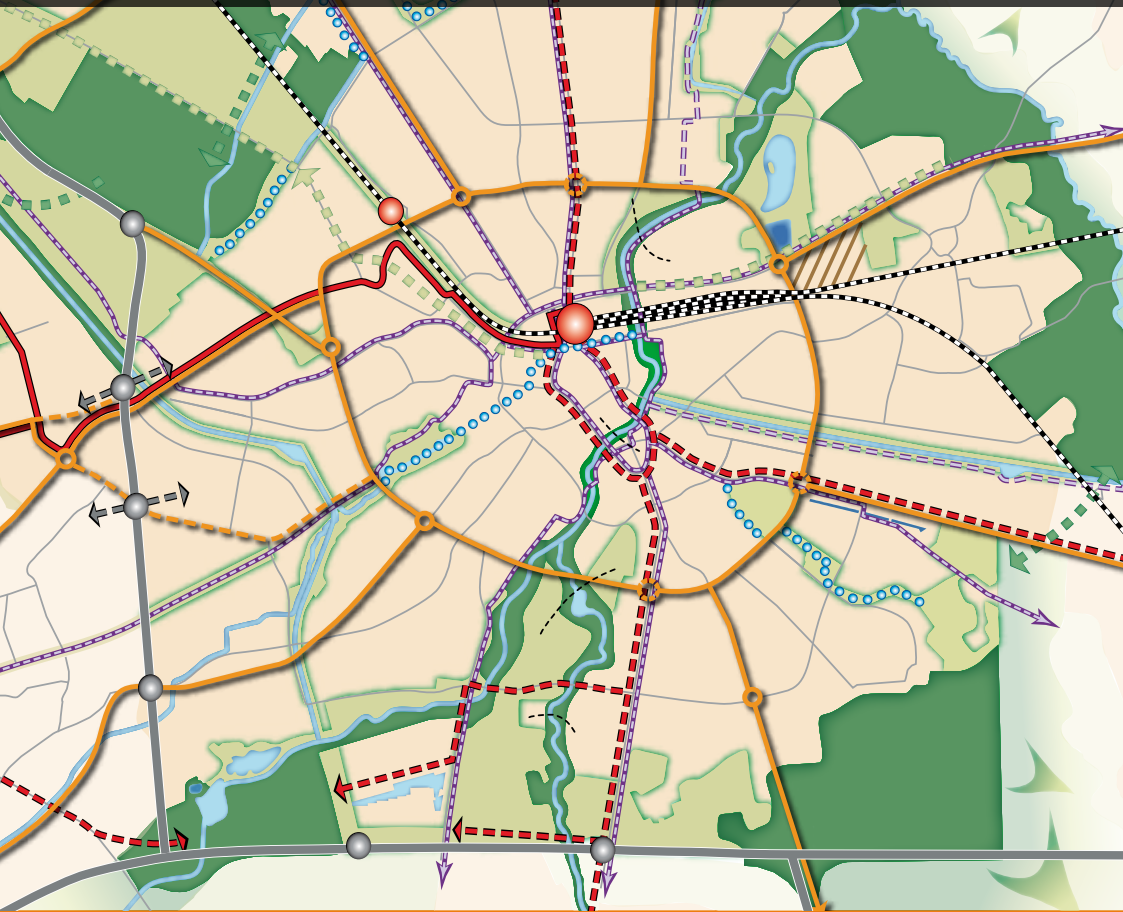


# Interimstructuurvisie 2009

Gemeente Eindhoven  
December 2009



*gemeente Eindhoven*





# Interimstructuurvisie 2009

Gemeente Eindhoven  
December 2009



“Een goed concept past op een bierviltje. De uitvoering eist volharding.”

Vrij naar Karel van Dijk



# Interimstructuurvisie 2009

## Inhoudsopgave

1. Inleiding	7	5. Interimstructuurvisie 2009, Uitvoeringsprogramma	47
2. Samenvatting	9	5.1. Inleiding	47
3. Bovenlokale context	13	5.2. Planologische regelingen	47
3.1. Inleiding	13	5.3. Projecten	48
3.2. Thema's	13	5.4. Grondbeleid	50
3.3. Betekenis voor de lokale agenda	20	5.5. Fondsen	51
4. Interimstructuurvisie 2009, Ruimtelijk beleid	23	6. PlanMER	57
4.1. Inleiding	23	6.1. Inleiding	57
4.2. Historie en de betekenis voor de toekomst	23	6.2. Samenvatting PlanMER	57
4.3. Stadsvisie 'In het licht van de toekomst'	25	6.3. Advies van de Commissie MER	60
4.4. Ruimtelijke visie 2009-2020	26	6.4. Doorwerking in Interimstructuurvisie 2009	61
4.5. Integratie, kaartbeeld, legenda	32		
4.6. Strategische ontwikkelingszones	37	Bijlagen	
		A. Ruimtelijk beleid per raadsprogramma	64
		B. Wettelijk kader	107
		C. Methode Interimstructuurvisie	108
		D. Investerings- en exploitatieprojecten	110
		E. Overzicht investeringsprojecten	113



## I Inleiding

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De wet is gericht op duurzame ruimtelijke kwaliteit, te bereiken door belangen en wensen tegen elkaar af te wegen en het ruimtegebruik te regelen. De wet verplicht de gemeenten een structuurvisie op te stellen voor het hele grondgebied (artikel 2.1). Met dit beleidsdocument regelt de gemeenteraad op hoofdlijnen het gebruik van de ruimte voor de lange termijn: welke functies worden waar gerealiseerd, wanneer en hoe. De Wro geeft instrumenten die helpen het ruimtelijk beleid te realiseren, zoals grondexploitatie en het verhalen van kosten. Op basis van een structuurvisie wordt de inzet van deze instrumenten bepaald.

Om de instrumenten van de Wro snel te kunnen toepassen, heeft het gemeentebestuur ervoor gekozen om op basis van reeds vastgestelde ruimtelijke beleidskaders eerst een Interimstructuurvisie 2009 vast te stellen. Hierin is de bestaande situatie opgenomen én de ruimtelijke ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid.

Het voornemen is om een definitieve structuurvisie in 2011 vast te stellen. Daarin zullen ook nieuwe ontwikkelingen worden opgenomen waarover de raad nu nog geen besluiten heeft genomen.

Met de Interimstructuurvisie 2009 geeft de gemeenteraad invulling aan de ambitie om Eindhoven door te ontwikkelen in zijn kwalitatief hoogwaardige combinatie van wonen, werken en groen. De nadruk ligt daarbij op leefbaarheid en bereikbaarheid. Als kerngemeente van Brainport Zuidoost Brabant stuurt Eindhoven aan op het bieden van ruimte aan een krachtige ontwikkeling van deze economische kernzone, een hoge kwaliteit van de leefomgeving en aandacht voor sociale betrokkenheid en ondernemend burgerschap tot op buurtniveau. Op deze wijze geeft de raad invulling aan het begrip duurzame ruimtelijke kwaliteit.

Voor de Interimstructuurvisie is het Plan-Milieueffectrapport (PlanMER) opgesteld. Dat biedt inzicht in de cumulatieve milieueffecten van de beleidsvoornemens.

De structuurvisie is een beleidsdocument dat door de raad wordt vastgesteld en alleen een bindende werking heeft voor het gemeentebestuur. Burgers worden er niet door gebonden, de normstelling vindt immers plaats in instrumenten als een bestemmingsplan of een exploitatieplan. De structuurvisie speelt een belangrijke rol als beleid- en ontwikkelingskader. Verder is de structuurvisie ondermeer de basis voor uitvoeringsprojecten.

Artikel 1.3.1 Bro bevat een meldingsplicht. Hieraan is gevolg gegeven door de publicatie op 8 juli 2009 in Groot-Eindhoven.

Artikel 2.1.1 Bro stelt dat bij de structuurvisie moet worden aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken. Maatschappelijke organisaties zijn op 28 januari 2009 in de gelegenheid gesteld een informatieve bijeenkomst bij te wonen over de opzet van de interimstructuurvisie. Met de publicatie in Groot-Eindhoven van 8 juli 2009 zijn de Ontwerp-Interimstructuurvisie 2009 en het PlanMER Interimstructuurvisie 2009 ter visie gelegd. Maatschappelijke organisaties hebben de documenten rechtstreeks toegezonden gekregen.

Met het rijk, de provincie, het waterschap en een deel van de buurgemeenten is overleg gevoerd.

De reactie op de zienswijzen en de resultaten van het overleg zijn verwoord in de "Nota van zienswijzen, overleg en wijzigingen".

### *Leeswijzer*

Hoofdstuk 2 bevat de samenvatting van de Interimstructuurvisie. Hoofdstuk 3 gaat in op het ruimtelijk beleid van andere overheden en bevat de bovenlokale context voor het gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 geeft invulling aan de gemeentelijke ruimtelijke visie. In hoofdstuk 5 wordt in het Uitvoeringsprogramma geschetst hoe het ruimtelijk beleid gerealiseerd wordt. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het Plan-Milieueffectrapport en de gevolgen daarvan voor het ruimtelijk beleid.



## 2 Samenvatting

Eindhoven heeft een bijzondere ruimtelijke kwaliteit. Het beeldmerk “scherven in het groen” geeft treffend weer dat de stad is opgebouwd in een mozaïekstructuur. Dat geldt niet alleen voor Eindhoven zelf maar ook voor de gehele regio. De unieke combinatie van wonen, werken en landschap wordt in de ruimtelijke plannen niet alleen als een goede uitgangspositie gezien voor de doorontwikkeling maar zelfs als een voorwaarde.

Met de Interimstructuurvisie 2009 geeft de gemeenteraad invulling aan de ambitie om Eindhoven door te ontwikkelen in zijn kwalitatief hoogwaardige combinatie van wonen, werken en groen. De nadruk ligt daarbij ook op leefbaarheid en bereikbaarheid. Als kerngemeente van Brainport Zuidoost Brabant stuurt Eindhoven aan op het bieden van ruimte aan een krachtige ontwikkeling van deze economische kernzone, een hoge kwaliteit van de leefomgeving en aandacht voor sociale betrokkenheid en ondernemend burgerschap tot op buurtniveau. Op deze wijze geeft de raad invulling aan het begrip duurzame ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit de Brainportambitie vloeit de noodzaak en urgentie voort om een schaalessprong te maken. Het gaat daarbij vooral om een schaalessprong in kwaliteit op de thema's ruimte, economie, bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit moet leiden tot meer gedifferentieerde, mooiere, groenere, beter bereikbare, veiligere woonmilieus, bedrijventerreinen en voorzieningen. Bovendien wil Eindhoven zich door middel van Brainport nog meer onderscheiden op het gebied van design, sport en licht.

Naast de opgave van het versterken van de eigen beroepsbevolking door adequate opleiding en herscholing, het creëren van topkwaliteitsinstituten en het zorgen voor een goede arbeidsmarktstructuur is er een speciale (extra) opgave om nieuwe kenniswerkers te werven en te faciliteren in de vestigingsvoorwaarden van deze groepen, waaronder een aantrekkelijk woonmilieu.

Deze kenniswerkers zijn onontbeerlijk voor de doorontwikkeling van de kennisinnovatieve technologie. De gevraagde kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een combinatie van kwalitatief goede woningen, goede maatschappelijke voorzieningen (onderwijs, cultuur en sport) en goede plekken om te recreëren in een groene omgeving.

De economische kracht van de stad is van groot belang voor de maatschappelijke ontwikkeling en andersom, zoals in combinaties tussen creatieve industrie, kennisontwikkeling in hoger onderwijs, zorg, sport en technologie. Een belangrijke uitdaging is de koppeling te leggen tussen de technologische kennis en de ambitie om de duurzame ontwikkeling van de stad vorm en inhoud te geven. De gemeente Eindhoven wil vooral een partner zijn bij initiatieven en de uitvoering daarvan, om bovenstaande inhoudelijke doelen tot stand te kunnen brengen op alle schaalniveau's in samenhang en samenwerking met de partners in het netwerk in de stad.

De groei en transformatie naar Brainport vraagt om een heroriëntatie op de stad vanuit een perspectief van meer inwoners met een andere woonvraag, meer en andere bedrijvigheid, meer bezoekers en uitgebreidere mobiliteitsmogelijkheden. Dit alles moet leiden tot een ontwikkeling waarin Eindhoven niet dichtslibt, maar waarin alle sociale, economische en ruimtelijke kwaliteiten overeind blijven.

Deze opgave richt zich in het bijzonder op bestaand stedelijk gebied. Ruimte voor uitleggegebieden is er nauwelijks.

Vier hoofdpijlers zijn richtinggevend voor de Interimstructuurvisie: de economie, de verstedelijking, groen en water, en de bereikbaarheid.

Op het vlak van de economie is de doelstelling het verwezenlijken van de Brainportambities door zorg te dragen voor voldoende ruimte voor hoogwaardige bedrijvenlocaties passend in het economisch profiel van de stad, voor het faciliteren van een brede verscheidenheid aan bedrijven, voor een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daarnaast wordt doorgeïnvesteed in de triple helix, het initiërende overleg van bedrijfsleven, onderwijs en overheid.

Voor verstedelijking zijn de volgende doelstellingen geformuleerd: Het ontwikkelen van een hoogdynamisch centrumstedelijk hart voor het gebied binnen de ring en daarbuiten het garanderen van een groenstedelijk woonmilieu. De opgave is om de inwoners een afwisselend en kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat te blijven bieden. Hierbij hoort niet alleen het bouwen van een divers woningbouwaanbod gericht op duurzaamheid, maar ook het bieden van een mooie woonomgeving. Het zorgdragen voor een aantrekkelijk en gevarieerd aanbod van woningen is een belangrijke opgave voor de stad.

Voor groen en water is het ruimtelijk beleid gericht op het ontwikkelen en behouden van een robuuste, aaneengesloten en functionele groene structuur, waaronder wordt verstaan het stelsel van samenhangende terreinen met ecologische, recreatieve, groenesthetische en/of ruimtelijk structurerende betekenis, het ontwikkelen van een functioneel en zichtbaar watersysteem, en het in stand houden van herkenbare cultuurhistorische structuren of erfgoed.

Voor het thema bereikbaarheid zijn de doelstellingen het optimaliseren van de doorstroming van alle verkeerstypen, het vergroten van het aandeel openbaar vervoer en fiets en het verbeteren van de leefbaarheid en het koppelen van ontwikkelingen met veel vervoersbewegingen aan de structuren voor openbaar vervoer en fiets.

De Interimstructuurvisie 2009 is een tussenstap op weg naar een definitieve structuurvisie. In de Interimstructuurvisie zijn de sectorale, ruimtelijk relevante beleidkaders vanuit de verschillende raadprogramma's geïntegreerd. De bestaande situatie is opgenomen én de ruimtelijke ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid. Op hoofdlijnen en voor de middellange termijn. Het voornemen is om de definitieve structuurvisie in 2011 vast te stellen. Daarin worden nieuwe ontwikkelingen meegenomen waarover de raad nu nog geen besluit heeft genomen.

De integratie van de verschillende ruimtelijke beleidkaders is weergegeven in de kaarten "Ruimtelijk beleid". Daarin is enerzijds de ruimtelijke hoofdstructuur (bestaand en te ontwikkelen) aangegeven, en anderzijds de ruimtelijke verdeling van het actuele én gewenste grondgebruik.

In het uitvoeringsprogramma is aangegeven op welke wijze het ruimtelijk beleid uitgevoerd gaat worden.

Voor de Interimstructuurvisie 2009 is een milieueffectrapport opgesteld. Op vele milieu-aspecten zal een verbetering van de kwaliteit plaatsvinden als gevolg van de maatregelen die zijn voorgenomen. Aandachtspunten zijn dat in het Centrumgebied extra aandacht nodig is om de milieubelasting als gevolg van de verwachte toename van de automobiliteit terug te dringen. Daarnaast is bij de uitwerking van de voorgenomen plannen voor de Brainport Innovation Campus en voor de wegverbinding A50-N279 aandacht nodig voor de relatie met de Groene Hoofdstructuur.









## 3 Bovenlokale context

### 3.1. Inleiding

De ruimtelijke agenda voor Eindhoven wordt getypeerd als 'schaken op meerdere borden'. De typering verwijst naar de verschillende bovenlokale bestuurslagen waar Eindhoven mee te maken heeft: Europa, het rijk, provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). Eindhoven speelt op alle borden een rol van betekenis. Opvallend is de grote mate van consistentie tussen de diverse bestuurslagen wat betreft de ontwikkelingsrichting van Eindhoven/Zuid-Oost Brabant. Nog nooit eerder waren de ambities zo gelijkgestemd. Dat is een gunstige voorwaarde voor een flinke stap vooruit. Zeker als het betekent dat gedeelde ambities tegelijkertijd worden gekoppeld aan uitvoeringsprogramma's en subsidies.

De bovenlokale context is al zo lang de stad bestaat maatgevend voor de ontwikkeling van Eindhoven. Als handelsstad (13e eeuw) was bereikbaarheid met de omliggende dorpen en steden van levensbelang. Eindhoven dankt haar radiale structuur aan de kortste weg naar o.a. Heeze, Leende, Oirschot en Son. Toen Eindhoven opschaalde naar industriestad (19e eeuw) werd de stad via het spoor en de kanalen ontsloten voor steden ver buiten de regio. Nu staat Eindhoven voor een nieuw bereikbaarheids-offensief met de ombouw van het rijkswegennet en de mogelijke uitbreiding van de luchthaven. Zulke ontwikkelingen worden door en met de inbreng van andere overheden gerealiseerd als uitwerking van gezamenlijk geformuleerd beleid. Daarnaast bepalen zulke projecten door de jaren heen het verstedelijkingspatroon dat zo uniek is voor Eindhoven (en de regio).

De relatie met andere bestuurslagen wordt getypeerd door wederzijdse afhankelijkheid. Hoe kan Eindhoven bijvoorbeeld bijdragen aan Europese, landelijke en provinciale regels voor natuur- en landschapsbehoud?

Maar hoe verbijzonderen deze richtlijnen de recreatiemogelijkheden voor de inwoners van de stad? Voortdurend worden ambities van andere overheden gespiegeld aan de aspiraties van de stad. Op die manier worden de contouren van de gezamenlijke agenda steeds duidelijker, zoals blijkt uit de navolgende beschrijving van de thema's economie, verstedelijking, groen & water en bereikbaarheid.

### 3.2. Thema's

#### **Economie: Brainport**

Voor Eindhoven is een veelbelovende toekomst weggelegd als kerngemeente van de Brainport van Nederland. Als Eindhoven die rol waarmaakt dan voldoet Nederland aan de 'Lissabonstrategie'. De Lissabonstrategie is in 2000 geformuleerd en gaat er o.a. vanuit dat Europa in 2010 de meest dynamische kennis-economie ter wereld is. 'Kennis' wordt gezien als de belangrijkste concurrentiefactoren opzichte van andere wereldmarkten. Ieder land moet minimaal 3% van het BNP investeren in Onderzoek & Ontwikkeling, iets wat voor de regio Eindhoven al enkele jaren een feit is. Daarmee is Zuidoost Brabant binnen Europa één van de tien meest toonaangevende kennis- en innovatieregio's. De regio vormt het zwaartepunt van de grensoverschrijdende technologiedriehoek Eindhoven-Leuven-Aken (ELAT).

Het Rijk heeft in 2004 de Lissabonstrategie vertaald in de nota's 'Ruimte' en 'Pieken in de delta'. De focus verschuift van het wegwerken van (economische) achterstanden naar het gericht stimuleren van regionaal-economische en ruimtelijke kansen, de 'pieken'. De pieken zijn niet geografisch begrensd maar gerelateerd aan stedelijke netwerken met sterke (inter)nationale knopen. De kracht van ieder netwerk wordt ontleend aan onderscheidende economische of ruimtelijke kwaliteiten van de knopen, zoals de Randstad met Schiphol-Amsterdam en de haven van Rotterdam en Brabantstad met de HSL-Breda en Brainport Eindhoven. Naar afmeting, inwonertal en economische prestaties is Brabantstad het tweede nationaal stedelijk netwerk van Nederland.





De sterke groei in technologische bedrijvigheid heeft ertoe geleid dat het rijk Zuidoost Brabant aanwijst als 'Brainport'; een sleutelgebied van de nationale economie. Voor dit economische sleutelgebied wordt een gebiedsgerichte uitwerking in het vooruitzicht gesteld. Dit leidde in 2005 tot de notitie 'Brainport Navigator 2013, Lissabon voorbij!'. De navigator geeft aan dat de kracht van Eindhoven op het gebied van economische structuurversterking vooral schuilt in de synergie tussen 'Technology', 'Business', 'People' en 'Basics'. Brainport Eindhoven onderscheidt zich binnen Europa met een klimaat waarin innovaties succesvol worden omgezet in toegepaste kennis. Die kennis wordt vervolgens succesvol wordt vermarkt. De navigator geeft aan dat dit proces moet worden ondersteund met goed gekwalificeerde mensen en een optimale ruimtelijke inbedding.

De ruimtelijke inbedding moet onderscheidend zijn in Europa. In regionaal verband is het 'Ruimtelijk programma Brainport' (2009) opgesteld. Daarin worden verschillende studies - zoals het Geniale Landschap en de Geniale Brainportlocatie - naar concrete projecten doorvertaald.

### **Verstedelijking: Krachtige steden, in contrast met een vitaal platteland**

De provincie Noord-Brabant geeft in haar studie 'Brabant Mozaïek' (2007) een treffende typering van het verstedelijkingspatroon van Brabant. Het komt overeen met het beeld van Eindhoven: "Brabant is een onwaarschijnlijk mozaïek van steden, agrarische gebieden en natuurgebieden. De stad is overal en het landschap is om de hoek." Het is de ambitie van de provincie om de verwevenheid tussen stad en land te bevorderen maar tegelijkertijd het contrast te behouden. Om dat te bereiken zouden groen & water, cultuurhistorie en infrastructuur meer sturend moeten zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant.

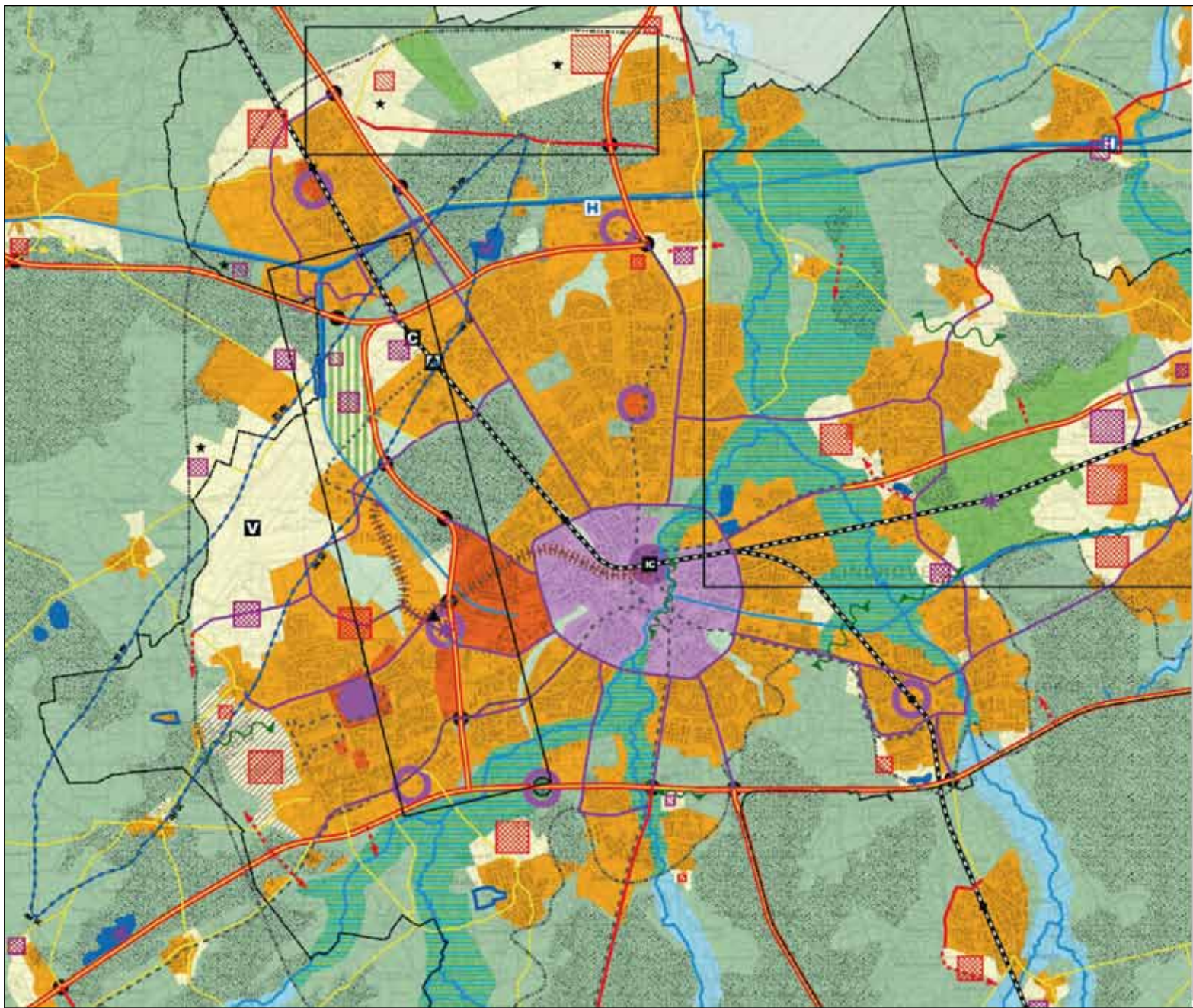
De 'Interimstructuurvisie' (2008) van de provincie gaat uit van een verdergaande concentratie van verstedelijking. Immers, zorgvuldig en intensief ruimtegebruik moet er uiteindelijk toe leiden dat er voldoende ruimte overblijft voor groen en water in en om de steden. Het gedachtengoed wordt versterkt door aanwijzing van de Groene Hoofdstructuur en door de benoeming van 'landschapsecologische zones', zoals de Dommelzone bij Eindhoven en het gebied tussen Nuenen/Geldrop en Stiphout/Mierlo. Deze zones dienen als groene buffers tussen de verstedelijkte gebieden in de regio. Het groen-blauwe Middengebied tussen Eindhoven en Helmond vormt een belangrijke schakel in het groene casco in de regio, tussen het Groene Woud en de Strabrechtse Heide. Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken dit gebied de status van Rijksbufferzone te geven.

Daarnaast hebben provincie en regio groot belang bij een goed functionerende regionale woningmarkt en een (regionale) markt voor bedrijventerreinen. Via provinciale uitwerkingsplannen bewaakt zij niet alleen de kwalitatieve afstemming van vraag en aanbod, maar ziet zij er vooral op toe dat de vraag naar nieuwe woon- en werkmilieus wordt gekoppeld aan het bestaande stedelijke gebied (zie programma wonen resp. werken). Voor Eindhoven zijn de afspraken beschreven en verbeeld in het provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost Brabant/regionaal structuurplan uit 2005.



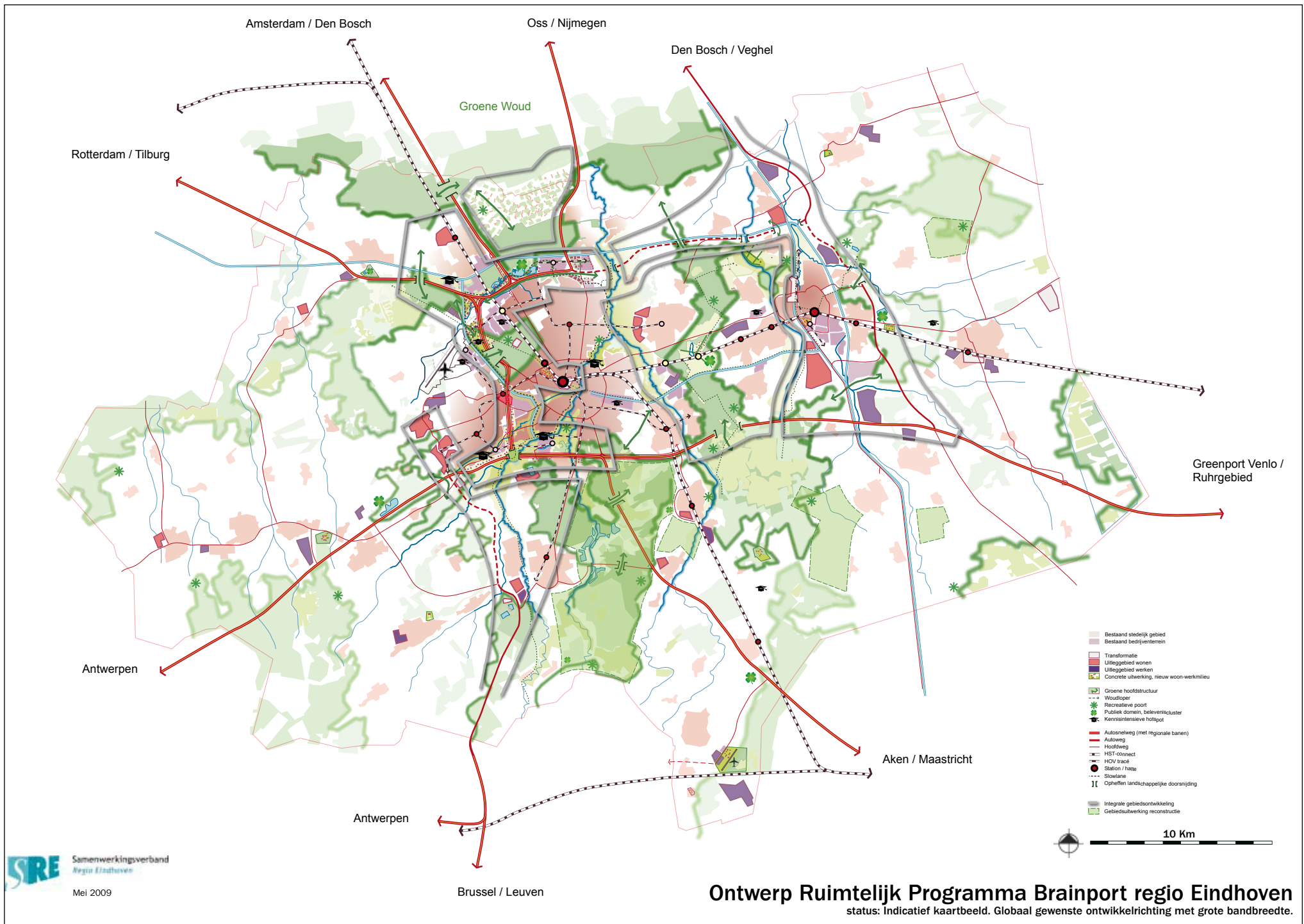






<b>Stedelijk gebied</b> oranje: buiten de bebouwing groen: stedelijk groen (ruimte) rood: bebouwing paars: samenwerkingsgebied gestippeld: uitbreiding in rood: gemeentelijke gebiedsplan		<b>Programma verstedelijking &gt; 5 ha</b> rood met strepen: verstedelijking bestemmingsplan 2010-2015 rood met punten: verstedelijking bestemmingsplan 2016-2020 rood met ruitjes: verstedelijking bestemmingsplan 2021-2025 rood met vierkantjes: stedelijke gebiedsontwikkeling * uitbreiding buiten gebied in stedelijke regio's * niet het bestemmingsplan gebiedsplan maar de planologische bestemming	
<b>Landelijk gebied</b> groen: landbouwgebied lichtgroen: natuurontwikkeling donkergroen: natuurontwikkeling in samenwerkingsgebied blauw: natuurontwikkeling gele: landbouwontwikkeling gestippeld: uitbreiding gemeentelijk gebied gestippeld met strepen: landbouwontwikkeling onder het bestemmingsplan gestippeld met ruitjes: landbouwontwikkeling		<b>Bestuursinformatie</b> blauw: gemeentelijk gebied rood: gemeentelijke regio blauw met strepen: gemeentelijke gebiedsplan rood met strepen: gemeentelijke gebiedsplan	
<b>Infrastructuur</b> (bestemmingsplan in aanvulling op andere)		<b>Infrastructuur</b> (bestemmingsplan in aanvulling op andere)	
gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan	gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan	gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan	gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan gebiedsplan
Toespraak Datum: 12/12/2014 Auteur: H.E.C. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven Versie: 1.0 Verspreiding: Regionaal van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven d.d. 7 december 2014 Toestemming:		Toespraak Datum: 12/12/2014 Auteur: H.E.C. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven Versie: 1.0 Verspreiding: Regionaal van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven d.d. 7 december 2014 Toestemming:	





**Ontwerp Ruimtelijk Programma Brainport regio Eindhoven**  
 status: indicatief kaartbeeld. Globaal gewenste ontwikkelrichting met grote bandbreedte.

