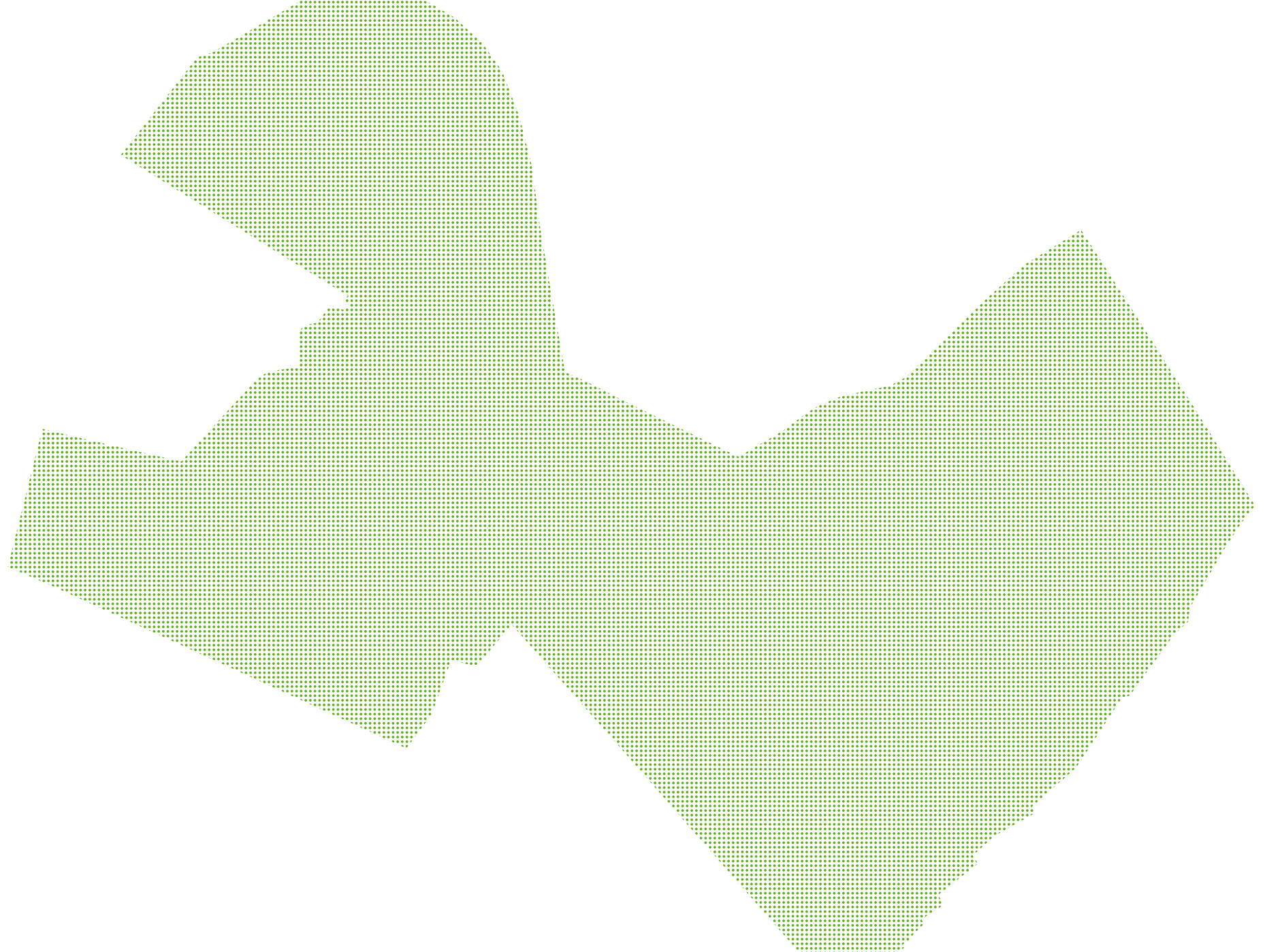


Ontwikkelingsvisie Landelijk Striip

december 2008





Ontwikkelingsvisie Landelijk Striip

december 2008

In opdracht van gemeente Eindhoven

Colofon

De ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp is opgesteld in opdracht van
Gemeente Eindhoven
door Enno Zuidema Stedebouw i.s.m. Urban Xchange

Werkteam Enno Zuidema Stedebouw

Franca Claassen, Jeroen van Doorn, Simon Dona, Enno Zuidema

UrbanXchange

Huub Kloosterman

Projectgroep gemeente Eindhoven

Gerwin van Eert, Anneke Coolen-Pero, Trudy van Gurp, Irmo Kaal

Atelier Landelijk Strijp

Bjorn Andreassen, Maaïke Bertens, Jan Pieter Meeus

Rotterdam, september 2008

© Enno Zuidema Stedebouw

Enno Zuidema Stedebouw.

Schiedamsevest 93D

3012 BG Rotterdam

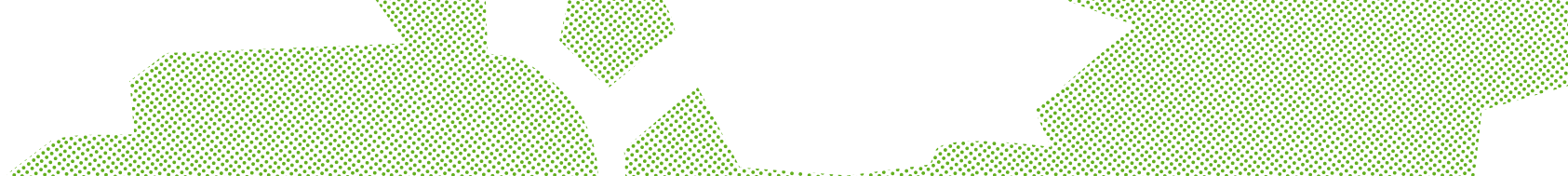
tel 010 4048289 fax 010 4048279

www.ezstedebouw.nl

e-m mail@ezstedebouw.nl

**Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd
en/of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.**

.....



Inhoud

1	Inleiding	7	4	Uitwerkingen	49
1.01	Aanleiding	7	4.01	Verbindingen met het Groene Woud	49
1.02	De opgave	8	4.02	Centraal cluster bedrijvigheid	52
1.03	De opgave in de context	10	4.03	Stadspark Landelijk Strijp: gebruik door Eindhovenaren	55
1.04	Plangebied	12			
1.05	Proces	12			
2	Analyse	15	5	Strategie	61
2.01	Lange lijnen en de scherven	15	5.01	Sleutels tot succes	61
2.02	Kwaliteiten van Landelijk Strijp	18	5.02	Fasering	61
2.03	Lopende ontwikkelingen	22	5.03	Haalbaarheid	65
			5.04	Vervolg	65
3	Ontwikkelingsvisie	25		Bijlagen	67
3.01	Ambities en identiteit Landelijk Strijp	25	I.	Belemmeringenkaart	68
3.02	Het groene raamwerk	28	II.	Infrastructuur: verkeerskundige onderbouwing	70
3.03	Infrastructuur en lange lijnen	34			
3.04	Brainport Innovatiecampus	38			
3.05	Stadspark Landelijk Strijp	43			



Inleiding

1.01 Aanleiding

Sinds enige tijd onderkent Eindhoven zijn bijzondere positie als excellente internationale toplocatie voor technologiebedrijven. Als Brainport Eindhoven wordt structureel gewerkt aan het versterken van het vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijven. Na de totstandkoming van de High Tech Campus en de ontwikkeling van Flight Forum is een volgende stap de ontwikkeling van Landelijk Strijp. Een locatie waarbij de relaties en verbindingen tussen bedrijven en het omringende landschap en de stad een grote rol spelen. Het is een integrale opgave op het niveau van stad en land waarbij het de kern is om, in samenhang met de verbetering van de bereikbaarheid, ruimte te scheppen voor kenniswerkers en stedelingen in een groene setting.

Eindhoven is een belangrijke schakel in twee grote internationale netwerken, Brainport en Brabantstad:

- Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant is een toptechnologieregio met een internationale vooraanstaande positie op het gebied van innovatie. De regio behoort tot de top 10 van innovatieve regio's van Europa en heeft grensoverstijgende samenwerking met Leuven en Aken in het ELAt-programma.

- Brabantstad is naast de Randstad één van de twee internationaal georiënteerde stedelijk netwerken in Nederland. Brabantstad heeft als doel deze regio uit te bouwen als groen stedelijk netwerk en nadrukkelijk op de Europese kaart te zetten als toonaangevende kennis- en innovatieregio.

Een belangrijke ambitie voor deze internationale netwerken is enerzijds te investeren in kennis(infrastructuur), maar anderzijds ook te investeren in het vestigingsklimaat voor bedrijven EN werknemers. Dit vestigingsklimaat is in toenemende mate afhankelijk van de 'quality of life' die de regio te bieden heeft. Deze quality of life wordt bereikt door de ruimtelijke kwaliteit van woon- en leefmilieu, robuuste groene verbindingen tussen het stedelijke en het landelijke gebied, een optimale waterstructuur, respect voor cultuurhistorische fundamenteën en een adequate infrastructuur voor het vervoer van personen, goederen en data.

Deze elementen komen samen in het gebied Landelijk Strijp. Enerzijds zijn er hoogdynamische functies zoals de A2 met de daaraan gekoppelde infrastructuur, Eindhoven Airport en omringende bedrijventerreinen (GDC, Flight

Forum) die ruimte bieden voor een internationaal vestigingsklimaat. Anderzijds zijn er natuurlijke en ruimtelijke (landschaps)elementen zoals het Beatrixkanaal, de Ekkersrijt en de Oirschotsedijk die voorwaarden zijn voor een hoogwaardige 'quality of life' en voor een groene verbinding met het Groene Woud. Juist deze combinatie van elementen geven de locatie een uniek karakter en een hoge potentie.

Het gebied Landelijk Strijp is één van de vijf deelgebieden van de A2-zone. Deze zone is in het kader van de Nota Ruimte aangeduid als een ruimtelijk project van nationaal belang. Een nadere uitwerking hiervan is de visie, opgesteld onder regie van SRE: de 'Geniale Brainportlocatie'. Bovendien is op basis van de A2-visie een aanvraag ingediend voor een reservering van het Nota Ruimte budget.

Tot slot hebben een aantal actuele ontwikkelingen een sterk bepalende invloed op het gebied: de eventuele uitbreiding van Eindhoven Airport, de ontwikkeling van bedrijventerreinen GDC-Noord, Strijpsche Kampen en Brainport Innovatiecampus, de internationale school en de vorming van de verbinding met het nationale landschap Groene Woud.

1.02 De opgave

Bij het opstellen van een ontwikkelingsvisie voor de Brainport Innovatiecampus / Landelijk Strijp gaat het vooral om het bepalen van een koers voor de toekomstige identiteit voor dit gebied. Daarvoor is meer nodig dan

alleen een ruimtelijke analyse. Het gaat erom dit gebied op de juiste wijze in de stad te positioneren en daarnaast de betekenis van het gebied voor Brainport, Nederland en Europa te duiden. Wie zijn de gebruikers? Welke betekenis krijgt het gebied voor hen en wat wordt er beleefd?

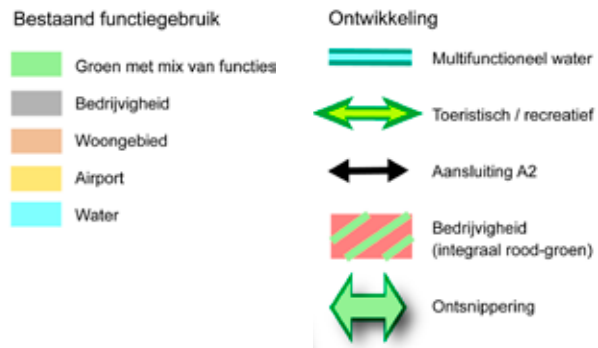
Gelet op het hoge ambitieniveau om een internationale toplocatie te ontwikkelen, zal de ontwikkelingsvisie het uitdagende perspectief moeten zijn voor die ontwikkeling.

Landelijk Strijp is geen onbeschreven blad. Het gebied kent een rijke geschiedenis met uiteenlopend programma. In de ontwikkelingsvisie voor Landelijk Strijp is ruimte voor bestaande activiteiten die passen bij het toekomstbeeld voor het gebied. Mogelijk is dat er enkele functies uit het gebied moeten verdwijnen. Daarnaast is er ook een ambitie om een aantal ontwikkelingen in Landelijk Strijp in gang te zetten. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- aanleg van een duurzame en toekomstgerichte internationale toplocatie voor bedrijvigheid en ecologie/groen (het terrein Brainport Innovatiecampus);
- aanleg van een ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding van het Nationaal Landschap het Groene Woud met Landelijk Strijp en de stad;
- realisering van een nieuw aansluitpunt op de A2 ter ontsluiting van diverse ontwikkelingen en voorzieningen (o.a. Eindhoven Airport en Brainport Innovatiecampus).

De ontwikkelingsvisie is een multidisciplinair document. Het benadert de integrale opgave vanuit verschillende richtingen, in schaal en in tijd. Het doel van de ontwikkelingsvisie is de diverse groene en rode

ontwikkelingen en belangen op elkaar af te stemmen en ineen te weven. Het zoeken naar synergie tussen verschillende ontwikkelingen is een middel om een hogere kwaliteit te bereiken. Daarnaast wordt het met het opstellen van deze ontwikkelingsvisie mogelijk de potentie en het unieke karakter van het gebied ten volle te benutten en kan het gebied uitgroeien tot één van de belangrijkste sleutelgebieden van Brainport en Brabantstad.



Ruimtelijke basisstructuur

1.03 De opgave in de context

Eindhoven is een bijzondere stad met een fijne sfeer. De stad is samengesteld uit een aantal dorpen zoals Strijp, Woensel, Stratum en Tongelre. De industrie van Philips en DAF hebben de dorpen in de vorige eeuw tot een stad doen groeien.

De stad heeft hierdoor duidelijk twee gezichten. De één is die van het oude Brabant; de dorps sfeer, de 'ons kent ons' cultuur van het Wilhelminaplein en het Stratumseind als metafoor voor het dorp op de zaterdagavond.

Het andere gezicht van de stad vertoont heel andere trekken. De ontwikkeling van Philips en sinds de jaren negentig ook een heel palet aan technologiebedrijven als ASML, Toolex, Simac, Neways en TNO trokken technici, uitvinders, ondernemers, wetenschappers en creatievelingen aan. Een unieke broedplaats voor nieuwe ontwikkelingen die ook gefaciliteerd en gevoed wordt door de Technische Universiteit en de Design Academy. Eindhovenaren zijn mensen die graag werken, uit zijn op innovaties en vernieuwingen, op de hoogte zijn wat er in de wereld te koop is en dat graag toepassen. Niet alleen in werk maar ook privé. Die scheidslijn is erg dun, wanneer je zo eager bent naar vernieuwing, technologische ontwikkelingen en de toepasbaarheid daarvan, wordt werk een verlengstuk van je privé-leven. Het is een way of life met bijbehorende patronen. Geen wonder dat de marathon van Eindhoven zo populair is. Duursporten, in dit geval hardlopen, is één van die patronen die duidelijk zichtbaar zijn in Eindhoven. Net als fietsen. En dat kan in de regio van Eindhoven: rondom de stad liggen tal van grote bossen en heides (Oirschotse heide, het Groene Woud, Leenderbos). De verbinding met de elementen van de natuur, die aan de

orde zijn bij het werk maar ook tijdens vrije tijd, maakt mensen ook bewust van hun omgeving. Eindhoven komt als geen andere stad van Nederland in aanmerking om het milieuvraagstuk te vertalen naar een duurzame stad. De mentaliteit van haar inwoners, de aanwezige kennis en de fysieke context van de stad geven een brede voedingsbodem om op een dergelijke manier over de toekomst na te denken.

