveel mogelijk omzoomd door toegankelijk groen. De pleinen moeten een schakel zijn tussen de straten. De inrichting ervan moet worden gebaseerd op het functioneren als rustpunt, plaats voor ontmoeting en plaats voor spontane, niet door de overheid georganiseerde activiteiten. In het centrumgebied moeten wandelroutes met groen worden ontwikkeld. Naar aanleiding van deze nota is een gedegen rapport in de vorm van een onderzoek verschenen van de Werkgroep binnenstad TH-BNA; deze Werk- en studiegroep is ontstaan door samenwerking van BNA en TH afdeling Bouwkunde ten behoeve van de expositie 'Stockholm, hún stad, Eindhoven, úw stad' in 1973. Dit rapport is volledig toegevoegd aan de Structuurschets Centrumgebied Eindhoven 1979 (PLAN 11/1976 p.50).



Ruimtelijke structuur, Structuurschets Centrumgebied 1979

1979 Structuurschets Centrumgebied Eindhoven

Dit is een bijzonder document, waarin het zwaartepunt vooral ligt op het proces dat geleid heeft tot deze structuurschets. Een ambtelijke werkgroep stelt een gedegen inventarisatie op van wat er al is. Samen met de politieke doelstellingennota zou moeten worden beoordeeld of deze twee kunnen leiden tot een schets van de gewenste ontwikkelingen. Deze schets zou dan als een soort strategische onderlegger dienen voor de (nog) te maken bestemmingsplannen voor grotere of kleinere onderdelen van het centrum. Onderdeel van deze inventarisatie is het hoofdstuk 3: beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling, dat bestaat uit een integraal overgenomen 2^e studierapport van de werkgroep binnenstad Eindhoven. Daarin wordt ingegaan op de mogelijkheden van de radiale structuur als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de stad, hoe de woongebieden zich verhouden tot deze radiale structuur, en op welke wijze structuur- en bestemmingsplannen hiertoe adequate instrumenten opleveren. In één zin kan gezegd worden dat het stedenbouwkundig uitgangspunt radicaal werd geformuleerd in termen van de bestaande stad, en niet langer in 'de stad van morgen'.



Loopcircuits, Structuurschets Centrumgebied 1979



Hoofdstructuur autoverkeer, Structuurschets Centrumgebied 1979

Jaren 80

Markt en Nieuwstraat autovrij 1981

Overwegingen bij de verschijningsvorm van Eindhoven 1984

Ir. A.J. Kuperus, Dienst Stadsinrichting

“Het denken over Eindhoven roept bij velen naast een groot aantal positieve kenmerken (zakencentrum, industrie centrum, centrum van techniek en wetenschap, toegankelijke en moderne stad) ook het beeld op van een stad waarvan de belevingswaarde en de attractiviteit van de uiterlijke verschijningsvorm bepaald niet voldoende is. Met name geldt dat voor het gebied binnenderondweg”. Zo begint de notitie “Overwegingen bij de verschijningsvorm van Eindhoven” d.d. 23 mei 1984 met daarin de expliciete opdracht om bij de ordening en de vormgeving van wijzigingen in de bestaande stedelijke ruimte en bebouwing, bewuster dan in de afgelopen jaren het geval is geweest, aandacht te schenken aan de **uiterlijke verschijningsvorm** opdat de attractiviteit en de belevingswaarde van de stad en haar onderdelen wordt verhoogd (Archief 1970-1989 Map 5450/1.777.811.2).

Nota Koersbepaling Collegeprogramma B&W 1986

In deze nota wordt nog eens op een rij gezet hoe Eindhoven kan uitgroeien tot een onderwijs,- zaken,- en technologie centrum: door het stimuleren van aanwezige en het aantrekken van nieuwe publiekstrekkers, het verbeteren van de verschijningsvorm en de gezelligheid van het centrum, en ten slotte het geven van extra aandacht aan die bevolkingsgroepen die niet of onvoldoende gebruik kunnen maken van de stedelijke voorzieningen (p.58)⁴.