### **Groen & Water: aaneensluitend netwerk**

Het rijk heeft een krachtig gebaar gemaakt in het behoud en de versterking van Brabant Mozaïek. In de nota 'Ruimte' (2004) wordt één van de robuuste groenstructuren in Brabant aangewezen als 'Nationaal Landschap het Groene Woud'. Het Groene Woud ligt tussen 's-Hertogenbosch, Tilburg en Eindhoven en moet recreatieve uitlopers krijgen tot in het centrum van de drie steden. Voor Eindhoven valt die uitloper samen met ontwikkelgebied Landelijk Strijp; één van de drie groene wiggen in de stad. De andere wiggen zijn onderdeel van het stroomgebied van de Dommel. De wiggen maken deel uit van een samenhangend netwerk van Brabantse natuur- en bosgebieden, gebieden met bijzondere natuurwaarden en landbouwgebieden die bijzondere potenties hebben voor de ontwikkeling van natuurwaarden. De provincie ziet scherp toe op de bescherming en ontwikkeling van de natuur- en landschapswaarden in deze gebieden (= Groene en Ecologische Hoofdstructuur, respectievelijk GHS en EHS). Daarvan kan alleen worden afgeweken bij zwaarwegend maatschappelijk belang en als er geen alternatieven beschikbaar zijn. Als besloten wordt de GHS aan te tasten, dient compensatie plaats te vinden volgens de door de provincie gestelde regels.



### **Bereikbaarheid: multimodaal en gericht op doorstroming**

De rol van Eindhoven in het (inter)nationale wegennet is belangrijk. De stad ligt op het 'kruispunt' tussen de noord-zuidroutes A2 en A50 en de oost-westroutes A67 en A58. De autonome groei in mobiliteit vormt een directe bedreiging voor de doorstroming op deze rijkswegen. Daarnaast is, parallel aan de economische groei, de stad zelf steeds vaker de eindbestemming van de automobilist. Om doorstroming en bereikbaarheid op langere termijn te garanderen stelt het rijk voor economische kerngebieden als Eindhoven een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op. Vooraf wordt aan betrokken partijen een verkenning gevraagd: Wat zijn de te verwachte knelpunten? Eindhoven heeft samen met provincie Noord-Brabant en de andere steden van BrabantStad de 'Verkenning Zuidoostvleugel' uitgevoerd. Voor BrabantStad betekent de verkenning een verdere aanscherping van de 'Netwerkanalyse bereikbaarheid BrabantStad' uit 2006.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid in Eindhoven wordt een breed pakket van maatregelen voorgesteld volgens de 'Zevensprong van Verdaas'<sup>1</sup>. De aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) met de spoorlijn als stamlijn is voor Eindhoven van majeur belang. Het betekent de aanleg van een extra voorstadstation Eindhoven Acht, de aansluiting van Eindhoven op het Europese Hogesnelheidsnet en HOV-lijnen naar de belangrijkste concentratiegebieden in stad en regio. Dit moet leiden tot een groter aandeel van het openbaar vervoer in de vervoerwijzekeuze van bewoners en werknemers binnen de regio.

Maar de MIRT-verkenning gaat verder. Er wordt een relatie gelegd tussen belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Doel hiervan is een gedegen onderbouwing te geven van de effectiviteit en kosten van de maatregelen in het MIRT.

<sup>1</sup> De Zevensprong van Verdaas is een methode die uitgaat van een breed pakket van optimale verkeersmaatregelen, zowel fysiek (o.a. aanleg van wegen) als niet-fysiek (o.a. dynamisch verkeersmanagement).



De MIRT-verkenning gaat uit van vijf ontwikkelingen met grote gevolgen voor Eindhoven:

- ◆ A2-zone: ontwikkeling van een internationaal vestigingsmilieu voor Brainport (in het vervolg Brainport Avenue genoemd);
- ◆ Middengebied: regionaal landschapspark tussen Eindhoven en Helmond;
- ◆ Nieuwe Woud: een experimenteel woonlandschap nabij Son;
- ◆ Noordoost Corridor Helmond: ontsluiting oostzijde van de stedelijke regio (grote ruit);
- ◆ Grenscorridor N 69: ontsluiting zuidzijde van de stedelijke regio.

De Brainport Avenue, het middengebied en het Nieuwe woud zijn onderdeel van het provinciale uitwerkingsplan/ regionaal structuurplan uit 2005 en het Ruimtelijk Programma Brainport 2008. De uitvoering van deze ontwikkelingen wordt op het moment voorbereid door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Voor de Brainport Avenue is inmiddels het rapport Geniale Landschap (raad 2007) vastgesteld.

Een project dat ook op de bereikbaarheidsagenda staat van de Zuidoostvleugel maar uit de koker van het ministerie van Verkeer & Waterstaat komt, is het opwaarderen van de kanalen. In de studie 'Bereikbaarheid Zuidoost Brabant over water' (BERZOB 2004) constateert V&W dat enkele sluizen in de Zuid-Willemsvaart in slechte staat verkeren. Als de vernieuwing van de sluizen gecombineerd wordt met aanvullende werkzaamheden zoals verdiepen, snijdt het mes aan twee kanten. Er is meer en grootschaliger scheepvaart mogelijk én het rijk laat aan het bedrijfsleven in de regio zien dat zij serieus werkt aan alternatieve vervoersmogelijkheden. Ook Eindhoven is aangetakt op de kanalen en heeft de opdracht om in ruimtelijke plannen rond het Beatrixkanaal (o.a. bedrijventerrein De Hurk en Landelijk Strijp) ruimte te reserveren voor regionale- of stadsdistributiecentra aan het water.

### 3.3 Betekenis voor lokale agenda

In paragraaf 3.2 is per thema ingegaan op de doorwerking van de bovenlokale context in de Interimstructuurvisie. Onderstaand is per thema een opsomming gegeven van de betekenis voor de lokale agenda.

#### **Economie: Brainport**

Doorwerking bovenlokale context in lokale agenda:

- ◆ De positie als economisch kerngebied Brainport behouden en uitbouwen;
- ◆ De ontwikkeling van Brainport wordt opgepakt via de 'Triple Helix': een samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijven;
- ◆ De ontwikkeling van Brainport wordt breed opgepakt via de vier domeinen: people, technology, business en basics;
- ◆ Ontwikkeling van economische kennisas A2: dit betekent voor Eindhoven op korte termijn de aanleg van de Brainport Innovatiecampus en op langere termijn I-park;
- ◆ De projecten Middengebied (recreatief uitloopgebied) en Nieuwe Woud (woningbouw en groene verbinding) dragen direct en indirect bij aan de 'quality of life' van Brainport.

#### **Verstedelijking: krachtige steden, in contrast met een vitaal platteland**

Doorwerking bovenlokale context in lokale agenda:

- ◆ Realiseren van BOR afspraken<sup>2</sup> voor wonen en werken;
- ◆ Prioriteit voor herstructurering van niet goed functionerend of verouderd stedelijk woongebied (wijkvernieuwing);
- ◆ Ontwikkeling van Eindhoven als krachtige stad met nadruk op de ontwikkeling van het centrumgebied en Strijp S;
- ◆ Aanleg van nieuwe bedrijventerreinen alsmede de noodzakelijke herstructurering of revitalisering van bestaande terreinen.

<sup>2</sup> BOR staat voor Bestuurlijk overleg randgemeenten Eindhoven. De randgemeenten nemen hierbij een deel van de woningbouw- en bedrijventerreinopgave van Eindhoven over voor de periode na 2010.

#### **Groen & Water: aaneensluitend netwerk**

Doorwerking bovenlokale context in lokale agenda:

- ◆ Bescherming van de Groene en Ecologische Hoofdstructuur in gemeentelijke bestemmingsplannen en groenbeleidsplan;
- ◆ Realisering van de groene corridor: een verbinding van Eindhoven met het nationale landschap Het Groene Woud;
- ◆ Regionale verbindingen realiseren tussen Eindhoven en platteland (Middengebied, de Kempen, Groene Woud) door inzet van drie stadspoorten;
- ◆ Behoud en versterken van cultuurhistorische waarden door gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart (Eindhoven, 2008);
- ◆ De bescherming en ontwikkeling van het waternetwerk inclusief natte ecologische verbindingzones in Eindhoven: de Ekkersrijt, de Dommel, de Kleine Dommel, de Tongelreep, de Gender, het Afwateringskanaal, het Beatrixkanaal en het Eindhovens Kanaal

#### **Bereikbaarheid: multimodaal en gericht op doorstroming**

Doorwerking bovenlokale context in lokale agenda:

- ◆ Het verbeteren van de bereikbaarheid (doorstroming nationaal, provinciaal, regionaal, lokaal) volgens de methodiek van de zevensprong van Verdaas;
- ◆ Aanleg van HOV netwerk door de stad;
- ◆ Aanleg van nieuw station Acht Noord;
- ◆ Aansluiting NS station Eindhoven op Europese Hogesnelheidsnet;
- ◆ Vanuit de MIRT- verkenning werken de volgende integrale zones rechtstreeks door in Eindhoven:
  1. Brainport Avenue (voorheen A2-zone): doorontwikkeling tot een internationaal vestigingsmilieu;
  2. Middengebied: het middengebied moet fungeren als regionaal landschapspark voor Eindhoven;
  3. Nieuwe Woud: de woningen zijn deels bedoeld voor BOR opgave Eindhoven;

- ◆ Vanuit de MIRT verkenning Zuidoostvleugel Brabanstad werken de volgende integrale zones indirect door, ze moeten de doorstroming op het Eindhovense wegennet positief beïnvloeden:
  1. Noordoost Corridor Helmond: in het gebied ruwweg tussen Eindhoven, Veghel, Helmond en Asten is een infrastructurele aanpassing van de N278 voorgenomen inclusief de aanleg van een nieuwe oostwestverbinding. Dit is een verbetering van de regionale infrastructuur en voltooiing van de zgn. "Grote Ruit" rond Eindhoven.
  2. Grenscorridor N69: ontsluiting zuidzijde stedelijke regio: doorstroming verbetert voor Eindhoven.







## 4 Interimstructuurvisie 2009, Ruimtelijk beleid

### 4.1. Inleiding

Een duurzame stadsontwikkeling balanceert voortdurend tussen de ruimte-behoefte van mensen en het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteiten. Eindhoven heeft bijzondere kwaliteiten. Naast een grote verscheidenheid aan woon- en werkgebieden, cultuurhistorische waarden en een heldere groene en waterstructuur is de stad onderdeel van een (inter)nationaal web van lucht-, weg- en spoorverbindingen. Dankzij deze kwaliteiten kan de stad zich sterk maken als groene woonstad, innovatief kenniscentrum (Brainport en design) en centrum van regionale voorzieningen.

De lokale visie op de stad wordt mede ingekleurd door de vier hoofdpijlers vanuit de bovenlokale context die de ontwikkeling en groei van Eindhoven mede bepalen: de economie, de verstedelijking, groen en water en de bereikbaarheid. Deze aspecten hebben elkaar beïnvloed tijdens de historische ontwikkeling van Eindhoven en zijn leidend voor de toekomst.

### 4.2. Historie en de betekenis voor de toekomst

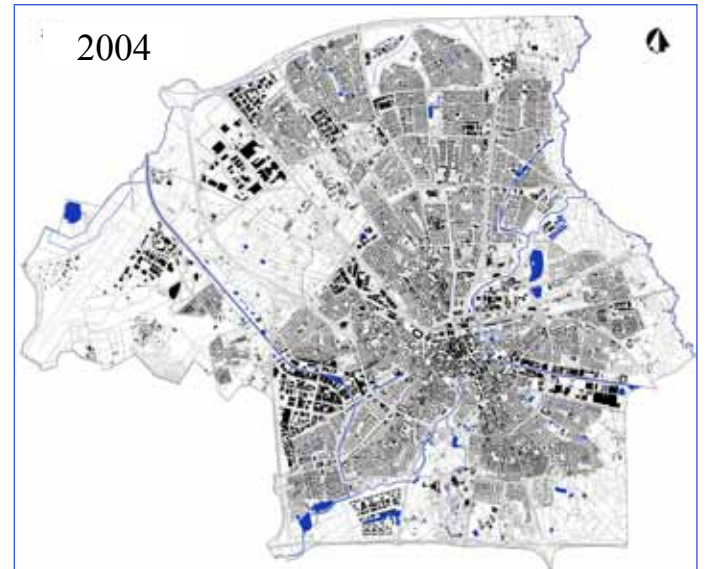
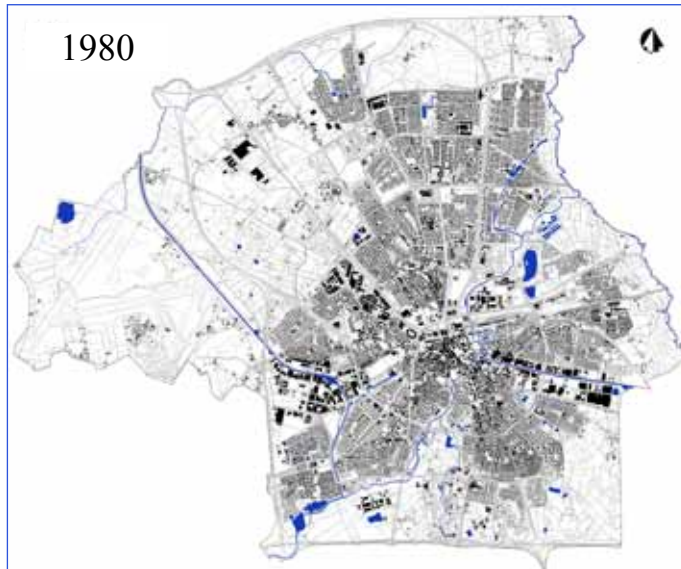
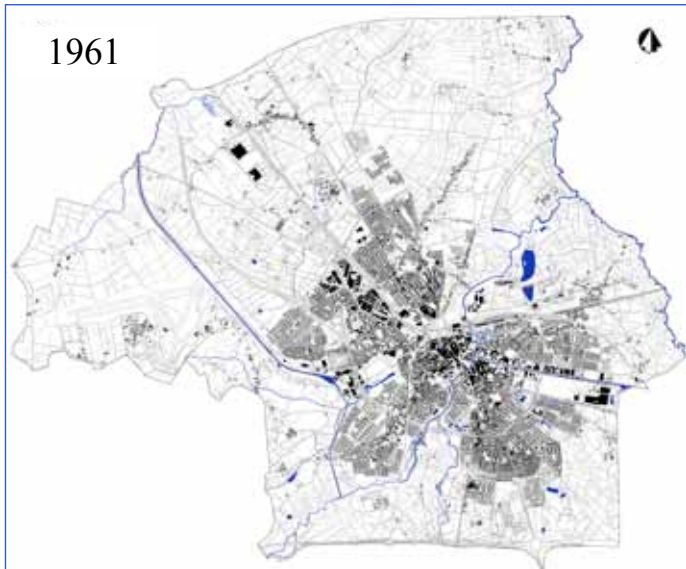
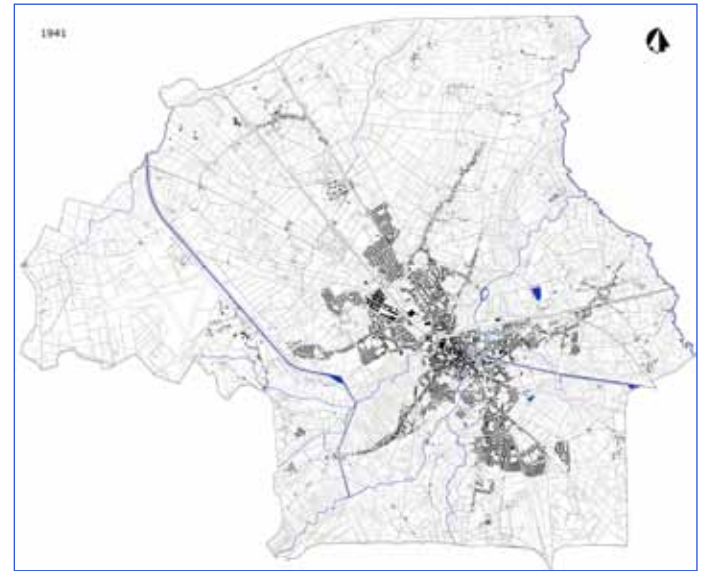
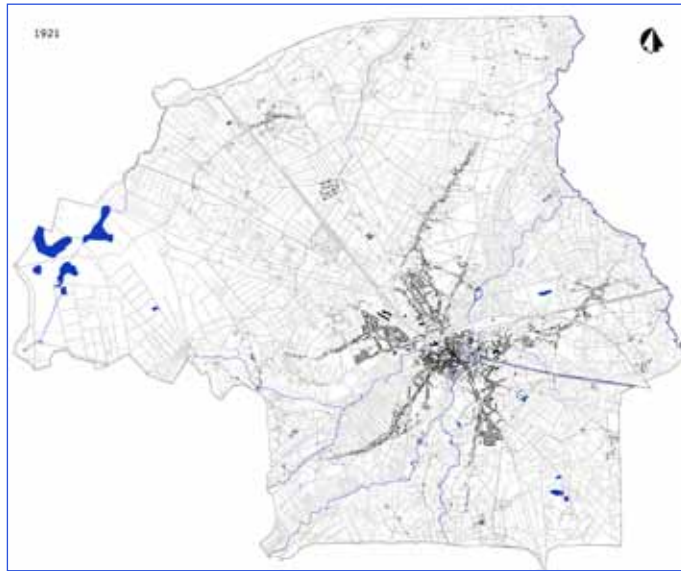
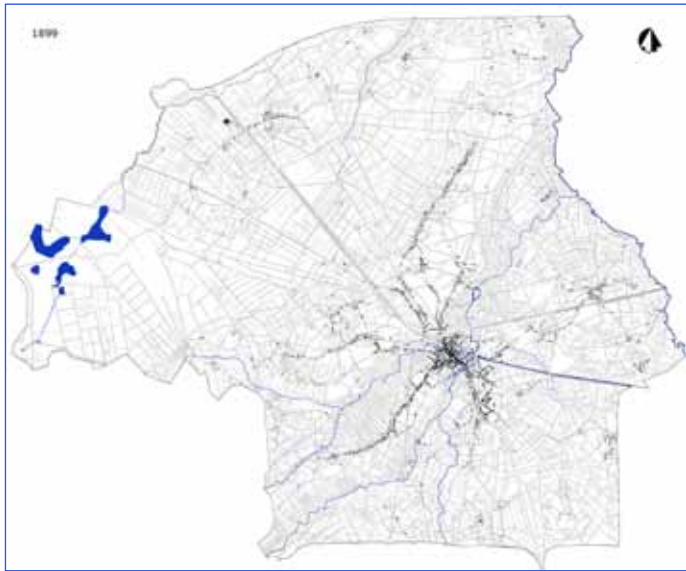
Eindhoven is ontstaan bij de samenvloeiing van de Gender en de Dommel en aan een kruispunt van wegen. In 1232 heeft Eindhoven stadsrechten gekregen. Eind 19de eeuw vormden de omliggende dorpen Woensel, Tongelre, Stratum, Blaarthem, Gestel en Strijp samen met Eindhoven een verzameling van kleine kernen. In 1920 zijn de gemeenten samengevoegd en is – na enkele aanvullende grenswijzigingen – de huidige gemeente Eindhoven ontstaan.

De groei van de stad is lange tijd afhankelijk geweest van de morfologische structuur van zandruigen en beekdalen. De verstedelijking verliep aanvankelijk langs de radiale wegen, later meer vlaksgewijs. Dit heeft geleid tot de typische structuur met oude dorpsradialen en een groen- en waterstructuur, die in drie wiggens vanuit het omliggende buitengebied de stad binnendringen. Door deze groene geleding én door de aanwezigheid van tussenliggende bedrijventerreinen zijn de oorspronkelijke kernen nog altijd als afzonderlijke eenheden herkenbaar en is de ontstaansgeschiedenis van de stad en hiermee de eigenheid van de delen tot op de dag van vandaag afleesbaar. Dit cultuurhistorisch verleden is van groot belang voor de identiteit van Eindhoven. Bij verdere verstedelijking dient daarom rekening gehouden te worden met dit verleden. De historisch gegroeide ruimtelijke opbouw dient herkenbaar te blijven, mede vanwege de verweving met de groenstructuren die Eindhoven een ideale basisstructuur geeft voor de ontwikkeling van een 'complete' stad met natuur en recreatiemogelijkheden dicht bij huis.

Eindhoven kent bovendien een rijke industriële geschiedenis dankzij de bedrijvigheid van ondermeer Philips en DAF. Eindhoven groeide uit tot een industriestad. Naast grote bedrijfscomplexen werden woonbuurten gebouwd voor de werknemers met allerlei maatschappelijke en groenvoorzieningen. Deze industrialisering, de aanleg en verbetering van interlokale wegen en de aansluiting op het spoorwegnet hing samen met een sterke economische groei en leidde tot een intensieve verstedelijking. Eén van de belangrijkste ruimtelijke ingrepen in de stad is de keuze voor een ringweg begin jaren 30 (Algemeen Uitbreidingsplan van De Casseres) om de bereikbaarheid binnen het groeiende Eindhoven te waarborgen. De ring zorgt voor een goede verkeersafwikkeling en aansluitingen tussen de verschillende stadsdelen.

Na de industriële revolutie heeft de stad een transformatie doorgemaakt en is het accent meer komen te liggen op ontwikkelen en innoveren. Er is sprake van een omslag van vooral maakindustrie naar kennisontwikkeling, technologie en hoogwaardige maakindustrie.





Deze sterke groei in (hoog)technologische bedrijvigheid heeft ertoe geleid dat het rijk Eindhoven en omgeving heeft benoemd tot Brainport. Met de regio is deze ambitie uitgebouwd tot een visie op de ontwikkeling van het gebied (Brainportnavigator, Ruimtelijk Programma Brainport).

Met de stap naar een vernieuwde sociale agenda is ervoor gekozen om de visie op Brainport een bredere sociaal ruimtelijke invulling te geven binnen Eindhoven als kernstad van de Brainportregio. Reeds in de vastgestelde beleidskaders waarop de Interimstructuurvisie is gebaseerd worden hiervoor aanzetten gegeven.

De verdere uitwerking zal vorm en inhoud krijgen op alle verschillende thema's (raadsprogramma's) binnen Eindhoven, geïntegreerd in de Stadsvisie 2020 (in ontwikkeling). De ruimtelijke vertaling daarvan zal als beleid worden geformuleerd in de definitieve Structuurvisie.

### 4.3. Stadsvisie 'In het licht van de toekomst'

Het is bijna 2010, het jaar waarop de Stadsvisie 'In het licht van de toekomst' afloopt. De stadsvisie is opgesteld in 1999 op verzoek van het rijk in het kader van het Grote Stedenbeleid. Het document weerspiegelt de tijdsgeest. Het was de eerste keer dat de gemeente samen met burgers, bedrijven en instellingen een beleidsdocument opstelde. De stadsvisie raakte alle beleidsthema's, samengevat in vier speerpunten:

- ◆ Stad die bekend staat als innovatief kenniscentrum met het accent op technologie;
- ◆ Stad met een aantrekkelijk stadshart;
- ◆ Stad waarin mensen zich thuis voelen als individu en in hun sociale omgeving;
- ◆ De stad als effectief bestuurlijk centrum.

De vier speerpunten hebben in de loop van de jaren op verschillende manieren hun uitwerking gehad. Brainport kan beschouwd worden als een succesvol resultaat van het eerste speerpunt. In de visie worden innovatie en technologie als de onderscheidende kwaliteiten genoemd in de concurrentie met andere regio's.

Dat blijkt zondermeer bereikt.

Wat betreft het aantrekkelijk stadshart wordt ingezet op een intensivering van het centrumgebied met woningen en centrumvoorzieningen die het centrum de kleur, levendigheid en allure geven die passen bij de regiofunctie. Deze ambities liggen ten grondslag aan spraakmakende centrumprojecten zoals Smalle Haven, Stationsgebied, Dynamo, het Van Abbemuseum en Strijp S.

Naast stedelijkheid speelt geborgenheid op wijk- en buurtniveau een grote rol. Mensen zoeken saamhorigheid in hun eigen leefomgeving of hebben hun sociaal netwerk verspreid over de stad. Als basisidee geldt dat mensen die in een wijk wonen of werken elkaar kennen. De 'Stadsvisie 2010' zet in op een sociale basisbekabeling gericht op zelfredzaamheid en ontplooiing van talenten. Levensloopbestendige buurten met ontmoetingsplekken waar bewoners terecht kunnen voor hulp, advies en activiteiten, hebben een positieve invloed op de sociale samenhang. Hiervoor wordt gezocht naar strategische allianties met maatschappelijke partners in de stad. Met name in de integrale wijkvernieuwingsgebieden is hier sinds 2000 op ingezet.

Binnen het thema 'effectief bestuurlijk centrum' liggen de meeste beleidsveranderingen achter ons. Qua uitwerking is er binnen het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven een efficiënte afstemming en samenwerking in de regio ontstaan. Op het gebied van strategische alliantievorming en coproductie met maatschappelijke partners in de stad (burgers, bedrijven en instellingen) is ook al een grote stap gezet.

Zolang er geen nieuwe integrale stadsvisie is voor Eindhoven, vormt de stadsvisie 'In het licht van toekomst' het uitgangspunt voor de Interimstructuurvisie 2009. Binnen de daarin geformuleerde speerpunten is echter al heel veel bereikt. Daarnaast zijn de verschillende beleidsthema's intussen geactualiseerd. Er is dan ook behoefte aan een geactualiseerde stadsvisie waarin alle beleidslijnen samenkomen en tegen het licht worden gehouden van de huidige ontwikkelingen, nieuwe inzichten en een aangepast toekomstperspectief. Stadsvisie 2020 is inmiddels in voorbereiding.



#### 4.4. Interimstructuurvisie 2009, ruimtelijke visie

##### Raadprogramma's

Ambities zijn er volop. De Interimstructuurvisie is gebaseerd op eerder vastgestelde raadprogramma's en gebiedsvisies. Daarin ligt de lat hoog. Een samenvatting van de ruimtelijk relevante raadprogramma's op het niveau van de structuurvisie met bijbehorende kaarten is opgenomen als bijlage A.

##### Bovenlokale context

In de bovenlokale context is met name de Brainportambitie sterk geformuleerd. Zo is in het Ruimtelijk Programma Brainport een totaalstrategie ontwikkeld ter verbetering van het internationale vestigings- en investeringsklimaat, uitgaande van de analyse dat Zuidoost Brabant zijn goede uitgangspositie hiervoor te danken heeft aan de unieke combinatie van wonen, werken en landschap. Die combinatie zal bewaakt moeten worden door in te zetten op ruimtelijke knopen met hoogstedelijke cultuur en concentratie van voorzieningen enerzijds en een fijnmazig dorpsstedelijk netwerk in een regiospecifieke landschappelijke omgeving anderzijds (Ruimtelijk Programma Brainport, concept, 2008). Als kerngemeente van de regio kiest Eindhoven voor een ruimtelijke ontwikkeling die in het verlengde ligt van deze ambitie.

##### Ambitie

Met de Interimstructuurvisie 2009 geeft de gemeenteraad invulling aan de ambitie om Eindhoven door te ontwikkelen in zijn kwalitatief hoogwaardige combinatie van wonen, werken en groen. De nadruk ligt daarbij ook op leefbaarheid en bereikbaarheid. Als kerngemeente van Brainport Zuidoost Brabant stuurt Eindhoven aan op het bieden van ruimte aan een krachtige ontwikkeling van deze economische kernzone, een hoge kwaliteit van de leefomgeving en aandacht voor sociale betrokkenheid en ondernemend burgerschap tot op buurtniveau. Op deze wijze geeft de raad invulling aan het begrip duurzame ruimtelijke kwaliteit.



Uit de Brainportambitie vloeit de noodzaak en urgentie voort om een schaalessprong te maken. Het gaat daarbij maar voor een deel over een schaalessprong in omvang, maar ook en met name om een schaalessprong in kwaliteit op de thema's ruimte, economie, bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit moet leiden tot meer gedifferentieerde, mooiere, groenere, beter bereikbare, veiligere woonmilieus, bedrijventerreinen en voorzieningen. Zowel in het topsegment als in de 'sociale basisbekabeling' van de hele stad. Bovendien wil Eindhoven zich door middel van Brainport nog meer onderscheiden op het gebied van design, sport en licht.

Naast de opgave van het versterken van de eigen beroepsbevolking door adequate opleiding en herscholing, het creëren van topkwaliteitsinstituten en het zorgen voor een goede arbeidsmarktstructuur is er een speciale (extra) opgave om nieuwe kenniswerkers te werven en te faciliteren in de vestigingsvoorwaarden van deze groepen, waaronder een aantrekkelijk woonmilieu. Deze kenniswerkers zijn onontbeerlijk voor de doorontwikkeling van de kennisinnovatieve technologie. De gevraagde kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een combinatie van kwalitatief goede woningen, goede maatschappelijke voorzieningen (onderwijs, cultuur en sport) en goede plekken om te recreëren in een groene omgeving.

Deze ambities sluiten aan bij de kaders voor maatschappelijke ontwikkeling in de Sociale Structuurschets 2007-2017, waarin de vier thema's ondernemend burgerschap, sociale betrokkenheid, netwerkstad en Brainport nader worden gedefinieerd in tien ambities.

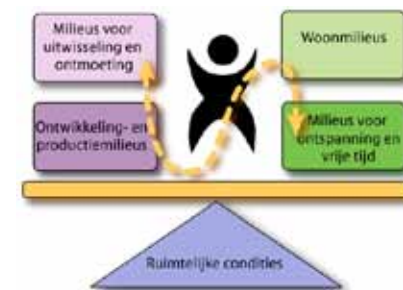
Samengevat vertegenwoordigen de thema's de notie dat een vitaal Eindhoven ondernemende burgers nodig heeft met een maatschappelijke basisinfrastructuur die dit moet stimuleren en mogelijk maken, op stedelijk en buurtniveau. De sociale betrokkenheid is gericht op een goede samenwerking bij de zorg voor kwetsbaren en het voorkomen van uitsluiting door preventieve maatregelen en integratie van sociale beleidslijnen. De economische kracht van de stad is van groot belang voor de maatschappelijke ontwikkeling en andersom, zoals in combinaties tussen creatieve industrie, kennisontwikkeling in hoger onderwijs, zorg, sport en technologie. Een belangrijke uitdaging is de koppeling te leggen tussen de technologische kennis en de ambitie om de duurzame ontwikkeling van de stad vorm en inhoud te geven. De gemeente Eindhoven wil vooral een partner zijn bij initiatieven en de uitvoering daarvan, om bovenstaande inhoudelijke doelen tot stand te kunnen brengen op alle schaalniveau's in samenhang en samenwerking met de partners in het netwerk in de stad.