Wanneer nagedacht wordt over de toekomstige ontwikkeling van Landelijk Strijp, dan is bovengeschetst beeld het referentiekader. Landelijk Strijp wordt geen monofunctioneel bedrijventerrein, natuurgebied, stadspark of woonwijk. Het wordt veel meer een landschap waarin plaats is voor sport, werk, recreatie, wonen en andere functies. Maar waar ook de bestaande kwaliteiten worden gebruikt. Al dan niet in een nieuwe vorm. Een landschap dat door zijn landelijke kwaliteiten uitnodigt tot die kenmerkende activiteiten waar Eindhovenaren in uitblinken. Een landschap waarin veel verschillen zijn opgenomen. Waarin op de ene plek geschitterd wordt omdat mondiale innovaties worden gedaan en waarin op een andere plek het buitengevoel, de rust en bezinning overheerst. Kortom, een landschap waarin je leeft, waar je Eindhoven in herkent. Quality of life op en top!



1.04 Plangebied

Het plangebied voor de ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp ligt aan beide zijden van de A2 ten westen van de stad. De oostrand wordt begrensd door de Boschdijk, aan de westrand begrenst deels het Beatrixkanaal het plangebied. Voor een deel reikt het plangebied tot over Eindhoven Airport. Strijp is de begrenzing met de stad en de noordrand wordt gevormd door de Anthony Fokkerweg, knooppunt Batadorp en de Oirschotse Heide. In het plangebied zijn naast Eindhoven Airport nog een aantal grote instituten gevestigd, onder andere: GGZE de Grote Beek, landgoed de Wielewaal, sportcomplex de Herdgang, asielzoekerscentrum Beatrixoord en Golfbaan Welschap. Het plangebied ligt gedeeltelijk buiten de gemeentegrenzen van Eindhoven: in het noordelijke deel, rondom knooppunt Batadorp ligt het plangebied op gronden van de gemeenten Best en Oirschot. Strijpsche Kampen, het bedrijventerrein op grondgebied van Oirschot valt buiten het plangebied maar is wel aangeduid als 'aandachtsgebied'.

1.05 Proces

Vanwege de diversiteit aan rode en groene ontwikkelingen in het gebied, de wens tot een multidisciplinaire aanpak en de ambitie om een zo goed mogelijk plan te realiseren is de ontwikkelingsvisie mede tot stand gekomen in een interactief planproces met gebruikers, bewoners, vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven in de regio Eindhoven (VDL, Eindhoven Airport), vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten (Eindhoven, Oirschot en Best), Rijkswaterstaat en onder andere vertegenwoordigers van natuur- en milieuorganisaties (Brabants Landschap), de Provincie Noord-Brabant, ministeries van EZ, VROM, LNV en

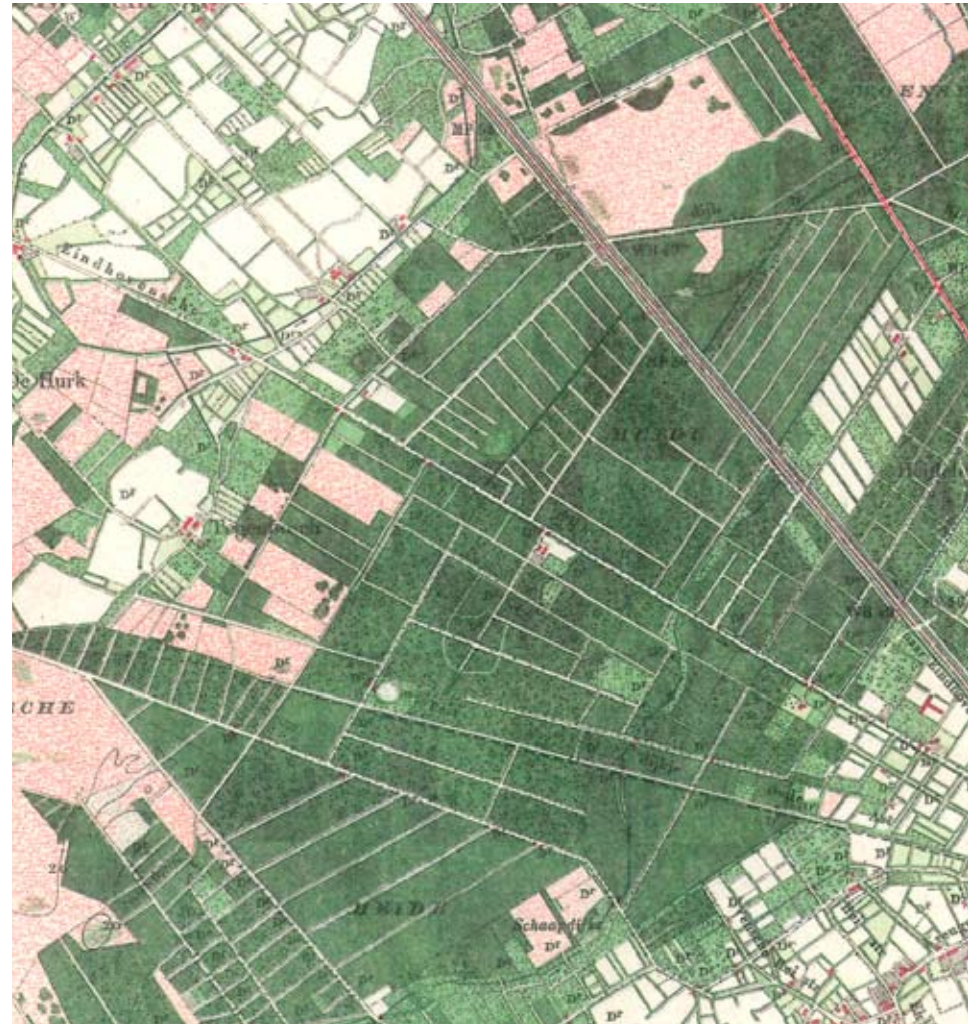


Uitsnede plangebied

Verkeer en Waterstaat, GGZE de Grote Beek en legerbasis Oirschot. Middels twee workshops, 'snelkookpannen', waarin al deze organisaties vertegenwoordigd waren is input en sturing verkregen voor de visie voor Landelijk Strijp. Op een drietal bewonersavonden (consultatieavonden), voor bewoners uit het plangebied, is gepolst wat door bewoners als essentieel wordt ervaren. Deze interactieve aanpak met de professionele en private gebruikers van Landelijk Strijp heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het zichtbaar maken van de (on)mogelijkheden en kansen voor het gebied. Het heeft de basis gevormd voor de ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp.

Tijdens het proces, met name bij de snelkookpannen, heeft een drietal oud-studenten van de Design Academy de participanten geïnspireerd met beeldmateriaal en 'out of the box' ideeën voor het gebied.

De ontwikkelingsvisie is het kader waarin de mogelijkheden van de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het gebied zijn aangegeven. De visie wordt vertaald in een bestemmingsplan en een planexploitatie. Op basis hiervan worden initiatieven en projecten getoetst, zodat sturing aan de ontwikkeling van Landelijk Strijp kan worden gegeven. De ontwikkelingsvisie biedt tot slot het kader voor het (gefaseerd) opstellen van een integraal bestemmingsplan.



Deel van het plangebied anno 1900



Analyse

2.01 Lange lijnen en de scherven

Wanneer het plangebied nader wordt beschouwd, valt de versnippering van de ruimte op. Doordat verschillende grote infrastructuren het plangebied doorsnijden, valt het gebied in scherven uiteen. De verschillen tussen de lange lijnen en de scherven zijn groot. Wat betreft de lange lijnen kunnen de volgende worden onderscheiden:

- Beatrixkanaal: het kanaal is een sterke entiteit in het gebied. Het diep gelegen water met de zeer groene oevers is een belangrijke recreatieve route vanuit de stad richting het Groene Woud. Deze oevers worden in de toekomst onderdeel van een ecologische verbindingzone. De wijk Meerhoven grenst aan het kanaal, wat bijzondere woonkwaliteiten oplevert. Drie fietsbruggen verbinden de wijk met de oostzijde van het kanaal, een groen gebied met onder andere de golfbaan en volkstuinten. Het gebruik van het kanaal door vrachtafvaart zal de komende tijd toenemen. Het Beatrixkanaal is een zeer sterk ruimtelijk element.
- A2/ A58: de snelweg is voor veel bezoekers en passanten van de stad de eerste kennismaking met de stad. Kenmerkend is de afwisseling tussen open en dicht aan de snelweg; op enkele plekken is er het vergezicht, niet veel verder leidt de snelweg door een bebost gebied. Het historische landschap met lanen en paden is hier op

plekken goed herkenbaar. Enkele monumentale gebouwen zijn vanaf de snelweg zichtbaar. Op dit moment wordt de snelweg omgebouwd naar een systeem waarbij lokaal van regionaal verkeer wordt gescheiden zodat een betere doorstroming ontstaat. De etalagefunctie van de snelweg wordt in de huidige situatie absoluut niet benut. Veel bedrijventerreinen aan de snelweg staan met de achterkant naar de weg en er is weinig aandacht besteed aan het beeld.

- De Oirschotsedijk is een prachtige monumentale eikenlaan. Het is een oude invalsroute voor de stad uit de richting Oirschot. Deze verkeersfunctie is met de aanleg van de A58 en A2 grotendeels komen te vervallen. Ten tijden van drukte op de snelweg gebruikt veel sluipverkeer de Oirschotsedijk als snelle verbinding met de stad. Een gebruik dat conflicteert met het recreatieve potentieel van de route. De Oirschotsedijk is de drager van het plan de 'Groene Corridor', een recreatieve verbinding van het centrum van de stad naar het buitengebied richting het nationale Landschap het Groene Woud. Het plan de Groene Corridor voorziet in de vorming van een robuuste, monumentale laanstructuur (waar mogelijk 4 à 5 rijen eiken aan beide zijden van de weg). Het knoopt verschillende ontwikkelingen tussen het centrum van Eindhoven,

Oirschot en het Nationale Landschap het Groene Woud aan elkaar en vormt daarmee een drager voor Landelijk Strijp.

- Spoor: het spoor doorsnijdt het plangebied gedeeltelijk. Net als bij de snelweg representeert de stad zich buitengewoon slecht aan de reiziger. Het is vooral het parkachtige landschap en de bossen rondom de GGZE en het gebied tussen spoor en Oirschotsedijk (Herdgang, Philips de Jonghpark) dat typerend is voor de aankomst in Eindhoven. Gezien vanuit de gebruiksmogelijkheden van de stedeling is het spoor een zware barrière. De ambitie voor de spoorzone zou moeten bestaan uit het verbeteren van de oost- west verbindingen tussen de GGZE (De Grote Beek) en Landelijk Strijp. Er worden verschillende mogelijkheden onderzocht om een nieuw NS station te situeren op het spoortracé tussen de Anthony Fokkerweg en de noordrand van het bedrijventerrein GDC (goederen Distributie Centrum). De ontwikkelingsvisie moet aangeven hoe een dergelijk station wordt gekoppeld aan het perspectief voor Landelijk Strijp.

- Anthony Fokkerweg: de Anthony Fokkerweg is de enige zware oost-west verbindingsweg binnen het plangebied van Landelijk Strijp. Het is een drukke verzamelweg met veel oversteken. De Anthony Fokkerweg is de route tussen vliegveld en de stad. De weg heeft een breed profiel en ook aan deze lijn is het bosrijke karakter van de omgeving vertegenwoordigd. Sterker nog, door de aanwezigheid van landgoed de Wielewaal, het groene terrein van en rondom de GGZE heeft de straat helemaal niet het karakter van een belangrijke stadsas. De Anthony Fokkerweg 'organiseert' vooral het verkeer in Landelijk Strijp. De wegcapaciteit is echter bijna volledig benut. Dat betekent dat wanneer er programma in het gebied wordt toegevoegd er, vergaande,



Lange lijn: Beatrixkanaal

verkeerskundige maatregelen genomen moeten worden.

Concluderend kan worden gesteld dat de lange lijnen verschillende kansen bieden en potenties hebben. Zo hebben de Oirschotsedijk en het Beatrixkanaal een grote waarde in ecologisch en recreatief opzicht. De snelweg en het spoor bieden mogelijkheden voor representatie van de stad. Daarnaast is het de opgave om bij de ontwikkeling van Landelijk Strijp de barrièrewerking van de lange lijnen te verminderen. Er dient gezocht te worden naar de combinatie tussen de specifieke mogelijkheden en eigenschappen van de lange lijnen en het te ontwikkelen programma. Synergie hiertussen is een mogelijkheid het gebied meer als een totaal landschap, al dan niet stedelijk, te doen laten functioneren.

De scherven, de gebieden tussen de lange lijnen, kennen een zeer grote diversiteit in gebruik, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid / toegankelijkheid. Zo zijn er gebieden die volledig zijn ingericht als één functie: Philips van Lennepark, landgoed de Wielewaal en het GGZE terrein. Alledrie locaties die, ieder op een eigen manier, enorm van waarde zijn voor de stad. Niet alleen in verschijningsvorm, park en landgoederensfeer aan de rand van de stad, maar ook vanuit een historisch oogpunt.

Andere scherven kennen een grote diversiteit: tussen het Beatrixkanaal en A2 ligt een gebied met functies als een volkstuin, een golfbaan, botenopslag, een hotel en een woonwagenlocatie. Het gebied is voor autoverkeer vanuit de stad slecht bereikbaar maar als uitloopgebied van Meerhoven waardevol. Zeker nu drie fietsbruggen de



Lange lijn: A2

toegankelijkheid vanuit Meerhoven hebben verbeterd. Door het verbeteren van de bereikbaarheid in zuidelijke en oostelijke richting en het meer openstellen van de groene functies in het gebied voor een breed publiek, ligt hier een prachtige mogelijkheid om een schakel tussen stad en landschap te maken.

Aan de oostzijde van de Oirschotsedijk, tot aan het spoor, ligt een vergelijkbaar gebied. In een structuur van lanen en boscomplexen liggen functies als de Herdgang, Philips Fruittuinen, scouting, een oud kazernecomplex en enkele woningen. Typerend voor het gebied is dat het intensief wordt gebruikt door de stedeling. Het gebied is goed bereikbaar. Opvallend is dat een breed scala aan functies (gericht op groen en buiten) moeiteloos wordt opgenomen in de robuuste structuur van paden en bos. Dissonanten zijn de nieuwe villa's: deze sluiten wat betreft functie en verschijningsvorm niet aan bij het gebied en tonen de kwetsbaarheid van deze waardevolle stadsrand.

Ten noorden van de hier boven beschreven gebieden, ingeklemd tussen de Anthony Fokkerweg, het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk liggen twee meer ambivalente gebieden. Enerzijds is het oude kleinschalige cultuurlandschap nog duidelijk aanwezig. Kromme lanen en kleine boscomplexen, een bolle akker en de Oirschotsedijk zijn de typische kenmerken van het gebied. Anderzijds dreigt er een verrommeling door de schijnbaar willekeurige plaatsing van een aantal verschillende functies: het crematorium, asielzoekerscentrum Beatrixoord, tuincentrum en café herberg de Mispelhoef.

Tot slot, aan de noordzijde van het plangebied, aan weerszijde van het Beatrixkanaal, ligt een thans extensief gebruikt gebied. Aan de westzijde ligt het plangebied voor het bedrijventerrein Strijpsche Kampen Noord. In het open landschap stroomt de Ekkersrijt. Een oude beekloop die op termijn wordt ingericht als ecologische verbindingszone tussen het Beatrixkanaal richting Best. Ook in deze scherven zijn nog relictten terug te vinden van de oude lanen en kleine boscomplexen. Typerende elementen die van waarde kunnen zijn bij een verdere ontwikkeling van de gebieden.

2.02 Kwaliteiten van Landelijk Striip

In de huidige situatie van Landelijk Striip kunnen een aantal elementen heel duidelijk positief worden gewaardeerd. Grotendeels sluiten de kwaliteiten die hier worden beschreven aan op de Cultuur- en landschapshistorische analyse Landelijk Striip (BRO / Gemeente Eindhoven, juli 2004). Kenmerkende kwaliteiten voor het gebied zijn de Oirschotsedijk en het Beatrixkanaal. Twee 'groene' routes die de verbinding leggen tussen stad en landschap (Groene Woud) kunnen worden uitgebouwd, ieder op een eigen manier, tot de ruimtelijke dragers van Landelijk Striip. De Ekkersrijt kruist deze assen en is een mogelijk kwalitatief element. Het bestaande paden- en lanenstelsel dat in grote delen van het gebied in meer of mindere mate aanwezig is, is zeer waardevol voor het gebied. Het stelsel zorgt voor herkenbaarheid en bereikbaarheid van Landelijk Striip en biedt mogelijkheden om het netwerk van fiets en voetpaden uit te breiden. Het geeft het gebied, met name aan de zuidzijde in en rondom landgoed de Wielewaal een

De scherven

parkachtige sfeer en maakt het mogelijk dat het gebied ook daadwerkelijk door de stedeling gebruikt kan worden (sport en recreatie). De afwisseling van landschapstypen (open – dicht) is een interessant gegeven en specifiek voor de entree van de stad. Er zijn veel aanleidingen om de presentatie van nieuwe ontwikkelingen aan de snelweg, en eventueel spoor, te koppelen.