Sloop oostwand Markt en panden Nieuwstraat
tbv Heuvelgalerie

1988



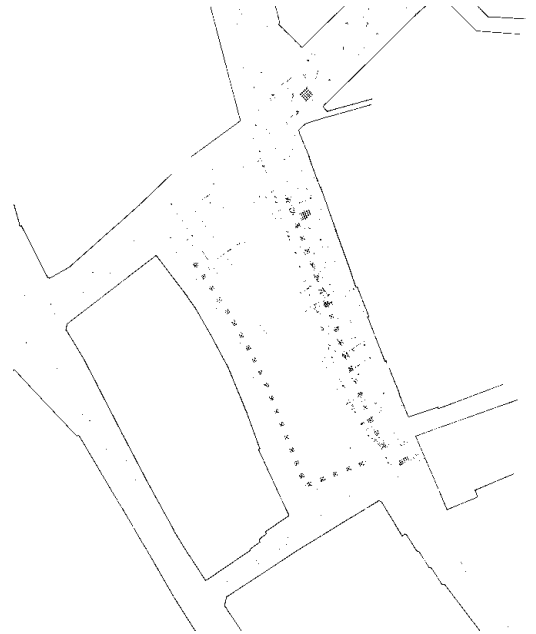
Structuurschets Stedelijke Gebieden 1983

1983 Structuurschets Stedelijke Gebieden

SAE (Samenwerkingsorgaan Agglomeratie Eindhoven)

De stad functioneert op regionaal niveau. De op dat niveau in het structuurplan Agglomeratie Eindhoven weergegeven gelede verschijningsvorm van bebouwd en onbebouwd gebied moet worden gehandhaafd.

Deze gelede verschijningsvorm is in het structuurplan ook uitgewerkt voor de centrumgemeente Eindhoven en moet ook op dat niveau gerespecteerd worden. Binnen het bebouwde gedeelte moet een herkenbaar 'stedelijk weefsel' ontstaan waarmee bedoeld wordt op een herkenbaar patroon van straten en pleinen, een logisch ritme in de afwisseling van bouwmassa's en het benadrukken van de bijzondere positie van iedere plek door een specifieke combinatie van vorm en functie.



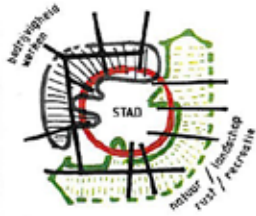
Herbestrating Markt 1981

1988 Vorm & Visie DSO, afdeling Stedenbouw

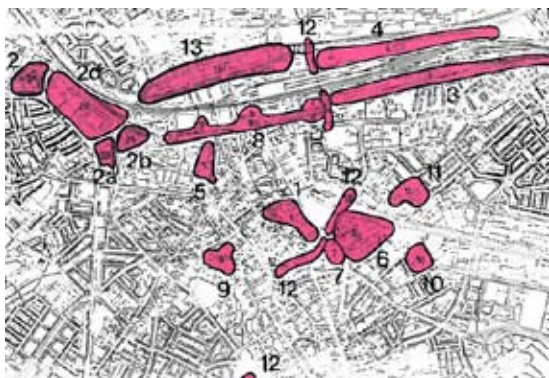
De doelstelling in deze stedenbouwkundige studie Centrumgebied was tweeledig. Allereerst een antwoord bieden op de vraag hoe de interne ruimtelijke samenhang van het centrumgebied kan worden verbeterd, en vervolgens hoe de ruimtelijke samenhang tussen het centrum en de aangrenzende stadsdelen kan worden versterkt? De visie bestaat uit 2 delen: deel A met daarin de inventarisatie- en analyse, en deel B met daarin de visieontwikkeling en doelstellingen. De aanname die hierin wordt gedaan, is dat de kwaliteit van het stadsbeeld vorm krijgt als de ontwerpen van de toekomstige bouwplannen passen in het gegroeide stadsbeeld en de ontwerpen van de openbare ruimten passen bij het karakter van het gebied. Er worden 5 karakteristieke gebieden onderscheiden: de historische binnenstad en zijn historisch stratenpatroon, de Dommel en zijn oevers, de singels t.p.v. de historische stadswallen (zg. binnenring), de stationspromenade, en het Noordplein (het huidige Fellenoord) en omgeving.