De ambitie wordt verbeeld in een duurzame balans tussen:

- ◆ De vier milieu's waarin de vormen van ruimtegebruik waar iedereen gebruik van maakt zijn ondergebracht (wonen, ontmoeten, productie, ontspannen),

én:

- ◆ De balans tussen deze grondgebruiksvormen en de ruimtelijke basiscondities, bodem, water, natuur cultuurhistorie en infrastructuur.



De synthese van bodem-, groen- en waterstructuren, cultuurhistorische waarden en het netwerk van fysieke en virtuele stromen vormt de typische ruimtelijke hoofdstructuur van Eindhoven. De structuren zijn met elkaar verweven en bepalen zowel de vitaliteit als kwetsbaarheid van de stad. Meer dan tot nu toe, is het van belang om hiermee rekening te houden. Naar hun aard vragen waarden zoals bodem, water, groen en cultuurhistorie om regulerende uitspraken zodat hun collectieve betekenis behouden blijft. Daarnaast verdienen ze het om als inspiratiebron te worden gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Zowel op stedelijk niveau (Structuurvisie) als op het niveau van gebiedsontwikkeling moet de balans tussen ruimtelijke structuren en grondgebruik worden bepaald. Dat maakt planvorming niet eenvoudig: afhankelijk van de kwaliteiten zal de afweging per gebied tot andere ruimtelijke uitkomsten leiden. Soms in tegenspraak met de sectorale normering, maar in lijn met de wens naar meer contrast en veelvormigheid. Soms ligt de nadruk op behoud, soms op beheer en soms op verdere ontwikkeling.

Brainport is niet alleen een economische ambitie, maar biedt ook ruimtelijk en sociaal een veelbelovend perspectief voor de stad. Er moet evenwicht ontstaan tussen Eindhoven als bruisend en dynamisch centrum van een toptechnologieregio en Eindhoven als aantrekkelijke woonstad en verblijfstad met een bovenlokale centrumfunctie. Eindhoven telt zo'n 210.000 inwoners en een verzorgingsgebied van 720.000 inwoners. De stad biedt werk aan ongeveer 140.000 mensen. Het verzorgingsgebied voor de stedelijke voorzieningen stijgt tot 2020 naar bijna 750.000 inwoners. De bevolkingsgroei, die nog zal toenemen tot 2030, vindt vooral in de steden plaats. De bevolkingssamenstelling zal veranderen door vergrijzing en stijging van het aantal een- en tweepersoonshuishoudens. Deze veranderende woonvraag leidt nog tot een substantiële vraag naar woningen in de komende periode, ondanks de voorziene krimp in de bevolkingsontwikkeling. Deze groei en transformatie naar Brainport vraagt om een heroriëntatie op de stad vanuit een perspectief van meer inwoners met een andere woonvraag, meer en andere bedrijvigheid, meer bezoekers en uitgebreidere mobiliteitsmogelijkheden. Dit alles moet leiden tot een ontwikkeling waarin Eindhoven niet dichtslibt, maar waarin alle sociale, economische en ruimtelijke kwaliteiten overeind blijven.

Vanuit de bovenlokale context zijn vier hoofdpijlers gedefinieerd die richtinggevend zijn voor de structuurvisie: de economie, de verstedelijking, groen en water, en de bereikbaarheid. Op lokaal niveau brengen deze de volgende uitgangspunten en doelstellingen voort voor de ruimtelijke ontwikkeling van Eindhoven.

### **Economie**

Eindhoven is door rijk en provincie vanuit economisch perspectief aangewezen als Brainport en wordt vanwege de bijdrage aan het bruto nationaal product gezien als sleutelgebied voor de nationale economie. Op het gebied van kennisindustrie wordt kansgericht omgegaan met de innovatiekracht van en samenwerking gezocht tussen de overheid, het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Nieuwe bedrijventerreinen worden uitsluitend ingezet passend bij dit economisch profiel van kennis- en technologische innovatieontwikkeling van de stad.

Bij de vestiging van bedrijven wordt een selectief locatiebeleid gevoerd. De A2-zone en de Westcorridor (beide horende tot de Brainport Avenue) zijn aangewezen als een internationaal vestigingsmilieu. Hier wordt door Eindhoven sterk ingezet op hoogwaardige werklocaties zoals de High Tech Campus, Parkforum (afronding), de Brainport Innovation Campus (nieuw) en op de lange termijn het I-Park (nieuw). De Brainport Innovation Campus zal als uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp en van het Groenbeleidsplan worden opgezet als een 'rood voor groen'-project. Ten noorden van Esp wordt op langere termijn een uitbreiding van het bedrijventerrein voorzien, eveneens in een groene setting. Door de buurgemeenten wordt tot 2030 250 ha bedrijventerrein ontwikkeld om te voorzien in de Eindhovense behoefte (BOR-afspraken).

Verder wordt sterk ingezet op kwaliteitsverbetering van de bestaande bedrijventerreinen en is het beleid gericht op het zoveel mogelijk behouden en versterken van kleinschalige bedrijventerreinen en winkelstrips. Behoud van de verscheidenheid van bedrijven is cruciaal om een voedingsbodem te handhaven van waaruit nieuwe, al dan niet toevallige kansen kunnen worden opgepikt en doorontwikkeld, zoals feitelijk in de historie van Eindhoven aan de orde van de dag is. Vanuit een brede basis kan vanwege een grotere kansenrijkdom beter worden ingespeeld op veranderende omstandigheden die zich niet laten voorspellen.

Kantoorontwikkeling wordt vooral voorzien in het centrum.

Een goed economisch klimaat draagt bij aan de ontwikkeling van de stad en de ruimtelijke kwaliteit die wonen en werken in de stad aantrekkelijk maken. Eindhoven als internationaal vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers moet ondersteund worden met een aantrekkelijk woon- en leefklimaat, goede onderwijsvoorzieningen (realisering van een internationale school, maar ook beroepsopleidingen) en een goede bereikbaarheid (openbaar vervoer, weg). Aldus werkt de karakteristieke Eindhovense economische ontwikkeling door tot in de haarvaten van de stad.



Doelstelling voor dit thema:

- ◆ Het verwezenlijken van de Brainportambities door zorg te dragen voor voldoende ruimte voor hoogwaardige bedrijvenlocaties passend in het economisch profiel van de stad, voor het faciliteren van een brede verscheidenheid aan bedrijven, voor een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daarnaast wordt doorgeïnvesteerd in de triple helix, het initiërende overleg van bedrijfsleven, onderwijs en overheid.

### **Verstedelijking**

Verstedelijking is de geleidelijke in- en uitbreiding van intensief gebruikte woon- en werkgebieden, als gevolg van bevolkingsgroei, economische ontwikkeling, veranderende levenspatronen en bevolkingsopbouw, resulterend in andere woonvragen.

Voor verdere verstedelijking met nieuwe woon- of werkgebieden is in Eindhoven nauwelijks nog ruimte. In Landelijk Strijp is plaats voor de Brainport Innovation Campus (zie onder Economie), en in het uiterste noorden van de stad zijn drie afrondende projecten voorgenomen (Blixembosch Noord-Oost, Castiliëlaan, Esp-Noord). In het oosten wordt Tongelresche Akkers nog verder gerealiseerd in de komende jaren. Verder wordt Meerhoven binnen de planperiode afgebouwd. De verdere woningbouwtaakstelling wordt ofwel gerealiseerd buiten de gemeente (via de zogenaamde BOR-afspraken met de regio) of door herstructurering in het bestaande stedelijke gebied.

Naast de herstructureringsopgave in de integrale wijkvernieuwingsgebieden ligt er voor Eindhoven ook een forse transformatieopgave in overige stadsdelen. Beide opgaven worden ondersteund vanuit het rijk en de provincie. De transformatie van oude industriële landschappen (Strijp S en R) en centrumlocaties tot hoogstedelijke milieus met een mix van wonen, creatieve werkplaatsen en hoogstedelijke culturele voorzieningen is nodig om de kenniswerkers aan te trekken en de jongeren in de stad te houden. Het Wasven is aangewezen als reservegebied voor transformatie (in een groene setting) op termijn.





De naoorlogse wijken zullen in de toekomst ook onderwerp van herstructurering moeten worden, met name gericht op een kwaliteitsverbetering. De wijken zijn nu veelal goed ingericht qua bereikbaarheid en openbare ruimte, maar zijn te monotoon voor wat betreft het woningaanbod. De herstructurering zal zich dus vooral moeten richten op differentiatie van het aanbod om te voldoen aan de veranderende vraag.

In de Woonvisie 2004 geldt het uitgangspunt om voldoende aanbod van betaalbare huur- en koopwoningen te hebben in gedifferentieerd samengestelde wijken en buurten. Met betrekking tot de openbare ruimte en groen wordt voor de hele stad een basiskwaliteit nagestreefd. Daarnaast zijn er gebieden waar het standaard niveau opgewaardeerd kan worden naar een hoger niveau, onder andere in de verlichtingsmogelijkheden. Eindhoven wil zich met verschillende lichtprojecten onderscheiden.

Daarnaast zijn onderwijs, sport en recreatie aspecten van een aantrekkelijk woon- en leefmilieu waarop Eindhoven zich wil onderscheiden. Kennisinstellingen zoals de TU/e- campus, Fontys en de Design Academy dragen hieraan bij, maar ook sportvoorzieningen zoals het wedstrijdbad De Tongelreep.

Doelstellingen voor dit thema:

- ◆ Het ontwikkelen van een hoogdynamisch centrumstedelijk hart voor het gebied binnen de ring en daarbuiten het garanderen van een groenstedelijk woonmilieu.
- ◆ De opgave is om de inwoners een afwisselend en kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat te blijven bieden. Hierbij hoort niet alleen het bouwen van een divers woningbouwaanbod gericht op duurzaamheid, maar ook het bieden van een mooie woonomgeving. Het zorgdragen voor een aantrekkelijk en gevarieerd aanbod van woningen is een belangrijke opgave voor de stad.

### **Groen & water**

De hoofdstructuur van de stad zal geen fundamentele wijzigingen ondergaan. Bij nieuwe ontwikkelingen is de morfologie van de stad leidend: de waarden en hoofdstructuren in de onderste lagen (water, groen, cultuurhistorie) zijn kaderstellend. Daarnaast geldt het uitgangspunt om de bestaande structuren functioneel en kwalitatief te versterken. Deze onderscheidende structuren van ecologische en cultuurhistorische waarde dragen bij aan de identiteit van de stad, aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat en aan behoud van de biodiversiteit. De groene en ecologische hoofdstructuur van Eindhoven bestaat aan de westzijde uit Landelijk Strijp, en aan de zuid-oostzijde uit de dalen van de Dommel en de Kleine Dommel, én uit het gebied Gijzenrooi. Van hier uit dringen uitlopers tot diep in de stad door. Kenmerkend zijn vooral de drie grote groene wiggens (Dommeldal Zuid, Dommeldal Noordoost en Landelijk Strijp). Deze stadsparken zorgen voor een robuuste groene omgeving voor recreatie en natuur en een goede relatie met het buitengebied door middel van – deels nog te ontwikkelen - fiets- en wandelpaden.



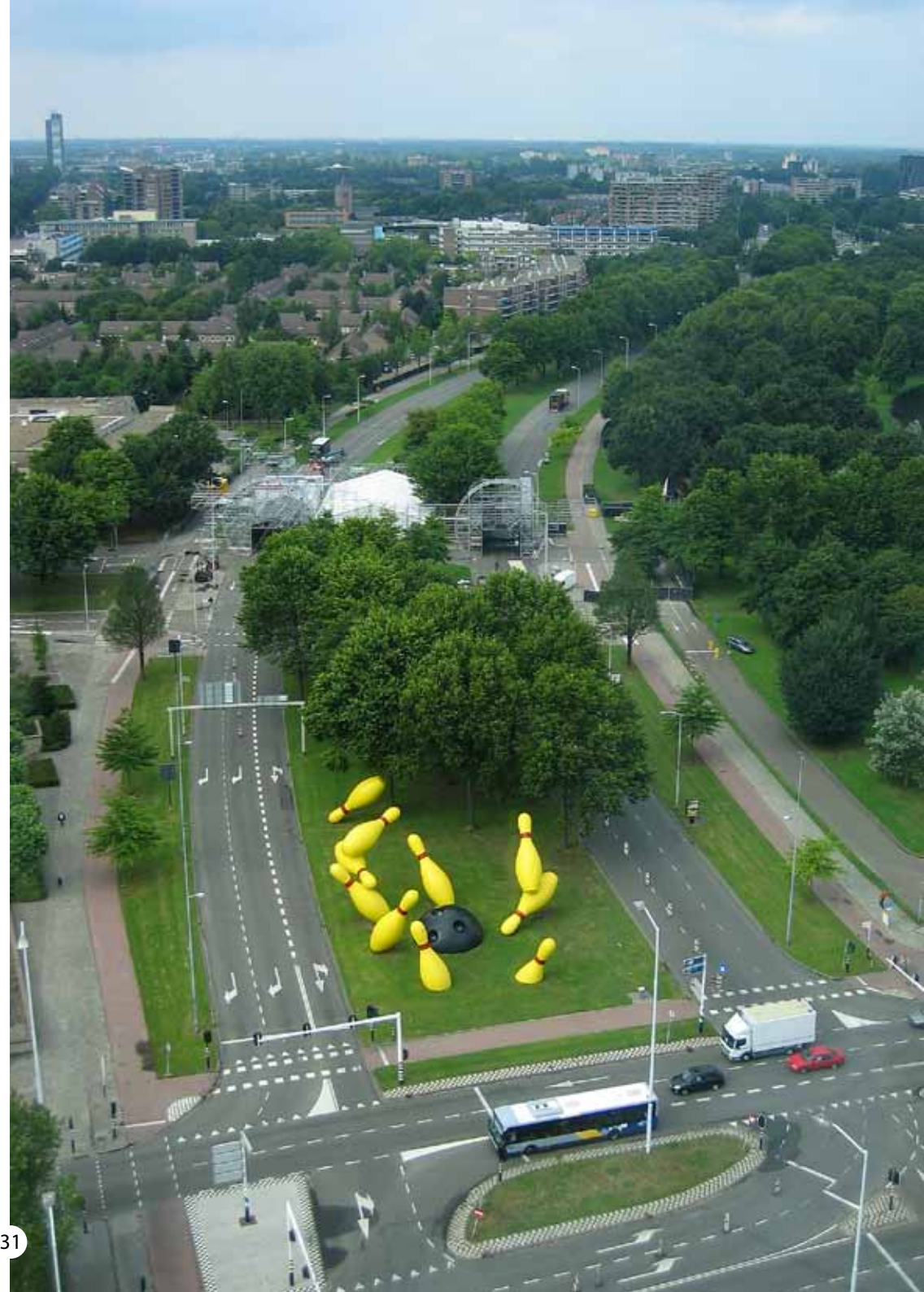
Zij brengen het platteland dicht bij de stadsbewoners met bijzondere voorzieningen als de ecoboerderij, het historisch openluchtmuseum, stadspoorten, parken, golfbanen, volkstuinten, en vele mogelijkheden voor landschaps- en natuurbeleving. Zo moet het mogelijk zijn om in de schaduw van de bomen langs de gehele Dommel door de stad te fietsen, daarmee de visie tot uitdrukking brengende die ten grondslag lag aan de Dommelzone als rustbiedende tegenhanger voor de hoogdynamische stadsdelen. Maar dat geldt ook voor de overige delen van het structurele groen van de stad, inclusief de voorzieningen op wijk- en buurtniveau. Het beleid is gericht op functionele en kwalitatieve versterking. Het groen-blauwe Middengebied tussen Eindhoven en Helmond vormt een belangrijke schakel in het groene casco in de regio, tussen het Groene Woud en de Strabrechtse Heide. Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken dit gebied de status van Rijksbufferzone te geven. In regionaal wordt de planvorming ter hand genomen.

Het waternetwerk draagt bij aan een functioneel (ontwatering, afwatering, milieukwaliteit, natuur) én beleefbaar (oppervlaktewaterstelsel, waterpartijen) watersysteem. Dit wordt o.a. bereikt door de aanleg van waterstructuren die tevens dienen voor opvang en afvoer van regenwater, maar ook door de aanleg van natte ecologische verbindingzones. Het boven de grond brengen van de Gender dient niet alleen voor een betere afvoer van regenwater maar ook voor het terugbrengen van een herkenbare, oorspronkelijke waterstructuur.

De bestaande inundatiegebieden en de zoekgebieden voor waterberging liggen doorgaans in de groenstructuur. Dit thema, inclusief ruimtelijke consequenties, zal in de definitieve structuurvisie worden uitgewerkt.

Doelstellingen voor dit thema:

- ◆ Het ontwikkelen en behouden van een robuuste, aaneengesloten en functionele groene structuur, waaronder wordt verstaan het stelsel van samenhangende terreinen met ecologische, recreatieve, groenesthetische en/of ruimtelijk structurende betekenis;
- ◆ Het ontwikkelen van een functioneel en zichtbaar watersysteem;
- ◆ Het in stand houden van herkenbare cultuurhistorische structuren of erfgoed.



### **Bereikbaarheid**

Bereikbaarheid is een conditie voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven. Prognoses voor de stad laten zien dat de automobiliteit bij ongewijzigd beleid nog aanzienlijk zal blijven stijgen met negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid, met name langs de zwaarbelaste uitvalswegen als de Leenderweg, de Aalsterweg en de Kennedylaan. Het gebruik van andere vervoersmiddelen (trein, HOV, fiets) zal daarom sterk worden bevorderd door forse investeringen. Uitgangspunt vanuit verkeer- en vervoer is een betere bereikbaarheid én leefbaarheid van de stad en regio. Hiervoor is het van belang de bestaande infrastructuur, fietsnetwerk, ringstructuur, HOV, OV knooppunt centraal station, voorstadstation Acht, Beatrixkanaal en Eindhoven Airport, uit te breiden en te versterken. Maar ook het completeren van de zogenaamde Grote Ruit om Eindhoven/Helmond is daarvoor cruciaal.

Het tweede uitgangspunt is de verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid door ondermeer het bereiken van een groter aandeel van de vervoersbewegingen in het openbaar vervoer en de fiets ten opzichte van de auto. De verbetering van het openbaar vervoer met ondermeer HOV-lijnen naar de belangrijkste concentratiegebieden in de stad moet leiden tot een groter aandeel van het openbaar vervoer in de vervoerskeuze van bewoners. Maar ook omgekeerd: een doelbewuste plaatskeuze van nieuwe voorzieningen of ontwikkelingen met veel vervoersbeweging aan of dichtbij de HOV-lijnen moet daaraan bijdragen.

Voor het gebied binnen de ring is met het oog op de leefbaarheid het beleid gericht op het terugbrengen van het aantal vervoersbewegingen met 30% en op het weren van bovenmatig vervuilende vrachtauto's.

De Brainport Avenue (A2-zone) is door het rijk benoemd als de ontwikkelingszone voor hoogwaardige kennisindustrie. Hierbij is voor de bereikbaarheid een hoogwaardig, betrouwbaar en robuust netwerk van belang. Met de huidige ombouw van de A2 (gescheiden rijstroken voor doorgaand en regionaal verkeer) is een goede stap in de bereikbaarheid gezet voor zowel bovenlokaal als lokaal verkeer.

Ook de voorgenomen nieuwe aansluitpunten ter hoogte van de Meerenakkerweg en bij Eindhoven Airport/Brainport Innovatie Campus dragen bij aan een verbeterde bereikbaarheid binnen en buiten Eindhoven.

Doelstellingen voor dit thema:

- ◆ Het optimaliseren van de doorstroming van alle verkeerstypen, het vergroten van het aandeel openbaar vervoer en fiets en het verbeteren van de leefbaarheid;
- ◆ Het koppelen van ontwikkelingen met veel vervoersbewegingen aan de structuren voor openbaar vervoer en fiets.

## **4.5. Integratie, kaartbeeld, legenda**

De Interimstructuurvisie is het resultaat van de integratie van de ruimtelijk relevante raadprogramma's die tot medio 2009 zijn vastgesteld, binnen de context van het bovenlokale beleid. De wijze waarop deze integratie tot stand is gekomen is beschreven in bijlage C. Daarin is ook ingegaan op de vertaling van op de basiskaart van de Interimstructuurvisie, de kaart 'Ruimtelijk beleid 2009'.

### **Kaart Ruimtelijk beleid 2009**

De kaart is opgebouwd uit twee lagen:

1. Ruimtelijke hoofdstructuur;
2. Gebruik van de ruimte.

#### ***Ad 1. Ruimtelijke hoofdstructuur***

De onderdelen van de ruimtelijke hoofdstructuur vormen een raamwerk waarnaar het grondgebruik zich richt. De hoofdstructuur ligt grotendeels vast, in fysieke en/of beleidsmatige zin. Het gaat op hoofdlijnen om onderdelen als de hoofdwegstructuur, spoorlijnen, waterlopen, het bebouwde gebied en de Groene Hoofdstructuur. De bronnen voor deze kaart zijn het vastgesteld beleid van o.a. de thema's groen & water, verkeer en mobiliteit, openbare ruimte én structuurvisies van andere overheden.



De kaart geeft ook nieuwe, te ontwikkelen onderdelen van de hoofdstructuur aan, voortvloeiend uit vastgesteld beleid. Voor de evenwichtige doorontwikkeling van Eindhoven zijn deze essentieel. Voorgenomen ontwikkelingen zijn gearceerd of met een onderbroken lijn aangegeven, zoals: tot bebouwd gebied te transformeren gebieden als Brainport Innovation Campus (BeA2) en Esp-Noord, de uitbreiding van het HOV-net en de hoofdwegenstructuur, een nieuw station, groenzones, water- en fietsverbindingen. Voor deze nieuwe ontwikkelingen zijn de bestemmingsplannen doorgaans nog niet vastgesteld.

### **Transformatiegebieden, locatiekeuze**

Landelijk Strijp is een van de groene wiggen van de stad. Het is een gebied waar de relaties en verbindingen met het omringende landschap en de stad een grote rol spelen. Hier ligt 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 hoogwaardige bedrijven (Science Park) en stedelingen in een groene setting.

Het is de ambitie om het groene karakter te herstellen, te conserveren en te versterken. Landelijk Strijp heeft alle kwaliteiten in zich om uit te groeien tot een volwaardig stadspark van Eindhoven: een groene omgeving met een verscheidenheid aan waardevolle cultuurhistorische deelgebieden die uiteenlopende activiteiten bieden voor de diverse bewoners van Eindhoven. Het stadspark vormt 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 A2 uitstekende perspectieven voor high tech bedrijven. Deze zone grenst aan Eindhoven Airport waardoor nieuwe kansen ontstaan voor het internationale vestigingsklimaat van Eindhoven.

Het Groene Raamwerk is de basis voor de ontwikkelingen in Landelijk Strijp. Vertrekpunten zijn de bestaande laan- en bosstructuren uitgebreid met (ecologische)

verbindingen langs het Beatrixkanaal, de Oirschotsedijk en de beekloop de Ekkersrijt. Noodzakelijke ingrepen zijn gericht op het kwalitatief versterken van het raamwerk, zonodig door compensatie (natuurontwikkeling) 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.

Voor de ontwikkeling van de Brainport Innovation Campus in samenhang met de groenontwikkeling in Landelijk Strijp is in het kader van de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp een nadere locatiekeuze bepaald, volgend op eerder vastgestelde, globalere plannen (Streekplan, Regionaal Structuurplan, Groenbeleidsplan 2001). De locatiekeuze is doorvertaald in de Interimstructuurvisie. In bijlage 3 is in de paragraaf over de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp de afweging beschreven die ten grondslag ligt aan de locatiekeuzen voor bedrijventerrein en groen.

Esp-Noord is eveneens in navolging van eerdere beleidsdocumenten als transformatiegebied weergegeven. Het betreft een afronding van stedelijk gebied, grenzend aan bedrijventerrein in Son en Breugel. In het Groenbeleidsplan 2001 is dit gebied aangegeven als "Integrale ontwikkeling groen-rood".

Blixembosch Noordoost betreft een afronding van het woongebied Blixembosch die pas mogelijk is geworden na duidelijkheid over het ruimtebeslag van de aansluiting A58-A50.

Het bouwproject Castiliëlaan betreft eveneens een afronding van het stedelijk gebied. Het relatief kleine gebied ligt tussen de A58 en het zorggebied aan de Huizingalaan, is grotendeels eigendom van de gemeente en in agrarisch gebruik, bestemd als gebied voor "Maatschappelijke doeleinden," en is vanwege de behoefte aan te ontwikkelen woongebied als zodanig aangewezen.

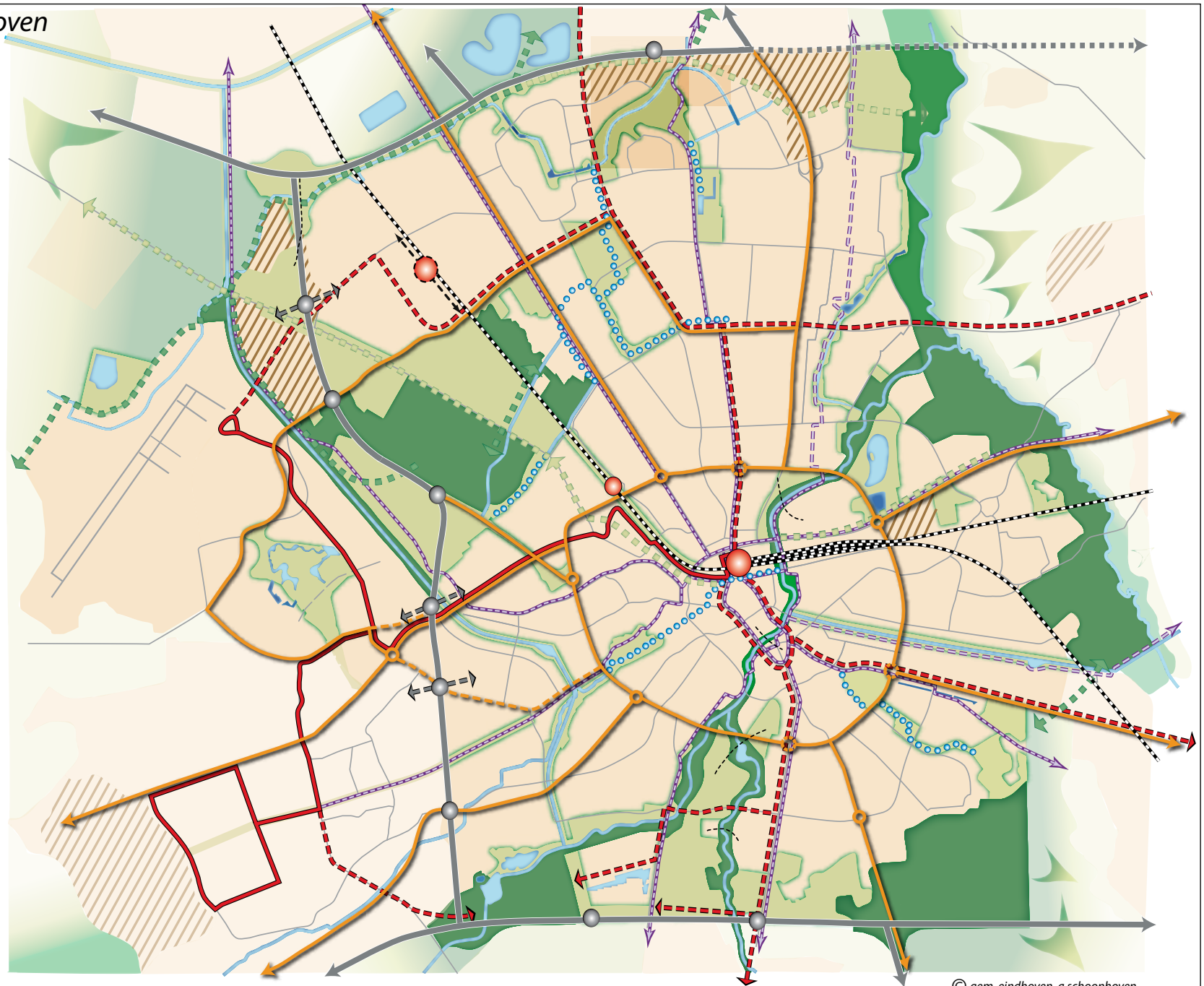
Het gebied Wasven tussen de spoorlijn en de Eisenhowerlaan is als reservelocatie aangewezen. In het vooral groene gebied komen enkele functies voor zoals een onderwijsinstelling. In het Groenbeleidsplan is de afweging gemaakt dit gebied aan te wijzen als "Stad, groen beeldbepalend".

# Interimstructuurvisie Eindhoven

## 1. Ruimtelijk beleid 2009

### 1.a. Ruimtelijke hoofdstructuur

-  Natuur
-  Natuur te ontwikkelen
-  Structureel groen
-  Structureel groen te ontwikkelen
-  Oppervlakte water
-  Water te ontwikkelen
-  Stroomwegen
-  Stroomweg te ontwikkelen
-  Knooppunt
-  Nieuw knooppunt
-  Spoor
-  Station
-  Station zoekgebied
-  HOV bestaand
-  HOV zoekgebied
-  Primaire weg
-  Primaire weg te ontwikkelen
-  Sernet Fietsroute
-  Sernet Fietsroute te ontwikkelen
-  Bebouwd gebied
-  Transformatiegebied



Uitgangspunten die (rand)voorwaarden stellen aan het gebruik van de ruimte zoals bijvoorbeeld zones voor externe veiligheid en andere milieuzones, beschermde stads- en dorpsgezichten en de basiskwaliteit voor openbare ruimte zijn niet opgenomen. Deze gegevens zijn wel op de afzonderlijke programma-kaarten meegenomen (bijlage A) dan wel raadpleegbaar in de onderliggende raadsbeslissingen.

Legenda-eenheden:

- ◆ *Natuur en Natuur te ontwikkelen.* Groene Hoofdstructuur, Ecologische Hoofdstructuur, natuurgebieden;
- ◆ *Structureel Groen en Structureel groen te ontwikkelen.* Groene Hoofdstructuur, structureel stadsgroen;
- ◆ *Oppervlaktewater en Water te ontwikkelen.* Beken, kanalen, waterpartijen;
- ◆ *Stroomweg en Stroomweg zoekgebied.* Rijks- en provinciale wegen;
- ◆ *Knooppunt en Knooppunt te ontwikkelen.* Knooppunten met stroomwegen;
- ◆ *Spoor;*
- ◆ *Station en Station zoekgebied;*
- ◆ *Hoogwaardig Openbaar Vervoerslijn (HOV) en HOV te ontwikkelen;*
- ◆ *Primaire weg.* Gemeentelijk hoofdwegennet;
- ◆ *Sternet fietsroute.* Regionaal fietsnet;
- ◆ *Bebouwd gebied.* Woon- en werkgebieden;
- ◆ *Transformatiegebied.* Gebieden die in de planperiode van functie veranderen.

Van de projecten die de te ontwikkelen elementen van de hoofdstructuur moeten realiseren, staat een overzicht in bijlage E (zie ook hoofdstuk 5. Uitvoeringsprogramma waarin ook een kaart is opgenomen).