Erg onder druk staat de bereikbaarheid van het gebied. Dit aspect speelt op allerlei schaalniveaus: van de capaciteit van aansluitingen op de snelweg (Anthony Fokkerweg) tot aan de vindbaarheid van bepaalde functies (zoals de bereikbaarheid vanuit de stad voor autoverkeer van de Jachthaven / botenopslag). De barrièrewerking van een aantal grote infrastructuren (kanaal, snelweg, spoor) draagt bij aan een moeizame oost – west verbinding in Landelijk Strijp. Met name voor het langzaam verkeer, met uitzondering van de fietsbruggen over het Beatrixkanaal zijn er geen mogelijkheden voor fietsers om zich in Landelijk Strijp van oost naar west te verplaatsen. De geïsoleerde gebieden tussen het Beatrixkanaal en de A2, die gewaardeerd worden om de rust en natuurwaarde, worden ervaren als sociaal onveilig. Verkeersveiligheid staat onder druk op de Oirschotsedijk en de Landsard. Wanneer deze routes worden gebruikt als sluiproute is de beleving in de ogen van andere weggebruikers erg negatief. Het is een subjectieve perceptie van bewoners die niet gestaafd wordt met cijfers. Desalniettemin een aandachtspunt voor de ontwikkelingsvisie en verdere uitwerkingen.

Waarderingskaart

	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
	Ecologische Verbindingszone (EVZ)
	verbindingen over/onder barrières
	zichtlocatie met mogelijke etalagefunctie
	Oirschotsedijk: groene corridor en recreatief gebruik
	kenmerkende lanenstructuur
	diversiteit aan groene functies



Ter plaatse van de kruising van de Oirschotsedijk met de A2 ontstaat een knelpunt. Hier botsen twee tegengestelde, moeilijk verenigbare, belangen. Enerzijds verlangt de Oirschotsedijk met het plan voor de Groene Corridor ruim baan. Anderzijds wordt dit verstoord door de verbreding van de A2 en mogelijke maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied en de omgeving.

Een aandachtspunt is het GDC. Het grootschalige distributiecentrum ligt tegen het plangebied van Landelijk Strijp aan. Daarmee heeft het invloed op de uitstraling van Landelijk Strijp. Daarom wordt een ecologische zone aangelegd tussen het terrein en de snelweg. Bovendien is een beeldkwaliteitplan vastgesteld waarin is aangegeven op welke wijze de bedrijven zich naar de A2 moeten presenteren.

2.03 Lopende ontwikkelingen

Net zozeer als het gebied geen onbeschreven blad is, staan ook de ontwikkelingen in Landelijk Strijp niet stil. Veel ontwikkelingen lopen reeds en vanuit diverse beleidslijnen (o.a. streekplan en bestemmingsplan) zijn er een aantal ruimtelijke kaders vastgesteld die randvoorwaarden zijn voor deze ontwikkelingsvisie.

Groen

Groen (natuur en landschap) is een belangrijk en kenmerkend onderdeel van Landelijk Strijp. Grote delen zijn in het Streekplan en in het bestemmingsplan buitengebied vastgesteld als Ecologische- en Groene Hoofdstructuur. Uitgangspunt is dat de Ecologische Hoofdstructuur in ieder geval behouden blijft en aantasting van de Groene

Hoofdstructuur slechts mogelijk is in geval van zwaar maatschappelijk belang en het ontbreken van alternatieven. Bij aantasting van natuurwaarden zullen deze gecompenseerd worden. Landelijk Strijp zal worden ontwikkeld als ecologische, landschappelijke en recreatieve verbinding met het Groene Woud.

Oirschotsedijk

Onder de naam Groene Corridor wordt de Oirschotsedijk ontwikkeld als een autoluwe, toeristische / recreatieve verbinding tussen Eindhoven en het Nationale Landschap het Groene Woud.

Beatrixkanaal

Het Beatrixkanaal heeft zowel een vervoersfunctie als een ecologische functie. De vervoersfunctie voor de beroepsvaart wordt momenteel versterkt door de bevaarbaarheid van het kanaal te verbeteren. Het kanaal, inclusief de dijklichamen met beplanting aan weerszijden, is aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur. De bestaande groene structuur moet worden behouden en versterkt. Functiecombinaties zijn mogelijk met de aanleg van recreatieve routes en het zoeken naar en verbeteren van complementaire functies.

Ekkersrijt

De beek Ekkersrijt heeft een waterafvoerende functie en is aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur. Door het stroomgebied opnieuw in te richten wordt de ecologische functie versterkt. Er dient een koppeling te worden gezocht met de bedrijvenontwikkeling.

Infrastructuur

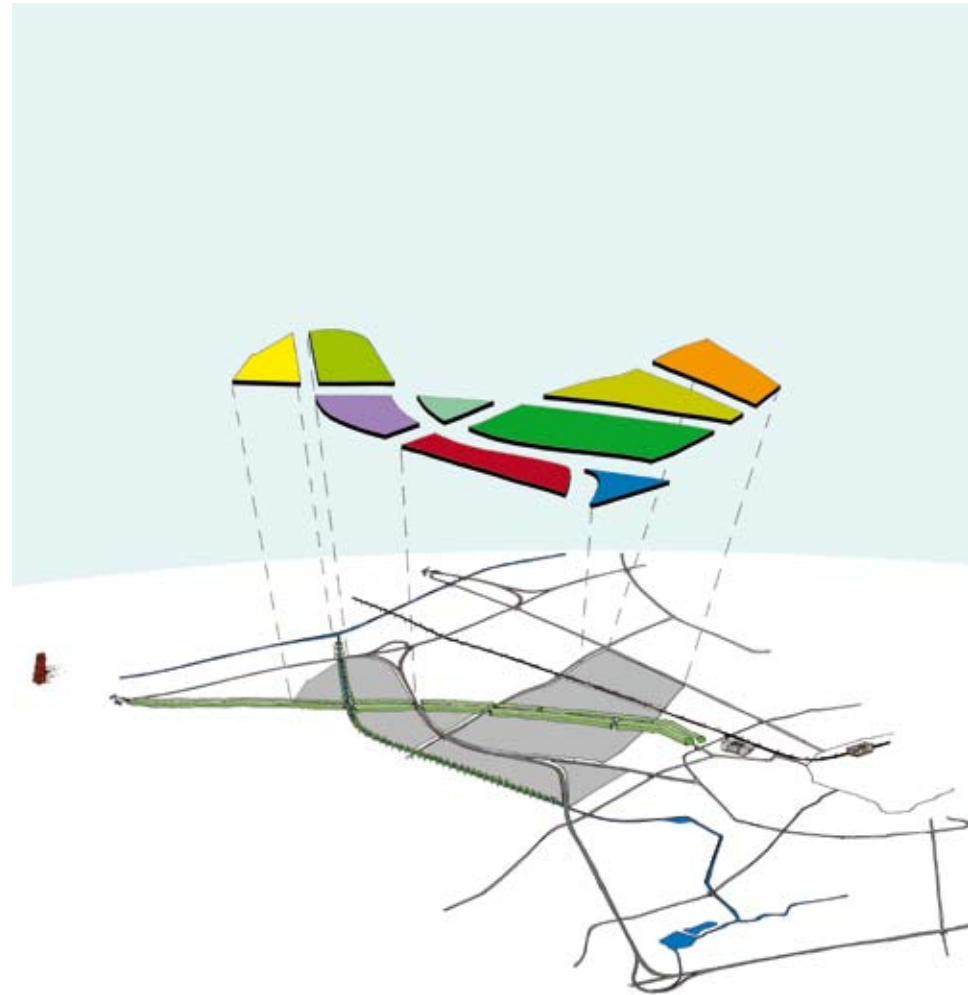
Momenteel vindt er een verbouwing plaats van de A2. De aansluitingen van de snelweg op het onderliggende wegennet worden aangepast en het aantal rijstroken wordt vergroot. Afhankelijk van het toe te voegen programma is een nieuwe aansluiting tussen de Anthony Fokkerweg en knooppunt Batadorp noodzakelijk.

GGZE de Grote Beek

Vooruitlopend op de ontwikkelingsvisie voor Landelijk Strijp is het concept-Masterplan voor de Grote Beek vastgesteld. Het Masterplan is opgesteld in samenwerking met woningbouwcoöperatie Trudo en gaat uit van een integratie van dit landgoed in het gebied Landelijk Strijp. De hoofdelementen uit het Masterplan zijn: behoud van het groene karakter, een verlaging van het bebouwingspercentage een indeling van het gebied in drie deelgebieden. Op het terrein van de GGZE worden daarnaast woningen gebouwd. Het Masterplan zal in 2009 worden vertaald in een bestemmingsplan.

Overige ontwikkelingen

Naast bovenstaande ontwikkelingen zijn er ook initiatieven op specifieke plekken binnen Landelijk Strijp. De meest in het oog springende is de internationale school, die wordt gevestigd op het voormalige terrein van de Constant Rebeque Kazerne. Daarnaast zijn er initiatieven als de Stadspoort Philips Fruittuinen en woningbouw op Tegenbosch.



De scherven en de lange lijnen



Ontwikkelingsvisie

3.01 Ambities en identiteit Landelijk Strijp

De ontwikkelingsvisie voor Landelijk Strijp geeft de ruimtelijke koers voor de toekomstige identiteit en het toekomstige gebruik van dit gebied.

Vanwege het groene karakter heeft Landelijk Strijp al decennialang voor veel Eindhovenaren een belangrijke betekenis. Hier geen druk stadsleven, maar ruimte voor ontspanning, recreatie en buitenactiviteiten. Door versnippering, verrommeling en (functionele) veroudering staat deze recreatieve betekenis onder druk.

Het is de ambitie van de ontwikkelingsvisie om het groene karakter te herstellen, te conserveren en te versterken. Landelijk Strijp heeft alle kwaliteiten in zich om uit te groeien tot een van de drie stadsparken van Eindhoven: een groene omgeving met een verscheidenheid aan waardevolle cultuurhistorische deelgebieden die uiteenlopende activiteiten bieden voor de diverse bewoners van Eindhoven. Het Stadspark Landelijk Strijp vormt als het ware een groene poort voor de stedeling naar uitgestrekte natuurgebieden als de Oirschotse Heide en het Groene Woud.

Naast deze groen-recreatieve betekenis biedt Landelijk Strijp een belangrijk potentieel als vestigingslocatie voor toptechnologie bedrijven. Als Brainport Eindhoven wordt structureel gewerkt aan het versterken van het vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijvigheid. Binnen Landelijk Strijp biedt de zone tussen het Beatrixkanaal en de Az (Brainport Innovatiecampus) uitstekende perspectieven voor high tech bedrijven. Deze zone grenst aan Eindhoven Airport waardoor nieuwe kansen ontstaan voor het internationale vestigingsklimaat van Eindhoven.

De ambitie is om zowel in type bedrijvigheid als in ruimtelijk beeld een zeer vernieuwende omgeving te creëren. Het groene karakter van Landelijk Strijp speelt ook hier een hoofdrol. Het biedt zowel ruimte voor het gewenste innovatieve vestigingsklimaat voor topbedrijven als een aantrekkelijke parkachtige ruimte voor het publiek. De Brainport Innovatiecampus zal daarom het karakter krijgen als van een openbaar park waarin de karakteristieke toptechnologie van internationaal opererende bedrijven in Eindhoven zichtbaar een plek hebben. Hier wordt letterlijk zichtbaar gemaakt waar de Brainport voor staat: een Brainport Innovatiecampus. De ambitie wordt eerst compleet waargemaakt wanneer publieksfuncties worden toegevoegd die gerelateerd zijn aan het technologiepark.

De twee ambities (creëren van het Stadspark Landelijk Strijp en aanleg Brainport Innovatiecampus) zorgen voor een unieke en groene identiteit voor Landelijk Strijp. In termen van positionering wordt op alle schaalniveaus een unieke positie nagestreefd: van stedelijke tot internationale schaal. Op stedelijke schaal wordt de Eindhovenenaar toegevoegde waarde geboden via een uitgebreid palet aan groene buitenrecreatie in een cultuurhistorisch waardevol deel van de stad. Op internationale schaal wordt toegevoegde waarde geboden aan de ambities van de Brainport, door middel van een uniek vestigingsmilieu voor high tech bedrijven.

In termen van gebruikers is dit als volgt terug te zien: Landelijk Strijp is een plek voor alle Eindhovenaren om van het buitenleven te genieten. De ontwikkelingsvisie voorziet in het tot stand brengen van twee ecologische zones, 30 ha bos aanplant, twee robuuste verbindingen tussen de stad en het Groene Woud en uitgebreide recreatieve mogelijkheden met ruim 15 kilometer nieuwe fietspaden en twee nieuwe verblijfsplekken in het landschap. Tevens is Landelijk Strijp een plek om trots op te zijn vanwege het high tech karakter van de stad. In de Brainport Campus dragen bedrijven uit de maakindustrie zichtbaar bij aan dat karakter. Hier komen internationale zakelijke bezoekers op af.

De ambities zullen verwezenlijkt gaan worden middels uiteenlopende ontwikkelingen en wordt in dit hoofdstuk uitgewerkt. De visie is opgebouwd langs drie belangrijke lijnen (draggers), het Beatrixkanaal, de A2 en de Oirschotsedijk en het drieluik Parkplateau – Brainport-

Totaalbeeld ontwikkelingsvisie

-  HOV-verbinding met halte
-  aan te leggen fietsroute
-  bestaande fietsroute
-  NS-station (met zoekgebied)
-  ontsluiting Brainport Innovatiecampus
-  knip in Oirschotsedijk
-  Parkplateau
-  boscompensatie
-  bestaand bos onderdeel van EHS
-  bestaand bos
-  aanvulling lanenstructuur
-  bestaande lanenstructuur
-  Groen-blauwe knoop
-  landbouwgronden
-  stadspark
-  Brainport Innovatiecampus
-  bestaande bebouwing
-  nieuwbouw
-  recreatieve verbinding
-  toe te voegen functies
-  Brainport-boulevard
-  Beatrixhaven
-  golfbaan
-  volkstuinten
- scouting



boulevard – Groenblauwe knoop. Het voor een deel reeds aanwezige groene raamwerk wordt versterkt of krijgt een andere betekenis. Dit wordt uitgewerkt in 3.02 en 3.03. De ruimtelijke en programmatische uitwerkingen van de Brainport Innovatiecampus en het Stadspark Landelijk Strijp volgen in 3.04 en 3.05.

3.02 Het groene raamwerk

Als basis voor de ontwikkelingen in Landelijk Strijp dient het groene raamwerk. Uitgangspunt zijn de bestaande laan- en bosstructuren uitgebreid met (ecologische) verbindingen langs het Beatrixkanaal, de Oirschotsedijk en de beekloop de Ekkersrijt. Het stelsel van paden en lanen is vooral in het zuidelijk deel van Landelijk Strijp erg fijnmazig en goed in tact. Veel paden zijn onverhard. Volgens de Cultuur- en landschapshistorische analyse (BRO / Gemeente Eindhoven, juli 2004) maken enkele paden en lanen deel uit van een zeer waardevol historisch geografisch patroon. Het gaat dan met name om de Tegenboschweg en structuren tussen de Oirschotsedijk en de huidige afslag naar Eindhoven-Airport. Ondanks de doorsnijding door de snelweg en het spoor zijn de patronen nog zichtbaar. Bij het maken van nieuwe verbindingen, door ontwikkelingen in landelijk Strijp, dient aangesloten te worden op deze patronen. Zo krijgen oude, vanzelfsprekende lijnen, weer betekenis en functie.