Wensbeeld hoofdstuur centrum uit Vorm en Visie 1988



Schematische weergave binnenstedelijk gebied en stadsgewest



Overzicht ontwikkelingslocaties uit Structuurschets 1990

Jaren 90

Structuurschets Eindhoven binnen de Ringweg 1990

Voor het eerst wordt de stad verbeeld in drie zones: een citygebied, een activiteitszone en een rustzone. Het citygebied heeft veel binnenstedelijke functies en voorzieningen, zoals winkels, horeca, kantoren en allerlei bijzondere stedelijke functies. De activiteitszones ten noorden en westen van de city kennen vooral grootschalige voorzieningen gericht op werkgelegenheid, manifestaties en intensief verkeer en vervoer. De rustzone is vooral het Dommeldal met ten zuiden en oosten een aantal parkachtige verbredingen, zoals Den Elzent en het Villapark. Het gebied wordt getypeerd door een sterk groen karakter. De tot dan toe concentrische ruimtelijke opbouw en ontwikkeling wordt in deze schets verlaten, en er wordt gekozen voor een gevarieerd aanbod van stedelijke milieus, in het besef dat niet overal alles meer kan. Een keur aan ontwikkelingslocaties wordt in beeld gebracht.

Strategie Ontwikkeling Bouwlocaties afd RO/DSO 1998

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 drietal strategische projecten in voorbereiding genomen, te weten de afronding van het centrum, de Dommelzone en het sleutelproject Westcorridor. Daarbij staat de aandacht voor het centrum voorop. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategie hiervoor is gebaseerd op een absolute topprioriteit voor het verblijfsklimaat in het stadscentrum en het ruimtelijke concept van polen, assen en stedelijke boulevards als structurerende elementen voor het uitwaaiende citygebied. Dit laatste leidt tot het 'afmaken' van het citygebied door het versterken van de 'polen', te weten Stationsplein, 18 Septemberplein, St.Catharinaplein (primaire polen), en Stadhuisplein en Dommeleind (secundaire polen), het ontwikkelen van de boulevards c.q. inrichten van de binnenring en een accent op de realisering van een Stationsboulevard, en de onderdelen Stationsdistrict, Emmasingel-complex/Vijksteeg, Stadionkwartier, Smalle Haven, Stadhuisplein en Van Abbemuseum.

1991 Manifestatie Stad-Beeld o.a. glanzende scherven in een zee van groen/de signatuur van een plek

1992 Sleutelproject Westcorridor

DSO & Stuurgroep Sleutelproject WC

1993 Plaats voor pleinen in het ruimtelijk beleid

1994 Opening Heuvelgalerie

1994 Vervanging grote rotonde van het 18 Septemberplein door oversteekrotonde

92-94 Herbestrating binnenstad met 'rode steentjes'