## **Ad 2. Gebruik van de ruimte**

De kaart brengt op hoofdlijnen en op stedelijk niveau de verdeling in beeld van het actuele én gewenste grondgebruik volgens vastgesteld beleid.

In de legenda worden negen eenheden (met bijpassende symbolen) onderscheiden.

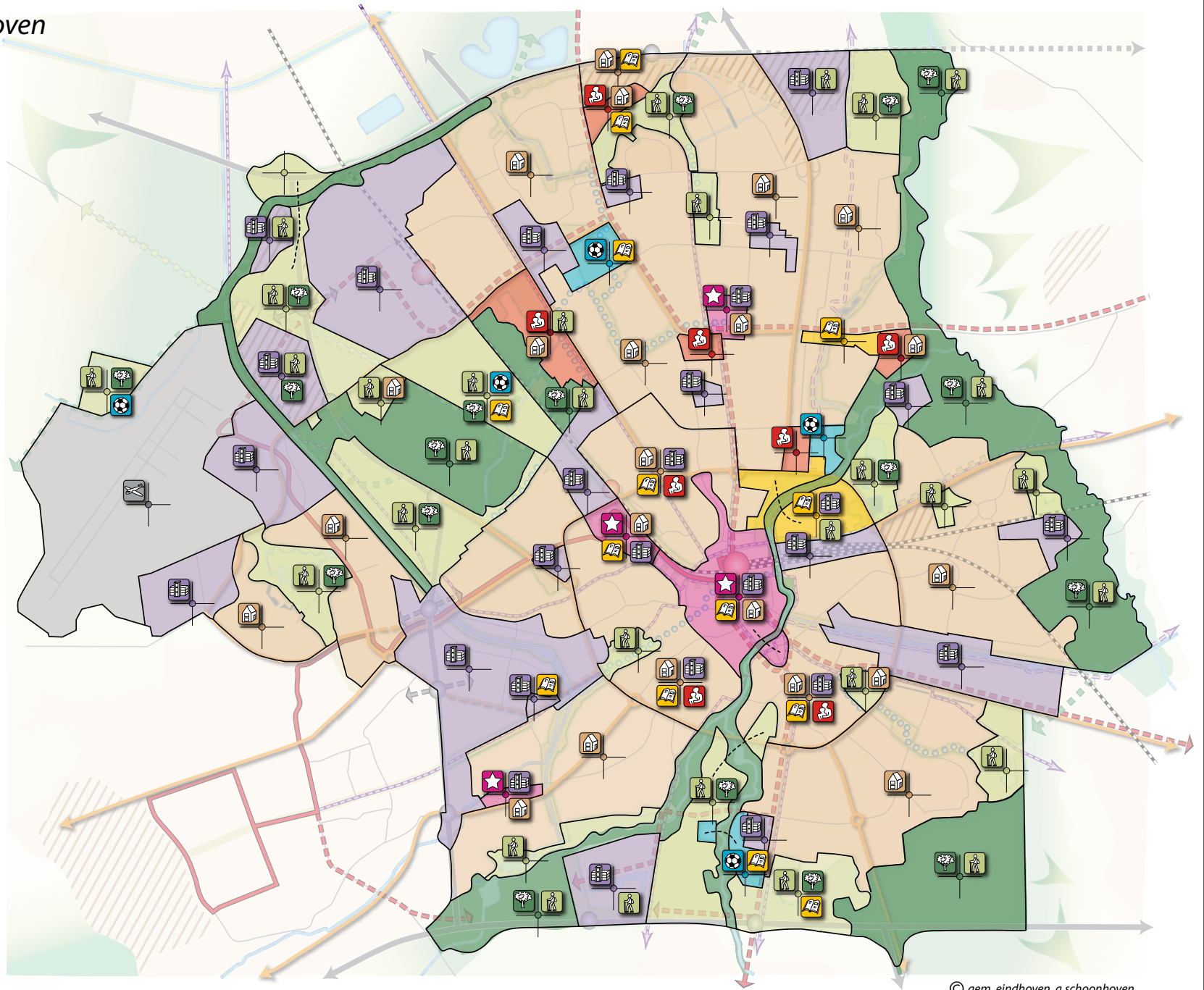
- ◆ *Natuur.* Gebieden voor groene, ecologische ontwikkeling. Extensief (recreatief) medegebruik, gericht op natuur- en landschapsbeleving. Betreft onderdelen van de Groene en Ecologische Hoofdstructuur;
- ◆ *Gebruiksgroen.* Groengebieden, veelal behorende tot de Groene Hoofdstructuur, waarin op voorwaarde van het behoud van de natuur- en landschapskwaliteiten uiteenlopende (groen)recreatieve functies kunnen zijn ondergebracht, zoals maneges, golfbanen, uitloopgebieden, parken, volkstuinten. Verder landbouw, kleinschalige aan het buitengebied gebonden bedrijven (incl kleinschalige horeca), extensieve sportgebieden;
- ◆ *Zorg en opvang.* Geclusterde stedelijk/ regionale zorggerelateerde opvangvoorzieningen zoals ziekenhuizen, verslavingszorg, instellingen voor geestelijke gezondheidszorg, revalidatiecentra, gevangenis;
- ◆ *Wonen.* Voornamelijk wonen, daarnaast alle afgeleide wijk- en buurtgerichte functies op het gebied van (middelbaar-/ basis-)onderwijs, zorg (o.a. senioren, gezondheid), opvang, cultuur, religieuze voorzieningen, ontspanning en vrije tijd, groen (o.a. buurt- en wijkparken, sportfaciliteiten en -velden, buurtontmoetingsruimten), detailhandel (o.a. winkels) en werken (woonwerkcombinaties en kleine bedrijven met milieucategorie 1, 2 en gedeeltelijk 3). Deze functies ('sociale basisbekabeling') zijn noodzakelijk voor het functioneren van een gebied als woongebied. Zij vallen dus onder deze definitie en worden niet afzonderlijk in beeld gebracht, mede omdat hun ruimtebeslag relatief beperkt is;
- ◆ *Onderwijs.* Geclusterde onderwijs- en onderzoekfaciliteiten voor voortgezet (speciaal) onderwijs en op MBO, HBO en universitair niveau (campus-achtig) en daarbij horende voorzieningen als kleine aantallen studentenwoningen, ex-pat hotel, detailhandel, horeca, congresfaciliteiten, sportvoorzieningen;
- ◆ *Werken.* Hieronder vallen werkgerelateerde functies: industrie, research en ontwikkeling, handel, kantoren, grootschalige en perifere detailhandel, transport, bouwnijverheid, dienstverlening. Tevens alle productieactiviteiten van kunst en design en ook alle voorzieningen die bij een functioneel en modern bedrijventerrein horen (o.a. parkmanagement);

# Interimstructuurvisie Eindhoven

## 1. Ruimtelijk beleid 2009

### 1.b. Gebruik van de ruimte

-  Natuur
-  Gebruiksgroen
-  Zorg en opvang
-  Wonen
-  Onderwijs
-  Werken
-  Sport
-  Centrumvoorzieningen
-  Vliegveld / militair terrein



- ◆ *Sport*. Sportconcentratiegebieden: geclusterde stedelijke voorzieningen op gebied van sport (intensief). Eventueel kleine horeca, kantoor- of medische faciliteiten ter ondersteuning van sportvoorzieningen;
- ◆ *Centrumvoorzieningen*. Goed bereikbare concentraties van centrumstedelijke voorzieningen op het gebied van detailhandel, horeca, dienstverlening, cultuur, welzijn en zorg;
- ◆ *Vliegveld/militair terrein*. Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven, inclusief ondersteunende functies.

#### Leeswijzer

- ◆ De criteria voor weergave met een vlek op de kaart zijn dat het grondgebruik relevant is op stedelijk niveau én substantieel ruimte beslaat (vuistregel: tenminste 5 ha.);
- ◆ Actuele en gewenste menging van gebruiksvormen (op stedelijk niveau) komt vaak voor. Indien kleiner dan 5 ha. worden deze gebruiksvormen niet afzonderlijk weergegeven. Toch kunnen zij in en voor het betreffende gebied een belangrijke, complementaire rol spelen én op stedelijk niveau relevant zijn. Als dit het geval is, wordt deze menging van gebruiksvormen met verschillende pictogrammen in een kruis weergegeven. Het eerste kwadrant linksboven is de hoofdfunctie van het gebied (het bepaalt de kleur van het gebied), het tweede kwadrant rechtsboven en vervolgens rechtsonder en linksonder zijn aanvullend aan de hoofdfunctie, in afnemende belangrijkheid;
- ◆ Kleinschalige voorzieningen ten dienste van de hoofdgebruiksvorm (bijvoorbeeld basisscholen, winkels) vallen binnen de definitie van die hoofdgebruiksvorm.

Er zijn dus drie niveau's waarin het grondgebruik is aangegeven:

- ◆ Op stedelijk niveau relevant én groter dan 5 ha.: vlek op de kaart;
- ◆ Kleiner dan 5 ha. en aanvullend aan de hoofdgebruiksvorm: pictogram in het kruis;
- ◆ Kleinschalige voorzieningen ten dienste van de hoofdgebruiksvorm: vallen binnen de omschrijving.

Weinig ruimte vragende voorzieningen.

De kaart geeft de functieverdeling weer op hoofdlijnen en op stedelijk niveau. Verspreid en/of min of meer geïsoleerd voorkomende voorzieningen met een (doorgaans) gering oppervlak zijn niet opgenomen op de kaart. Voorbeelden zijn: een schouwburg, een sportaccommodatie, een woning of een bedrijf in het buitengebied. Op gedetailleerder planniveau zijn deze functies vastgelegd in bestemmingsplannen.

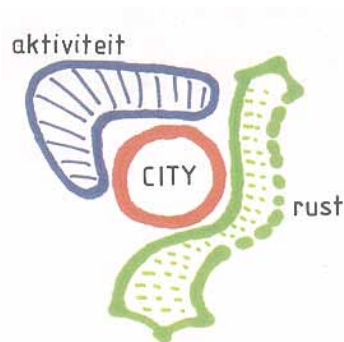
## 4.6. Strategische investeringszones

In de Interimstructuurvisie 2009 ligt het accent op de ruimtelijke, functionele ontwikkelingsstrategie. Voor de lange-termijnontwikkeling zijn investeringen nodig in de (hoofd)structuur. Deze vloeien voort uit bovenlokaal beleid én uit eigen beleidskaders. De ruimtelijke hoofdstructuur biedt een raamwerk waar het gebruik van de ruimte zich naar richt. Regie voeren betekent actief sturen van ontwikkelingen. De Interimstructuurvisie biedt het kader voor de verdeling van de grondgebruiksvormen over de ruimte. Het is niet alleen een passief toetsingskader voor het ruimtelijk toewijzen van nieuwe ontwikkelingen, het is ook een actief sturingsinstrument. Nieuwe ontwikkelingen dienen daar een plaats te krijgen waar het beste recht wordt gedaan aan het algemeen belang van een goede ruimtelijke ordening. En dat houdt onder meer in dat nieuwe ontwikkelingen worden aangehaakt aan de hoofdstructuur. Denk aan het bewust plannen van voorzieningen met veel vervoersbewegingen dichtbij de HOV-lijnen.

Bovengenoemde regievoering spitst zich toe op vier zones binnen de stad.

Daarmee wordt voortgebouwd op het ontwikkelingsmodel dat de laatste decennia ten grondslag lag aan het ruimtelijk beleid in Eindhoven (Structuurschets Eindhoven binnen de ringweg, 1990). De stad werd onderverdeeld in drie zones: Westcorridor, het Centrumgebied en de Dommelzone, met respectievelijk de kernbegrippen activiteit, city en rust. Daarmee werd een stedelijke milieudifferentiatie geïntroduceerd die sturend is voor de ontwikkeling.





Zonering volgens Structuurschets Eindhoven binnen de ringweg, 1990

Het doel was en is nieuwe ontwikkelingen zodanig te sturen dat de specifieke stedelijke kwaliteiten en potenties beter worden benut dan in het geval van een 'alles kan overal'-concept.

De Interimstructuurvisie handhaaft in grote lijnen dit concept. Centrumgebied en Dommelzone blijven staan voor respectievelijk de centrumstedelijke ontwikkeling en de rustzone. De Westcorridor wordt opgeschaald tot de A2-zone (Brainport Avenue), omdat de

schaalsprong vanuit de Brainportambitie dat vereist. Als vierde element wordt de hoofdinfrastructuur benoemd, een netwerk dat mede sturend dient te zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De strategie bestaat uit het erkennen van de integrale potenties van de te onderscheiden gebieden met hun specifieke kwaliteiten. Door het selectief inzetten van stedelijke investeringen in de vier strategische zones wordt een integrale gebiedsontwikkeling beoogd met investerings- en exploitatieprojecten. Nieuwe exploitatieprojecten moeten zoveel mogelijk aan zones worden gekoppeld. Daarmee biedt de Interimstructuurvisie een instrument voor bestuurlijke prioritering, voor ruimtelijke toewijzing en worden investeringen van private partijen en de overheid gebundeld. De exploitatieprojecten betalen – indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, zie hoofdstuk 5 - mee aan de investeringsprojecten via het instrument van de grondexploitatie.

#### Strategische investeringszones

1. Brainport Avenue (A2 zone);
2. Centrumgebied;
3. Dommelzone;
4. Infrastructuur.

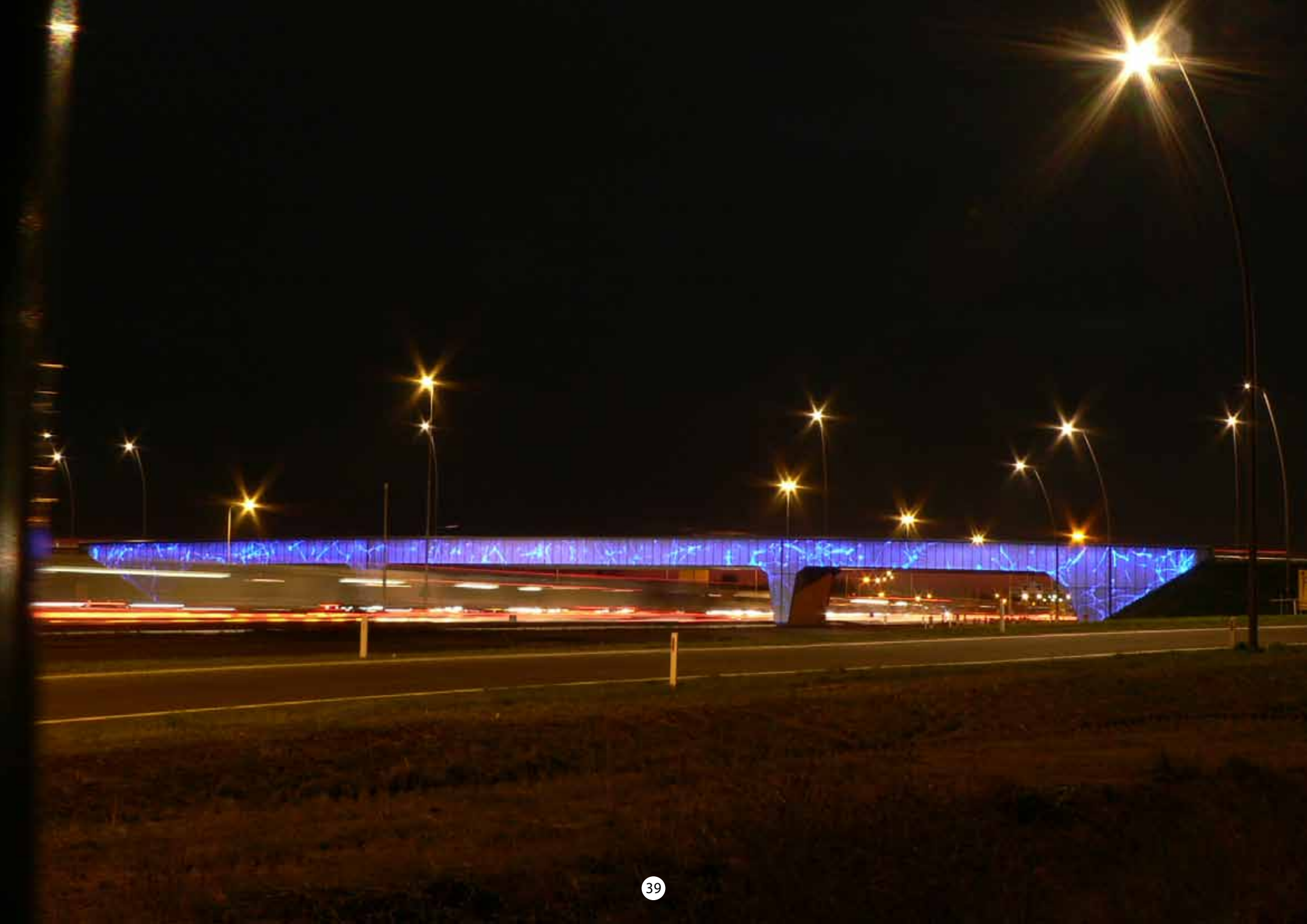
#### Ad 1. Brainport Avenue

De Brainport Avenue rond Eindhoven wordt (her)ingericht tot een Brainport-etalage. De plannen hiertoe zijn vervat in het rapport 'De geniale Brainport-locaties, integrale gebiedsontwikkeling A2-zone regio Eindhoven'. Voldoende 'groen' en uitstekende bereikbaarheid zijn een paar belangrijke doelen die in deze visie worden uitgewerkt. Bijvoorbeeld door aansluiting bij het Groene Woud en het inzetten van verschillende vormen van transport. Daar waar de A2 in de toekomst kruist met de HOV (vijf keer) en het spoor (één keer), zullen toplocaties ontstaan die optimaal bereikbaar zijn.

Het plan onderscheidt binnen de betrokken gemeenten Son en Breugel, Best, Veldhoven, Waalre en Eindhoven de volgende zones: T-Best (het gebied tussen de A2, de A58, de Eindhovenseweg/Boschdijk en het Wilhelminakanaal), Ekkersrijt, Brainport Innovation Campus (tussen Beatrixkanaal en de A2), I-park (het gebied tussen de A2 en Noord-Brabantlaan), De Hurk/De Run, de T-Campus (High Tech Campus inclusief zone ten zuiden van de A2), Striip S en tot slot het Stationsgebied Eindhoven. Op sommige plaatsen zal bebouwing domineren, andere plaatsen krijgen een overwegend groen karakter. Over het gehele gebied zullen thema's licht en kunst de identiteit van Brainport versterken. Er is voorzien in een groot aantal bovenwijkse voorzieningen zoals recreatieve en ecologische verbindingen en HOV-uitbreidingen.

De strategie voor de A2-zone vloeit rechtstreeks voort uit de aandacht die dit gebied krijgt in de bovenlokale beleidsontwikkelingen, met name de Brainportvisie. De A2- zone is met zijn vertakkingen een economische ontwikkelingsas van nationaal en provinciaal niveau voor hoogwaardige kennisindustrie en vormt tevens een cruciale schakel in de bereikbaarheid van de regio. Bovendien is er in het kader van de kenmerkende verwevenheid met het landschap (een Brainport-kwaliteit) in het bijzonder in deze investeringszone veel aandacht voor groene ontwikkelingen, zoals de groene corridor (verbinding met Groene Woud), de aanleg van de ecologische verbindingzones Ekkersrijt en Beatrixkanaal, een parkplateau over de A2 en bosaanplant.





### **Investeringsprojecten binnen de Brainport Avenue**

Binnen de Brainport Avenue vallen o.a. de investeringsprojecten aan de A2 (aansluitingen) of aan het onderliggende wegennet, de ontvlechting van de Brabantlaan, P+R-voorzieningen, onderdelen van het HOV-netwerk, de verbinding Groene Woud, Inverse Fellenoord en ontwikkeling openbaar vervoersknooppunt Eindhoven CS en aanleg station Acht – Eindhoven Airport.

### **Exploitatieprojecten binnen de Brainport Avenue**

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan de Brainport Avenue gekoppeld zijn, zijn de Brainport Innovation Campus, de herontwikkeling van Strijp S, de herontwikkeling van het Stationsgebied Eindhoven, de campus Internationale School.

### ***Ad 2. Centrumgebied***

Naast de binnenstad behoren ook de direct daaromheen liggende binnenstadrandzones binnen de tangenten en enkele uitwaaiersgebieden langs belangrijke assen tot het centrumgebied. De hiervoor opgestelde Centrumvisie is in 2007 geactualiseerd en van een programma voorzien. Het centrum moet zich verder ontwikkelen tot een hoogstedelijk, bruisend en dynamisch hart van de centrumstad Eindhoven. Het centrum moet daarbij als een magneet werken voor investeerders, bewoners, bedrijven, toeristen en (buitenlandse) werknemers. Grote ontwikkelingen zijn het OV-knooppunt rondom het NS-station, het Stationsgebied (kantoren en wonen), Stadionkwartier/Emmasingelkwadrant (wonen en voorzieningen), Strijp S, Van der Meulen-Ansemsterrein en de Bergen. De projecten zijn in uitvoering of in voorbereiding.

### **Investeringsprojecten binnen het Centrumgebied**

Binnen de zone valt naast de in de A2-zone genoemde investeringen in het Stationsgebied o.a. het investeringsproject van het boven de grond brengen van de Nieuwe Gender. Daarnaast delen van het Dommeldalproject en van het HOV-netwerk.



### **Exploitatieprojecten binnen het Centrumgebied**

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan deze zone gekoppeld worden zijn het Stationsgebied, Strijp S, het Stadionkwartier, het Emmasingelkwadrant en het Van der Meulen-Ansemsterrein.

### **Ad 3. Dommelzone**

Deze groene zone heeft een sterke recreatieve functie en vormt de tegenhanger van de hoogdynamische A2-zone en het Centrumgebied. De investeringen binnen deze zone richten zich vooral op groen en water. Deze strategisch zone betreft twee van de drie groene wiggen van de stad én de Dommel in het centrumgebied. De Dommel en de Tongelreep zijn de dragers van de zuidelijke wig. De Dommel en de Kleine Dommel die van de noordoostelijke wig. De stadsparken Genneper Parken en de Karpen zijn belangrijke onderdelen van deze zone. De investeringen binnen deze zone richten zich vooral op groen, water en in mindere mate op infrastructuur.

Voor de herinrichting en sanering van de Dommel is in samenwerking met het waterschap een project in voorbereiding.

### **Investeringsprojecten binnen de Dommelzone**

Binnen de zone vallen o.a. de volgende investeringsprojecten: herinrichting en sanering van de Dommel (baggeren en beekherstel i.s.m. waterschap), versterken natuurpark Genneper Parken, reconstructie verkeersstructuur Genneper Parken alle modaliteiten (incl HOV), 'Dommeldal uit de Verf', Uitvoeringsprogramma de Karpen, slowlane Dommelroute + fietsbrug + fietstunnel Ring.

### **Exploitatieprojecten binnen de Dommelzone**

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan de Dommelzone gekoppeld worden zijn onder andere: Hotel/ congresfaciliteiten (vd Valk), Genneperparken (duurzaamheidscentrum, Sportconcentratiegebied Centrum (Fieldlabs), Sportconcentratiegebied Zuid (sportgezondheidscentrum, Sporthogeschool), woonzorgfunctie (Gennepershoeve, Kortonjo, de Weerde), Stadspark De Karpen (evenemententerrein, IJzeren Man).







#### **Ad 4. Infrastructuur**

Bereikbaarheid is een belangrijk uitgangspunt voor Eindhoven. Naast het auto-wegennet, nationaal en lokaal, is het openbaar vervoersnetwerk, het vaar netwerk en het fietsnetwerk hiervoor van belang. De A2 rond Eindhoven wordt groot-schalig aangepast. Binnen Eindhoven worden allerlei aanpassingen gedaan aan de ring om ook in de toekomst een goede doorstroming te behouden. Openbaar vervoer via het spoor wordt versterkt met het toevoegen van een voorstad-station en ontwikkelingen rondom het Centraal Station. Er wordt een HOV-net-werk door de stad gelegd. Dit netwerk heeft een regionale en stedelijke functie in het verbinden van de belangrijkste stedelijke zwaartepunten en de verbinding met omliggende dorpen (Geldrop, Nuenen, Veldhoven). Een goed fietsnetwerk moet het gebruik van de fiets faciliteren en stimuleren.

#### **Investeringsprojecten infrastructuur**

Binnen de zone vallen o.a. de volgende investeringsprojecten: het HOV-netwerk (3 fasen), de investeringsprojecten aan de A2 (aansluitingen) of aan het onderliggende wegennet, ongelijkvloerse kruisingen op de ring, de OV-knopen CS en Woensel XL, het fietsnetwerk, de Grote Ruit, P+R-voorzieningen, Stations Acht en Strijp S.

#### **Exploitatieprojecten infrastructuur**

Belangrijke exploitatieprojecten die aan deze zone gekoppeld worden zijn onder andere: HTCE, Eindhoven Airport, Strijp S, Strijp R, Castilielaan, 2e fase Woensel-XL, VMBO-SEN, ROC-Sterrenlaan, Fontys, Sportconcentratiegebied Noord, Sportconcentratiegebied Zuid, Catharinaziekenhuis, Hart van Woensel, Stationsgebied, HTCE, Brainport Innovation Campus, GDC, Tradeforum, Revitalisering De Hurk.

In het Uitvoeringsprogramma ( hoofdstuk 5) is nader ingegaan op de investerings- en exploitatieprojecten en de relatie daartussen. Ook zijn daarin de projecten grafisch weergegeven.

Een overzicht van de investerings- en exploitatieprojecten met de koppeling aan de 4 strategische ontwikkelingszones is opgenomen in bijlage E.



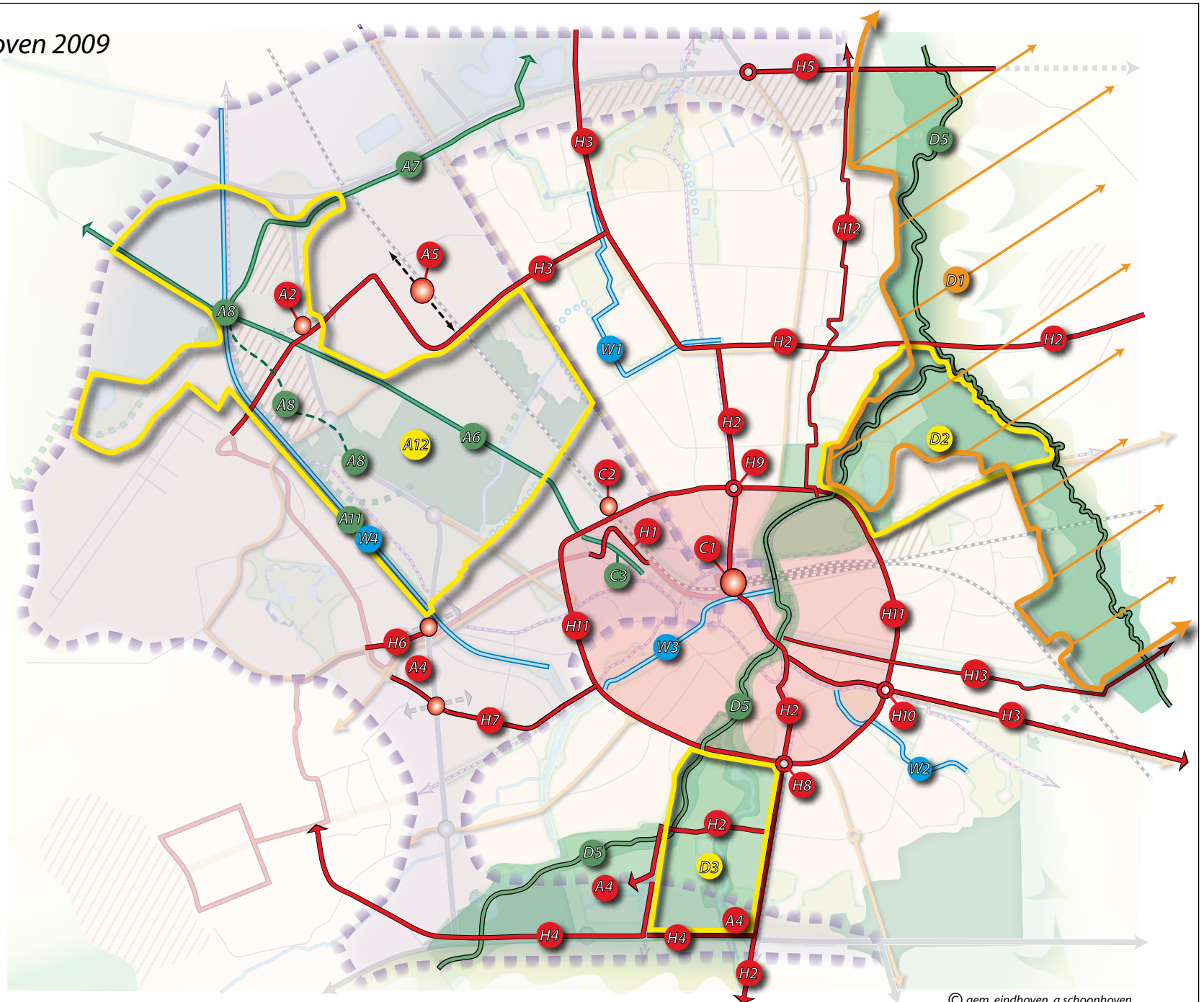


# Interimstructuurvisie Eindhoven 2009

## Uitvoeringsprogramma

### 2.a. Investeringsprojecten

- Strategische zones**
- C** Centrumgebied
  - D** Dommelzone
  - A** A2 Zone / Westcorridor
  - H** Hoofdinfrastructuur
- W** Waterstructuur
- Projectgebieden
- Dommeldal uit de verf
- Programma**
- Programma verkeer, vervoer en mobiliteit
  - Programma Groen
  - Programma Water
- C1** nummers verwijzen naar Bijlage E  
Overzicht investeringsprojecten





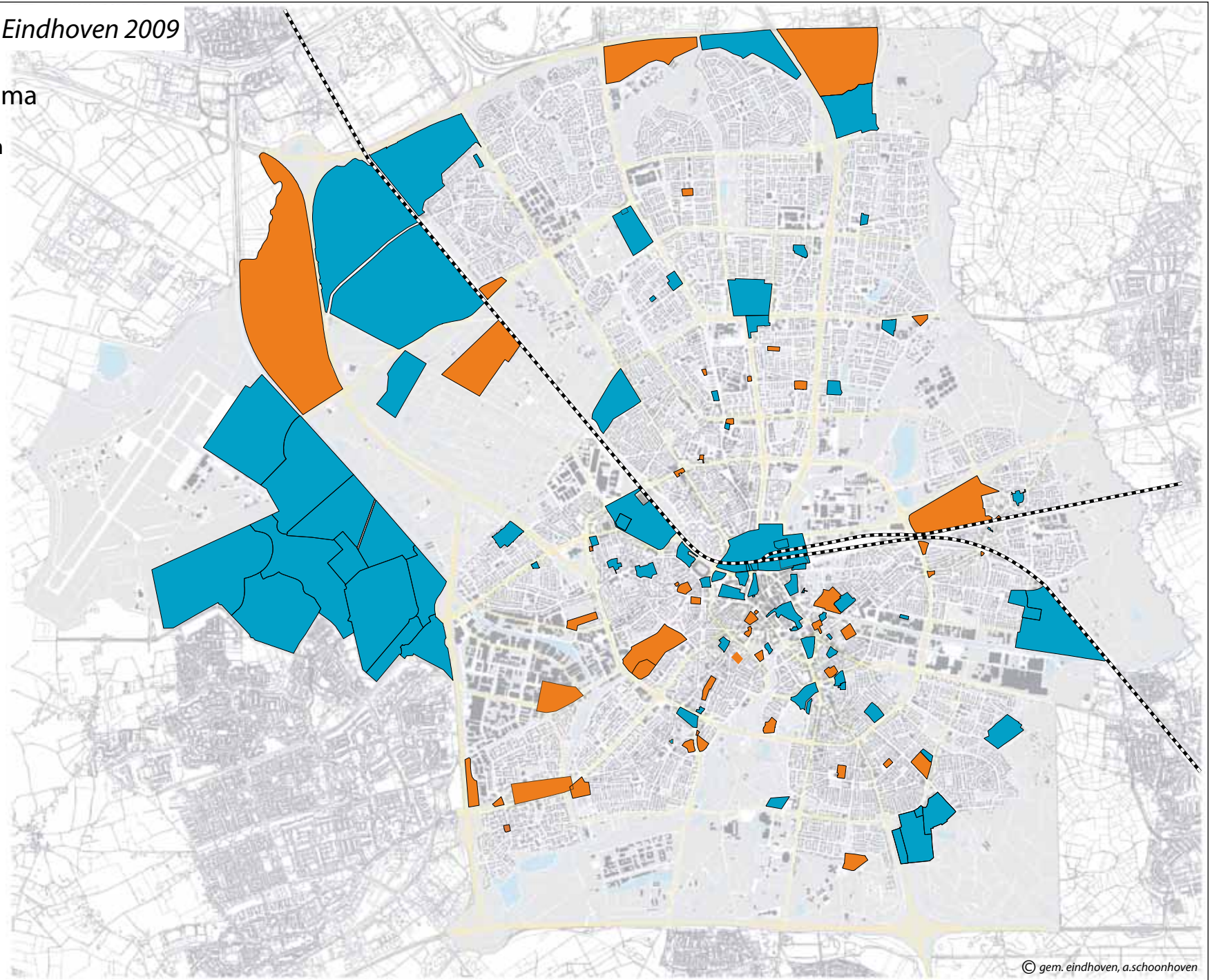


Uitvoeringsprogramma

2.b. Exploitatieprojecten

bron: *Meerjaren Prognose  
Grondexploitatie 2009*

-  Lopende projecten
-  Toekomstige projecten







## 5 Interimstructuurvisie 2009, Uitvoeringsprogramma

### 5.1. Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) vereist dat de gemeente bij een Structuurvisie een Uitvoeringsprogramma opstelt. De wet formuleert dit als volgt:

#### Wro, artikel 2.1

De gemeenteraad stelt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer structuurvisies vast. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven met welke instrumenten en op welke wijze het voorgenomen ruimtelijk beleid zal worden gerealiseerd. Hiertoe staat de gemeente zowel publieke- (o.a. planologische regelingen) als privaatrechtelijke instrumenten (o.a. overeenkomsten) ter beschikking.