Voor de ontwikkelingsvisie betekent dit dat in het noorden bestaande houtwallen en padenstructuren behouden moeten worden. In combinatie met de aanleg van de ecologische zone langs de Ekkersrijt vormt dit de context

voor het meest noordelijke bedrijvencluster.

Tussen de noordelijke en centrale bedrijvenclusters ligt een meer open landschap met enkele houtwallen. Het open houden van dat gebied geeft lucht en ruimte. Bovendien ligt dit gebied onder de aanvliegroute van het vliegveld. Bebouwing met arbeidsintensieve bedrijven is daardoor niet mogelijk. Het landschap gaat in zuidelijke richting over naar het kleinschalige cultuurlandschap. De oude structuren en boscomplexen bieden hier mogelijkheden om het tweede cluster in te passen in een groene omgeving. Bij de verkaveling van het bedrijventerrein is het streven om het stelsel van lanen zoveel mogelijk in tact te houden en waar mogelijk aan te vullen. Enkele boscomplexen worden gecompenseerd elders in het gebied. Hiervoor geldt dat zoveel mogelijk wordt gezocht naar mogelijkheden binnen het plangebied. Indien blijkt dat dit niet toereikend is, zal gezocht worden naar compensatiemogelijkheden buiten het plangebied. Het uitgangspunt bij aantasting van natuurwaarden is een gelijkwaardige compensatie waarbij tevens een kwaliteitstoelage (afhankelijk van de realisatietijd) geldt van 1/3 tot 2/3 (bron: Beleidsregel natuurcompensatie, Provincie Noord-Brabant, november 2005).

Het gebied rondom de Mispelhoef, de driehoek tussen A2, Anthony Fokkerweg en Oirschotsedijk is waardevol wat betreft groenstructuur en uit oogpunt van historische geografie. Het is kenmerkend voor het oude landschap. De bolle akker, de Oirschotsedijk en de kromme lanen verwijzen naar de historie van het gebied. Als onderdeel van de Groene Corridor dient dit patroon behouden te blijven.



Het zuidelijke deel van het plangebied, van Beatrixkanaal tot en met de GGZE is een bosrijk gebied. In het gebied zijn heel duidelijk, haaks op de Oirschotsedijk, de patronen van paden en lanen herkenbaar. Natuurlijk op het landgoed de Wielewaal maar ook in het gebied tussen A2 en het kanaal en aan de oostzijde, bij het Philips de Jonghpark en het zuidelijke deel van de GGZE. De ontwikkelingsvisie schetst het beeld van uitbreiding van deze patronen en het toegankelijk maken hiervan. Het is dé manier waarmee een robuust casco kan worden gemaakt voor toe te voegen, recreatief, programma. Het zuidelijke gebied tussen A2 en Beatrixkanaal is het leefgebied van onder andere de Kamsalamander en Knoflookpad. Dat betekent dat in dit gebied, in het kader van de Conventie van Bern, geen aantasting is toegestaan en stedelijke ontwikkelingen onmogelijk zijn (bron: Amfibieënonderzoek OTB-randweg Eindhoven nabij Welschap, RWS, 2001).

Naast het groene raamwerk wordt op een aantal plekken het 'groene' programma ingezet om verbindingen voor fiets en voetganger in Landelijk Strijp te verbeteren. De ingrepen zijn gericht op het kwalitatief versterken van het raamwerk en het maken van verbindingen tussen de stad en het landschap, tussen stadsdelen onderling en het bereikbaar maken van Landelijk Strijp vanuit de omliggende wijken. Aan de bereikbaarheid per fiets wordt in Eindhoven speciaal aandacht geschonken sinds het uitbrengen van de Fietsnota. Door middel van dit plan moet de afname van het fietsgebruik en omgezet worden in een toename van het vervoer per fiets. Want voor een bereikbare en leefbare stad zullen meer Eindhovenaren moeten gaan fietsen (bron: <http://www.eindhoven.nl/artikelen/Fietsbeleid.htm>).

Het groene raamwerk







- Ecologische verbindingzones: het Beatrixkanaal en de Ekkersrijt worden ingericht als ecologische verbindingzones. In de hoogdynamische context van Landelijk Strijp liggen beide lijnen in de luwte en vormen een route voor mens en dier binnen Landelijk Strijp tussen stad en land.
- De groenblauwe knoop en het stelsel van fiets-, voet- en ruiterspaden: ter plaatse van de kruising van het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk komen het groene raamwerk en de blauwe watersystemen bij elkaar. De Groene Corridor (Oirschotsedijk) kruist het Beatrixkanaal op de plek waar ook de beekloop van de Ekkersrijt beide lijnen kruist. De ontwikkelingsvisie schetst een beeld van een groenblauwe knoop op deze plek: het sterk vernatten van het gebied in combinatie met de bomenaanplant langs de Oirschotsedijk. Vanuit ecologie ontstaat hier een knooppunt waar uitwisseling tussen de verschillende systemen mogelijk is. De groenblauwe knoop heeft ook betekenis vanuit recreatieve zin. Het is het punt waar recreatieve routes samenkomen: een goede plek voor een informatiepunt voor natuur en recreatie in Landelijk Strijp en het Groene Woud.
- Parkplateau A2: symbool voor Landelijk Strijp en de koppeling tussen de verschillende programma onderdelen is het Parkplateau A2. Het maakt letterlijk de verbinding tussen de groene long rondom De Wielewaal en het gebied tussen het Beatrixkanaal en de A2. Maar ook op een grotere schaal maakt het de verbinding tussen de stad Eindhoven en het nationaal landschap het Groene Woud mogelijk. Het Parkplateau ligt net ten zuiden van de huidige afslag Eindhoven Airport, tussen Tegenbosch en het waterwingebied en sluit aan op de noordelijke fietsbrug

over het Beatrixkanaal. De Tegenboschweg sluit op het plateau aan. Een extra ontsluiting via het landgoed de Wielwaal maakt de positie en betekenis van de verbinding over de A2 nog veel groter. Het Parkplateau biedt fietsers en voetgangers de mogelijkheid om op een prettige manier de A2 over te steken. Het Parkplateau levert een sterke bijdrage om de versnippering van Landelijk Strijp tegen te gaan. Bij de positionering van het plateau is gezocht naar een plek waarbij routes als vanzelfsprekend aansluiten en het beantwoordt de verplaatsingsbehoefte in het gebied. Daarnaast is het Parkplateau dusdanig gepositioneerd dat het tevens een markant moment op de A2 betekent. Op die manier profileert de stad Eindhoven en het bedrijvenprogramma van Brainport Innovatiecampus zich aan de reiziger.

- Vergroten van de toegankelijkheid van landgoed de Wielewaal: het landgoed de Wielewaal, gesticht door Anton Philips aan het begin van de 20e eeuw, vormt het hart van de groene long die zich uitstrekt van het Beatrixkanaal tot aan de GGZE. Door het verbeteren van routes naar en mogelijk ook door het gebied kan deze groene long een grotere gebruikswaarde krijgen. Om de verbinding te kunnen leggen tussen oost en west, tussen Meerhoven, centrum en Woensel zouden een twee- tot drietal routes over het landgoed daarbij wenselijk zijn. Het parkachtige karakter van het landgoed dient daarbij wel behouden te blijven.

- Terugbrengen van de beekloop van de Grote Beek: het terugbrengen van de Grote Beek, een waterstroom in oost westelijke richting van landgoed de Wielewaal richting GGZE betekent een verrijking van het gebied. Het biedt aanleiding om recreatieve routes aan te leggen, natuur te

ontwikkelen en het gebied ‘leesbaar’ te maken. Daarnaast zal de waterloop een rol gaan vervullen binnen het watersysteem van onder andere de woonwijken Drents Dorp en Strijp R.

3.03 Infrastructuur en lange lijnen

Beschrijving toekomstige verkeerssituatie

Onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheid om de Brainport Innovatiecampus te kunnen ontsluiten. Hierbij is in eerste instantie gezocht naar een oplossing waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. Gebleken is dat oplossingen waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur geen soelaas bieden voor de bereikbaarheid van de campus.

De enige oplossing die soelaas biedt is een oplossing waarbij een nieuwe snelwegaansluiting op de A2 wordt gecreëerd centraal gelegen in het gebied tussen de Oirschotsedijk en knooppunt Batadorp. Om deze nieuwe aansluiting te kunnen bereiken is tevens voorzien in een nieuwe oost-west gerichte verbindingsweg die de Randweg op hoogte kruist en enerzijds een verbinding heeft met Eindhoven Airport en anderzijds aansluit op de interne ontsluitingsweg van de Brainport Innovatiecampus. Daarnaast krijgt de aansluiting een verbinding met het Goederen Distributiecentrum (GDC).

Deze oplossing omvat tevens de volgende verkeersmaatregelen:

- de verlenging van de bestaande HOV-verbinding tussen Eindhoven Airport en het beoogde station nabij Acht;

- de aanleg van een verbindingsweg waarmee de Brainport Innovatiecampus ontsloten wordt op de aansluiting Erica/A58/Best.

Door de bouw van deze nieuwe aansluiting A2/Brainport Innovatiecampus/Airport wordt het gebied ontsloten middels drie aansluitingen: de aansluiting A2/Welschap, de aansluiting A2 Brainport Innovatiecampus/Airport en de aansluiting Erica/A58/Best. Het verkeer dat opgewekt wordt door de nieuwe ontwikkelingen zal vanwege zijn centrale ligging voornamelijk kiezen voor de nieuwe aansluiting A2/Brainport Innovatiecampus/Airport. De overige aansluitingen maken het mogelijk om het verkeer dusdanig evenwichtig te verdelen over de drie aansluitingen dat het verkeerssysteem als geheel minder kritisch wordt belast en waarbij de kans op verstoringen op zowel de A2 als het onderliggend wegennet beperkt is.

Door de realisering van deze nieuwe infrastructuur zal de ontwikkeling van de Brainport Innovatiecampus alsmede alle andere ontwikkelingen in het gebied zonder noemenswaardige problemen verkeerskundig kunnen worden gefaciliteerd. De Oirschotsedijk kan dan verkeersluw worden gemaakt.

Oirschotsedijk en Beatrixkanaal: ruimtelijke dragers

Het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk zijn belangrijke ruimtelijke dragers voor het plan. Beide lijnen krijgen een nieuwe betekenis. Om de ambitie van de Groene Corridor te bereiken en de Oirschotsedijk tot landschappelijke drager te transformeren is het terugdringen van het autoverkeer op deze historische invalsroute voor de stad essentieel. De



Oirschotsedijk wordt autoluw en fors beplant. Het verkeer wordt tussen de A2 en het Beatrixkanaal via de nieuwe wegverbinding tussen de clusters richting Strijpsche Kampen Noord geleid, de nieuwe aansluiting op de A2 en afslag Best op de A58. Door het doorgaande autoverkeer op de Oirschotsedijk te bundelen met het spoor, via de Achtseweg Zuid, wordt het mogelijk het zuidelijke deel van de Oirschotsedijk autoluw in te richten. De oevers van het Beatrixkanaal worden aangepast zodat er een duidelijkere route ontstaat, met name voor langzaam verkeer. Er ontstaat een representatieve bedrijfsboulevard aan het kanaal met voorkanten gericht op het water. Het kanaal wordt duidelijk onderdeel van het werklandschap maar behoudt zijn ecologische verbindingfunctie. De Oirschotsedijk is gericht op recreatie, het ontsluit het programma rondom de Wielewaal en de Philips Fruittuinen en vormt de directe recreatieve verbinding met het buitengebied.

Openbaar vervoer

De ontwikkelingsvisie houdt rekening met de komst van een NS Station Acht. Het zoekgebied voor het station ligt tussen de Anthony Fokkerweg en Mispelhoefstraat – Waalstraat. Niet alleen voor bewoners uit Acht en Woensel betekent dit een snelle verbinding met het centrum en naar buiten de stad, het station maakt het ook mogelijk om met een HOV verbinding het vliegveld goed te ontsluiten. De uitbreiding van de bestaande HOV route verbindt het treinstation via de nieuwe noordelijke aansluiting (Afslag Eindhoven Airport, NS Station Acht) op de A2 met het programma van Brainport Innovatiecampus en Eindhoven Airport. De HOV verbinding loopt door via Flight Forum en

Infrastructuur

-  HOV-verbinding met halte
-  aan te leggen fietsroute
-  bestaande fietsroute
-  NS-station (met zoekgebied)
-  ontsluiting Brainport Innovatiec
-  knip in Oirschotsedijk
-  Parkplateau
-  Brainport Innovatiecampus



Meerhoven richting het centrum van de stad.

Verderop, in de richting van de stad, zorgt een verbinding onder het spoor voor de mogelijkheid om vanuit Woensel via het terrein van de GGZE Landelijk Strijp te bereiken. Via het raamwerk rondom de internationale school en de Herdgang is het mogelijk de Groene Corridor te bereiken.

Langzaam verkeer

Onderdeel van de ontwikkelingsvisie is het versterken van de langzaam verkeersstructuur waarmee de verbindingen voor de fiets en voetganger in Landelijk Strijp verbeterd worden. Het raamwerk ten behoeve van het langzaam verkeer is dusdanig opgezet dat de verbindingen tussen de stad en het landschap, de verbindingen tussen de stadsdelen onderling en de bereikbaarheid van Landelijk Strijp vanuit de omliggende wijken optimaal is. Een primaire fietsroute zal parallel lopen aan de HOV route en een rechtstreekse verbinding tussen NS station Acht en Meerhoven kennen.

3.04 Brainport Innovatiecampus

Brainport Eindhoven is een toptechnologie regio met een internationaal vooraanstaande positie op het gebied van innovatie. De belangrijke ambitie die ten grondslag ligt aan deze ontwikkelingsvisie is het investeren in deze kennis(infrastructuur) maar ook het investeren in een vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers. De ambitie voor het aan te leggen bedrijvenprogramma is een duurzame en toekomstgerichte internationale toplocatie voor bedrijven. Eén van de belangrijke vestigingsfactoren is de situering van de bedrijven in de groene, landelijke

omgeving. In het verlengde van de Brainport gedachte moet gestreefd worden naar het zichtbaar maken van de innovaties die op de Brainport Innovatiecampus worden gedaan. Dit onderscheidt de Brainport Innovatiecampus van een regulier bedrijventerrein: het publiek is welkom en er worden uitvindingen op creatieve manieren tentoongesteld of getest door publiek. Hiermee ontstaat de verbinding tussen de Eindhovenaar en de Brainport.

In de ontwikkelingsvisie voor Landelijk Strijp wordt een bedrijvenprogramma voorgesteld in twee clusters. De opgave, vastgesteld in de BOR-convenant (convenant regionale samenwerking stedelijk gebied Eindhoven), omvat 70 hectare netto bedrijventerrein. Alle bedrijvigheid gericht op het Brainport programma (innovatie, hoogwaardig en duurzaam) wordt geprojecteerd tussen het Beatrixkanaal en de A2 en ten noorden van de Anthony Fokkerweg. Het opdelen in clusters maakt het goed mogelijk de bedrijvigheid met de landschapsontwikkeling te combineren. Er ontstaan kleinere eenheden waardoor specifieke waardevolle gebieden vrijgespeeld kunnen worden van bedrijvenontwikkeling. Het opdelen van de bedrijvigheid in clusters maakt het bovendien mogelijk in te zetten op een fasering en er ontstaan specifieke plekken waarop bedrijvigheid in programma en verschijningsvorm kan aansluiten. Door het opsplitsen in clusters is het bovendien mogelijk de aanvliegroute voor Eindhoven Airport grotendeels te vrijwaren van bedrijfsbebouwing. Hierdoor ontstaan nagenoeg geen beperkingen voor de bedrijvigheid ten aanzien van het aantal werknemers. Woningen in de nabijheid van de bedrijvenclusters zijn niet wenselijk.