1994 Opening Stadskantoor

94-96 Herinrichting Binnenring

1994 Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict

DSO i.s.m. TKA Almere

1995 Stedenbouwkundige Visie afdeling RO/DSO

Het accent ligt niet zozeer op het architectonische en stedenbouwkundige ontwerp, maar meer op de ontwikkelingsstrategie van de stad. Er zijn een drietal strategische projecten geformuleerd die samen de ambitie van de stad verbeelden. Deze zijn: het Centrum, de Dommelzone en de Westcorridor. De strategie bestaat uit het erkennen van de potenties van de specifieke ligging van de gebieden met hun economische en/of landschappelijke functies, het uitstralen van ambitie en geloof en het selectief inzetten van stedelijke investeringen. In de praktijk blijkt deze strategiebenadering nog abstract, vandaar dat deze visie is gericht op het stedenbouwkundige karakter van de stad, als een kader waaraan ontwikkelingen per locatie kunnen worden getoetst zodat ze een betekenisvolle plaats krijgen in het totale stedelijke weefsel. Tevens dient de visie tot doel een permanent dialoog te initiëren over het stadsbeeld met al degenen die een bijdrage moeten leveren aan de totstandkoming ervan. Een belangrijk aspect van het ruimtelijke ontwikkelingsconcept is de idee van het stedelijk mozaïek, waarmee de opbouw van het beeld van Eindhoven in fragmenten wordt bedoeld, als 'glanzende scherven in een zee van groen'.

1996 18 Septemberplein autovrij

1996 Aanleg parkeergarage en herinrichting Stadhuisplein

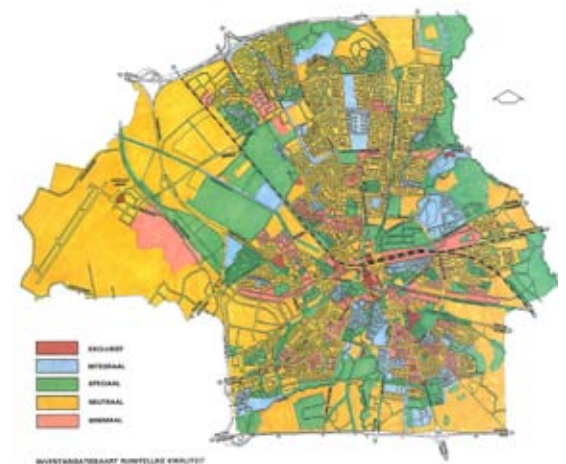
1998 Opening Witte Dame



Maquette ontwikkelingsvisie Stationsdistrict 1994



Omgeving station uit Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict 1994



Inventarisatiekaart Ruimtelijke Kwaliteit uit Stedenbouwkundige Visie 1995

21^e eeuw



Plankaart 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven' 2005

Afbraak Piazza Gallerij 2001
Medinacomplex in gebruik 2002

Bouw Mediamarkt (Fuksas) 2004
Start bouw Dynamo 2004
Start bouw Woontoren 'de Admirant' 2004

Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven 2005

In de strategie Verbinden en Verblijven wordt inhoud gegeven aan het duurzaam verankeren van het economisch potentieel van Brainport Eindhoven door het creëren van één maaiveld op centrum niveau. Dit maakt een fijnmazig stelsel van routes en assen mogelijk, die alle locaties in het Stationsgebied met elkaar en omliggende gebieden verbindt, goede verbindingen legt met het Centraal Station vanuit alle richtingen, en prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied realiseert.

Oplevering Catharinahuis en herinrichting Catharinaplein 2006
Woontoren 'de Admirant' 2006

2001 Bouw nieuw Piazza (Fuksas)

2002 Aanleg Smalle Haven

2004 Visie Centrumgebied Eindhoven

DSOB/sector Strategie

In de bestuurlijke visie "2002-2006 Samen Stad" vraagt de ambitie om de stedelijke allure te versterken om een verruiming van de grenzen van hetgeen tot dan toe als het stadshart werd gezien; binnen die verruimde grenzen moet de ruimtelijke ordening en inrichting van de openbare ruimte gericht worden op het bevorderen en faciliteren van (groot)stedelijke identiteit met als randvoorwaarden: vergroting van de diversiteit, beter gebruik van bestaande faciliteiten door aantrekkelijke, bij voorkeur groene wandelroutes, uitbreiding van het groenaanbod, accentuering van de pleinen, vergroten van het aanbod van non-commerciële rustplekken en tenslotte verbetering van de verbinding van het noorden en het zuiden over het spoor. In het nieuwe centrumbeleid ligt het accent dus naast het attractief invullen van plekken vooral ook op het interessant maken van de stromen, opdat de totale beleving centraal komt te staan.