Naast planologische regelingen als een bestemmingsplan en een exploitatieplan zijn in de Wro bepalingen opgenomen over grondexploitatie door particuliere eigenaren. Deze bepalingen maken optimaal kostenverhaal mogelijk en bieden de mogelijkheid van het stellen van locatie-eisen door de gemeente.

Door overeenkomsten en exploitatieplannen kunnen op basis van de structuurvisie financiële bijdragen aan een ontwikkeling worden gevraagd. Ruimtelijke ontwikkelingen die niet gelegen zijn binnen de betreffende exploitatiegebieden moeten dan wel in de Structuurvisie beschreven zijn. In dit hoofdstuk wordt daartoe de basis gelegd, waarna met een afzonderlijk raadsdossier de hiertoe benodigde fondsen worden geformaliseerd. Ook kan de Structuurvisie grondslag zijn voor het vestigen van voorkeursrechten.

### 5.2. Planologische regelingen

De Wro stelt het opstellen van een Structuurvisie verplicht. Het is het kaderstellende document voor het ruimtelijke beleid van de gemeente. Daarnaast vervult het een belangrijke rol bij het opstellen van de gemeentelijke grondexploitaties.

Waar de Structuurvisie kaderstellend is (beleid) blijft het bestemmingsplan het instrument waarmee de gemeente op bindende wijze bebouwing en gebruik van gebieden zal regelen (normstelling).

Het instrument projectbesluit zal in de volgende situaties worden toegepast:

- ◆ In geval van een groot project, waarvoor de kaders zijn vastgesteld (bijvoorbeeld een Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Plan) en waarbij een deel van het project al van start kan gaan, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan, dat al in voorbereiding is;
- ◆ In geval van verschillende samenhangende projecten, die het best in één bestemmingsplan gebundeld kunnen worden, waarvoor de kaders zijn vastgesteld en waarvan één of meer projectonderdelen al van start kunnen gaan.

De vaststellingsbevoegdheid van projectbesluiten is door de raad aan het college van burgemeester en wethouders gedelegeerd.



Het exploitatieplan is zeker in de Eindhovense situatie een instrument dat aanvullend werkt op de mogelijkheid om binnen een gebied met partijen privaatrechtelijke afspraken te maken ('anterieure overeenkomst'). Eindhoven streeft naar een optimaal kostenverhaal. De gemeente blijft bij voorkeur inzetten op het private spoor van gemeentelijk kostenverhaal via gronduitgifte en samenwerking met marktpartijen. Het publieke spoor, met kostenverhaal via de bouwvergunning aan de hand van een exploitatieplan, wordt ingezet als achtervang, als 'stok achter de deur'.

De Wro biedt ook de mogelijkheid tot het stellen van locatie-eisen. In een exploitatieplan kunnen eisen worden opgenomen voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte en de kwaliteit daarvan, alsmede regels over de uitvoering, zoals de fasering en de koppeling van bepaalde onderdelen.

Als locatie-eisen kunnen in ieder geval worden opgenomen:

- ◆ De percentages (eventueel verkaveld) voor sociale koop en huur of particulier opdrachtgeverschap binnen de plangebieden (opgenomen in het Programma Wonen 2010-2015);
- ◆ De bepalingen die voor plangebieden voortvloeien uit het gemeentelijk Handboek Openbare Ruimte;
- ◆ De bepalingen die voor plangebieden voortvloeien uit het gemeentelijk Handboek Toegankelijkheid.

Welke locatie-eisen er verder mogelijk zijn dient de komende tijd duidelijk te worden aan de hand van jurisprudentie op de mogelijkheden van de wet. De raad wil de mogelijkheden van locatie-eisen ten volle benutten om haar regierol op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad waar te kunnen maken.

Wanneer er geen private (anterieure) contracten gesloten zijn met partijen binnen het exploitatiegebied, is de gemeente wettelijk verplicht tot kostenverhaal en het stellen van locatie-eisen via het exploitatieplan.

Het exploitatieplan wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld. De beheersverordening is een nieuw instrument, specifiek ingevoerd voor gebieden waar weinig ontwikkelingen zijn te verwachten. Gelet op het feit dat er in Eindhoven weinig gebieden in aanmerking komen voor dit instrument, zal het instrument beheersverordening naar verwachting niet worden ingezet.

De coördinatie-regeling wil de gemeente Eindhoven alleen inzetten in gevallen waarin op voorhand het voordeel van de toepassing duidelijk aanwezig is. De overige instrumenten in de Wro zijn vooral vernieuwde versies van reeds bestaande, zoals het voorbereidingsbesluit. Deze zullen dan ook op vergelijkbare wijze als tot nu toe ingezet kunnen worden.

### 5.3. Projecten

De Structuurvisie wordt ondermeer gerealiseerd in projecten. Onderscheid wordt gemaakt in twee soorten projecten, investeringsprojecten en exploitatieprojecten. Beheer- en onderhoudsprojecten worden niet meegenomen in het kader van de Structuurvisie.

#### Investeringsprojecten

Investeringsprojecten zijn (vooral) projecten die ingrijpen in de ruimtelijke structuur van de stad. Zie hiervoor de kaart "Ruimtelijke beleid, 1.a Ruimtelijke hoofdstructuur". De belangrijkste structuurinvesteringen voor de komende jaren worden uitgevoerd in (clusters van) projecten, waarvan een belangrijk deel is ondergebracht in vier ontwikkelingszones: A2-zone (Brainport Avenue), Centrumgebied, Dommelzone en Infrastructuur (zie ook par. 4.6.).

De clusters van investeringsprojecten (tussen haakjes de ontwikkelingszone) zijn:

- ◆ HOV-netwerk (Hoofdinfrastructuur);
- ◆ Ombouw A2 onderliggend wegennet (A2-zone en Hoofdinfrastructuur);
- ◆ OV-knoop Centraal Station (Centrum en Hoofdinfrastructuur);

- ◆ Spoorontwikkeling, 2 overige stations (A2-zone, Centrumgebied en Hoofdinfrastructuur );
- ◆ Regionale verbinding, Grote Ruit (Hoofdinfrastructuur);
- ◆ Fietsnetwerk, sternet (Hoofdinfrastructuur);
- ◆ Doorstroming Ring/Binnenring (Centrumgebied en Hoofdinfrastructuur);
- ◆ Verbinding Groene Woud (A2-zone);
- ◆ Ontwikkeling Landelijk Striip (A2-zone);
- ◆ Dommeldal Noord-Oost (Dommelzone);
- ◆ Dommeldal Zuid (Dommelzone);
- ◆ Dommel, sanering en herinrichting (Dommelzone)
- ◆ Beatrixkanaal (A2-zone);
- ◆ Waternetwerk, o.a. Nieuwe Gender (Centrumgebied en daarbuiten);

Kaart "Uitvoeringsprogramma, 2.a. Investeringsprojecten" (pag. 44) geeft weer waar de projecten zijn gelegen.

In bijlage E is een overzicht gegeven van investeringsprojecten per ontwikkelingszone.

De investeringsprojecten hebben gemeen dat ze gezien kunnen worden als investeringen in de ruimtelijke structuur en als doel hebben het gebruik van de stad door de diverse gebruikers te faciliteren. (En in geval van nieuwe initiatieven zal de ruimtelijke situering bij voorkeur worden gericht op deze elementen van de ruimtelijke structuur, afhankelijk van de aard van het beoogde grondgebruik.) Hierdoor worden deze projecten gezien als investeringen die gefinancierd moeten worden door de gebruikers van de stad. De bestaande gebruikers via de gemeentebegroting en de nieuwe gebruikers bovendien door middel van exploitatiebijdragen en fondsbijdragen in het kader van de Wro.

Investeringsprojecten worden veelal door de gemeente of overige overheden zelf ter hand genomen.

### Exploitatieprojecten

Exploitatieprojecten worden doorgaans door de commerciële markt (beleggers of ontwikkelaars) of woningbouwcorporaties uitgevoerd.

Het zijn projecten waar nieuwe fysieke programma's gerealiseerd worden en waaruit grondopbrengsten gegenereerd worden. Hierbij moet gedacht worden aan de zgn. grondexploitatieprojecten (opgenomen in de Meerjaren Prognose Grondexploitatie MPG), maar ook aan projecten in het kader van de integrale wijkvernieuwing (IWV), grootschalige gebouwde sportvoorzieningen en alle andere in de Wro benoemde projecten waarop de zogenaamde grondexploitatie-wet (hoofdstuk 6.4 Wro) van toepassing is.

De belangrijkste exploitatieprojecten de komende jaren zijn:

- ◆ Afronding Meerhoven;
- ◆ Striip S;
- ◆ Stationsgebied;
- ◆ Emmasingelcomplex;
- ◆ Stadionkwartier;
- ◆ GDC Noord;
- ◆ Afronding Tongelrese Akkers;
- ◆ Blixembosch Noord Oost;
- ◆ Van der Meulen Ansems terrein;
- ◆ Eindhoven Airport;
- ◆ Brainport Innovation Campus;
- ◆ Sportconcentratiegebieden in:
  - Eindhoven Noord;
  - Genneperparken;
  - De Karpen;
- ◆ IWV/herstructurering:
  - Lakerloper;
  - Doornakkers;
  - Genderdal;
  - Kruidenbuurt;
  - Barrier;
  - Drents Dorp;
  - Bennekel;
  - Philipsdorp;
  - Woensel West;
  - Oud Woensel;
  - Bloemenbuurt – Zuid.

De kaart “Uitvoeringsprogramma, 2.b. Exploitatieprojecten” (pag. 45) is een vereenvoudigde weergave van de kaart uit de Meerjaren Prognose Grondbedrijf 2009. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar dit document. Gebieden voor integrale wijkvernieuwing/krachtwijken zijn weergegeven op de gelijknamige kaart bij het Programma 3.1.4. Woningbouwproductie/Wijkvernieuwing, bijlage A  
In bijlage D is een overzicht gegeven van investerings- en exploitatieprojecten per ontwikkelingszone.

## 5.4. Grondbeleid

Met grondbeleid probeert de gemeente Eindhoven de in de Structuurvisie gewenste veranderingen in het grondgebruik te sturen. Dat kan passief met de inzet van alleen publiekrechtelijke instrumenten, of actief door zelf grond te kopen en de gewenste bestemming te realiseren. Ook tussenvormen zijn mogelijk.

Eindhoven heeft twee kerndoelen met het gemeentelijk grondbeleid:

- ◆ Het bevorderen van het gewenste ruimtegebruik en de ruimtelijke kwaliteit. Dit houdt onder andere in dat het grondbeleid dienstbaar is aan de ruimtelijke ordening. De doelen van het ruimtelijk beleid kunnen niet gerealiseerd worden wanneer de gemeente niet in enige zin zeggenschap heeft over de grond. Daarnaast zijn er zogenaamde sectorale doelstellingen: er is ruimte nodig voor verschillende belangen, zoals wonen, bedrijven, infrastructuur, natuur en recreatie. Het grondbeleid dient de ruimtebehoefte van deze verschillende functies te faciliteren;
- ◆ Het bevorderen van een rechtvaardige verdeling van kosten en opbrengsten. Dit betekent bijvoorbeeld dat de gemeente bij het ontwikkelen van een grote nieuwbouwlocatie zal proberen de kosten van bijvoorbeeld sociale woningbouw en groenaanleg te verhalen op de ontwikkelaars van luxe woningen.

Om deze doelen te kunnen bereiken staat de gemeente een aantal grondbeleidsinstrumenten ter beschikking. De meeste instrumenten zoals onteigening, wet voorkeursrecht gemeenten, bestemmingsplannen, etc. zijn in hoofdlijn reeds bekend uit de oude wet (WRO) en in de nieuwe Wro slechts op bepaalde punten aangepast. In de Wro wordt een aantal nieuwe instrumenten geïntroduceerd:

### Anterieure overeenkomsten

De gemeente kan voorafgaand aan het bestemmingsplan/exploitatieplan met grondeigenaren vrijwillig privaatrechtelijke overeenkomsten sluiten over de planontwikkeling en het kostenverhaal. Er is in dit stadium nog veel vrijheid om afspraken te maken.



Kostenverhaal vindt plaats via privaatrechtelijk contracten voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan. Het staat beide partijen vrij alle kosten die gerelateerd zijn aan de betreffende ontwikkeling op te nemen in het contract. Daarnaast is het mogelijk om een fondsbijdrage voor ruimtelijke ontwikkeling en bovenwijkse voorzieningen te vragen, het zogenaamde bovenplans verevenen. Deze bijdrages dienen hun grondslag te vinden in de Structuurvisie. Hierbij valt te denken aan maatschappelijk belangrijke functies als natuur en recreatie, infrastructurale werken, maar ook aan rood voor rood- arrangementen.

### **Exploitatieplan**

De Wro biedt gemeenten betere mogelijkheden om bij private ontwikkelingen kosten te verhalen. Onder de oude WRO was vooral het verhaal van kosten van bovenwijkse voorzieningen in de praktijk lastig. De Wro bepaalt dat, als partijen geen contractuele afspraken kunnen maken over de kosten, de gemeente integraal met het bestemmingsplan een exploitatieplan (publiekrechtelijk) moet vaststellen. Het exploitatieplan is een belangrijke 'stok achter de deur'.

### **Posterieuze overeenkomsten**

De gemeente kan na de vaststelling van het exploitatieplan met grondeigenaren alleen nog posterieuze overeenkomsten sluiten over de planontwikkeling en het kostenverhaal binnen de kaders van het exploitatieplan of tot kostenverhaal overgaan middels facturering van exploitatiebijdragen in het kader van het exploitatieplan bij verlening van de bouwvergunning.

### **Fondsen**

De Wro biedt betere mogelijkheden om bij private ontwikkelingen kosten te verhalen. Onder de oude WRO bleek dat erg lastig. In de praktijk kon (langs de publiekrechtelijke weg) alleen via het opleggen van een baatbelasting een beperkt deel van de bovenplanse kosten worden verhaald. Dit bleek in de praktijk een zeer moeizame weg. De Wro biedt verbetering. Bovenplanse kosten kunnen - in de vorm van een fondsbijdrage - worden opgenomen in de exploitatieopzet. Het is ook mogelijk de fondsbijdrage bovenwijkse voorzieningen te innen in anterieure overeenkomsten.

## **5.5. Fondsen**

De nieuwe Wro stelt als voorwaarde dat in de Structuurvisie aangegeven wordt op welke wijze de 'fondsgelden' besteed en geïnd worden. Hiertoe heeft Eindhoven een eigen verrekensystematiek ontworpen. In deze paragraaf is de systematiek toegelicht waarna de betreffende fondsen met een afzonderlijk raadsdossier worden geformaliseerd.

De fondsen worden per afzonderlijk raadsdossier vastgesteld omdat ze (eenmaal ingesteld) jaarlijks zullen moeten worden herzien op projecten, faseringen, uitgaven en voeding van de fondsen. De fondsen kunnen min of meer gezien worden als reguliere grondexploitaties en zullen daarom een openbare plaats krijgen binnen de raadsdossiers betreffende de jaarlijkse herijkingen van de Meerjaren Prognose Grondexploitaties (MPG).

In de praktijk zijn binnen grondexploitaties verschillende schaalniveaus in investeringen te onderscheiden:

- ◆ De eerste groep is de meest eenvoudige. Deze omvat werken, maatregelen en voorzieningen binnen de gebiedsbegrenzing van een exploitatieplan die alleen maar gerealiseerd worden ten behoeve van de nieuwe gebiedsontwikkeling. Voorbeelden daarvan zijn: aanleg van woonstraten, woonerven, wijk- en buurtgroen. Deze kosten zijn volledig ten laste te brengen aan het exploitatiegebied middels een anterieure overeenkomst of het exploitatieplan;
- ◆ De tweede groep betreft kosten van werken, maatregelen en voorzieningen die buiten de gebiedsbegrenzing van een exploitatieplan zijn gesitueerd doch die uitsluitend gedaan worden ten behoeve van het betreffende exploitatieplangebied. Voorbeelden daarvan zijn: investeringen in natuurcompensatie (aankoop en aanleg, niet het onderhoud of beheer), retentiegebieden/waterberging, een ontsluitingsweg vanuit het exploitatiegebied met alleen een functie voor dat gebied. Het is evident dat deze zgn. "bovenplanse" kosten voor 100 % drukken op het exploitatiegebied en middels een anterieure overeenkomst of het exploitatieplan ten laste gebracht kunnen worden van de exploitanten;

- ◆ De derde groep omvat kosten van werken, maatregelen en voorzieningen die gedaan worden buiten of binnen het exploitatiegebied maar die ook van belang zijn voor meerdere (andere) aan te leggen exploitatiegebieden of voor bestaande wijken. Bijvoorbeeld een verbindingsweg tussen twee wijken of het weg nemen van een hindercirkel waarvan twee of meer wijken profijt hebben. Andere voorbeelden zijn het maken van een wijkpark in het ene exploitatiegebied mede ten behoeve van een ander exploitatiegebied, ecologische zones, een rondweg, een stadspark. Hier komen we terecht op het terrein van de bovenwijkse werken, ofschoon deze term in de wettekst niet wordt genoemd. Als kosten deels aan bestaande wijken worden toegerekend, dient de gemeente er rekening mee te houden, dat dit gedeelte van de kosten niet verhaalbaar is via de grondexploitatie. We spreken hier over kosten die de gemeente kan opnemen in een fonds bovenwijkse voorzieningen (FBV) en die met een anterieure overeenkomst of het exploitatieplan ten laste gebracht kunnen worden van de exploitanten;
- ◆ Een vierde groep betreft de voorzieningen en ontwikkelingen, die mede bekostigd kunnen worden uit de in anterieure overeenkomsten toegestane bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat hier om verevening over meerdere projecten via een fonds ruimtelijke ontwikkelingen (FRO). Vereist is een basis in een Structuurvisie: de betreffende ruimtelijke ontwikkeling dient daarin te zijn aangegeven. Artikel 6.24, lid 1 Wro, biedt een grondslag voor financiële bijdragen aan de grondexploitatie; dat kan ook gaan om kostensoorten in de grondexploitatie die niet op de kostensoortenlijst in het Bro staan. Op die manier kan er buiten de kostensoortenlijst worden getreden. Ook kan in redelijkheid een hoger bedrag worden afgesproken voor bepaalde kostensoorten, indien de gemeente dit kan onderbouwen. Deze mogelijkheid vervalt zodra een exploitatieplan is vastgesteld. Het artikel spreekt ook over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen, op basis van een Structuurvisie. Dat kunnen bijvoorbeeld (rood voor groen- en rood voor rood-) arrangementen zijn.

In een exploitatieplan kunnen kosten uit de kostensoortenlijst (6.2.4 Bro) afdwingbaar worden verhaald. De kostensoorten in het Bro maken duidelijk welke kosten in beginsel verhaalbaar zijn.

Om kosten daadwerkelijk op te nemen in het exploitatieplan, zullen de kosten echter ook bij de betreffende locatie moeten horen. Er zijn drie criteria waaraan de gemeente moet voldoen om kosten van werken, werkzaamheden en maatregelen bij een bepaalde exploitatie in rekening te kunnen brengen via het exploitatieplan of via het fonds bovenwijkse voorzieningen (FBV):

#### Profijt:

De locatie moet nut ondervinden van de te treffen werken, maatregelen of voorzieningen. Deze toets geldt alleen voor de locatie als zodanig, niet meer vervolgens per bouwperceel binnen de locatie. Bij maatregelen zoals het opheffen van stankcirkels en bij compensatie buiten het gebied schuilt het profijt in het feit dat dankzij deze ingrepen een groter gebied ontwikkeld kan worden;

#### Toerekenbaarheid:

Er moet een causaal verband bestaan tussen de gebiedsontwikkeling en de kosten. De werken, maatregelen en voorzieningen zouden niet aan de orde zijn zonder dat plan of de kosten worden mede gemaakt ten behoeve van het plan. Wanneer uitgaven langs andere weg gedekt dan wel gefinancierd worden zijn deze niet toerekenbaar. Nutsvoorzieningen (gas, water, elektra, kabel, telefoon) worden doorgaans langs andere weg bekostigd. Maar wanneer de gemeente een deel van de aanlegkosten moet betalen (onrendabele top) dan tellen deze kosten wel mee. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld gebouwde parkeervoorzieningen voor zover deze niet uit parkeerbijdragen worden gedekt. Parkeerbijdragen zijn dan: parkeeropbrengsten uit vergunningen, uurtarieven, verkoop van parkeerplaatsen. Denk ook aan de infrastructuur voor openbaar vervoervoorzieningen voor zover het gebied daarvoor wordt aangeslagen.

#### Proportionaliteit:

Indien meerdere gebieden (zoals de bestaande stad) profijt hebben van een werk, maatregel of voorziening moeten deze naar evenredigheid worden verdeeld. Dat betekent dat de gemeente transparant moet aangeven langs welke criteria deze kosten zijn verdeeld.

### **Fonds Bovenwijkse Voorzieningen**

Bovenwijkse voorzieningen (de derde groep) zijn één van de kosten uit de kostensoortenlijst (6.2.4 Bro). Een bovenwijkse voorziening betreft een voorziening van openbaar nut die het belang van één projectgebied overstijgt. Meestal gaat het om infrastructurele werken of grootschalige groenvoorzieningen.

Met de komst van de Wro, inzake het deel grondexploitaties, zal er, naast de Structuurvisie, ook een nota Fonds Bovenwijkse Voorzieningen (FBV) worden opgesteld. De nota FBV is noodzakelijk om de kosten van de aanleg van de bovenwijkse voorzieningen te kunnen verhalen. De nota zorgt voor een onderbouwing van de bovenwijkse voorzieningen overeenkomstig de genoemde criteria, zodat kostenverhaal juridisch afdwingbaar is. Uitgangspunt is dat de 'nieuwe en oude gebruikers' betalen voor de aanleg van een bovenwijkse voorziening. Dus zowel de nieuwe exploitatieprojecten als de bestaande stad dragen naar rato bij aan de voorzieningen.

Bovenwijkse voorzieningen worden gezien als voorzieningen waar ofwel de gehele stad, ofwel een substantieel deel ervan baat bij heeft. Als meerdere gebieden baat hebben bij een voorziening worden de kosten naar rato van profijt over meerdere gebieden of zelfs over de gehele stad (de paraplu) verdeeld. Vier ruimtelijk samenhangende gebieden worden onderscheiden (zie onder). In de nota FBV wordt een relatie gelegd tussen de verwachte toekomstige bovenwijkse voorzieningen en de vier gebieden.

In de nota Fonds Bovenwijkse Voorzieningen (FBV) wordt een matrix opgenomen met:

1. Een lijst van vastgestelde bovenwijkse voorzieningen en de daartoe benodigde investeringen;
2. De procentuele toedeling van de benodigde investeringen over de betreffende gebieden of over de stad als geheel;
3. Per gebied (en de paraplu) de verhouding tussen bestaande stad en nieuw programma (proportionaliteit), middels een systeem van woning equivalenten;
4. Per gebied de benodigde bijdrage per woning equivalent indien er nieuw programma wordt gerealiseerd.

In dit kader valt op te merken dat er in de praktijk vooralsnog onduidelijkheid bestaat over de reikwijdte en uitleg van het begrip 'bovenplanse kosten' (artikel 6.13 lid 7 Wro). Een beperkte uitleg van het begrip 'bovenplanse kosten' leidt ertoe dat slechts in een aantal gevallen het fonds 'geborgd' moet worden in een Structuurvisie. Te verwachten valt dat op korte termijn de literatuur (en wellicht de wetgever) definitief uitsluitsel geeft.

### **Fonds Ruimtelijke Ontwikkeling**

De gemeente heeft de mogelijkheid om meerdere fondsen in te richten. Naast een fonds 'bovenwijkse voorzieningen' is ook een fonds mogelijk waarbij exploitatieprojecten naar rato een financiële bijdrage leveren aan investeringen in ruimtelijke ontwikkelingen. In dit kader zal het Fonds Ruimtelijke Ontwikkeling worden ingericht (FRO).

Wro artikel 6.24 lid 1.

Bij het aangaan van een overeenkomst over grondexploitatie kunnen burgemeester en wethouders in de overeenkomst bepalingen opnemen inzake:

- a. financiële bijdragen aan de grondexploitatie alsmede op basis van een vastgestelde Structuurvisie, aan ruimtelijke ontwikkelingen;



Het gaat hier om een vrijwillige bijdrage voor kosten die niet op de kostensoortenlijst staan en waarvoor de gemeente toch een bijdrage van ontwikkelende partijen wil hebben. Een dergelijke bijdrage kan alleen in een anterieure overeenkomst en kan niet worden afgedwongen. Vereist is een basis in een Structuurvisie.

Ter dekking van de kosten van het Fonds Ruimtelijke Ontwikkelingen (FRO) zal in de anterieure fase getracht worden een fondsbijdrage aan ontwikkelaars in rekening te brengen. Om deze fondsbijdrage onderhandelbaar te maken zal een beleidsmatige onderbouwing worden vastgesteld door de gemeenteraad. De Structuurvisie is noodzakelijk om tot kostenverhaal van ruimtelijke ontwikkelingen over te gaan.

Door het inrichten van de 2 fondsen gaan (particuliere) ontwikkelingen financieel bijdragen aan de uitvoering van de planoverstijgende werken in de gemeente. Het is in het belang van de gemeente om de financiële mogelijkheden van fondsvorming optimaal te benutten. De beide fondsen zullen maximaal worden ingezet om kosten van de zogenaamde investeringsprojecten zo eerlijk mogelijk naar profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit in rekening te brengen bij de exploitatieprojecten. Zo eerlijk mogelijk, maar ook middels een werkbare en transparante methodiek.

### **Methodiek van kostentoerekening**

De methodiek gaat uit van kostentoerekening van investeringsprojecten binnen gebieden aan de in dat gebied gelegen exploitatieprojecten. Daarnaast gaat de methodiek voor de proportionaliteit uit van een verdeling bestaand versus nieuw. Voor investeringsprojecten welke evident ten gunste komen (lees profijt en toerekenbaarheid) van alle exploitatieprojecten en de gehele bestaande stad, wordt een zogenaamde “paraplu” ingesteld waarmee de kosten van deze stedelijke investeringsprojecten naar proportie ten laste gebracht kunnen worden van alle exploitatieprojecten in de gehele stad.

Daarnaast is voor de investeringsprojecten die zich afspelen op een beperktere schaal dan de gehele stad een indeling gemaakt in vier logisch samenhangende exploitatiezones. Daarmee is een instrument geschapen voor een coherente duiding van profijt en toerekenbaarheid. De vier gebieden worden gescheiden door heldere grenzen die voelbaar in de stad aanwezig zijn. Het zijn gebieden waarvoor het helder is dat de in dat gebied uit te voeren investeringsprojecten ten dienste staan (lees profijt en toerekenbaarheid) van het totale gebied en dus ook van de afzonderlijke exploitatieprojecten in het gebied.

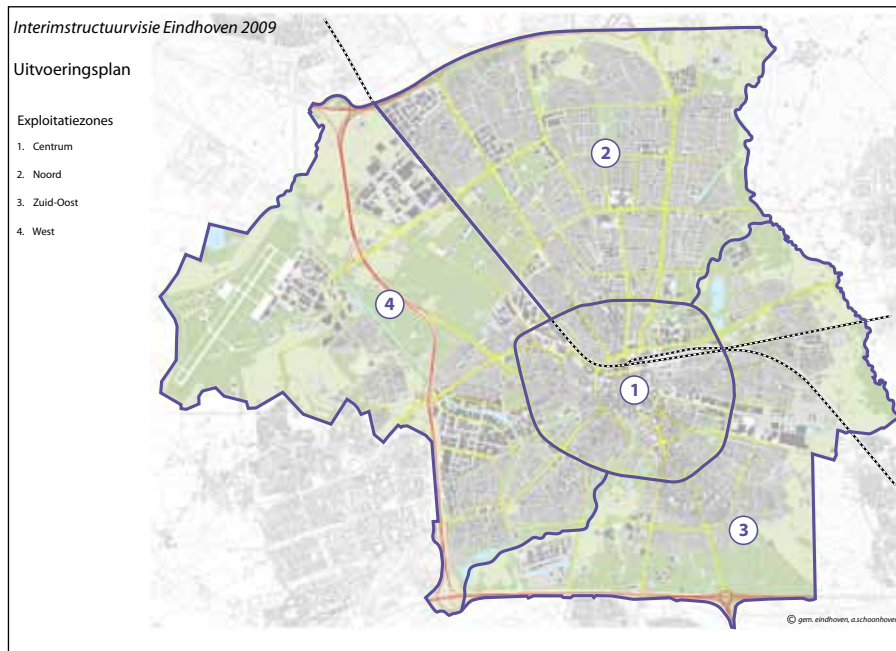
De eerste grens betreft de Ring. De Ring scheidt het centrumgebied van Eindhoven van de rest van de stad. Het Centrum binnen de Ring betreft dus het eerste gebied. De tweede barrière betreft het spoor aan de noordwest zijde van de stad. Het spoor dat Woensel scheidt van Strijp. De derde grens betreft de Dommel. De Dommel is een duidelijke scheiding in het zuidwesten (buiten de Ring) en in het noordoosten (buiten de Ring).