De bedrijvenclusters in Landelijk Strijp zijn dusdanig geprojecteerd dat koppelingen voorzien zijn met andere bedrijvigheid. Het centrale cluster, dat als eerste is opgenomen in de fasering, wordt gekoppeld aan de bedrijventerreinen Eindhoven Airport, Flight Forum en het nog te realiseren Park Forum. Het noordelijke cluster kent een verbinding met Strijpsche Kampen Noord. Het Beatrixkanaal is het verbindende element voor de terreinen die uiteenlopend geprogrammeerd kunnen worden.

De kern van de bedrijvenontwikkeling van Landelijk Strijp vindt plaats in de eerste fase: het centrale cluster, tussen de Anthony Fokkerweg, de Oirschotsedijk, het Beatrixkanaal en de A2. Dit cluster, met een omvang van 30 ha bruto, wordt ingepast tussen historische landschappelijke structuren en bebouwing (boerderij Den Hurk). Het is het visitekaartje van de Brainport. Om dit uit te drukken wordt gestreefd naar een gemeenschappelijke representatieve zone, als onderdeel van het cluster, aan het kanaal: de Brainport-boulevard. Dit is de plek waar de collectieve conferentiezaal staat maar ook een sportschool en kinderopvang of restaurant. Een eerste marktverkenning geeft aan dat de aanwezigheid van dergelijke functies een doorslaggevende factor is voor kenniswerkers om te kiezen voor een bepaalde baan. Middels de routes noord- en zuidwaarts langs het kanaal staat de plek voor langzaam verkeer in verbinding met het buitengebied en, via het Parkplateau, met de stad. Aan de overkant van het kanaal, op bedrijventerrein Eindhoven Airport, ontstaat de mogelijkheid mee te liften op deze ontwikkeling. Door het maken van een waterfront aan het kanaal presenteert ook dit terrein zich aan de centrale plek van de Brainport

Brainport Innovatiecampus

-  bestaand bos onderdeel van EHS
-  bestaand bos
-  aanvulling lanenstructuur
-  bestaande lanenstructuur
-  Ekkersrijt
-  Brainpost Innovatiecampus fase 1
-  Brainport Innovatiecampus fase 2
-  bestaande bebouwing
-  ontsluiting Brainport Innovatiecamp



Innovatiecampus. Bij een revitalisatie van bedrijventerrein Eindhoven Airport zou dit principe leidend moeten zijn. Aan de oostkant is het bedrijventerrein goed zichtbaar vanaf de snelweg. Het zicht wordt niet alleen bepaald door de bedrijfsgebouwen: juist de groene voorruimte, houtwallen, de monumentale boerderij Den Hurk en een enkele akker bepalen het gezicht van de Brainport Innovatiecampus. Bedrijfsbebouwing sluit hierop aan door een juiste positionering, intensief grondgebruik (bedrijfsbebouwing in meerdere lagen) en een architectuur met een duurzame uitstraling. De mogelijkheden van grasdaken, parkeren onder het gebouw, intensief grondgebruik, milieuvriendelijke energiesystemen en natuurlijke gevelmaterialen moeten nader worden bestudeerd want ze sluiten goed aan op de ambitie voor deze plek. In een verdere uitwerking moeten ook principes als ‘cradle to cradle’ verder onderzocht worden. Het centrale cluster is gericht op bedrijven uit de mechatronica, het werkveld waarin werktuigbouwkunde, elektrotechniek en computertechniek samenkomen. Daarnaast is dit ook de plek binnen de Brainport Innovatiecampus waar het contact met de burger wordt gelegd.

Fase twee in de fasering is het noordelijke cluster. Het ligt op een markante plek in de bocht van knooppunt Batadorp. Ruimtelijke drager voor dit gebied is de Ekkersrijt die, na vernatting en inrichting van de oevers als ecologische zone, de leidraad vormt voor de ruimtelijke inrichting van dit cluster. Het noordelijke cluster is minder op publiek georiënteerd, maar publieksfuncties gekoppeld aan de bedrijfsbebouwing zijn mogelijk. Een markant gebouw op de kop is de entree van de stad uit noord-oostelijke

richting. Het noordelijke cluster meet ongeveer 35 ha bruto. Aan de overzijde van het Beatrixkanaal ligt Strijpsche Kampen Noord. Belangrijk is dat de natuurontwikkeling rondom het Beatrixkanaal, ecologische zone, en de Ekkersrijt alle kansen krijgt. Ook de waardevolle landschappelijke structuren aan de overzijde van het kanaal en de ruimte rondom de Oirschotsedijk (Groene Corridor) moeten worden gerespecteerd. Wat betreft architectuur wordt in het noordelijke cluster, net als in het centrale cluster, aansluiting gezocht met de groene omgeving en het landelijke karakter. Het noordelijke cluster is in het eindbeeld goed ontsloten vanaf de snelweg, langzaam verkeer maakt gebruik van de route langs het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk.

Uiteindelijk moet de Brainport Innovatiecampus een ‘trekpleister’ zijn voor hoger opgeleide kenniswerkers uit de regio en de rest van het land. De unieke locatie met de aanwezigheid van uitstekende ontsluiting en van kennisintensieve bedrijvigheid, biedt een goed perspectief om deze ambities te realiseren (bron: Brainport Innovatiecampus, haalbaarheid en profilering BeA2, mei 2008).

Brainport Innovatie Campus kent een hoge bebouwingsdichtheid op de uitgeefbare bouwblokken, waardoor de groene omgeving minimaal wordt aangetast. Om het gebied in te kaderen en hiermee de haalbaarheid te onderzoeken, is het gewenst om enkele uitgangspunten te benoemen. Gestreefd moet worden naar meervoudig ruimtegebruik door het zoveel mogelijk stapelen van functies, bijvoorbeeld door stapelen van de kantoorruimtes bovenop

de productie afdeling. Dit moet t.z.t. tot uitvoering komen in het beeldkwaliteitplan.

In dit stadium is het in zijn algemeenheid gewenst enige kaders te stellen en de volgende uitgangspunten mee te nemen in het vervolgproces.

De ingetekende bouwblokken hebben een bruto oppervlakte van 65 ha.

Circa 25% - 30% van het gebied zal ingericht worden als openbaar gebied voor de ontsluitingswegen en het groen. Met een bebouwingspercentage van tussen de 65% en 75% op de uit te geven bouwkwavel en een maximale bebouwingsmogelijkheid op de verdieping is het realiseerbaar om met een gemiddelde FSI (Floor space index) van 1,5 deze ontwikkeling een kader mee te geven. Het uitgangspunt hierbij is een gemiddelde van 3-6 bouwlagen, afhankelijk van de locatie en de ligging.

Deze intensivering moet leiden tot de opgave van 700.000 m² BVO waarmee wordt beantwoord aan de doelstelling uit de BOR-convenant.

3.05 Stadspark Landelijk Strijp

Naast het hierboven beschreven bedrijvenprogramma is Landelijk Strijp sterk gericht op de Eindhovenaren en andere stadsgebruikers. Landelijk Strijp herbergt een additioneel programma aan het stadscentrum. Vandaar dat een verbinding tussen de binnenstad en Landelijk Strijp zo essentieel is. De verschillen tussen het centrum en Landelijk Strijp zijn natuurlijk groot. Is het centrum van de stad gericht op hoog stedelijke functies als shopping, musea, theater etc..., Landelijk Strijp is veel meer gericht op

het buitenleven, sport en ontspanning. Het is de poort voor de stedeling naar uitgestrekte natuurgebieden als de Oirschotse heide en het Groene Woud. Landelijk Strijp functioneert als een van de drie stadsparken van Eindhoven. In het bosrijke gebied rondom landgoed de Wielewaal, de parken (Philips de Jonghpark en Philips van Lennepark), de Fruittuin, de scouting en de Herdgang en de GGZE zit een zeer uiteenlopend programma van buitenactiviteiten en recreatiemogelijkheden.

Met het autoluw maken van de Oirschotsedijk en het versterken van deze lijn richting het centrum en het Groene Woud ontstaat de ruimtelijke drager voor het gebied. Het (gedeeltelijk) openbaarstellen van het landgoed de Wielewaal en de aanleg van het Parkplateau over de A2 zouden de kroon zijn op deze ambitie. In dat geval is het mogelijk een groene stadslong te creëren waarbinnen ruimte is voor allerlei stedelijk 'buiten programma' en die bereikbaar is vanuit alle omliggende stadsdelen.

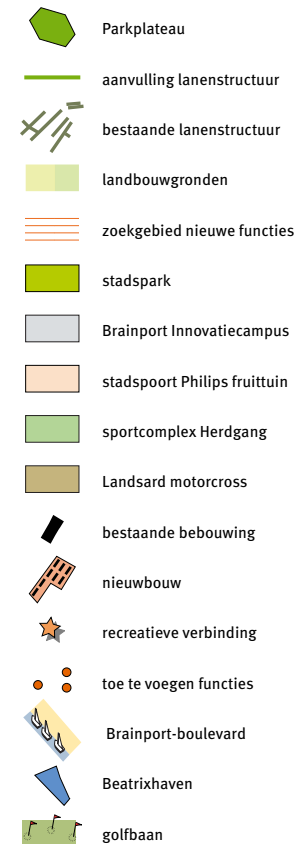
De ontwikkelingsvisie ambieert een uitbreiding van het programma in het gebied rondom de Oirschotsedijk, van GGZE tot en met het landgoed de Wielewaal. Een belangrijk onderdeel hiervan wordt ingenomen door de voorgenomen uitbreidingen van het concept rondom de Philips Fruittuinen, één van de stadspoorten. Vanaf hier starten wandel-, fiets- en ruiterroutes door Landelijk Strijp richting Oirschotse heide. Het bezoekerscentrum wordt daartoe mogelijk uitgebreid. Naast de Fruittuinen zijn ontwikkelingen mogelijk in relatie tot sport; rondom de Herdgang zijn mogelijkheden om een topsportcentrum te realiseren, eventueel gecombineerd met een bescheiden topsport hotel. De Constant Rebeque Kazerne wordt

getransformeerd, met behoud van de monumentale bebouwing, tot de internationale school. Voor het landgoed de Wielewaal moet bekeken worden in hoeverre openstelling mogelijk is en of dit wellicht te combineren is met een recreatieve functie. Andere mogelijkheden in het gebied zijn het vestigen van een manege (als vertrekpunt richting de Oirschotse heide) en een klein kwaliteitsrestaurant.

Naast het programmeren van Stadspark Landelijk Strijp is het van essentieel belang dat de bereikbaarheid voor de gebruikers gegarandeerd wordt. Vanuit de omliggende wijken moet aangesloten worden op het paden- en lanenstelsel en middels een onderdoorgang van het spoor bij de GGZE en het Parkplateau wordt het mogelijk in oostwestelijke richting door het gebied te bewegen. Voor de bewoners van Meerhoven, Woensel en Strijp ligt zodoende een uitgestrekt groen recreatiegebied, dat de inleiding vormt richting het Groene Woud, aan de voordeur.

De GGZE de Grote Beek neemt een bijzondere positie in binnen Landelijk Strijp. Het complex ligt aan de oostzijde van het spoor en heeft tot nu toe geen directe verbinding met de rest van het plangebied. Op het terrein zijn verschillende instellingen gericht op psychiatrische en psychologisch zorg. Er vinden dagbehandelingen plaats en er zijn cliënten die op het terrein zelfstandig en onder begeleiding wonen. De TBS instelling is de meest gesloten afdeling van de Grote Beek. Als onderdeel van het 'omgekeerde integratie' beleid worden veel stedelingen uitgenodigd op het terrein van de Grote Beek. Het terrein is openbaar toegankelijk en er worden verschillende

Stadspark Landelijk Strijp





festiviteiten op het gebied van cultuur en sport georganiseerd. Over het terrein lopen enkele fietsroutes en het gebied is een gewild parcours voor de trimmer. De ontwikkelingsvisie ondersteunt deze benadering en ambieert een verbinding, onder het spoor door, voor fietsers en voetgangers richting Landelijk Strijp. Op die manier ontstaat een recreatieve verbinding tussen Woensel en het programma in Landelijk Strijp. Bovendien bevordert een dergelijke route het streven van de intergratie tussen de bewoners van Eindhoven en de bewoners van de Grote Beek. Het Masterplan De Grote Beek (2007) gaat uit van de opvattingen van een ‘buitenplaats’. In dit beeld zijn er op het terrein mogelijkheden voor het combineren van zorg en ‘wonen voor een kwetsbare doelgroep’. Het Masterplan stelt: ‘het gebied heeft naast bijzondere bebouwingsmogelijkheden ook mogelijkheden voor nieuwe gebiedsfuncties met een dubbelrol. Het gebied en de instelling wil zich openstellen aan de stad, maar wil haar bewoners of terrein niet laten overlopen. In het bijzonder kunnen die functies aan het gebied worden toegekend die stimulerend en uitnodigend werken voor bestaande bewoners om erin te participeren (b.v. een moestuin die groente levert aan het restaurant)’.

Het gebied ten noorden van landgoed de Wielewaal tot aan de Anthony Fokkerweg wordt momenteel bebouwd met woningen. Uitgangspunt voor deze ontwikkeling is het raamwerk van paden en lanen en een heldere opzet waarbinnen het streven is gebieden duidelijk af te bakenen. De Tegenboschweg is een historisch lint, waardevol voor de beleving en karakter van het gebied. De weg sluit aan op het Parkplateau en is een recreatieve dwarsrelatie over de

A2 heen. In dit gebied is de vestiging van een manege met een publieksfunctie, gecombineerd met een kleine horecavoorziening, mogelijk. De centrale plek, goed ontsloten richting stad en Groene Woud, is een geschikt startpunt voor ruiterroutes richting Groene Woud en Oirschotse heide. Mogelijk dat het gedeeltelijk openstellen van de Oirschotse heide, bijvoorbeeld in de weekenden, bijdraagt aan de kwaliteit van het uitloopegebied van Landelijk Strijp.

De botenstalling, aan het Beatrixkanaal, bij de huidige Golfbaan en de volkstuinten, worden op de huidige locatie gehandhaafd. Boscompensatie, noodzakelijk vanuit de ontwikkelingen van de centrale bedrijvensclusters, wordt ingezet om de opslag in te pakken. Enige, eventuele uitbreiding binnen de boskamer is mogelijk. Het woonwagencentrum aan de Welschapsedijk, ten noorden van de botenopslag, blijft ook op de huidige locatie en wordt opgenomen in de structuur van houtwallen die in dit gebied sterk in oost-westelijke richting zijn georiënteerd. Het waterwingebied en voorkomen van enkele bijzondere beschermde amfibieën zet verdere stedelijke ontwikkeling van het gebied tot aan de Anthony Fokkerweg op slot. Een goede gelegenheid om het groene karakter en de parkachtige uitstraling van deze plek verder te versterken. De drie fietsbruggen over het Beatrixkanaal zijn hiervoor de eerste aanzet. Het Parkplateau maakt de verbinding over de A2 richting landgoed de Wielewaal en Oirschotsedijk. Golfclub Welschap blijft in de huidige positie gehandhaafd. Om de doorgankelijkheid van het gebied te verbeteren wordt een nieuwe verbinding gelegd in oost-westelijke richting tussen het fietspad en de fietsbruggen over het Beatrixkanaal.

Voor het recreatieve netwerk is de route langs het Beatrixkanaal belangrijk. Het is een luwe en, net als de Oirschotsedijk, directe route vanuit de stad richting Groene Woud. De route wordt rondom het centrale bedrijvencluster opgewaardeerd tot een boulevard. Zodoende vindt een koppeling plaats tussen het Parkplateau, het centrale cluster van De Brainport Innovatiecampus en de Groenblauwe knoop op de kruising van de Oirschotsedijk, Ekkersrijt en Beatrixkanaal. Het bedrijvencluster is georiënteerd op deze boulevard, programmatisch wordt ingespeeld op het publieke karakter van deze korte strip aan het water. Naast de bedrijvigheid is hier vooral ruimte voor functies die een koppeling leggen tussen recreatie, milieu en innovatie. Dat kan door eenvoudig het bedrijfsrestaurant aan het water te situeren en open te stellen voor passanten en recreanten maar ook door specifieke functies (kinderdagverblijf, sportschool, bedrijfsexpo) hier te plaatsen.