2009 Herinrichting 18 Septemberplein (Fuksas)

2010 Opening Nieuwe Emmasingel en BLOB (Fuksas)

2011 Herinrichting Catharinaplein



Polen en Assen, Visie Centrumgebied 2004



Hoven, Visie Centrumgebied 2004



Cultuurhistorische waarden, Visie Centrumgebied 2004

Literatuur

Archiefstukken

Gemeente Archief A0491 1934 – 1969

- 3228 Basisplan tekeningen. 1956 - 1958
- 04642 Wering (doorgaand) verkeer uit de binnenstad en bestemming gedeelte ervan tot voetgangersgebied. 1965 - 1969

Gemeente Archief A0882 1970 - 1989

- 3462 Aanleg en reconstructie van wegen. Bestek aanleg sierbestrating rond St. Catharinakerk & Stratumseind. 1971 - 1972
- 3525 Rijwielpaden en voetpaden. Bestek en aanbesteding herinrichting Markt, Nieuwstraat, J. van Lieshoutstraat. 1980 - 1982

Lokale plannen

- 5445 Binnenstadsplan centrumgebied. 1976
- 5456 Structuurstechts centrumgebied. 1979
- 5448 Studie en beeldvorming BNA. 1979 - 1981
- 5443 Rapporten mbt ontwikkeling. 1976

Visies en beleid

- Staat van de stad 2020
- Citymarketing Eindhoven 2010
- Integraal Gebiedsprogramma Centrum 2010
- Greenspots reloaded 2010
- Handboek openbare ruimte 2010
- Interimstructuurvisie 2009
- Bomenbeleidsplan 2008
- Visie openbare ruimte 2006
- Visie Centrumgebied 2006
- Visie Stationsgebied 2005
- Groenbeleidsplan 2001

- Strategie Ontwikkeling Bouwlocaties 1998
- Stedenbouwkundige visie Eindhoven 1995
- Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict Eindhoven 1994
- Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict Eindhoven 1994
- Sleutelproject Westcorridor 1992
- Structuurschets Eindhoven binnen de ringweg 1991
- Stedenbouwkundige studie Vorm & Visie 1989

Boeken

- ¹ Eindhoven stadsontwikkeling 1900-1960, 1982 Piet Beekman
- ² Verkenningen in de ruimte - vijf beschouwingen over Stad Beeld Eindhoven, 1991 red. Ton Verstegen
- ³ Cityplan Eindhoven, het modernste ontwerp voor de stad, 2007 Hans Schippers e.a.
- ⁴ Het stedelijk theater, ruimtelijk beleid en openbare ruimte, 1996 Arnold Reijndorp en Ivan Nio
- ⁵ Licht op groen, parken en plantsoenen in Eindhoven, 2006 Gerrie Andela

Publicaties

- 'Into the open', OASE 77 2008
- 'Eindhoven bouwt en ontwikkelt', Gemeente Eindhoven 2004
- 'Visies en verhalen', Stad Beeld Eindhoven 1998
- 'Ruit in scherven', BNS werkgroep zuid-oost Brabant 1992
- 'Eindhoven, glanzende scherven in een zee van groen', Stad Beeld Eindhoven 1991
- 'De signatuur van een plek', Stad Beeld Eindhoven 1991
- 2^e Rapport Werkgroep Binnenstad Eindhoven 1976
- themanummer over Eindhoven, Plan no.11 1976
- 'Eindhoven', BOUW 2e jaargang 4 oktober 1947

Deze visie is opgesteld door:

Gemeente Eindhoven
Sector Openbare Ruimte Verkeer & Milieu

Teksten:

Herman Kerkdijk

Tekeningen en grafische vormgeving:

Hanneke van Asseldonk