Op deze wijze worden een viertal gebieden onderscheiden:

1. Centrum binnen de Ring;
2. Woensel;
3. Stratum & Tongelre;
4. Strijp & Gestel.

Deze systematiek biedt een helder instrument om op de juiste wijze om te gaan met de criteria profijt en toerekenbaarheid.

De in rekening te brengen investeringen komen over het algemeen zowel ten goede aan (delen van) de bestaande stad als aan de nieuwe exploitatieprojecten. Gezocht is naar een heldere wijze van toerekening van investeringen naar de bestaande stad en naar de nieuwe exploitatiegebieden.



Per gebied (en stedelijk voor de paraplu) wordt de bestaande hoeveelheid vastgoed geconfronteerd met de in bekende projecten (plus een bepaald percentage voor onvoorziene projecten) te realiseren hoeveelheid vastgoed. Om eenduidigheid te bereiken worden alle functies (nieuw en oud/bestaand) getransformeerd naar zogenaamde woning equivalenten en de bestaande stad en de nieuwe projecten gesaldeerd. Het totale kostenniveau van de investeringsprojecten in de gebieden (en de paraplu) wordt naar proportionaliteit in rekening gebracht bij het saldo aan woning equivalenten. Op deze wijze komt er een heldere proportionele verdeling van de kosten over bestaande stad en nieuwe projecten tot stand.

Op bovenstaande eenvoudige en transparante wijze vult de gemeente Eindhoven de drie criteria in welke door de wet zijn opgelegd in het kader van fondsvorming.





## 6 Plan-Milieueffectrapport

### 6.1. Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat een plan-MER (plan-Milieueffectrapport) moet worden opgesteld indien een structuurvisie kaderstellende uitspraken doet over op zichzelf MER-plichtige activiteiten. In de Interimstructuurvisie is sprake van zulke activiteiten (Brainport Innovation Campus in de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp, Strijp S, Stationsgebied). Aan Witteveen en Bos is daarom opdracht gegeven een milieueffectrapport op te stellen. De opdracht is afgerond met de publicatie van het Plan-Milieueffectrapport Interimstructuurvisie 2009. De Commissie voor de m.e.r. heeft een advies uitgebracht (15 september 2009) over de PlanMER en de Ontwerp-Interimstructuurvisie 2009.

In paragraaf 6.2 is de samenvatting van het PlanMER opgenomen.

Paragraaf 6.3. behandelt het advies van de Commissie voor de m.e.r..

Paragraaf 6.4 gaat in op de gevolgen van het rapport en het advies voor het ruimtelijk beleid.

### 6.2. Samenvatting Plan-Milieueffectrapport Interimstructuurvisie 2009

*Het rapport bevat een beschrijving van de huidige milieusituatie en aanwezige waarden en de autonome ontwikkeling tot 2015. De Interimstructuurvisie 2009 is een integratie van eerder vastgestelde beleidskaders. Nieuwe, nog niet door de raad bekrachtigde ontwikkelingen zijn nog niet meegenomen in de Interimstructuurvisie 2009.*

*Dit rapport geeft inzicht in de te verwachten cumulatieve effecten voor het milieu en de aanwezige waarden door uitvoering van vastgestelde Raadsprogramma's, voor zover ruimtelijk relevant, en bovengemeentelijk beleid. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen:*

*Bovengemeentelijke besluiten (regionaal, nationaal) over ruimtelijke ontwikkelingen die gevolgen kunnen hebben voor het milieu en aanwezige waarden binnen het grondgebied van de gemeente Eindhoven (Regionaal Structuurplan, BOR-convenant, MIRT-verkenning Grote Ruit).*

*De Interimstructuurvisie 2009.*

*De besluiten over diverse (boven)gemeentelijke milieuprogramma's en milieuactieplannen, zoals het Gemeentelijk Rioleringsplan, Waterbeheerplan De Dommel, Actieplan geluid, het programma Luchtkwaliteit en mobiliteit, Beleidsplan Externe veiligheid en het Uitvoeringsprogramma klimaatbeleid 2009-2012.*

*Voor de beoordeling van de cumulatieve effecten zijn de volgende deelgebieden onderscheiden:*

*Centrum: het gebied binnen de Ring, de ruimtelijk meest intensief gebruikte zone.*

*Noord: het gebied tussen de spoorlijn naar Best, de rondweg en de Dommel. Het gaat in hoofdzaak om het stadsdeel Woensel.*

*Zuid-Oost: het gebied tussen de Dommel (stroomafwaarts), de rondweg en de Dommel (stroomopwaarts). Het gaat in hoofdzaak om de stadsdelen Tongelre en Stratum.*

*West: het gebied tussen de Dommel, de rondweg en de spoorlijn naar Best. Het gaat in hoofdzaak om de stadsdelen Gestel, Strijp en Meerhoven.*

*De beoordeling is kwalitatief en op hoofdlijnen. De nadruk ligt op het in beeld krijgen van de belangrijkste veranderingen van de bestaande milieukwaliteiten en aanwezige waarden. Op basis hiervan is het mogelijk aan te geven waar voor het milieu en de aanwezige waarden nog belangrijke opgaven liggen. Hiermee kan rekening worden gehouden bij het opstellen van een definitieve structuurvisie na 2011.*

### **huidige situatie**

	<b>centrum</b>	<b>west</b>	<b>noord</b>	<b>zuid-oost</b>
<b>bodem</b>				
<b>water</b>				
<b>natuur en groen</b>				
<b>LCA</b>				
<b>verkeer</b>				
<b>geluid</b>				
<b>luchtkwaliteit</b>				
<b>externe veiligheid</b>				
<b>klimaat en energie</b>				
<b>Totaalbeoordeling</b>				

Groen = goed Blauw = voldoende Geel = matig Rood = slecht

*In de huidige situatie is sprake van een cumulatie van milieuknelpunten in het centrum. Op een zeer groot aantal wegvakken en bij ruim 1.000 woningen vindt een overschrijding plaats van de plandrempel voor wegverkeerslawaaï. Daarnaast zijn er een groot aantal knelpunten voor de luchtkwaliteit. Op vijf wegen wordt de grenswaarde van de jaargemiddelde NO2 concentratie overschreden. Op vier van deze vijf wegen is het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde van de etmaalgemiddelde PM10 concentratie hoger dan de planwaarde. Langs het spoor is het groepsrisico verhoogd. Deze bedraagt tien maal de oriënterende waarde.*

*In de overige deelgebieden is de milieukwaliteit matig tot voldoende, met uitzondering van deelgebied Noord (luchtkwaliteit). Het aantal en de orde van grootte van de knelpunten is er minder dan in het deelgebied Centrum.*

*Binnen de gemeente komt een rijke variatie aan habitats voor met beschermde en Rode Lijstsoorten. De water(bodem)kwaliteit en de waterbeschikbaarheid is echter nog niet van het niveau dat voldoende garanties biedt voor de instandhouding van deze soorten. Ook zijn delen van de ecologische verbindingzones nog niet ingericht.*

### beoordeling gevolgen

De gevolgen van de drie transformatie- en/of ontwikkelingsgebieden (Landelijk Strijp, Strijp S en Stationsgebied) voor het milieu en de aanwezige waarden zijn zeer verschillend.

De ontwikkeling van Landelijk Strijp draagt bij tot een versterking van de groenstructuur en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Een aandachtspunt daarbij is de ontwikkeling van Brainport Innovation Campus waarvan het zoekgebied deels is geprojecteerd in de Groene Hoofdstructuur. Hiervoor dient conform het voorgenomen beleid een goede oplossing te worden gevonden (mitigatie, inrichten van een deel van het gebied Landelijk Strijp met natuurontwikkeling, compensatie), opdat per saldo op beide thema's (bedrijventerrein, natuur) winst wordt geboekt.

De vraag is echter of de verwachte wijziging van de modal split ook daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. De twee transformatielocaties dragen mede bij aan de verbetering van de bodemkwaliteit, de verhoging van de capaciteit van de waterberging en afvoer van hemelwater, energiebesparing, toepassing van duurzame energie (KWO) en reductie van de CO2-emissie.

De meeste milieuwinst wordt geboekt door de uitvoering van de maatregelen van het Gemeentelijk Rioleringsplan, het Actieplan geluid, het Programma luchtkwaliteit en mobiliteit en het NSL. Daarnaast zorgt de implementatie van het Basisnet en de reductie van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen over het spoor dat de situatie voor externe veiligheid aanmerkelijk verbetert.

### toekomstige situatie

	centrum	west	noord	zuid-oost
<b>bodem</b>				
<b>water</b>				
<b>natuur en groen</b>				
<b>LCA</b>				
<b>verkeer</b>				
<b>geluid</b>				
<b>luchtkwaliteit</b>				
<b>externe veiligheid</b>				
<b>klimaat en energie</b>				
<b>Totaalbeoordeling</b>				

Groen = goed Blauw = voldoende Geel = matig Rood = slecht

De transformatie van Strijp S en het Stationsgebied leiden tot een toename van het aantal woningen en kantoren in het centrum. Hiervan gaat een verkeersaantrekkende werking uit. De verdere ontwikkeling van het HOV-netwerk en optimalisatie van het fietsnetwerk kan een deel van de verkeersgroei opvangen.

Bovendien worden beheersmaatregelen getroffen voor calamiteiten. Hierdoor verbetert de algehele milieukwaliteit in de gemeente. Met uitzondering van het centrum wordt de toekomstige milieusituatie als voldoende beoordeeld.



*In het deelgebied Centrum blijft de geluidbelasting op veel plekken zeer hoog, ondanks het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op diverse wegvakken. Deze maatregel leidt weliswaar lokaal tot een verbetering van de geluidskwaliteit, maar de winst is relatief. Het maximale effect is een reductie van 4 dB op wegen waar momenteel geluidbelastingen voorkomen van meer dan 68 dB. Alleen een substantiële reductie van de intensiteit van het wegverkeer kan leiden tot een verbetering van de geluidskwaliteit. De vraag is of de benodigde reductie van de verkeersintensiteit in het centrum kan worden bereikt met de verdere uitbouw van het HOV-netwerk en optimalisatie van het fietsnetwerk. Hiervoor zijn ook maatregelen nodig die het parkeren van bezoekers in de stad minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door het instellen van een parkeervergunning en het duurder maken van betaald parkeren. Daarnaast kan worden overwogen onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de verkeersstromen in het centrum anders te organiseren.*

*Op de lange termijn zal een oplossing moeten worden gevonden voor het grote aantal verontreinigingspluimen naar het eerste watervoerende pakket. De risico's zijn beheersbaar gemaakt, maar het met behulp van schermbeleming wegvangen van verontreinigd grondwater en lozing daarvan op het riool is geen ideale situatie. Het combineren van grondwatersanering met warmte- en koudeopslag biedt de mogelijkheid de huidige verontreinigingen kosteneffectief te saneren.*

*De waterkwaliteit van de Dommel voldoet in 2015 nog niet aan de KRW-doelen. Aanvullende bovenstroomse maatregelen en het verbeteren van de zuivering bij de RWZI zijn nodig om die doelen te bereiken. Dit is een verantwoordelijkheid van het waterschap de Dommel. Implementatie van deze maatregelen leidt ertoe dat voor de aspecten water en natuur de waardering 'voldoende' wijzigt in 'goed'.*

*De voorgenomen verbindingsweg A50-N279 (Grote Ruit) voert door de Groene Hoofdstructuur/Ecologische Hoofdstructuur van het Dommeldal. Indien deze weg als gevolg van zwaarwegend maatschappelijk belang wordt uitgevoerd dient het programma van eisen uit te gaan van een ontwerp dat de gevolgen mitigeert en compenseert.*

*De gemeente heeft forse ambities met energiebesparing en toename van het aandeel duurzaam opgewekte energie. Met de wijkontwikkelingsplannen en door private initiatieven (woningeigenaren) is het mogelijk veel energiewinst te boeken. Daarnaast is de toepassing van warmte- en koudeopslag in de woningbouw en utiliteitsbouw kansrijk. De maatregelen voor de bestaande woningbouw en utiliteitsbouw zijn concreter dan die voor bedrijven. Bij bedrijven is nog een flinke reductie mogelijk van het elektriciteitsverbruik.*

### **6.3. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

Onderstaand is het oordeel van de Commissie opgenomen. (uit toetsingsadvies, 15 september 2009, rapportnr 2290-51)

#### **1. Oordeel over het MER**

De gemeente Eindhoven wil dit najaar de Interim Structuurvisie 2009 vaststellen. Deze interimstructuurvisie is een integratie van eerder door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders en moet de basis vormen voor de inzet van het nieuwe Wro-instrumentarium. Nieuwe ontwikkelingen worden pas vastgelegd in de na 2011 op te stellen definitieve Structuurvisie. Aangezien de Interim Structuurvisie uitspraken doet over mogelijk m.e.r. (beoordelings)-plichtige projecten, is ten behoeve van de besluitvorming een plan-MER opgesteld. In dit advies geeft de Commissie haar oordeel over de kwaliteit van dit plan-MER.

De Interimstructuurvisie 2009 is consoliderend in die zin dat het een beschrijving geeft van reeds door de gemeenteraad vastgestelde 15 ontwikkelingen; er worden geen nieuwe keuzen in gemaakt. Onderzoek naar alternatieve opties voor te maken keuzen is derhalve niet aan de orde. Dit betekent dat de meerwaarde van het plan MER slechts beperkt kan zijn.

De Commissie heeft in haar beoordeling de volgende vragen centraal gesteld:

1. Geeft het MER een goede inschatting van de milieusituatie ('milieufoto') in 2015 bij realisatie van het reeds voorgenomen beleid?
2. Kunnen daarmee uit dit plan-MER de juiste opgaven afgeleid worden voor de in 2011 op te stellen definitieve structuurvisie?

Het plan-MER concludeert op basis van een kwalitatieve beoordeling dat door het voorgenomen ambitieuze beleid van de gemeente de milieusituatie in 2015 in de verschillende deelgebieden verbetert op vrijwel alle milieuaspecten. Op enkele punten is naar de mening van de Commissie deze kwalitatieve beoordeling in het plan-MER nog onvoldoende onderbouwd.

- ◆ Het gekozen aggregatieniveau voor de effectbeschrijving, namelijk de vier deelgebieden, leent zich er nauwelijks voor om de milieuknelpunten concreet zichtbaar te maken. Kaartbeelden voor de milieusituatie 2015, vergelijkbaar met de kaartbeelden in het plan-MER voor de huidige milieusituatie, hadden deze duidelijkheid kunnen geven.
- ◆ De realisatie van het ambitieuze HOV- netwerk leidt volgens het plan-MER in 2015 tot een substantiële afname van de verkeersbewegingen van 20 naar 5%. Samen met andere maatregelen wordt in het totaal een afname van 30% in het aantal verkeersbewegingen voorzien. Deze afname leidt volgens het MER tot een duidelijke verbetering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting. De onzekerheden in deze zeer optimistische verwachting zijn dermate groot dat via een gevoeligheidsanalyse in het plan-MER nagegaan had moeten worden of en zo ja welke aanvullende maatregelen eventueel getroffen moeten c.q. kunnen worden bij tegenvallende resultaten.
- ◆ Volgens het plan-MER verbetert de externe veiligheidssituatie in 2015 door met name de realisatie van het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook hierbij is sprake van grote onzekerheden die vragen om een gevoeligheidsanalyse in het plan-MER. Met een dergelijke gevoeligheidsanalyse wordt duidelijk of een minder gunstige ontwikkeling dan geprognosticeerd, ruimtelijke consequenties heeft.

De Commissie adviseert om ter onderbouwing van de definitieve Structuurvisie bovenstaande gevoeligheidsanalyses alsnog te geven en daarbij expliciet onderscheid te maken tussen maatregelen waar de gemeente een eigen verantwoordelijkheid draagt en maatregelen die door andere partijen genomen moeten worden. Daarnaast adviseert zij om in de definitieve structuurvisie aandacht te besteden aan:

- ◆ de groenstructuur van het gebied (m.n. in het noord-westen);
- ◆ de (grond)waterhuishouding, mede in relatie tot bodemverontreinigingen en grondwaterbeschermingsgebieden;
- ◆ gezondheidseffecten van nieuwe activiteiten, ook beneden de wettelijke normen;

#### **6.4. Doorwerking PlanMER en advies Commissie m.e.r. in het ruimtelijk beleid**

De verdere ontwikkeling van Landelijk Strijp en daarin de Brainport Innovation Campus zal ter hand worden genomen conform de aanbeveling van het PlanMER, zoals reeds voorgenomen is bij het vaststellen van de Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp en van het Groenbeleidsplan. In het bijzonder gaat het hierbij om de EHS/GHS.

Het PlanMER constateert een verkeersaantrekkende werking van ontwikkelingen in het Centrumgebied. Geconstateerd wordt dat alleen een substantiële reductie van de intensiteit van het wegverkeer kan leiden tot een verbetering van de geluidskwaliteit. Aanbevolen wordt om naast de verdere uitbouw van het HOV-netwerk en optimalisatie van het fietsnetwerk maatregelen te treffen die het parkeren van bezoekers in de stad minder aantrekkelijk maken en/of de verkeersstromen in het centrum anders te organiseren. In aansluiting op het vastgestelde beleid inzake Openbaar Vervoer en het gebruik van de fiets zal in een samenhangend automobilitieitbeleid worden voorzien.

Dit is in het bijzonder gericht op reductie van het autogebruik binnen de Ring. Het beleid zal aansluiten op reeds genomen besluiten van het college op het gebied van de luchtkwaliteit en op uitgesproken wensen van de raad (weren van doorgaand autoverkeer binnen de Ring).

Inzake de bodemkwaliteit is het staande beleid gericht op het tenminste beheersen van de verontreinigingen, conform de vereisten van de Wet bodembescherming. Op de langere termijn wordt sanering overwogen afhankelijk van een kosten-batenanalyse.

De voorgenomen verbinding A50-N279 (Grote Ruit) wordt in het kader van het MIRT (boven-)regionaal uitgewerkt. De uitkomst zal worden opgenomen in de provinciale structuurvisie en een op basis daarvan vast te stellen inpassingsplan (provinciaal equivalent van een bestemmingsplan). Voor het opnemen in de provinciale structuurvisie wordt een PlanMER voorbereid. De relatie met de Groene Hoofdstructuur vormt daarin een belangrijk aandachtspunt.

De Commissie voor de m.e.r. doet aanbevelingen ter onderbouwing van de definitieve structuurvisie (2011). Daarin zal de toekomstige milieusituatie zichtbaar gemaakt worden (kaarten). De gevraagde gevoeligheidsanalyses op het vlak van verkeersambities i.r.t. luchtkwaliteit en geluidbelasting, en op het gebied van de externe veiligheid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen worden opgesteld.

Verder vraagt de commissie aandacht voor de groenstructuur in het noord-westen (m.n. rond de ontwikkeling van de Brainport Innovation Campus), voor de waterhuishouding mede in relatie tot bodemverontreinigingen en grondwaterbeschermingsgebieden, en voor gezondheidseffecten van nieuwe activiteiten. Aan deze onderwerpen zal bij de voorbereiding van de definitieve structuurvisie aandacht worden besteed.

Toelichting

Bijlagen





## Bijlage A Ruimtelijk beleid per raadsprogramma

### 1. Inleiding.

De Interimstructuurvisie is gebaseerd op vastgestelde beleidskaders per raadsprogramma. Het betreft de selectie van programma's die op de schaal van een structuurvisie (hoofdlijnen) ruimtelijk relevant zijn.

Naast de raadprogramma's is ruimtelijk beleid op hoofdlijnen ook vastgesteld in gebiedontwikkelingsvisies.

Het vastgestelde beleid tot en met het eerste halfjaar van 2009 is in de Interimstructuurvisie samengevat weergegeven, onder verwijzing naar de betreffende beleidsdocumenten.

Deze paragraaf beschrijft op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid en de ruimtelijke opgave per programma, evenals voor de omvangrijke gebiedontwikkelingsvisies. De projecten die voortvloeien uit de verschillende programma's en op het niveau van de structuurvisie relevant zijn, zijn opgenomen in hoofdstuk 5, Uitvoeringsprogramma.



## 2. Raadprogramma's

### Wonen (8.1),

met inbegrip van het onderdeel Woningbouwproductie uit het thema Woningbouwproductie/wijkvernieuwing (3.2.4)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Beleidsplan Wonen, deel I: Visie, 'Kiezen voor Stedelijke woonkwaliteit', 2004.
- ◆ Programma Wonen 2005-2010, november 2004
- ◆ Woningbouwproductie, (6 maart 2007)
- ◆ Programma Wonen 2010-2015, (concept)

### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

In het beleidsplan Wonen wordt een verschuiving geconstateerd van kwantiteit naar kwaliteit, van aanbod naar vraag en van overheid naar markt. De grote verscheidenheid aan kwaliteitswensen van de woonconsument naar woning en woonmilieu staat centraal.

In Eindhoven is er een duidelijke vraag naar stedelijk wonen in het centrum en de vooroorlogse woonwijken nabij het centrum. Ook naar de groenstedelijke woonmilieus is veel vraag. Daarentegen staan de naoorlogse wijken binnen de stad onder druk. De veranderingsopgave voor de komende jaren is gericht op intensivering van de nieuwbouw, met name in de marktsector en een voortzetting van de wijkvernieuwing.

De regionale woningmarkt blijft voor Eindhoven van groot belang, zowel kwantitatief als kwalitatief. De beperkte ruimte in de stad maakt het onmogelijk om alle woonwensen in de stad te honoreren. De vraag naar centrumdorps en landelijk wonen zal met name in de regio moeten worden opgevangen. Daarnaast is het van belang dat de omliggende gemeenten nadrukkelijk meer sociale huurwoningen gaan bouwen voor starters en senioren.



Bij het realiseren van de taakstelling om voldoende woningen te bouwen staan kwaliteit en verscheidenheid van woning en woonmilieu centraal. Voor het centrumstedelijk wonen wil de stad haar unieke positie in de regio en daarbuiten nog meer gaan uitbuiten. Wat groenstedelijke woonmilieus betreft moet Eindhoven de op veel plaatsen nog bijna "dorpse" woonkwaliteit koesteren respectievelijk via wijkvernieuwing versterken. Op wijk- en buurtniveau wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod van woonmilieus: homogene buurten in heterogene wijken. Op buurtniveau is een meer homogeen woonmilieu vanuit sociaal oogpunt zelfs wenselijk. Dit laat onverlet dat er op het schaalniveau van de woning een differentiatie plaatsvindt op het vlak van grootte en kwaliteit.

Om zoveel mogelijk gedifferentieerd samengestelde wijken en buurten te realiseren, die voor iedereen een prettige en leefbare woonomgeving bieden zal het aandeel betaalbare huur- en/of koopwoningen gemiddeld op 30% moeten liggen in de nieuwbouw binnen de grotere exploitatiegebieden

De woningbouwtaakstelling kwalitatief:

De provinciale woningbehoefteprognose 2008 laat voor Eindhoven een wenselijke toename van de woningvoorraad zien van 4525 woningen voor de periode 2010-2015.

Naast de noodzakelijke toevoegingen aan de voorraad is er ook een grote noodzaak om tot een kwaliteitsverbetering te komen in delen van de bestaande woningvoorraad. Dit gebeurt m.n. via de integrale wijkvernieuwing. Naast renovatie van woningen zullen, voor de periode 2010-2015, op basis van de zgn. "masterplannen", ca 1000 woningen worden gerealiseerd. De totale zgn. bruto woningproductie voor de periode 2010-2015 komt daarmee uit op 5525 woningen.

#### Regio/BOR-afspraken (bovenlokale doelstelling):

- ◆ Realiseren Eindhovense behoefte van 10.000 woningen buiten de gemeentegrens van Eindhoven (overloopopgave), verdeeld per gemeente. Dit start vanaf 2010.
- ◆ Terugdringen van de scheefheid goedkope woningen/dure woningen tussen Eindhoven en randgemeenten en voorzien in eigen sociale woningbehoefte. Deze zijn vertaald in aantallen per gemeente in de BOR-afspraken (2005-2030).

#### BOR-afspraken

Ambitie: buurtgemeenten helpen (niet vrijblijvend) bij het oplossen van ruimtelijke problemen van Eindhoven. Speerpunten: woningen en bedrijventerreinen, die Eindhoven na 2010 niet binnen eigen gemeentegrenzen kan realiseren, worden door de buurgemeenten overgenomen. Het betreft 250 ha tot 2030 voor werken en 10.000 woningen van 2010-2030.

Woningbouw	Bouwtaak 2005-2010	Bouwtaak 2010-2015	Bouwtaak 2015-2020
Eindhoven	Vrije sec 4010 sociaal 1340	Vrije sec 2423 Sociaal 362	Vrije sec 900 Sociaal 100

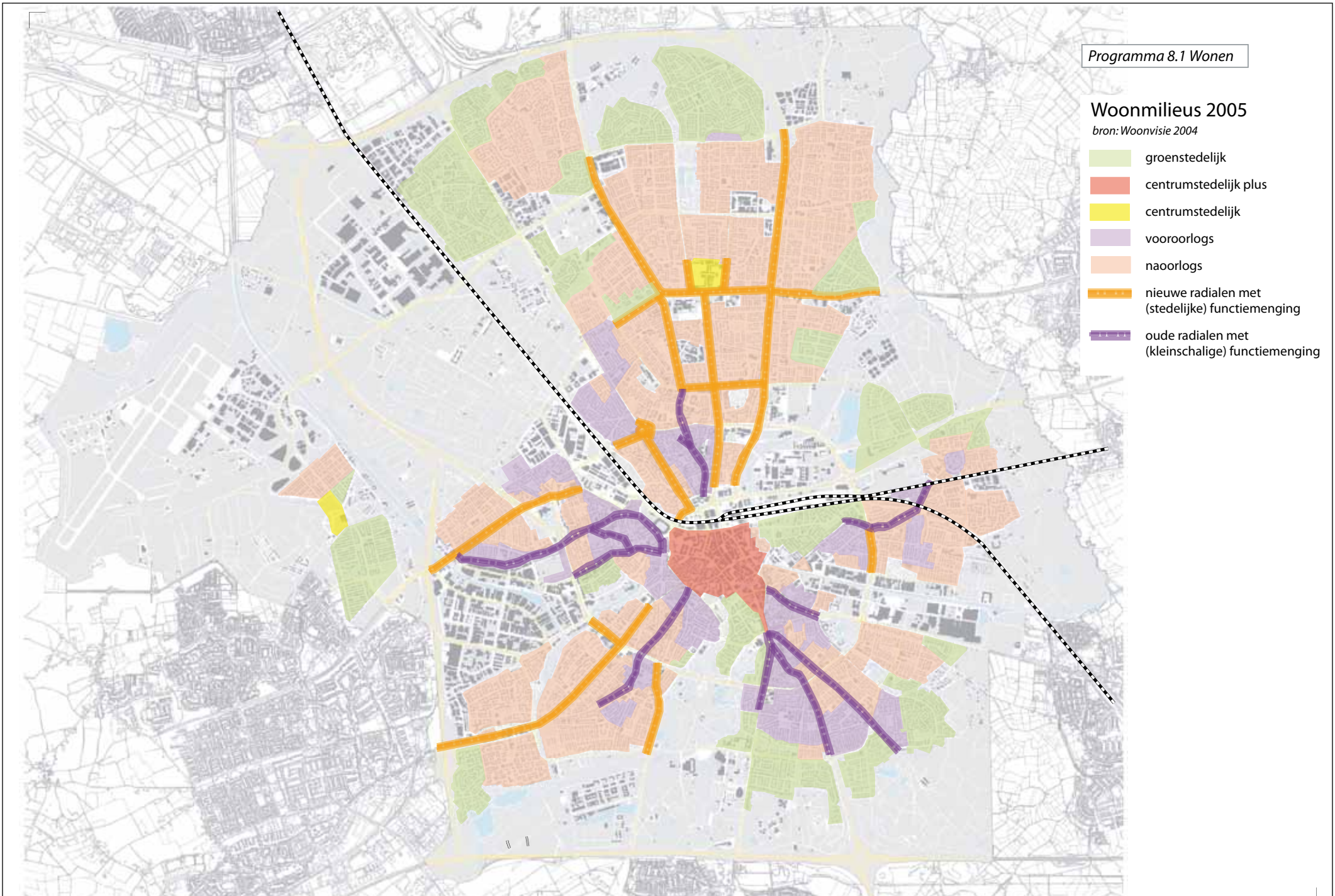
Kijkend naar de huidige BSGE(BOR)-afspraken moet Eindhoven in de periode 2010-2015 minimaal 2400 woningen aan de Eindhovense woningvoorraad toevoegen. Met de omliggende gemeenten is afgesproken dat zij in deze periode 1740 woningen bouwen, binnen hun eigen gemeentegrenzen, voor Eindhoven. Deze totale toevoeging aan de woningvoorraad van 4140 woningen voor Eindhoven komt niet geheel overeen met de actuele woningbouwprognose (2008) van de provincie. Deze prognose gaat uit van een benodigde netto toevoeging van 4525 woningen in de periode 2010-2015. Een extra toename van 385 woningen. Op basis van de huidige woningbouwprojectenportefeuille, voor de periode 2010-2015, kan deze toename door Eindhoven zelf worden opgevangen. Dit betekent dat Eindhoven in de periode 2010-2015 op eigen grondgebied minimaal 2785 woningen aan de bestaande woningvoorraad moet toevoegen. Daarnaast vindt via de integrale wijkvernieuwing een kwaliteitslag plaats waardoor ca 1000 bestaande woningen worden vervangen door nieuwbouw. Hierdoor komt de totale bruto woningproductie in Eindhoven op minimaal 3785 woningen.



### Woonmilieus 2005

bron: Woonvisie 2004

-  groenstedelijk
-  centrumstedelijk plus
-  centrumstedelijk
-  vooroorlogs
-  naoorlogs
-  nieuwe radialen met (stedelijke) functiemenging
-  oude radialen met (kleinschalige) functiemenging





### **Ruimtelijke opgave**

Binnen de gemeente is voldoende ruimte beschikbaar om de doelstelling van het aantal te bouwen woningen te realiseren.

Voor de nieuwbouw zal het accent verschuiven van grootschalige gebiedsontwikkeling aan de stadsrand (Meerhoven, Tongelresche Akkers en Putten/-Gijzenrooi) naar herontwikkeling van binnenstedelijke terreinen (Striip S, Stationsdistrict e.d.) alsmede verspreide, kleinere locaties. Als enige nog resterende uitleggebieden worden Blixembosch-Noordoost en Castiliëlaan ter hand genomen. Na 2015 zijn alle potentieel te bebouwen gebieden als woongebied bestemd en moet de resterende taakstelling in regionaal verband worden gerealiseerd, of binnen het bestaand stedelijk gebied worden gezocht (het transformeren, combineren en intensiveren van functies). Belangrijk hiervoor is het programma Wijkvernieuwing, waarvan de integrale gebiedsgerichte aanpak in de Krachtwijken (Woensel West, De Bennekel en Doornakkers) deel uitmaakt.