De route langs het kanaal leidt in noordelijke richting verder tot aan de Groenblauwe knoop. De Groenblauwe knoop markeert het einde van het centrale deel rondom de bedrijvigheid van Landelijk Strijp. Het koppelt een aantal ecologische en natuurlijke ontwikkelingen (Beatrixkanaal, Ekkersrijt, Groene Corridor) vast aan het netwerk van langzaam verkeer. Op de plek van de knoop wordt ingezet op een forse vernatting van de oevers van de Ekkersrijt. Een mooie plek voor de vliegtuigspotters.

Geheel aan de westzijde van het plangebied, achter Eindhoven Airport, aan de Landsardseweg, ligt de Landsard. Een zandafgraving heeft hier geleid tot het

ontstaan van een locatie voor uiteenlopende vormen van 'lawaaispoorten' zoals karting, cross en jet-ski. Door de ligging is de locatie uitermate geschikt voor dit soort functies. Met de ecologische ontwikkelingen in het vooruitzicht rondom de Ekkersrijt moet wel sterk gestuurd worden op het concentreren van de activiteiten op het terrein van de Landsard. Voorkomen dient te worden dat dergelijke vormen van recreatie ook buiten het terrein gaan plaatsvinden.

landwinkel®



Groenten en fruit
Streekproducten

Uitwerkingen

4.01 Verbindingen met het Groene Woud

De verbinding van de stad met het Groene Woud is een belangrijke ambitie van de ontwikkelingsvisie. In het Groene Woud, tussen Eindhoven, Tilburg en Den Bosch vindt een natuurontwikkeling plaats waarbij verschillende natuureenheden met elkaar worden verknoopt, landbouwgronden worden verworven en beheerd, beken worden teruggebracht in meanderbedding en over de A2 worden wildbanen getrokken. Groene Corridors verbinden het gebied met de omliggende steden. In Landelijk Strijp wordt op twee manieren deze verbinding tussen natuurgebied en stad gezocht:

1. Groene Corridor

De Oirschotsedijk, die in Oirschot verder gaat als Eindhovensedijk, is de historische verbinding tussen de Eindhovense binnenstad en het nationaal Landschap het Groene Woud die fietser en wandelaar ook op de Wielewaal en de Oirschotse Heide brengt. De realisatie van Strijp S, waar de oude Philipsterreinen transformeren in nieuw stedelijk woongebied, brengt het stedelijk wonen dichterbij Landelijk Strijp. De Torenallee, een kilometer lange esplanade met 7 rijen bomen, markeert in Strijp S het begin



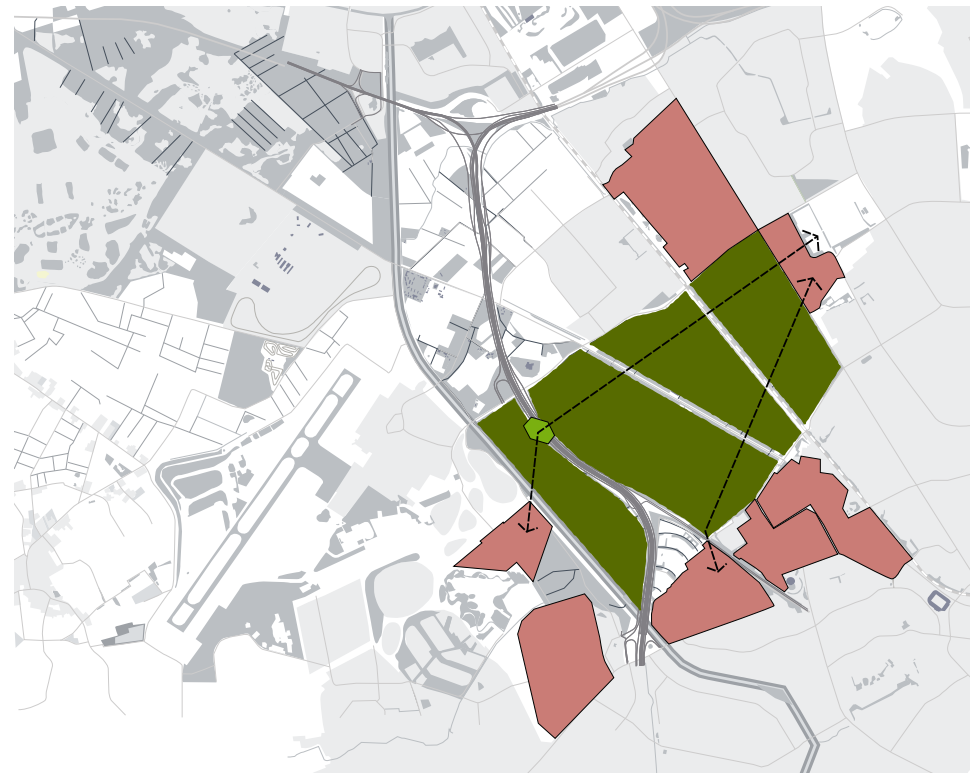
Verbinding tussen stad en land

(of einde) van de Oirschotsedijk. Door deze monumentaliteit over een lengte van 13 kilometer langs de Oirschotsedijk door te zetten ontstaat een landschappelijk icoon van enorme allure dat zich uitstrekt vanuit het hart van de stad Eindhoven tot over het Beatrix- en Wilhelminakanaal in het centrum van Oirschot. De groene corridor is de verbinding tussen de nieuwe stedelijkheid van Strijp S en Strijp R, het stadspark en de Wielewaal, de internationale school in de voormalige Constant Rebeque Kazerne, de Strijpse Akker en de Mispelhoeve, het viaduct onder de A2, de brug over het Beatrixkanaal en de herstelde beek de Ekkersrijt, de Groenblauwe knoop, de Oirschotse Heide, onder de A58 door, de nieuwe sportcampus van Oirschot tot op de markt van Oirschot. De Groene Corridor is vooral bedoeld voor de recreant, de fietser en de jogger en bestemmingsverkeer en vormt de verbinding tussen Eindhoven en het nationale landschap het Groene Woud.

Een voorwaarde om deze ambitie te verwezenlijken is het weren van het doorgaande autoverkeer over de Oirschotsedijk. Daartoe worden maatregelen genomen die sterk samenhangen en afhankelijk zijn van de uitvoering van de ambitie voor de infrastructuur. Aan weerszijden van het Beatrixkanaal wordt het autoverkeer omgeleid middels een nieuwe verbinding over het Beatrixkanaal, ten noorden van de huidige verbinding. De nieuwe aansluiting op de A2, de Anthony Fokkerweg en de alternatieve route langs het spoor (Achtseweg Zuid) zorgen voor verdere afwikkeling van het autoverkeer rondom de ring en de stad. De inrichting van de Oirschotsedijk is dusdanig dat alleen lokaal bestemmingsverkeer gebruik maakt van de Oirschotsedijk.

2. Drieluik: Parkplateau – Boulevard – Groenblauwe knoop

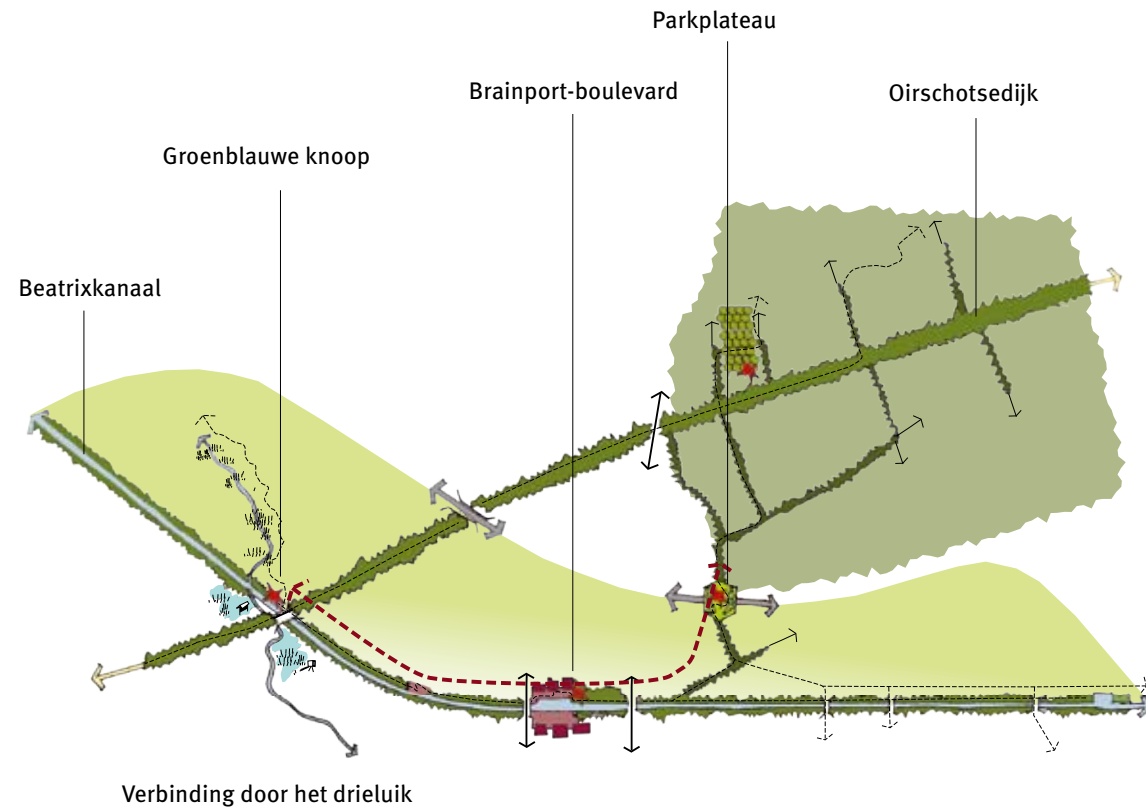
Complementair aan de Groene Corridor is het drieluik Parkplateau – Brainport-boulevard – Groenblauwe knoop. Centraal in Landelijk Strijp zorgen deze verbijzonderingen tot een verknoping van de verschillende onderdelen van de ontwikkelingsvisie. Het drieluik verbindt delen van de



Verbindingen van het Stadspark Landelijk Strijp met de omliggende wijken

infrastructuur met elkaar en slecht barrières, het creëert plekken waar bestemmingen en activiteiten kunnen ontstaan: brandpunten en uithangborden. Het Parkplateau maakt het mogelijk vanuit de bosrijke gebieden rondom de Wielewaal het Beatrixkanaal te bereiken en vormt naast een onontbeerlijke verbinding een uitkijkpunt. Vanaf het Parkplateau kan men uitkijken over de groene werelden van de Wielewaal en het Beatrixkanaal. Zodoende wordt de route langs dat kanaal ook voor andere stedelingen bereikbaar en ontstaan er meerdere alternatieven om de stad te verlaten, een rondje op de fiets door Landelijk Strijp wordt hiermee mogelijk. Het Parkplateau leidt, door het groene gebied van het waterwingebied, naar de Brainport-boulevard van het centrale bedrijvencluster, de kern van de ontwikkelingen van de bedrijvigheid in Landelijk Strijp. Aan de boulevard 'presenteert' de innovatie van de omliggende bedrijven zich, liggen aanvullende functies (bedrijfsrestaurant, terras, kinderopvang, sport, conferentie, showroom, expo, etc...). Ook zijn er enkele aanlegsteigers die het mogelijk maken af te meren met een klein jacht of sloep. Vanaf de boulevard voeren routes langs de groene oevers van het Beatrixkanaal in zuidelijke richting naar de stad en in noordelijke richting naar de Oirschotsedijk. Het punt waar het Beatrixkanaal en Oirschotsedijk elkaar kruisen is een bijzonder moment. Het is de toegang vanuit de stad naar de Oirschotse Heide, de Ekkersrijt kruist enkele meters verderop het kanaal en de recreatieve route van stad naar Groene Woud, de Oirschotsedijk, komen hier bij elkaar. Het is het moment dat het parkachtige landschap van Landelijk Strijp over gaat in het meer natuurlijke en ruigere karakter van Oirschotse Heide. Dit moment wordt gemarkeerd met de Groenblauwe

knoop: een sterke vernatting en verbreding van het beekdal van de Ekkersrijt voordat deze het Beatrixkanaal kruist. Het is het verzamelpunt voor recreatieve routes (fiets-, wandel- en ruiterroutes) alvorens het kanaal over te steken. Een prima plek voor een informatiehut. Bovendien is de spottersplek voor de vliegtuigen van Eindhoven Airport niet ver hier vandaan.



4.02 Centraal cluster bedrijvigheid

Bedrijvigheid, het belangrijkste nieuwe programma in de visie, wordt gebundeld gedeconcentreerd in twee clusters tussen A2 en Beatrixkanaal. Vanuit het innovatieconcept wordt de groene omgeving gezien als een belangrijke vestigingsfactor. Voor bedrijven is het de manier om uitdrukking te geven aan hun verbondenheid met omgeving, milieu en innovatie en voor werknemers in deze sector draagt een dergelijke vestiging bij aan de 'way of life'. Vanuit de waarde van het gebied is het opdelen van de bedrijvigheid in clusters de manier om landschappelijke kwaliteiten en gebruiksmogelijkheden in te zetten die zowel van waarde zijn voor de stad en de bedrijven als voor het maken van de overgang van stad richting het Groene Woud.

Het centrale cluster tussen Anthony Fokkerweg en Oirschotsedijk meet ongeveer 30 ha bruto. Het is het eerste onderdeel van het totale programma dat gerealiseerd wordt op de Brainport Innovatiecampus. De plek kent naast de bestaande landschappelijke kwaliteiten waarbinnen het realiseren van een groen bedrijventerrein mogelijk is een aantal andere belangrijke pluspunten:

- de plek is na het realiseren van de nieuwe aansluiting op de A2 uitstekend bereikbaar;
- de locatie ligt centraal in het gebied en is het 'visitekaartje' voor de totale bedrijvenontwikkeling van de Brainport Innovatiecampus;
- de locatie ligt grotendeels buiten de hindercontour van Eindhoven Airport waardoor de beperkingen voor bedrijfsvoering geen belemmering vormen voor intensieve bedrijvigheid met veel werknemers per hectare.

Het cluster leent zich uitstekend voor bedrijven die actief zijn in het gebied van mechatronica. Het lijkt haalbaar dat de helft of meer van de top-10 van Nederlandse bedrijven in dit kennisgebied zich op de Brainport Innovatiecampus zullen vestigen. Dit zou een zeer innovatief en compact cluster van toeleveranciers, ontwikkelaars en producenten/systeembouwers bij elkaar op één terrein opleveren, met de nabijheid, de herkenbaarheid en de kennisuitwisseling als versterkende factoren (bron: Brainport Innovatiecampus, haalbaarheid en profilering BeA2, mei 2008).

In het gebied voor het centrale cluster is veel waardevolle natuur. Een aantal boscomplexen en velden maken deel uit van de ecologische verbindingszone en het basis en plus pakket (natuurgebiedsplan 2007, provincie Noord-Brabant). Het cluster wordt rondom deze natuurelementen aangelegd. Op enkele plekken, daar waar een weg wordt aangelegd of daar waar het bedrijventerrein de relatie met het Beatrixkanaal zoekt, gaat dat ten koste van deze natuur. Compensatie vindt daarom plaats van zowel bos als van GHS landbouw, subzone leefgebied kwetsbare soorten. Dit gebeurt rondom de clusters en in noordelijke richting langs het Beatrixkanaal, met name op en rondom het terrein van het huidige Beatrixoord. De opzet van het bedrijventerrein streeft een zeer groen beeld na. Ook op het terrein worden bestaande lanen en paden opgenomen en nieuwe lanen aangelegd. De Brainport-boulevard, de kop van het cluster dat aan het Beatrixkanaal grenst, vormt het meest publieke deel van het bedrijventerrein. Hier komt het thema 'innovatie en ontwikkeling' samen met de doelstelling van de groene recreatieve verbinding tussen stad en Groene Woud. Routes vanaf het Parkplateau en vanuit de





Het centrale cluster in Brainport Innovatiecampus

Groenblauwe knoop leiden naar deze strip waar voorzieningen rondom de bedrijvigheid wordt geprojecteerd.

Het bedrijvencluster is vanaf de A2 zichtbaar. Niet frontaal maar als totale compositie van de Brainport Innovatiecampus in het landschap. Het begrip zichtlocatie wordt hier in brede zin opgepakt: het gaat er niet om welk bedrijf het meest om aandacht vraagt maar het gaat er om hoe het collectief van innovatieve bedrijvigheid zich aan de automobilist op de A2 presenteert. De groene ruimtes, bos en veld, rondom het terrein draagt naast de eenheid in architectuur bij aan het imago van de Brainport Innovatiecampus op deze plek. Getuige van deze bewuste houding ten opzichte van landschap en cultureel erfgoed is de inpassing van de monumentale boerderij Den Hurk. Daarachter is de nieuwbouw van de campus zichtbaar. De gevels van de bebouwing zijn representatief voor de toptechnologie en innovatie dat binnen wordt bedreven.

Het ambitieniveau voor het centrale cluster van de Brainport Innovatiecampus is hoog. Het is het eerste te realiseren deel van de totale campus. Daarvoor moet op een goede manier de aftrap plaats vinden. Bedrijven die zich willen vestigen op de Brainport Innovatiecampus weten dat zij de koplopers zijn van een nieuwe ambitie waarbij een duurzame inpassing van hoogwaardige bedrijven naast het publieke karakter van het terrein de kernwaarden zijn. Dat betekent een investering die verder strekt dan de kavelgrenzen. Parkmanagement, landschapsbeheer en landschapsontwikkeling zijn manieren waarop aan deze gezamenlijke ambitie gestalte

wordt gegeven. In de uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor de bedrijvenclusters zal veel aandacht besteed worden aan deze inpassingsvraagstukken en duurzaam bouwen en hoe bedrijven communiceren naar het publiek over bedrijfsactiviteiten. Thema's als de integratie van natuurontwikkeling op en aan de rand van het cluster, openbaar vervoer en slimme parkeeroplossingen, fietsontsluitingen, publieksfuncties, gedeelde voorzieningen en architectuur worden dan verder uit gewerkt.

4.03 Stadspark Landelijk Strijp: gebruik door Eindhovenaren

In deze ontwikkelingsvisie wordt het gebied dat zich uitstrekt van GGZE De Grote Beek tot aan de Wielewaal bestempeld als het Stadspark Landelijk Strijp. Het is het deel van Landelijk Strijp dat directe verbindingen en betekenis heeft voor de omliggende wijken van Eindhoven. Het is de contramal voor de stedelijke ontwikkelingen van Strijp en het centrum; de tuin voor iedere stedeling. Het Stadspark Landelijk Strijp herbergt een keur aan mogelijkheden voor recreatie, ontspanning en sport. Dit speelt zich af binnen het raamwerk van lanen en paden met de Oirschotsedijk als belangrijkste ruimtelijke drager. Het gebied kent twee parken: het Philips van Lennepark en het Philips de Jonghpark. De parken liggen tegen enkele woonwijken rondom het centrum en worden intensief door de stedelingen gebruikt voor een sport, spel en picknick. Het gebied ten noorden van het Philips de Jonghpark wordt zeer intensief gebruikt door verschillende functies: ten noorden van het Philips de Jonghpark ligt de Herdang, het



Transformatie van het Stadspark Landelijk Strijp

trainingscomplex van voetbalvereniging PSV, daarboven achtereenvolgens de buiten gebruik gestelde Constant Rebeque Kazerne, de Philips Fruittuinen, het scoutinggebouw en enkele woningen. De Philips Fruittuinen worden verder ontwikkeld tot de groene stadspoort, in de Constant Rebeque Kazerne zal de internationale school gevestigd worden. Achter dit terrein is in de toekomst ruimte voor natuurontwikkeling. Uitgangspunt bij alle ontwikkelingen in dit gebied is een aansluiting en versterking van het groene raamwerk, het stelsel van paden en lanen dat het gebied ontsluit voor voetganger en fietser. Eén van die mogelijke ontwikkelingen is het uitbouwen van de Herdgang tot een topsportcentrum met bijbehorende accommodaties (bijvoorbeeld een topsport hotel).

Een openstelling van het landgoed de Wielewaal betekent een verrijking voor de gebruikswaarden en bereikbaarheid van Landelijk Strijp. De openstelling kan gelden voor grote delen maar het is ook denkbaar dat delen van het landgoed of alleen routes worden opengesteld. Mogelijk dat er ook beperkingen gelden voor de openstelling, bijvoorbeeld van zonsopgang tot zonsondergang. Het toevoegen van een recreatieve functie of een programma dat gericht is op welzijn en gezondheid maakt de Wielewaal ook tot een bestemming. Bovendien kan een dergelijke functie een beheersrol spelen. Tot slot maakt het openstellen van de Wielewaal het mogelijk haaks op de Oirschotsedijk te bewegen. Routes vanuit de GGZE lopen zo mogelijk door tot aan de A2. Het Parkplateau zorgt voor de verbinding met de zone tussen A2 en Beatrixkanaal, het bedrijvenprogramma, Meerhoven en Eindhoven Airport en, verderop, het Groene Woud.

Ten noorden van de Wielewaal ligt, binnen het raamwerk van paden en lanen, Tegenbosch. Het is een woningbouwlocatie waar volgens het principe van de buitenplaats wordt gebouwd. Ten aanzien van woningbouw stelt de ontwikkelingsvisie een zeer terughoudende houding voor. In een landschappelijk gebied, waar openbaarheid, ruimte en natuur belangrijke kenmerken zijn kan woningbouw verrommelend werken. Woningbouw bestempeld ruimte voor privaat gebruik daar waar de kwaliteit van Landelijk Strijp, in dit gebied, schuil gaat in het eenduidige beeld van een groot stadspark. Het verspreid laten plaatsvinden van woningbouw dient dus voorkomen te worden. Het gebied ten noorden van De Wielewaal leent zich uitstekend voor een (buitensport)functie met een sterk publiek karakter. Als vertrekpunt van bijvoorbeeld een ruiterroute richting de Oirschotse Heide is deze plek zeer geschikt. Een manege met een kleine horeca voorziening past in dit beeld.



Landelijk Strijp in vogelvlucht





Strategie

5.01 Sleutels tot succes

Voor het doen slagen van deze ontwikkelingsvisie zijn een aantal zaken van doorslaggevende betekenis. Enerzijds zijn dat een aantal ruimtelijke ingrepen die als onderdelen van het plan als sleutelprojecten kunnen worden aangeduid. Anderzijds ligt de sleutel tot succes in het proces: op welke manier en op welke momenten wordt er door de gemeente regie gevoerd?

Tot de ruimtelijke sleutelprojecten behoren de volgende onderdelen van de ontwikkelingsvisie:

- Het groene raamwerk: de basis voor de ontwikkelingen in Landelijk Strijp vormt het stelsel van paden en lanen. Het stelsel wordt gebruikt door fiets en voetganger binnen het gebied, het zorgt voor de bereikbaarheid van verschillende functies. Daarnaast is het robuust vormgeven van het groene raamwerk een middel om het gebied een eigen identiteit te geven waarbinnen zeer verschillende ontwikkelingen mogelijk zijn. Het is de kapstok voor het gebied. Tot slot zijn delen van het groene raamwerk onderdeel van ecologische structuren, reden waarom zorgvuldig met deze structuur dient worden om te gaan.
- Brainport Innovatiecampus: de Brainport gedachte dient tot uiting te komen in de nieuw aan te leggen

bedrijventerreinen. Dat betekent een hoge ambitie. Het zichtbaar en toegankelijk maken van de Brainport Innovatiecampus aan en voor de Eindhovenaren is een sleutel tot succes. Daarmee wordt voorkomen dat er bedrijveneilanden binnen Landelijk Strijp komen, een onbekende wereld voor de meeste stedeling.

- Aansluitpunt A2: een voorwaarde om de, volledige, voorgestelde ontwikkelingen op een goede manier te realiseren is nieuwe aansluiting op de A2 ten noorden van de Oirschotsedijk.

- Verbinding met het Groene Woud: aan de ambitie om de stad te verbinden met het Groene Woud wordt op twee manieren gestalte gegeven:

1. De Groene Corridor: de plannen voor de aanplant van bomen langs de Oirschotsedijk zijn gereed. Zaak is om dit tot uitvoering te brengen.

2. Drieluik Parkplateau A2 – de Brainport Innovatiecampus -boulevard – Groenblauwe knoop: voor een goede toegankelijkheid van Landelijk Strijp dient naast de Groene Corridor gestalte te worden gegeven aan het drieluik. Het drieluik bestaat uit drie interessante plekken die onderdeel vormen van een tweede route binnen Landelijk Strijp. Het verhoogt de verblijfskwaliteit, geeft aanleiding voor een koppeling van programma op zowel het

vlak van natuur als van stedelijkheid. Daarmee verbindt het drieluik Landelijk Strijp met haar context.

Een andere belangrijke bijdrage tot het succes is de inrichting van het proces tot verwezenlijking. Als belangrijkste aanwijzing daarvoor willen wij graag hier meegeven dat de regierol sterk moet worden ingevuld door de gemeente Eindhoven. Met name in de eerste fase van realisering en uitgifte van de Brainport Innovatiecampus moet sterk gestuurd worden op kwaliteit en het halen van de vooraf gestelde ambitie. Participatie van het bedrijfsleven hoort daar bij, het gezamenlijk optrekken is een voorwaarde. Een goede mogelijkheid hiervoor is, naast het beeldkwaliteitplan, bouwplanbegeleiding voor nieuwe initiatieven binnen Landelijk Strijp.

5.02 Fasering

Het uitvoeringsprogramma voor Landelijk Strijp kent een fasering. De fasering is met name gericht op de ontwikkelingen van het programma van de Brainport Innovatiecampus, de bedrijventerreinen. Deze ontwikkeling is gekoppeld met een aantal andere onderdelen uit de ontwikkelingsvisie. De belangrijkste zijn de infrastructurele ingrepen en de compensatie van natuur. De ontwikkelingen in en rondom de Wielewaal (GGZE terrein, omgeving Herdgang en het landgoed de Wielewaal) zijn min of meer los te koppelen van de ontwikkelingen van de bedrijvigheid. Twee elementen zijn voor de samenhang in fasering belangrijk: de realisatie van het Parkplateau en de nieuwe aansluiting op de A2. De laatste omdat dat een voorwaarde is om de Oirschotsedijk autoluw te maken, het



Fase 1 in de ontwikkeling van Brainport Innovatiecampus

Parkplateau omdat deze afhankelijk is van routes aan weerszijden van de A2.

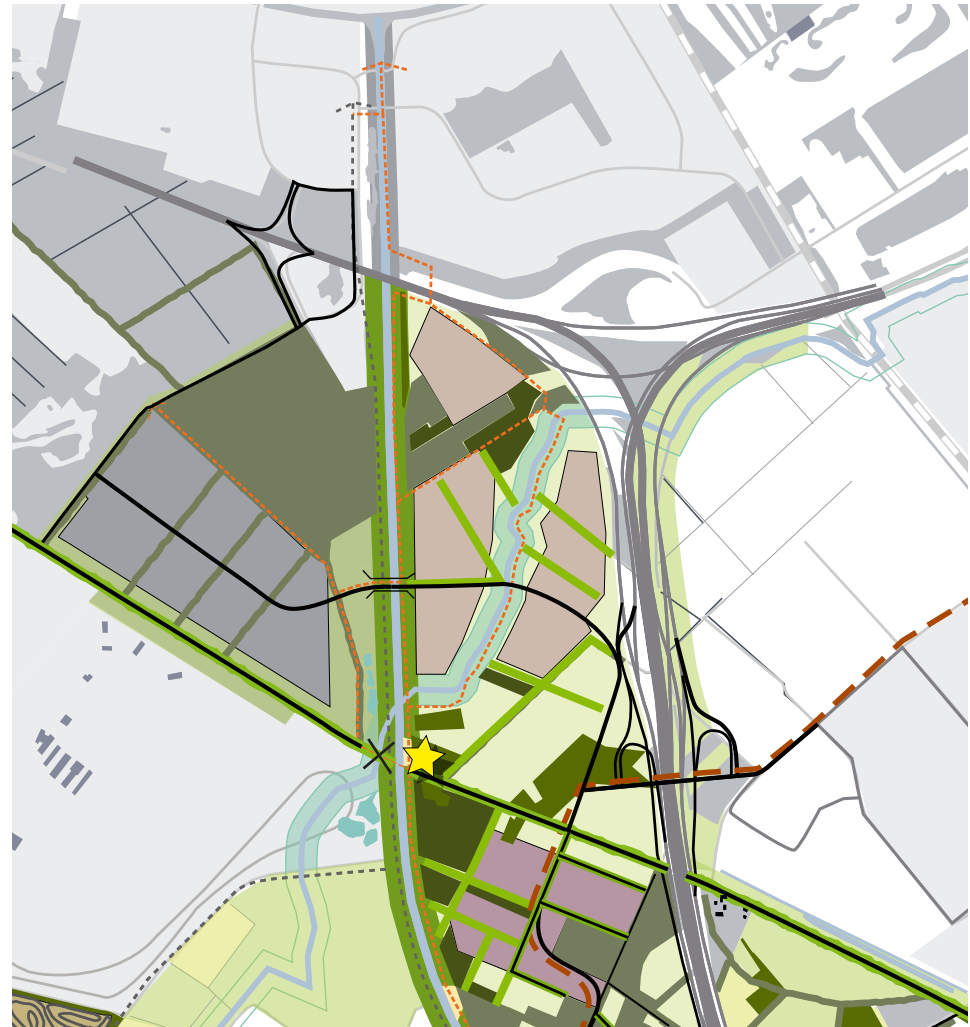
Voor de fasering van de Brainport Innovatiecampus geldt het volgende:

Fase 1:

- Centrale cluster van de Brainport Innovatiecampus, incl. de boulevard aan Beatrixkanaal
- Infrastructuur: de aanleg van de nieuwe aansluiting op de A2 is een voorwaarde voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Brainport Innovatiecampus
- Boscompensatie rondom en ten noorden van het centrale cluster
- Gedeeltelijke ontwikkeling Strijpsche Kampen Noord
- Groenblauwe knoop Beatrixkanaal, Oirschotsedijk, Ekkersrijt
- Ecologische Verbindingszone Ekkersrijt
- Start inrichten Groene Corridor Oirschotsedijk

Fase 2:

- Noordelijk Cluster van de Brainport Innovatiecampus
- Strijpsche Kampen Noord
- Realiseren Parkplateau
- Boscompensatie tussen de bedrijvenclusters
- Interne ontsluiting tussen Strijpsche Kampen Noord, noordelijke cluster van de Brainport Innovatiecampus tot aan Anthony Fokkerweg voltooien
- Oirschotsedijk autoluw inrichten, voltooien Groene Corridor



Fase 2 in de ontwikkeling van Brainport Innovatiecampus



5.03 Haalbaarheid

Realisering van de ambities voor Landelijk Striip kosten geld. Voor dekking van deze financiering zijn, naast opbrengsten uit het gebied, verschillende mogelijkheden:

- in het kader van het verbeteren van infrastructuur in Nederland komen de ontwikkelingen van Landelijk Striip mogelijk in aanmerking voor financiële steun vanuit het Nota Ruimte budget. Deze ondersteuning vanuit het ministerie van economische zaken is met name beschikbaar voor projecten die de economische structuur versterken. Naast infrastructuur in de vorm van wegenbouw kunnen ook investeringen voor verduurzaming van de energiehuishouding, ruimtelijke investeringen en waterbeheer via het Nota Ruimte budget worden gefinancierd.
- in het kader van BrabantStad 2008-2012 willen de provincie Noord-Brabant en de vijf Brabantse steden op korte termijn een veelheid aan baanbrekende projecten in Brabant van de grond trekken. De projecten bestrijken een breed terrein op zowel economisch, ecologisch als sociaal gebied. Provincie en de vijf steden hebben hiertoe gelden gereserveerd, er wordt aanvulling gezocht bij het bedrijfsleven, het Rijk en de EU. Het totale investeringsvolume vanuit BrabantStad heeft een omvang van 1,4 miljard euro.