### **Openbare ruimte (8.2)**

Beleidsdocument(en):

- ◆ Visie Openbare Ruimte, 2006
- ◆ Handboek Openbare Ruimte, 2009
- ◆ Handboek Toegankelijkheid, 2008

### **Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen**

Voor het inrichten en beheren van de openbare ruimte geldt als ambitie een duurzame instandhouding van functies, veilige voorzieningen en kwaliteit. In de Visie Openbare Ruimte zijn kwaliteitsniveaus van inrichting voor de gehele stad vastgesteld. Het programma legt niet zozeer beslag op de ruimte maar is gericht op de kwaliteit van de openbare ruimte. De basiskwaliteit wordt voor de hele stad nagestreefd, daarnaast zijn er gebieden waar het standaard niveau opgevoerd kan worden naar een hoger niveau.

Basiskwaliteit: een gebruiksvriendelijke inrichting (ook voor mensen met een functiebeperking) op basis van duurzame materialen die goed onderhoud garanderen en bij schade eenvoudig vervangen kunnen worden.

Afhankelijk van de situatie kan het standaardniveau worden opgevoerd naar een plus-, bijzonder of exclusief niveau.

Het plusniveau is voor openbare ruimte die speciale betekenis heeft voor een wijk of een buurt. Bijvoorbeeld een plek met cultuurhistorische waarde (kerkplein), een marktplaats of een wijkwinkelcentrum. Het plusniveau kenmerkt zich door bijvoorbeeld andere lantaarnpalen of bestrating.

Een bijzonder inrichtingsniveau is van toepassing op openbare ruimte die ondersteunend is aan een belangrijke functie of plek in de stad, zoals het voetbalstadion, De Bergen of entree Kennedylaan. Voor deze plekken wordt bij het ontwerp uitgegaan van luxe inrichtingselementen.

Exclusief is van toepassing op locaties in de stad waar de openbare ruimte zelf imagodrager is.

Het zijn plekken waar bewoners trots op zijn. Het zijn 'typisch Eindhovense' plekken zoals de Dommel, de Markt of het 18-septemberplein. Materiaalgebruik en inrichting stralen een hoog ambitieniveau uit. Een gebied met een exclusief inrichtingsniveau krijgt extra aandacht bij het beheer.

#### **Ruimtelijke opgave**

Zorgdragen voor een goede inrichting en goed onderhoud van de openbare ruimte. Daarbij geldt de geformuleerde basiskwaliteit als norm voor alle wijken. Het Handboek Openbare Ruimte (2009) en het Handboek Toegankelijkheid (2008) gelden als locatie-eis.

#### **Groen en recreatievoorzieningen (8.3)**

Beleidsdocument(en):

- ◆ Groenbeleidsplan 2001, 2001
- ◆ Bomenbeleidsplan, 2008

#### **Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen**

Het Groenbeleidsplan heeft als doel het duurzaam veiligstellen en ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur met de daarin passende functies. Onder de groenstructuur wordt verstaan: het stelsel van terreinen en /of elementen met ecologische, waterhuishoudkundige, recreatieve, groenesthetische, en /of ruimtelijk structurerende betekenis.

Behoud van het bestaande groen is het uitgangspunt, evenals het (door-)ontwikkelen van de groene kwaliteiten waar nodig. Groen als bewust aangegeven en bestemd, functioneel grondgebruik en als functionele inrichting in zowel het hoogdynamische stedelijke gebied als in het laagdynamische buitengebied.



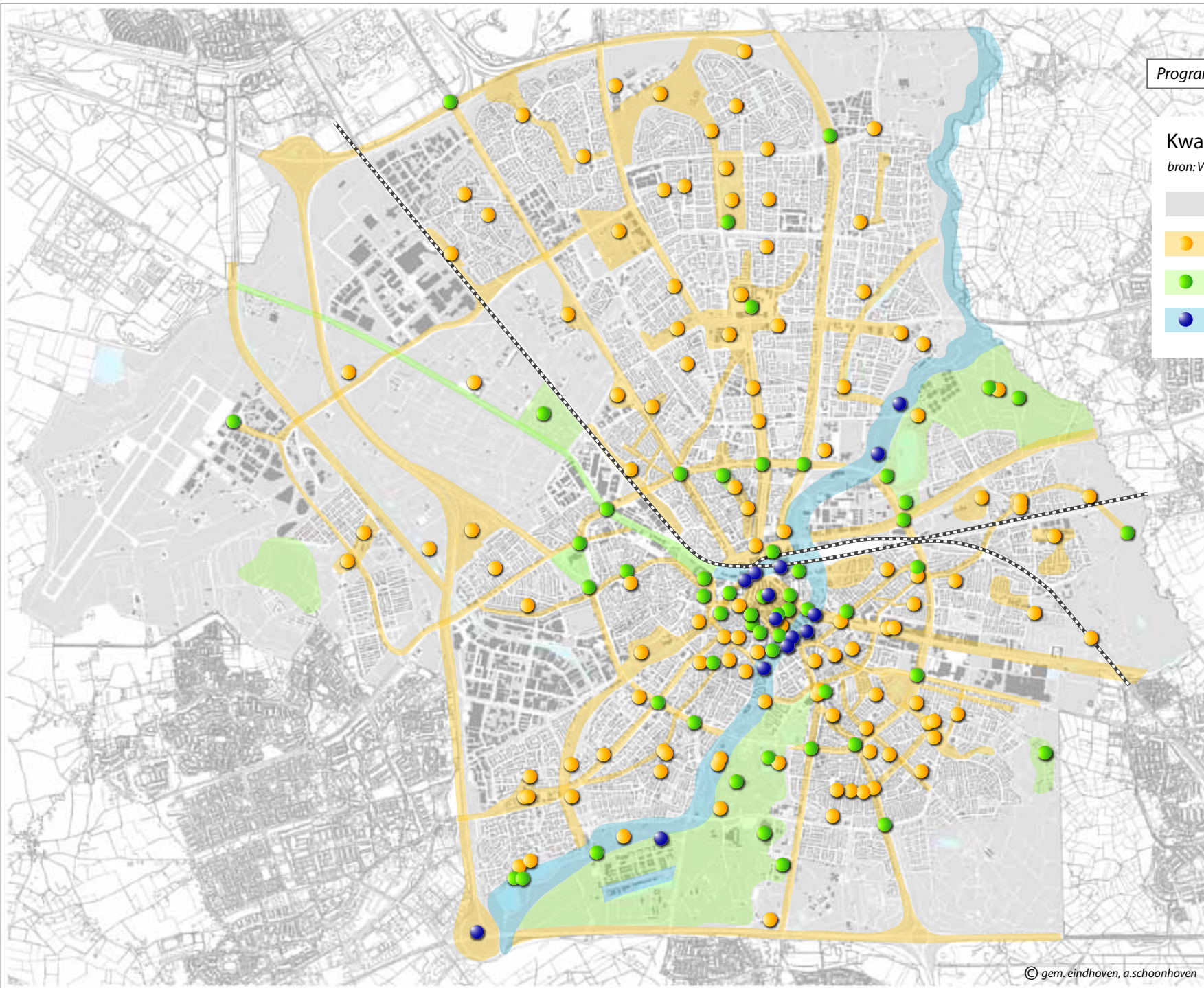


Programma 8.2 Openbare Ruimte

Kwaliteit openbare ruimte

bron: Visie Openbare Ruimte 2006

- Standaard
- Plus
- Bijzonder
- Exclusief



Het Groenbeleidsplan is ondermeer kaderstellend voor de rood/groenbegrenzing. Het geeft met zes ruimtelijke strategieën de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot groen. De zes strategieën bepalen onderlinge verdeling van rode en groene functies over het grondgebied van de gemeente. Als ordeningsprincipes zijn ondermeer aangehouden: het streven naar zo robuust mogelijke groenstructuren, het aansluiten op en uitwerken van de Groene Hoofdstructuur, het verweven (van functies) waar het kan en scheiden waar het moet.

#### **Strategie 1: Stad, rood beeldbepalend**

Groen heeft een ondersteunende functie aan de stedelijke identiteit (aankledingsgroen) of een recreatieve functie voor de woonomgeving (parken). Het beleid is gericht op behoud en ontwikkelen van deze groene elementen of functies. Het oppervlak groen binnen deze categorie zou niet verder af moeten nemen. Binnen de aangeduide groenarme buurten wordt gestreefd naar uitbreiding van het groenareaal.

#### **Strategie 2: Stad, groen beeldbepalend**

Het betreft gebieden met een bijzonder groen imago, vaak gelegen aan de periferie van de stad. Uitgangspunt voor deze gebieden is het behouden en ontwikkelen van het groene karakter.

#### **Strategie 3: Integrale ontwikkeling groen-rood**

Het betreft ontwikkelingslocaties. Het accent ligt op behoud en integrale ontwikkeling van zowel groene functies als van woon- en werkgebieden. Er wordt op structuurplanniveau een verweving van stad en natuur nagestreefd, waarbij de rode ontwikkeling de kosten van de groene ontwikkeling draagt. Voor BeA2 (Brainport Innovatie Campus) e.o. geldt een ruimtelijke verdeling van 60 % natuurontwikkeling /recreatie en 40 % bedrijventerrein.

#### **Strategie 4: Structureel stadsgroen**

Gebieden bedoeld voor groene dooradering van de stad, voor intensieve recreatie en ontspanning (parken), natuur en waterberging.

Het beleid is gericht op het versterken van de functionaliteit van deze gebieden en het verbinden tot robuuste structuren.

Toevoeging van niet-groene voorzieningen is slechts mogelijk als sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, als er geen alternatieven voorhanden zijn, als door een 'groen-inclusief ontwerp' de groene kwaliteit tenminste wordt gehandhaafd en als compensatie plaatsvindt van de per saldo verloren gegaan groenstructuur.

#### **Strategie 5: Multifunctioneel groen**

Het betreft voornamelijk aan de stadsrand gelegen gebieden. Het beleid is gericht op het versterken van het contact tussen de stedelingen en het platteland, derhalve met een relatief intensieve benutting van het landschap. Uitgangspunt is daarbij het behouden van de aanwezige natuur- en landschapskwaliteiten en waar mogelijk deze verder te ontwikkelen. Gebruiksfuncties zijn verder volkstuinen, golfbanen, bos, natuureducatie, kleinschalige sportgebieden, maneges, wandelen, fietsen, maar ook landbouw.





Gebieden met deze aanduiding liggen voor een belangrijk deel in de Groene Hoofdstructuur. Verdere verstedelijking (toevoeging van niet aan het groen gebonden functies of gebouwen) is in deze categorie derhalve niet aan de orde tenzij in geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen waarvoor alternatieven ontbreken en met toepassing van compensatie. De aanleg van nieuwe sportcomplexen wordt uitgesloten (wel eventueel verplaatsing van sportterreinen naar minder kwetsbare locaties). Uitbreiding van sportcomplexen kan echter niet worden uitgesloten.

Versterking van multifunctioneel groen als element van de ruimtelijke hoofdstructuur is in het bijzonder gewenst langs de Oirschotsedijk (verbinding met groengebied Groene Woud).

#### **Strategie 6: Natuur**

Natuurontwikkeling staat hierin voorop. Het beleid is erop gericht het contrast tussen stad en landschap te benutten door hierbij zoveel mogelijk scheiding van functies na te streven en deze gebieden te reserveren voor laagdynamisch grondgebruik: rustgebieden, behoud en ontwikkeling van natuur, landschappelijke samenhang en identiteit.

De gebieden omvatten de door het rijk en de provincie ontwikkelde ecologische hoofdstructuur (EHS) en een nadere detaillering van de door de provincie aangegeven Groene Hoofdstructuur, ecologische verbindingszones en delen van de regionale natuurontwikkelingsgebieden.

Behoud en ontwikkeling van natuur en landschap zijn in deze gebieden de primaire activiteiten, gecombineerd met extensief recreatief medegebruik (natuurbeleving).

Bestaande voorzieningen of gebouwen worden gedoogd, maar zullen voor zover ze niet ten dienste staan van het behoud of de ontwikkeling van natuur en landschap worden verwijderd na functiebeëindiging.

Verstedelijking of andere ingrepen (infrastructuur) zijn in deze categorie niet aan de orde tenzij in zwaarwegende maatschappelijke belangen waarvoor alternatieven ontbreken en met toepassing van compensatie.

#### **Ruimtelijke opgave**

De basis voor visie, beleid, programma, projecten en overige activiteiten ten aanzien van het programma groen zijn te vinden in het groenbeleidsplan (2001) en het uitvoeringsprogramma 2009-2012.

De volgende projecten uit het uitvoeringsprogramma vormen in hoofdlijnen de ruimtelijke opgave:

- ◆ Herinrichten van de Dommel en het Dommeldal door Eindhoven;
- ◆ Het versterken van de verbinding naar het Groene Woud door de realisatie van de groene corridor, in het kader van de ontwikkelingen van Landelijk Gebied Strijp;
- ◆ Het realiseren van slowlanes (langzaam verkeer routes, recreatief en utilitair in een aantrekkelijk landschap) langs het Beatrixkanaal, de Dommel en de Ekkersrijt;
- ◆ Het uitvoeren van een integraal uitvoeringsplan Genneper Parken. Hierin is onder andere de herinrichting van een deel van het gebied opgenomen;
- ◆ Treffen van ecologische maatregelen langs het Beatrixkanaal teneinde de ecologische verbindingszone te versterken;
- ◆ Realiseren van de ecologische verbindingszone Eindhoven Noord langs de beek Ekkersrijt;
- ◆ Uitvoering geven aan het intergemeentelijke project "Dommelzone uit de verf";
- ◆ Uitvoering geven aan het samenwerkingsproject "Dommelzone Eindhoven-zuid" om te komen tot samenwerking met derden bij inrichting en beheer;
- ◆ Uitvoeren van de visie stadspark de Karpen;
- ◆ Het ontwikkelen van stadspoorten als verbinding tussen stad en platteland;
- ◆ Het renoveren van parken als het Genderpark, het Henri Dunantpark en het Philips van Lennepark.

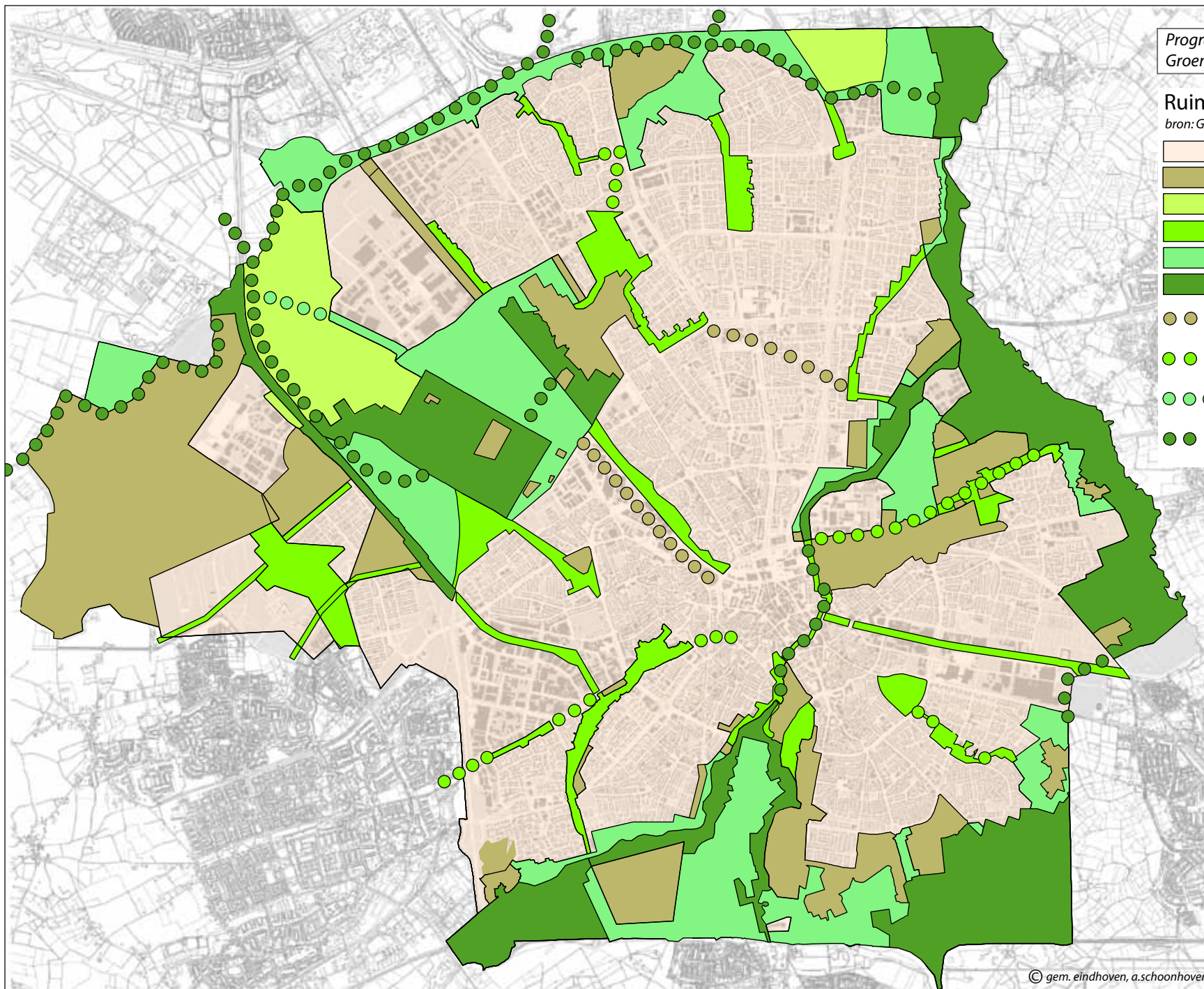
Ook het bomenbeleidsplan (2008) kent een uitvoeringsprogramma. In dit kader worden revitaliseringsplannen voor bomen per gebied opgesteld. De plannen zijn in de toekomst van invloed op de ruimtelijke opgave binnen de gemeente Eindhoven.

Programma 8.3  
Groen en Recreatievoorzieningen

Ruimtelijke Strategieën

bron: Groenbeleidsplan 2001



-  Stad, rood beeldbepalend
-  Stad, groen beeldbepalend
-  Integrale ontwikkeling groen - rood
-  Structureel stadsgroen
-  Multifunctioneel groen
-  Natuur
-  Stad, groen beeldbepalend-ontwikkeling nader uit te werken
-  Structureel stadsgroen-ontwikkeling nader uit te werken
-  Multifunctioneel groen-ontwikkeling nader uit te werken
-  Natuur-ontwikkeling nader uit te werken

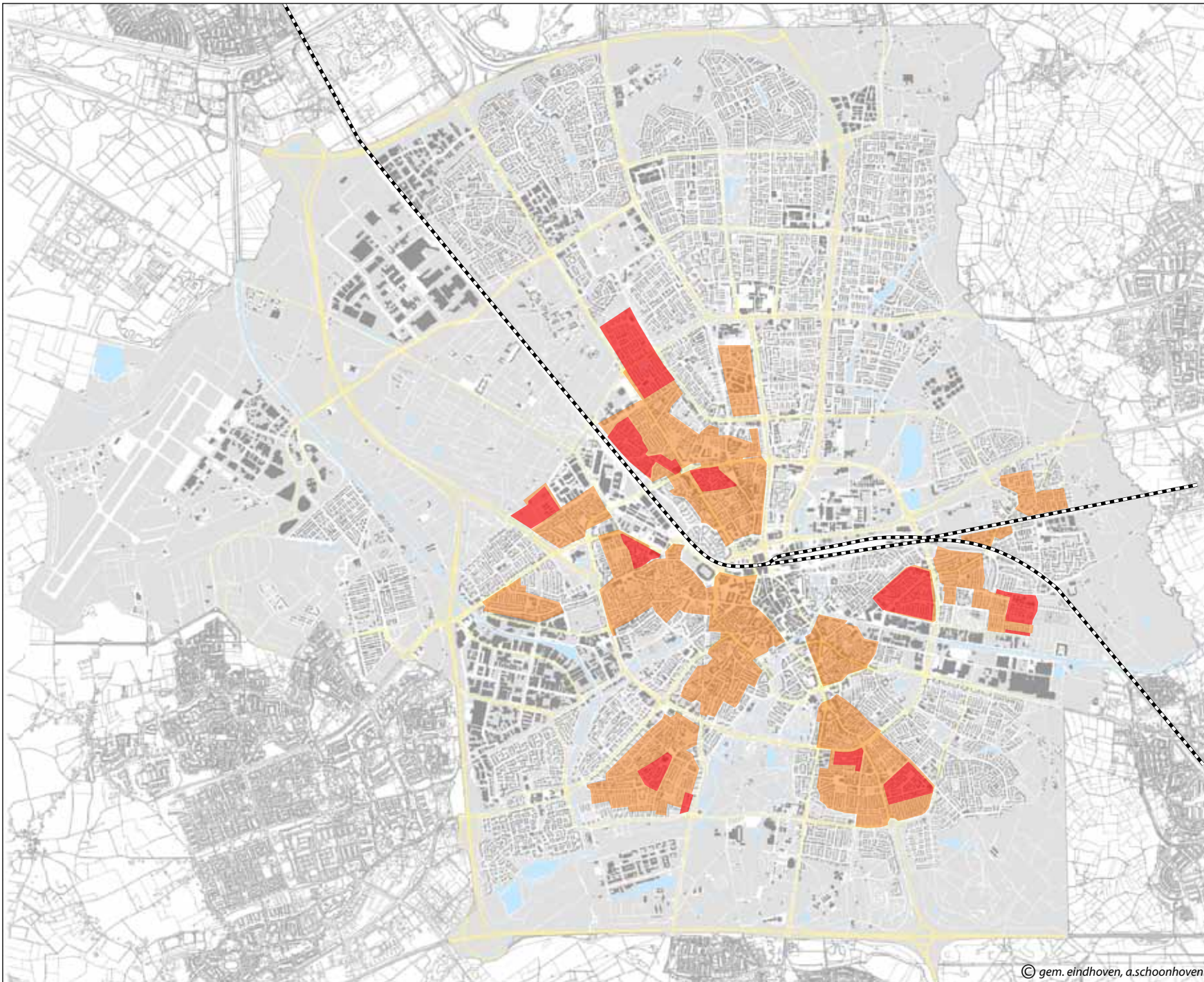




### Groenarme Buurten

bron: Groenbeleidsplan 2001

-  Groenarme woongebieden
-  Herstructureringsgebieden (groenbeleidsplan 2001)





## Water (8.4)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Waterplan, 2004.
- ◆ Gemeentelijk Rioleringsplan 2007-2010, 2006.
- ◆ Meerjarenprogramma baggeren oppervlaktewateren, 2005.
- ◆ Grondwaterbeleid, 2000.

### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

Het programma Water bevat het beleid voor het stedelijk waterbeheer. Het waterbeheer is verdeeld over Brabant Water, het waterschap, de provincie en de gemeente. De activiteiten van deze organisaties kennen een grote onderlinge afhankelijkheid. De gemeente Eindhoven heeft de zorg voor de riolering (afvalwater, regenwater), een aantal stedelijke oppervlaktewateren, het Eindhovens- en het Beatrixkanaal en de grondwaterzorg (bestrijding en voorkoming van grondwateroverlast) en hemelwaterzorg.

Het beleid is er op gericht een functioneel én beleefbaar watersysteem te bereiken en in stand te houden. Functioneel in de zin van het beoogde kwaliteitsniveau van het watersysteem, de ontwatering, de afwatering, de milieukwaliteit, en de natuurkwaliteit. Het aspect beleefbaarheid richt zich op een zichtbaar aanwezig watersysteem.

Daarnaast is in het waterbeleid het optimaliseren van het rioleringsstelsel een belangrijke doelstelling. Het gaat in het bijzonder om het vergroten van de capaciteit van het rioolstelsel waardoor bij piekbelasting het overstorten op het oppervlaktewater wordt beperkt, en om het afkoppelen van schoon water, zodat dit niet meer onnodig in het gemengde stelsel wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

De derde doelstelling heeft betrekking op het tegengaan van wateroverlast, zowel grondwater als water op straat (overtollig regenwater).

### Ruimtelijke opgave

Voor de vier onderstaande onderdelen zijn meetbare indicatoren en ambities benoemd:

#### 1. afvalwater

Het doel is vermindering van de vuilemissie via riooloverstorten (minder milieubelasting). Dit wordt bereikt door verhard oppervlak van het rioolstelsel af te koppelen en de inhoud van het rioolstelsel te vergroten doormiddel van de aanleg van een bergbezinkbassin (Kosmoslaan).

#### 2. oppervlaktewater

Het functiebehoud van de oppervlaktewateren en de versterking van de beleving en de kwaliteit van het oppervlaktewater wordt ondermeer bereikt door oude waterstructuren te herstellen (Gender) en nieuwe waterstructuren aan te leggen (Waterstructuur Eindhoven Noord, waterstructuur de Burgh e.o.).

#### 3. grondwater

Het doel is bestrijding en voorkóming van grondwateroverlast. Dit wordt bereikt door bij ontwikkelingen meer aandacht te besteden aan wateraspecten en door bestaande gebieden met grondwateroverlast beter te ontwateren (drainage projecten zoals Koudehoven en Prinsenjagt).

#### 4. hemelwater

Het verminderen van wateroverlast wordt bereikt door het afkoppelen van verhard oppervlak, herstel en aanleg van nieuwe water structuren en door betere benutting van de bergingscapaciteit van bestaande waterpartijen.



## Milieu (8.5)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Milieuvisie gemeente Eindhoven, 2005
- ◆ Programma Milieu 2006-2009, 2005
- ◆ Beleidskader Geluid Niet-gezoneerde Industrierterreinen, 2008
- ◆ Visie externe veiligheid, 2009
- ◆ Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit, 2007
- ◆ Uitvoeringsprogramma Klimaatbeleid 2009-2012, 2008
- ◆ Bodemkwaliteitskaart en Bodembeheerplan, 2008
- ◆ Koude Warmte Opslag potentiekaart, 2008

### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

De doelstelling van het milieubeleid is gericht op de integrale verbetering van de lokale milieukwaliteit (leefbaarheid) en het bijdragen aan de oplossing van milieuproblemen op hogere schaalniveau's. Voor de structuurvisie relevante milieuthema's zijn Bodembeheer, Externe veiligheid, Geluid, Lucht en Klimaat. Zij zijn op het niveau van een structuurvisie niet zozeer ruimtevragerend op zichzelf, alswel kaderstellend voor het gebruik van de ruimte.

### Bodem

Het (industriële) verleden van Eindhoven heeft zijn sporen in de bodem nagelaten. In de afgelopen jaren heeft op zeer veel locaties in Eindhoven om diverse redenen milieukundig bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit al deze onderzoeken blijkt dat diverse locaties in Eindhoven de bodem verontreinigd is of is geweest. Het komt echter zelden voor dat er als gevolg van bodemverontreiniging sprake is van risico's voor de gezondheid van mensen.

Bij een bodemverontreiniging dient, voorafgaand aan de ontwikkeling van het terrein, de bodem geschikt gemaakt te worden voor de geplande functie. De sanering van het diepere grondwater kan, onder voorwaarden, gekoppeld worden de opwekking van duurzame energie uit de ondergrond.



Inzake Externe veiligheid is het beleid gericht op duurzame ontwikkeling, en een veilige stad door risico's te verkleinen en te beheersen. Het beleid is gericht op:

- ◆ het verder terugdringen van risicobronnen (zowel qua aantal als omvang) in het hart van de stad;
- ◆ het ruimtelijk scheiding van risicobronnen en kwetsbare functies;
- ◆ het bieden van ruimte voor vestiging van nieuwe risicovolle bedrijvigheid (onder strenge risicoreducerende maatregelen) aan de rand van de stad;
- ◆ ruimte in de stad voor grootschalige evenementen (op afstand van risicobronnen);
- ◆ onderzoek in delen van de bestaande stad naar noodzaak en mogelijkheden voor verbetering van de beheersbaarheid;
- ◆ betere financieringsmogelijkheden voor het optimaliseren van de beheersbaarheid.

Gebiedsprofielen die richtinggevend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad zijn op kaart gezet.

In de visie zijn risicobronnen gelegen in randgemeenten met effectgebieden die uitstrekken tot over het Eindhovens grondgebied meegenomen.

Door de visie is externe veiligheid toekomstgericht extern verweven met de beleidsvelden Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Mobiliteit, Wonen en buiten de Eindhovense gemeentegrenzen.

Het geluidbeleid is erop gericht de hinder te verminderen. Daarbij wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd:

1. Maatregelen aan de bron (wijzigingen in verkeerscirculatie, stiller wegdek en dergelijke)
2. Maatregelen in overdrachtsgebied (wallen, schermen)
3. Maatregelen bij de ontvanger (geluidwerende gevel, glas)

Het nagestreefde akoestisch klimaat wordt afgestemd op de functie van de wijk.

In delen van de stad wordt meer geluid toegestaan (Centrumgebied, Uitgaansgebied Stratumseind).

De lopende ombouw van de Randweg (A2, A67) zal (vanwege met name type 2 maatregelen) leiden tot een aanzienlijke verbetering van de akoestische kwaliteit aan de rand van de stad.

Het luchtbeleid is erop gericht op schone en veilige kwaliteit van de buitenlucht. Omdat de door de stad beïnvloedbare kwaliteit van de lucht in sterke mate bepaald wordt door verkeer wordt dit thema integraal aangepakt met de thema's geluid en gezondheid. Daarbij wordt regionaal met andere gemeenten en SRE samengewerkt. Er wordt lokaal aan gewerkt dat negatieve bijdrage aan luchtkwaliteit door lokale bedrijven verwaarloosbaar is. Er wordt aan gewerkt om de kwaliteit van de lucht in regionaal verband te monitoren. Ter verbetering van de luchtkwaliteit is in 2007 een programma luchtkwaliteit en mobiliteit vastgesteld, om de kwaliteit van de lucht in met name het centrum van de stad te verbeteren. Onderdelen daarvan zijn:

- ◆ vastgestelde milieuzone (binnen de ring) waarbinnen oude vervuilende vrachtwagens (motortype categorie 1) met ingang van 1 juli 2007 niet langer zijn toegestaan (behoudens ontheffing);
- ◆ betere doorstroming (AVI's);
- ◆ uitbreiding bussen/busregeling;
- ◆ roetfilters bussen;
- ◆ voorrang voor de fiets;
- ◆ hoogfrequent spoor;
- ◆ filtering van stof door het aanbrengen van groen/bomen.



### **Ruimtelijke opgave**

De doelstellingen ten aanzien van milieu worden (voor zover van toepassing) ingepast in bestaande omgeving, dan wel liften mee bij aanpassing/herontwikkeling. Wel worden enkele concrete, kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, die dientengevolge op het niveau van de structuurvisie geen aanduiding op de kaart hebben gekregen:

- ◆ alternatieve plek voor Milieustraat Eindhoven Noord;
- ◆ mogelijk opstelplaatsen voor brandweer nabij spoor;
- ◆ verdiepen spoortunnel Glaslaan (betere tweezijdige bereikbaarheid spoor voor brandweer).

Op het gebied van de externe veiligheid vindt onderzoek plaats naar verbetering van de beheersbaarheid (bereikbaarheid, beschikbaarheid bluswater en dergelijke) in delen van de stad, onder andere de verhoogd liggende spoorzone binnen de ring, industriegebied De Hurk en het traject van de A2/A67.

## Verkeer en vervoer (8.6) en Bereikbaarheid (3.2.5)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)
- ◆ Netwerkanalyse en –programma BrabantStad (2006)
- ◆ Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (2005)
- ◆ Concept Eindhoven Eén OV-agenda (2007)
- ◆ Concept HOV-strategie (2007)
- ◆ Taxinota (2005)
- ◆ Fietsnota (2006)
- ◆ Wegencategoriseringsplan Eindhoven (1999)
- ◆ Uitvoeringsprogramma auto- en fietsparkeren (2008)
- ◆ HOV Strategie Eindhoven, 2009
- ◆ Actieplan Fiets! (2009)



## Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

De hoofddoelstellingen in dit programma zijn verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de luchtkwaliteit in relatie tot het mobiliteitsbeleid en verbetering van de verkeersveiligheid.