5.04 Vervolg

Het vervolg van de ontwikkelingsvisie krijgt vorm door het opstellen van verschillende projecten binnen Landelijk Striip. Een handig uitgangspunt is om daarvoor sleutelprojecten te benoemen:

- Het Groene Raamwerk: uitbouwen en optimaliseren van het stelsel van paden en lanen van Landelijk Striip
- Brainport Innovatiecampus: na het vaststellen van de ambitie voor de campus het opstellen van een stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitplan en inrichtingsplan voor de bedrijvenlocaties.
- Infrastructuur: verkeerskundig onderzoek en verdere onderbouwing van de nieuwe aansluiting op de A2. Hierbij hoort ook een onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van deze aansluiting.
- Verdere uitvoering geven aan de Groene Corridor (is een reeds bestaand project)
- Drieluik Parkplateau – Brainport-boulevard – Groenblauwe knoop: onderzoek en ontwerp.



H
10
W
Z
2M

11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

14-b

14-b



Bijlagen

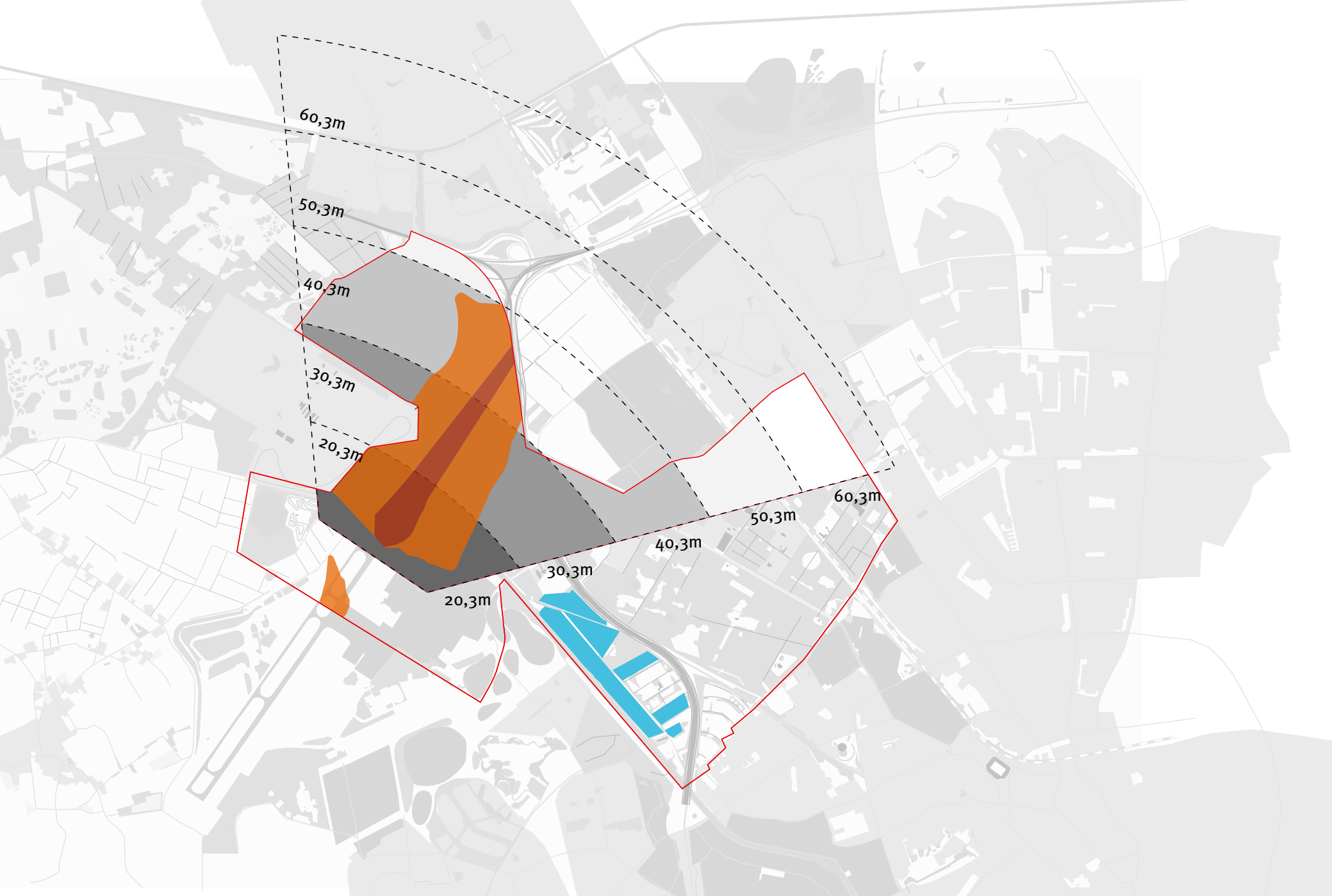
- I. Belemmeringenkaart
- II. Infrastructuur: Verkeerskundige onderbouwing

I. Belemmeringenkaart

Een belemmering voor nieuwe ontwikkelingen wordt gevormd door de risicocontouren en hoogtebeperkingen. Het gaat om plaatsgebonden risicocontouren ten behoeve van de externe veiligheid die gevolgen hebben voor het toegestane aantal werknemers per hectare. Naast de risicocontouren van het vliegveld zorgt ook het waterwingebied van Brabant Water voor beperkingen. Hier zijn geen enkele (bouw)ontwikkelingen mogelijk afgezien van natuurontwikkeling met beperkte toegankelijkheid voor de recreant.

Belemmeringenkaart Eindhoven Airport





II. Infrastructuur: Verkeerskundige onderbouwing

Het plangebied voor de ontwikkelingsvisie wordt doorsneden door enkele belangrijke (autosnel-)wegen en de gecombineerde spoorlijnen Eindhoven-Tilburg en Eindhoven-'s-Hertogenbosch. Ondanks al deze verbindingen is de bereikbaarheid van het gebied niet optimaal. Reden hiervoor is, dat de autosnelwegen vanuit het gebied lastig bereikbaar zijn en de spoorlijn geen halteplaats heeft in het gebied. Dit is niet verwonderlijk aangezien het gebied al lange tijd werd beschouwd als periferie met weinig potentie - de rand van de stad - waar niet veel activiteiten plaatsvonden. Inmiddels zijn de opvattingen op dit gebied fors veranderd: nu wordt het gebied een grote potentie toegedicht en worden door elk van de betrokken gemeenten ambitieuze plannen voorbereid op het gebied van groen en (hoogwaardige) bedrijvigheid. Gelijktijdig wordt volledig anders aangekeken tegen de ontsluitingsstructuur van het gebied.

In de bestaande situatie ligt centraal in het plangebied de aansluiting A2/Welschap, waar de Randweg Eindhoven en de belangrijkste stedelijke wegen elkaar ontmoeten. Dit is het belangrijkste knooppunt in het gebied en in grote mate bepalend voor de capaciteit van het wegennet ter plaatse. De aansluiting A2/Welschap verbindt het stedelijk wegennet van Eindhoven-Noord en Meerhoven via de Anthony Fokkerweg met de Randweg. Voor Meerhoven is het één van de twee hoofdontsluitingen. Via dezelfde aansluiting worden op dit moment ook het Goederendistributiecentrum Acht, Eindhoven-Airport en

omliggende bedrijventerreinen ontsloten. De Anthony Fokkerweg is op haar beurt de belangrijkste drager van het gebied op stedelijk niveau. Deze druk gebruikte oostwest-verbinding ontsluit niet alleen de verschillende woon- en werkgebieden met elkaar, maar verbindt het gebied ook met het centrum van Eindhoven.

Een tweede belangrijke stedelijke weg - eigenlijk tegen wil en dank - is de Oirschotsedijk. Deze historische wegverbinding in het groen - de oude verbinding tussen Eindhoven en Oirschot - loopt nagenoeg kaarsrecht door het plangebied in zuidoostelijk-noordwestelijke richting. Al langere tijd wordt aangestuurd op het verkeersluw maken van de weg, maar op dit moment maakt er nog steeds veel verkeer gebruik van. Voornaamste reden hiervoor is dat een goed alternatief in de nabijheid ontbreekt of moeilijk bereikbaar is. Zo is voor het Goederen Distributie Centrum Acht min of meer noodgedwongen een tweede ontsluitingsroute gerealiseerd op de Oirschotsedijk, om de verkeersafwikkeling op het distributiecentrum enigszins te kunnen garanderen. Uiteraard zorgt dit voor een toename van de hoeveelheid (vracht-)verkeer.

Aan de uiterste noordzijde van het studiegebied ligt de autosnelwegaansluiting A58/Best. Via Erica en de Eindhovense-/Oirschotsedijk geeft deze aansluiting tevens toegang tot het plangebied. De functie die de aansluiting A58/Best op dit moment voor het gebied vervult is echter beperkt aangezien de belangrijkste verbindende infrastructuur - de Oirschotsedijk - daar maar weinig voor geschikt is. Bovendien zorgt het drukke gebruik van de aansluiting aan de Bestse zijde ervoor dat de doorstroming

ter plaatse nogal te wensen overlaat, hetgeen automobilisten afschrikt de aansluiting te gebruiken van en naar het studiegebied.

Aan de oostrand van het studiegebied loopt de gecombineerde spoorlijn Eindhoven/Tilburg en Eindhoven/'s-Hertogenbosch. Deze drukbereden (4-sporige) lijn kent op dit moment in het studiegebied geen halteplaats en is in die zin dan ook van geen betekenis voor de ontsluiting van het gebied.

In het kader van de verbreding van de A2/Randweg worden alle bestaande aansluitingen op de Randweg Eindhoven aangepast. Dat geldt ook voor de aansluiting A2/Welschap. De aansluiting behoudt zijn huidige vormgeving, alleen de capaciteit van verschillende wegvakken en kruispunten wordt uitgebreid. Meer concreet gaat het om een extra viaduct voor de Anthony Fokkerweg over de Randweg, waardoor het aantal rijstroken tussen de twee kruispunten met de toe- en afritten toeneemt. Op deze kruispunten worden extra opstelvakken toegevoegd. Afhankelijk van de precieze planning van de aannemer zal de uitgebouwde aansluiting Welschap in 2010 of 2011 gereed zijn. De aansluiting A58/Best maakt geen deel uit van de Randweg. Toch staan ook hier veranderingen op stapel: onder aan de toe- en afritten worden de kruisingen aangepast ten einde de doorstroming te bevorderen, direct na afronding van de Randwegverbreding. Over meer ingrijpende maatregelen wordt wel nagedacht, maar daarover is nog niet concreets bekend.

b Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De aansluiting A2/Welschap is een belangrijk verkeersknooppunt aan de westzijde van Eindhoven, waar dagelijks een grote hoeveelheid verkeer gebruik van maakt op de route van en naar de Randweg. Bovendien wordt de aansluiting door veel stedelijk verkeer gebruikt om de A2/Randweg te kruisen. De combinatie van deze twee stromen maakt het er erg druk. En aangezien er in de directe omgeving nog volop wordt gebouwd - zowel woningen (Meerhoven) als bedrijven (onder andere Flight Forum en Park Forum- én dat via de aansluiting de hard groeiende Eindhoven Airport wordt ontsloten, wordt het er snel drukker.

Bij de aansluiting Welschap is aan de westzijde van de A2/Randweg de verkeerstoename het grootst. Veel van dit extra verkeer heeft een relatie met de A2/Randweg. Ter plaatse van de aansluiting is daarom sprake van een omvangrijke uitwisseling tussen het onderliggend wegennet en de Randweg. De kruispunten van de aansluiting en toe- en afritten van de Randweg worden daardoor steeds zwaarder belast. Volgens inschattingen doen zich al bij de ingebruikname van de nieuwe aansluiting in 2010 afwikkelingsproblemen voor, hoewel deze nog geen ernstige vormen aannemen. In ieder geval is direct de maximale verwerkingscapaciteit van de aansluiting bereikt. De fluctuaties in het dagelijkse verkeersaanbod kunnen leiden tot congestie. Dat laatste is ook nu al met regelmaat merkbaar. Deze drukte kan goed worden geïllustreerd door een gebeurtenis begin 2008: door slecht werkende verkeerslichten op de toe- en afritten van de aansluiting ontstond in korte tijd bijna 25 kilometer

file op de autosnelweg. Het is logisch dat deze situatie ernstiger wordt bij een verder stijgend verkeersaanbod.

Ook elders in het studiegebied zijn er nu al problemen. Eén daarvan is de ontsluiting van het GDC Acht. Tot voor kort was de Anthony Fokkerweg de enige toegangsroute, waardoor de ontsluiting erg kwetsbaar was. Inmiddels is ter hoogte van de Mispelhoefstaat een extra ontsluiting gerealiseerd - via de Oirschotsedijk - maar deze is tijdelijk van aard vanwege de strijdigheid met de Groene Woud visie. Zodra meer structurele ontsluitingsmaatregelen zijn getroffen wordt ze weer opgeheven. Door het treffen van deze en andere maatregelen zijn de ergste verkeersproblemen nu voorlopig opgelost, maar het blijft er erg druk. Een grote verkeersstroom - bijvoorbeeld door de realisering van GDC-Noord – maakt het gebied wat betreft het aspect doorstroming erg kwetsbaar.

Nog een congestieplek vormt het stedelijk wegennet rond de aansluiting A58/Best. De problemen worden hier veroorzaakt door de grote verkeersstroom van en naar Best en de vaak lastige doorstroming op de A58 ter hoogte van deze aansluiting. Verkeer vanuit het studiegebied maakt vooral gebruik van deze aansluiting om congestie op de A2/Randweg te ontwijken. Op die momenten blijkt de reservecapaciteit van de aansluiting - ook in de richting van Eindhoven - slechts zeer beperkt. Een kleine toename van het verkeersaanbod leidt al tot flinke afwikkelingsproblemen. Los van de geplande ontwikkelingen in het studiegebied zelf zullen ook de ontwikkelingen in Best en Oirschot een groter verkeersaanbod tot gevolg hebben. Zodra die zich voordoen

ontstaat bij de aansluiting A58/Best een probleem, zowel op het stedelijk wegennet als op de A58. Dit laatste heeft vrijwel direct zijn weerslag op de doorstroming op de A2/Randweg.

Tenslotte vormt de eventuele groei van Eindhoven Airport een bron zorg op het gebied van de verkeersontsluiting. Weliswaar valt slechts een deel van het met de Airport verband houdende verkeer samen met de spits, dit deel is toch zo omvangrijk dat er rekening mee moet worden gehouden. Over het toekomstig groeitempo van Eindhoven Airport bestaat nog geen duidelijkheid. Zeker is wel, dat de verkeersdruk die er mee samengaat bijdraagt aan het ontstaan en/of verder verslechteren van afwikkelingsproblemen.

Indien niet ingegrepen wordt zal een situatie ontstaan waarbij steeds meer verkeer haar weg zoekt via het stedelijk wegennet, omdat de A2/Randweg zelf vast staat of niet bereikbaar is. Dat veroorzaakt in de stad overbelaste wegen en milieuhinder. De verslechterende bereikbaarheid heeft voor zowel de korte als de lange termijn een remmende werking op de economische ontwikkeling in de omgeving.

c Conclusie

De situatie bij de aansluiting A2/Welschap na afronding van de Randwegverbreding heeft nog net voldoende capaciteit om het verkeersaanbod in 2010 te kunnen verwerken. Er doen zich dan weliswaar afwikkelingsproblemen voor, maar deze zijn overzienbaar. In de periode na 2010 worden die problemen in snel tempo erger - zowel op de

Randwegaansluiting als op het stedelijk wegennet.
Uiteindelijk zal het studiegebied slechts zeer moeizaam bereikbaar zijn. De algehele ontsluitingsstructuur is zodanig krap bemeten, dat extra ruimtelijke ontwikkelingen - zoals Brainport Innovatiecampus - zonder aanvullende maatregelen niet verantwoord zijn. Er ontstaan dan ernstige knelpunten - zowel op de Randweg als op het onderliggend wegennet.





Bronnen

Referentiebeelden voor de Brainport Innovatiecampus afkomstig van ontwerpessies voor de ecologische verbindingszone Ekkersrijt van de gemeente Eindhoven of van de volgende internetsites:

- www.nationalepleitmarathon.nl
- www.dutchdesignevents.com