De hoofddoelstellingen worden uitgewerkt in de volgende doelstellingen:

1. Een betere bereikbaarheid van de stad en regio voor alle verkeer- en vervoermiddelen. Gewerkt wordt volgens de 'Zevensprong van Verdaas': door een betere benutting van de bestaande infrastructuur (afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen, prijsbeleid, toepassing van mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement), betere aansluitingen van verbindingen (overstap- en overslagmogelijkheden) en, waar nodig, capaciteitsuitbreidingen van (bestaande) infrastructuur.
2. De verandering van de modal split (de verdeling tussen de verschillende vervoerwijzen) ten gunste van fiets en openbaar vervoer door hoge kwaliteit van het infrastructurele netwerk. Dit wordt gerealiseerd door:
  - ◆ groei van het openbaarvervoergebruik in de verplaatsingen van, naar en binnen Eindhoven met gemiddeld 50 % (= toename van het aantal OV-verplaatsingen met ruim 80 %), toename van het aandeel Fiets met 10 %, afname van het aandeel Auto met 9 % (2009-2020);
  - ◆ betere benutting van bestaande voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer (de uitvoering van het Actieplan Fiets en de realisatie van de OV-Agenda, inclusief HOV-Strategie moeten leiden tot bovenstaande doelstelling);
  - ◆ verbetering van de rijtijdverhouding auto/OV (concurrentiepositie OV met een waarde kleiner of gelijk aan 1; het OV is op radiale trajecten dan minstens net zo snel als een route met de auto);
  - ◆ bij het openbaar vervoer is reeds ingezet op verbetering van de dienstverlening met ingang van de nieuwe concessieperiode (2009-2016).
3. Een grotere verkeersveiligheid door het opheffen van black spots, duurzaam veilige wijken (leefbaarheid) en systematische aandacht voor kwetsbare deelnemers. De doelstelling is om te komen tot een daling van het aantal letselongevallen van 25 % in 2010 ten opzichte van het peiljaar 2000.

4. Een betere luchtkwaliteit (NOx, fijn stof) door het treffen van milieumaatregelen, in (regionale) samenwerking met alle beheerders van infrastructuur en marktpartijen. Gestreefd wordt naar een afname van het gemotoriseerd verkeer binnen de Ring met 30% in de periode 2008-2010.

### Ruimtelijke opgave

De ruimtelijke opgave is uitgewerkt aan de hand van de drie doelstellingen.

1. Een betere bereikbaarheid.
  - ◆ doorontwikkeling van het netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer, met als fasering:
    - o de Noordzuidas (Nuenen-Woensel XL-High Tech Campus) in de periode tot 2015;
    - o corridors naar Ekkersrijt, Geldrop, Veldhoven-West, Noordwesttangent rond 2015;
    - o corridors naar Son en Breugel, Valkenswaard, tangent High Tech Campus – Veldhoven na 2015;
  - ◆ betere doorstroming van het autoverkeer op de Ring, inclusief ongelijkvloerse kruisingen van de Ring met de HOV-infrastructuur (Aalsterweg, Geldropseweg, Montgomerylaan);
  - ◆ doorontwikkeling van het onderliggende wegennet in relatie tot de ombouw van de Randweg A2/A67 (Meerenakkerweg-Beemdstraat);
  - ◆ realisering van drie aansluitingen op de Randweg van de A2-zone: Eindhoven Airport/GDC en Veldhoven/Meerhoven/bedrijventerrein De Hurk (planstudie ontvlechtigingsvariant. De Ontvlechtigingsvariant bestaat uit een nieuwe aansluiting van de A2 op de Meerenakkerweg en uit een nieuwe aansluiting van de A2 op Meerhoven via de Meerhovendreef. De A2 is bij de Ontvlechtigingsvariant niet meer aangesloten op de Noord-Brabantlaan. Door deze Ontvlechtigingsvariant worden de grote verkeersstromen verspreid over meerdere routes waardoor de verkeersdruk per route afneemt);
  - ◆ Oost-westverbinding A50-N279 als onderdeel van de Grote Ruit.

2. Opwaarderen van de vaarcategorie Beatrixkanaal (2 naar 3).

3. De verandering van de modal split.

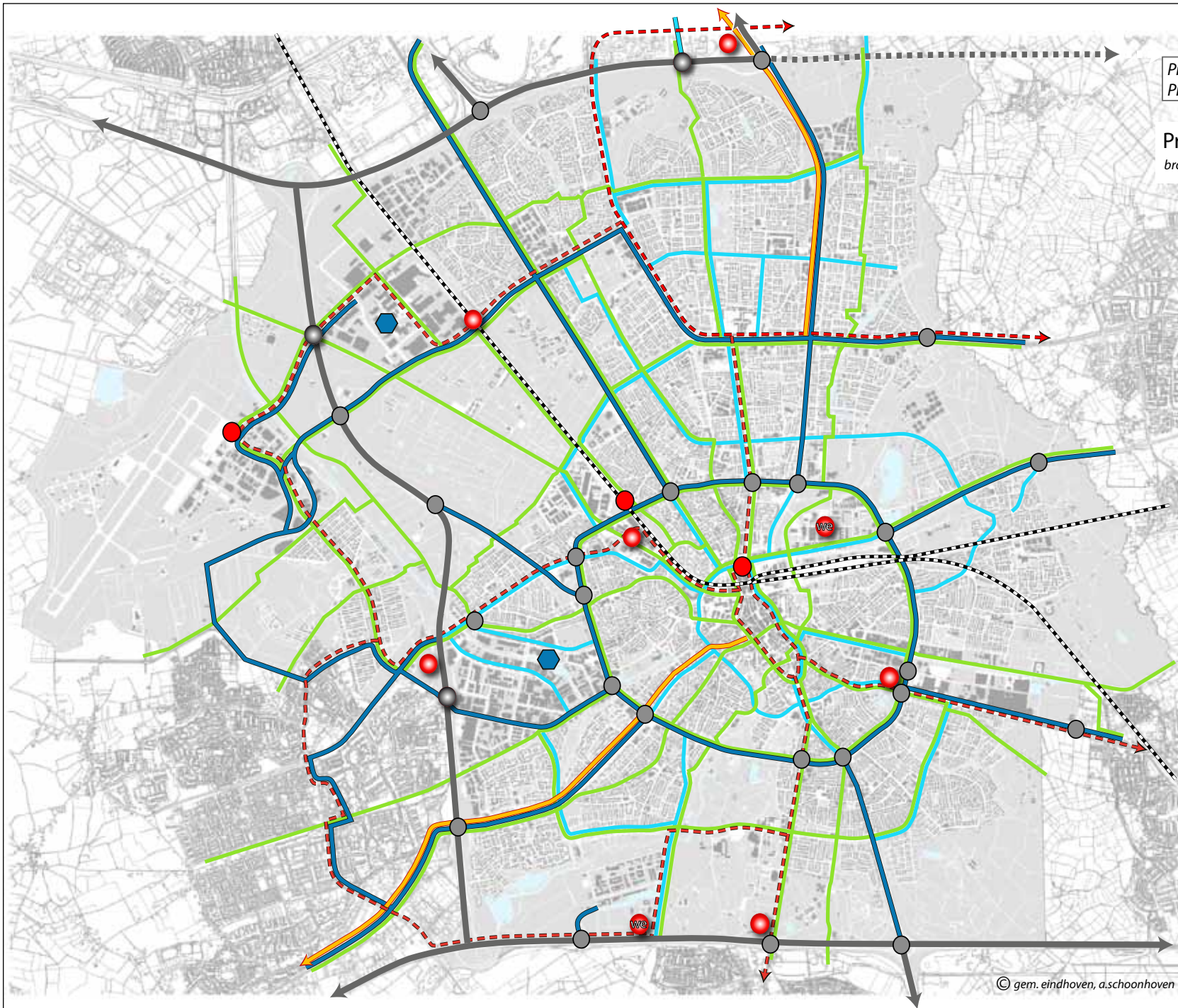
- ◆ aanleg van een HOV-netwerk door de stad;
- ◆ onderzoek naar mogelijkheden van (tijdelijke) transferia met aansluitende vervoerssystemen naar de stad (bijvoorbeeld I-park, bij de High Tech Campus, Strijp-S);
- ◆ aanpassing OV-knoop Centraal Station (transfertunnel, upgrading Neckerspoel, inverse Fellenoord);
- ◆ aanleg intercystation Eindhoven Airport;
- ◆ verplaatsen en opwaarderen station Strijp S (= Beukenlaan);
- ◆ Uitvoeren van het Actieplan Fiets met diverse maatregelen die het fietsklimaat moeten verbeteren, waaronder de aanleg van de Fietsnetwerktrace's Ring-Son, en Kanaaldijk richting Geldrop.



Programma 8.6 Verkeer en vervoer  
 Programma 3.2.5 Bereikbaarheid

### Programma Bereikbaar Eindhoven

bron: meerdere documenten, zie par. Verkeer en Vervoer



- Stadsentree**
- sturen*
- bestaand
  - toekomst
- overstappen*
- bestaand
  - toekomst
  - we = weekend + evenementen
- goederen*
- bestaand
- OV-netwerk**
- > HOV-netwerk
  - > doorstroommassen
  - spoor
- Fietsnetwerk**
- primair + sternet
- Autonetwerk**
- primair
  - secundair

### Ruimtelijke kwaliteit (8.7)

Beleidsdocumenten:

- ◆ Beleidsregel 'Niet slopen, tenzij ....' (1998)
- ◆ Beleidsnota 'Vitaal Verleden' (2001)
- ◆ Welstandsnota 'De toetsing gestuurd' (2003)
- ◆ Cultuurhistorische waardenkaart (2008)
- ◆ Beleidsplan Archeologie Eindhoven en Helmond 2008-2012 (2008)
- ◆ Visie Hoogbouwbeleid (2008)

### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt bij de uitvoering van het beleid. Voor een optimale ontwikkeling van de stad worden sociaal-maatschappelijke, sociaal-culturele en economische doelen gekoppeld aan de uitgangspunten van ruimtelijke kwaliteit.

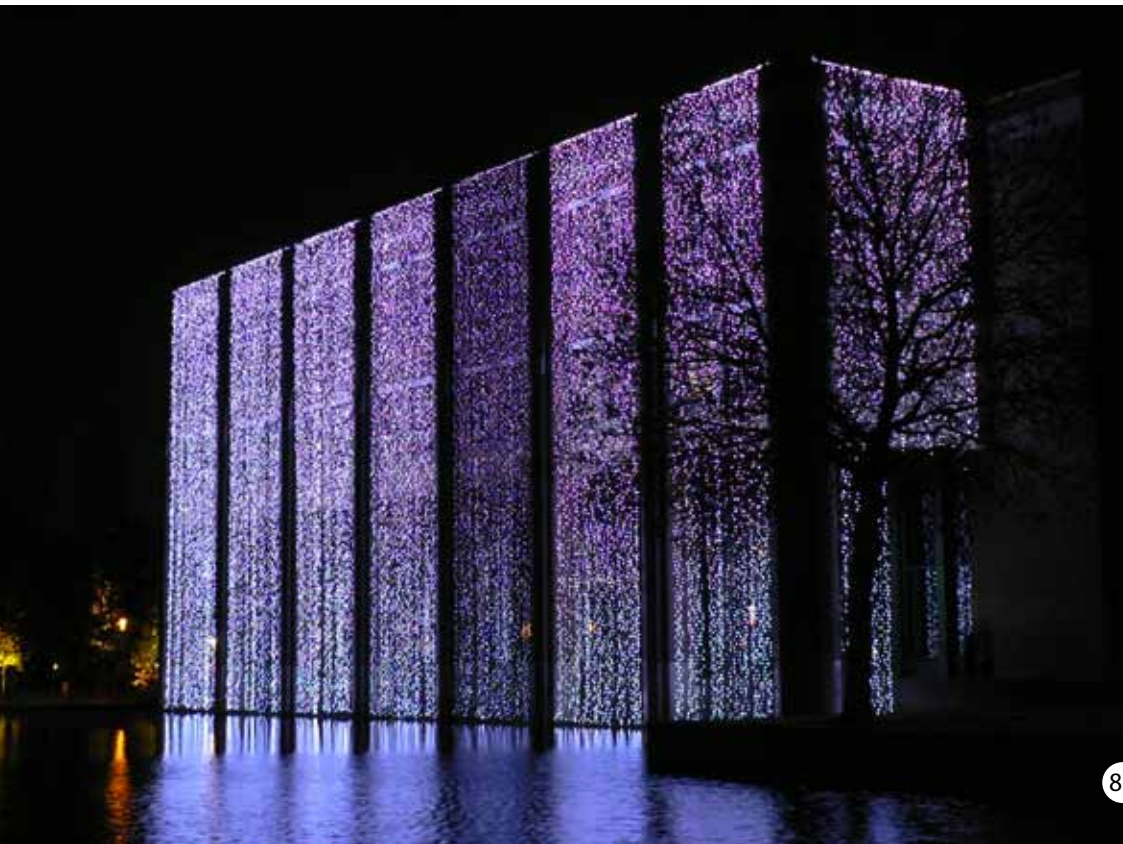
Het raadsprogramma vormt het integratiekader voor het verstedelijkingsconcept, de economische ontwikkelingen, sociaal-maatschappelijke verbanden, cultuurhistorische waarden, milieu, duurzaamheid, groenwaarden, bereikbaarheid, etc. De doelen van de verschillende programmalijnen worden met elkaar verenigd in integrale ontwikkelingsvisies en kaders gebiedsontwikkeling (zie ook bij ruimtelijke opgave). Deze visies en kaders leggen het accent op:

1. bestuurlijke prioriteiten zoals milieudoelstellingen, bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en woningbouwproductie;
  2. behoud en versterking van de (ruimtelijke) kwaliteiten op het gebied van cultuurhistorie, (inter)nationale bereikbaarheid (web van lucht-, weg- en spoorverbindingen), de groene uitstraling in combinatie met de waterlopen.
- Mede dankzij deze strategie kan de stad zich profileren als groene woonstad, innovatief kenniscentrum (Brainport-design), sociale stad en centrum van regionale voorzieningen.

Naast de integratieopgave zijn in het raadsprogramma de thema's cultuurhistorie, monumenten en hoogbouwbeleid ondergebracht.

Cultuurhistorie is gericht op het beschermen en herkenbaar houden van de historische ontwikkeling van de stad, omdat dit essentieel is voor de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving (beleidsnota Vitaal Verleden). De cultuurhistorische waarden zijn aangegeven op een cultuurhistorische waardenkaart. Van belang zijn: de historische stedenbouwkundige structuren, de historische wegenstructuur, stads- en dorpskernen, beschermde stads- en dorpsgezichten (o.a. Philipsdorp), rijks- en gemeentelijke monumenten, bijzondere buurten (bv. 't Hool), complexen (bv. TU/e), landschappelijk waardevolle gebieden (bv. Bokt), parken (b.v. Stadswandelpark), landgoederen (bv. de Wielewaal) en archeologische verwachtingsgebieden.

Uitgangspunt van het archeologiebeleid van de gemeente Eindhoven is, dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen.

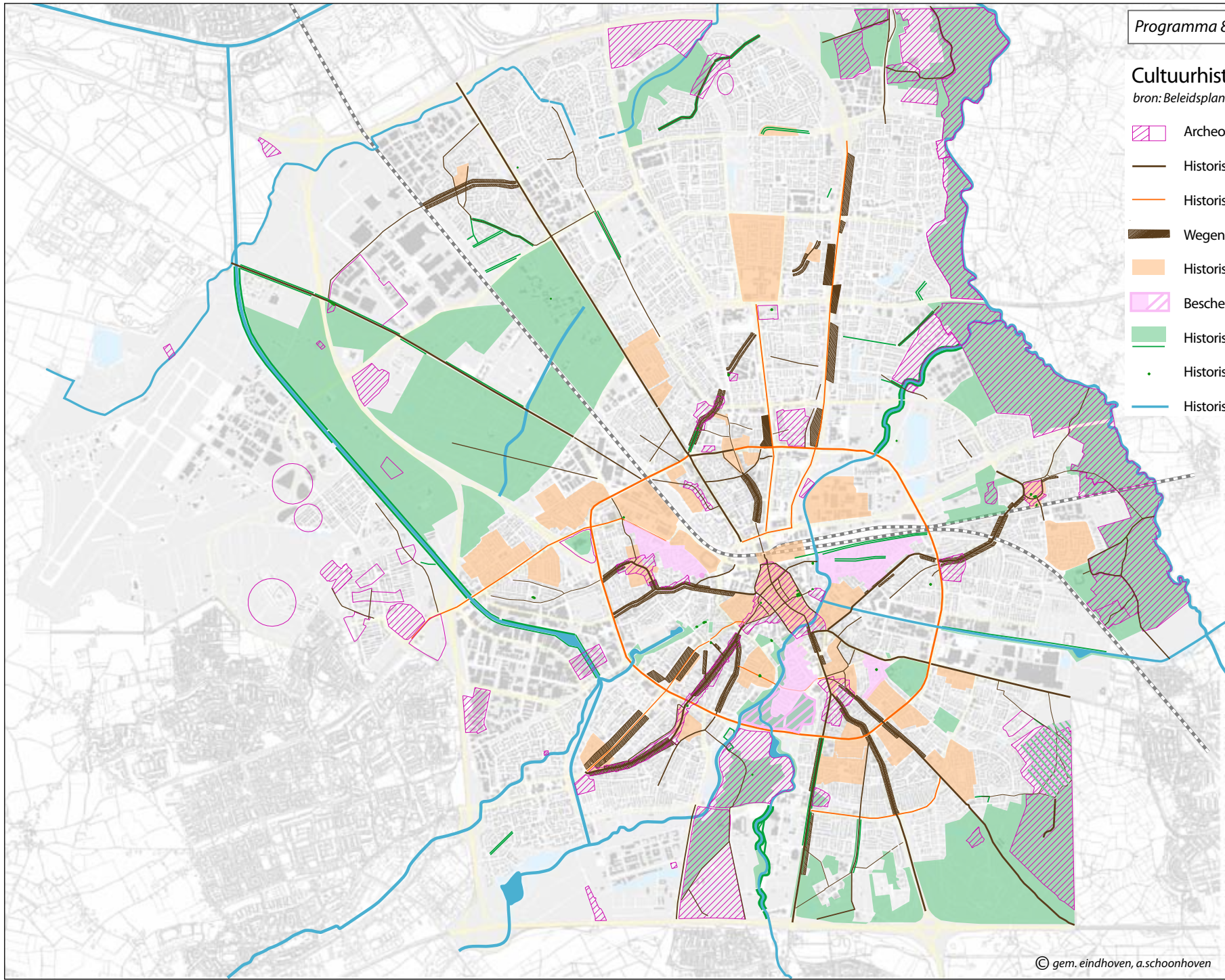




### Cultuurhistorische waardenkaart

bron: Beleidsplan Archeologie 2008

-  Archeologische verwachtings gebieden
-  Historische wegenstructuur voor 1900
-  Historische wegenstructuur na 1900
-  Wegenstructuur met typerende bebouwing
-  Historische stedenbouwkundige structuur
-  Beschermde stads- en dorpsgezichten
-  Historisch landschap of groenstructuur
-  Historisch waardevolle bomen
-  Historische waterloop of waterweg





Als dit niet mogelijk is dienen de archeologische waarden te worden veiliggesteld door een archeologisch onderzoek. Bestemmingsplannen bevatten waarborgen ter bescherming van archeologische waarden. Dit gebeurt op basis van een archeologische verwachtingskaart die deel uitmaakt van de cultuurhistorische waardenkaart.

De beleidsregel Niet slopen, tenzij ....., 1998 beoogt de cultuurhistorische of beeldbepalende waarde en duurzaamheid te laten meewegen bij beslissingen over sloop, daar waar medewerking van de gemeente nodig is bij nieuwe ontwikkelingen.

Monumenten zijn beschermd via een vergunningstelsel op grond van de Monumentenwet 1988 danwel de gemeentelijke Monumentenverordening 2006.

Hoogbouw is een vorm van intensief ruimtegebruik, die een bijdrage levert aan de manier hoe de stad omgaat met de verstedelijkingsdruk en ruimtelijke kwaliteit. De visie Hoogbouw-beleid (2008) biedt een toetsingskader en kent de volgende categorieën:

- ◆ M-categorie (tot 45 meter hoog): structuurdragende hoogbouw, zoals de rijen appartementengebouwen aan de Kennedylaan;
- ◆ L-categorie (tot 75 meter hoog): stedelijke oriëntatiepunten. Dit zijn vooral de voor alle Eindhovenaren bekende utiliteitsgebouwen zoals Philips Nederland;
- ◆ XL-categorie (tot 105 meter hoog): de regionale landmarks, de torengebouwen die al zichtbaar zijn van buiten de stad.

Daarnaast is er een fictieve categorie (XXL) aangewezen voor gebouwen die hoger zijn dan het hoogste gebouw nu. Intensivering via hoogbouw vindt plaats in de goed bereikbare dynamische gebieden van de stad, waarbij een directe relatie ligt met de ontwikkeling van de HOV-lijnen. Kansrijke knooppunten voor hoogbouw zijn het Centrum, Strijp S, I-park, Winkel Centrum Woensel e.o. en toekomstig OV-knooppunt Acht/ Luchthaven. In woongebieden (laagbouw) wordt zoveel mogelijk afgezien van verstedelijkingsdruk door hoogbouw.

### **Ruimtelijke opgave**

Om binnen gebieden de gewenste ruimtelijke kwaliteit te bereiken zijn de bovengenoemde beleidskaders richtinggevend en maakt de gemeente optimaal gebruik van publiek- en privaatrechtelijke instrumenten als structuurvisie, ontwikkelingsvisies; overeenkomsten met derden; bestemmingsplannen, exploitatieplannen, inzet van grond en het projectbesluit. Ontwikkelingsvisies en kaders gebiedsontwikkeling zijn naast juridisch publiekrechtelijk bindende instrumenten, belangrijk om een goede doorvertaling van de structuurvisie naar gebiedsniveau te maken.

Buiten ontwikkelingen die al vermeld zijn bij andere programma's vloeien de volgende projecten uit dit programma voort.

### **Bovenlokaal**

A2-zone, de uitwerking van het internationaal vestigingsklimaat langs de A2 (SRE)  
Middengebied (SRE): een recreatief uitloopgebied tussen Eindhoven en Helmond;  
Nieuwe Woud (SRE): een uitbreidingslocatie van 3.000 woningen bij Son in kader van de BOR-afspraken met Eindhoven.

Strategische ruimtelijke ontwikkelingen in Eindhoven (bestaande en nieuwe ontwikkelingsvisies en kaders gebiedsontwikkeling)

Hierop is ingegaan in paragraaf 4.6.

## Economische ontwikkeling (9.1)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Economische visie Eindhoven 2004-2008, 2004
- ◆ Kantorennota, 2005
- ◆ Detailhandelsnota 'Tenminste houdbaar tot 2010', 2006
- ◆ Bedrijventerreinennota 1990-2000, 1991
- ◆ Onderzoek bedrijventerreinenbehoefte gemeente Eindhoven, 2007
- ◆ Convenant regionale samenwerking stedelijk gebied Eindhoven, 2004

Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

De centrale opgave van de regio Brainport met Eindhoven als centrumstad is "de transitie van industriële mainport naar toptechnologie- en designregio", met een minder conjunctuurgevoelige economische groei waarbij de leefbaarheid van de stad versterkt wordt en een zo groot mogelijk deel van de beroepsbevolking ingeschakeld wordt. In dit kader zijn doelstellingen geformuleerd waarbij de navolgende ruimtelijk relevant zijn:

- ◆ de ambitie van Brainport is te excelleren als Europese toptechnologie (kennis-) regio waarin innovatie de motor is voor duurzame economische en maatschappelijke ontwikkeling;
- ◆ diversificatie van de economische structuur: Transformatie van een regio met een overwegend dominante maakindustrie naar een internationaal georiënteerde kennisregio waarin de zakelijke en consument gerichte dienstverlening is toegenomen;
- ◆ zorgen voor een aantrekkelijke(re) stad: goed investerings- en vestigingsklimaat voor bedrijven.



In de Economische visie Eindhoven, 2004-2008 staat de doorontwikkeling van industriële regio naar een internationale toptechnologie regio centraal. De inzet daarbij is dat Eindhoven een internationaal wervend en concurrerend vestigingsmilieu kan bieden voor bedrijven, topinstituten en organisaties die passen binnen het technologisch profiel van Eindhoven.

In ruimtelijke zin wordt de opgave toegespitst op het bieden van ruimte voor economische groei en op het zorgen voor een aantrekkelijke stad.

Bij het bieden van ruimte voor economische groei wordt uitgegaan van een selectief bedrijfslocatiebeleid. Er wordt in beginsel geen ruimte geboden aan grootschalige zware industriële bedrijven of grote bovenregionale logistieke bedrijven. Nieuwe terreinen worden uitsluitend ingezet passend bij het economisch profiel van de stad. Om de slag naar een kenniseconomie te kunnen maken wordt ook gewerkt aan kwaliteitsverbetering van de bestaande bedrijventerreinen.

Daarnaast wordt ingezet op enkele hoogwaardige werklocaties zoals de High Tech Campus en de TU/e- campus. In aanvulling op deze twee internationale sites is er ruimte voor een derde internationale R&D-site in Eindhoven: de Brainport Innovation Campus waarvan de ontwikkeling ter hand wordt genomen.

Met betrekking tot het zorgen voor een aantrekkelijke stad is onder meer aangegeven dat het verblijfsklimaat in het centrum verbeterd moet worden door ruimte te bieden aan hoogstedelijke functies. Functies die concurrerend zijn t.o.v. andere aantrekkelijke steden en regio's. Het gaat daarbij niet alleen om versterking van het voorzieningenaanbod, maar ook om zorg voor de totale ambiance van het centrum.

In de economische visie is ook ruim aandacht besteed aan de stedelijke economie en voorzieningestructuur. Het gaat daarbij om het zoveel mogelijk behouden en versterken van kleinschalige bedrijventerreinen en winkelstrips. Deze kleinschalige bedrijfslocaties vergroten de bedrijvigheid en diversiteit van de stad en zijn tegelijkertijd ook broedplaatsen voor startende ondernemers.

Met de Kantorennota wordt beoogd te streven naar een evenwichtige verhouding van vraag en aanbod op de kantorenmarkt, en naar het realiseren van een toetsingskader om aanvragen van marktpartijen te kunnen beoordelen. De grote voorraad van op stapel staande plannen voor kantoren noopte hiertoe. Ingezet wordt op kantoorontwikkeling in het centrum- en het snelwegmilieu. In zijn algemeenheid wordt per te ontwikkelen locatie zoveel mogelijk gestreefd naar multifunctioneel gebruik.

In de Prioriteitennota (vastgesteld 2007) is daarenboven bepaald dat buiten de 2 bovenstaande kantorenmilieus slechts nieuwbouw kantoorontwikkelingen beneden de 750 m<sup>2</sup> plaats kan vinden.

In de Detailhandelsnota is per winkelconcentratiegebied het perspectief en daarmee het beleid vastgesteld. Uitgangspunt is dat de bestaande structuur gehandhaafd blijft en waar mogelijk versterkt.

In de Bedrijventerreinennota (1991-2000) is een vraag-aanbod analyse naar bedrijventerreinen onderzocht. Hieruit werd duidelijk dat er zich een tekort aan bedrijventerreinen voor zou doen. Dit resulteerde in aanwijzingen van drie nieuwe bedrijventerreinen, namelijk Kapelbeemd, GDC en Esp. De volgende conclusies zijn neergelegd:

- ◆ het tot dusverre gevoerde voorwaardenscheppende bedrijventerreinenbeleid dient te worden voortgezet, in die zin dat zorg wordt gedragen voor een voldoende gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen naar marktsegmenten;
- ◆ bestaande bedrijventerreinen dienen kritisch op hun gebruikswaarde getoetst en waar mogelijk verbeterd te worden;
- ◆ het vigerende toelatingsbeleid van bedrijven op het Science Park Eindhoven en van luchthavengebonden bedrijven op Eindhoven Airport dient te worden gecontinueerd;



- ◆ om te kunnen voorzien in het dreigende tekort aan bedrijventerreinen in de marktsegmenten 'bedrijventerrein met gemengde functies en bedrijventerrein in de nabijheid van een luchthaven' dient op korte termijn de planologische voorbereiding ter hand te worden genomen van de locaties Kapelbeemd Oost, Landelijk Gebied Strijp (GDC). Boks D (Esp) en Welschap C (bedrijventerrein Eindhoven Airport);
- ◆ tweejaarlijks dient te worden bezien of ontwikkelingen in de markt of anderszins aanleiding zijn de ontwerp beleidsnota bedrijventerreinen te herzien.

In het 'Convenant regionale samenwerking stedelijk gebied Eindhoven' (2004) is vastgelegd dat de randgemeenten 250 hectare bedrijventerrein voor de Eindhovense behoefte ontwikkelen. Dit vanwege het tekort aan bedrijventerreinen die de gemeente Eindhoven op eigen grondgebied nog kan ontwikkelen.

#### **BOR-afspraken**

Ambitie: buurgemeenten helpen (niet vrijblijvend) bij het oplossen van ruimtelijke problemen van Eindhoven. Speerpunten: woningen en bedrijventerreinen, die Eindhoven na 2010 niet binnen eigen gemeentegrenzen kan realiseren, worden door de buurgemeenten overgenomen. Het betreft 250 ha tot 2030 voor werken en 10.000 groenstedelijke woningen van 2010-2030.

Eindhoven ontwikkelt in het kader van de BOR-afspraken de volgende bedrijventerlocaties: Esp-Noord 21 ha, HTCE 10 ha en Brainport Innovation Campus (staat onder de naam BeA2 in het BOR-convenant) 50 ha. (Op grondgebied Best komt nog 20 ha. voor de Brainport Innovatie Campus. Totaal beslaat de Brainport Innovatie Campus 70 ha).

In het Onderzoek bedrijventerreinenbehoefte (2007) is aangegeven of er kwantitatief behoefte is aan deze 250 hectare, voor welk segment en welke fasering daar aan gekoppeld moet worden. Dit onderzoek vormt de leidraad voor de gemeente voor de onderhandelingen over de terreinen.

Het beleid op basis van dit onderzoek bepaalt eveneens dat voor de bestaande bedrijventerreinen groter dan 5 ha het toekomstprofiel dient te worden geactualiseerd.

De volgende categorie-indeling geldt als vertrekpunt:

- ◆ Terreinen met belangrijke rol voor gemengde MKB-bedrijven uit een hogere milieucategorie (3-5): Achtse Barrier, Esp, Kapelbeemd, De Hurk, De Kade;
- ◆ Terreinen met een profiel afgestemd op de specifieke economische structuur van Eindhoven: Park Forum (West, Oost, Zuid), Flight Forum, Driehoeksbos, Bedrijventerrein Eindhoven Airport, Goederendistributiecentrum, Esp-Noord, Brainport Innovation Campus, High Tech Campus Eindhoven (HTCE);
- ◆ Veelal centraal gelegen bedrijventerreinen, profiel af te wegen binnen de gewenste ruimtelijk-economische functie voor de stad: Rapenland, Vlokhoven/De Tempel, Woenselse Heide, Urkhovenseweg.

#### **Ruimtelijke opgave**

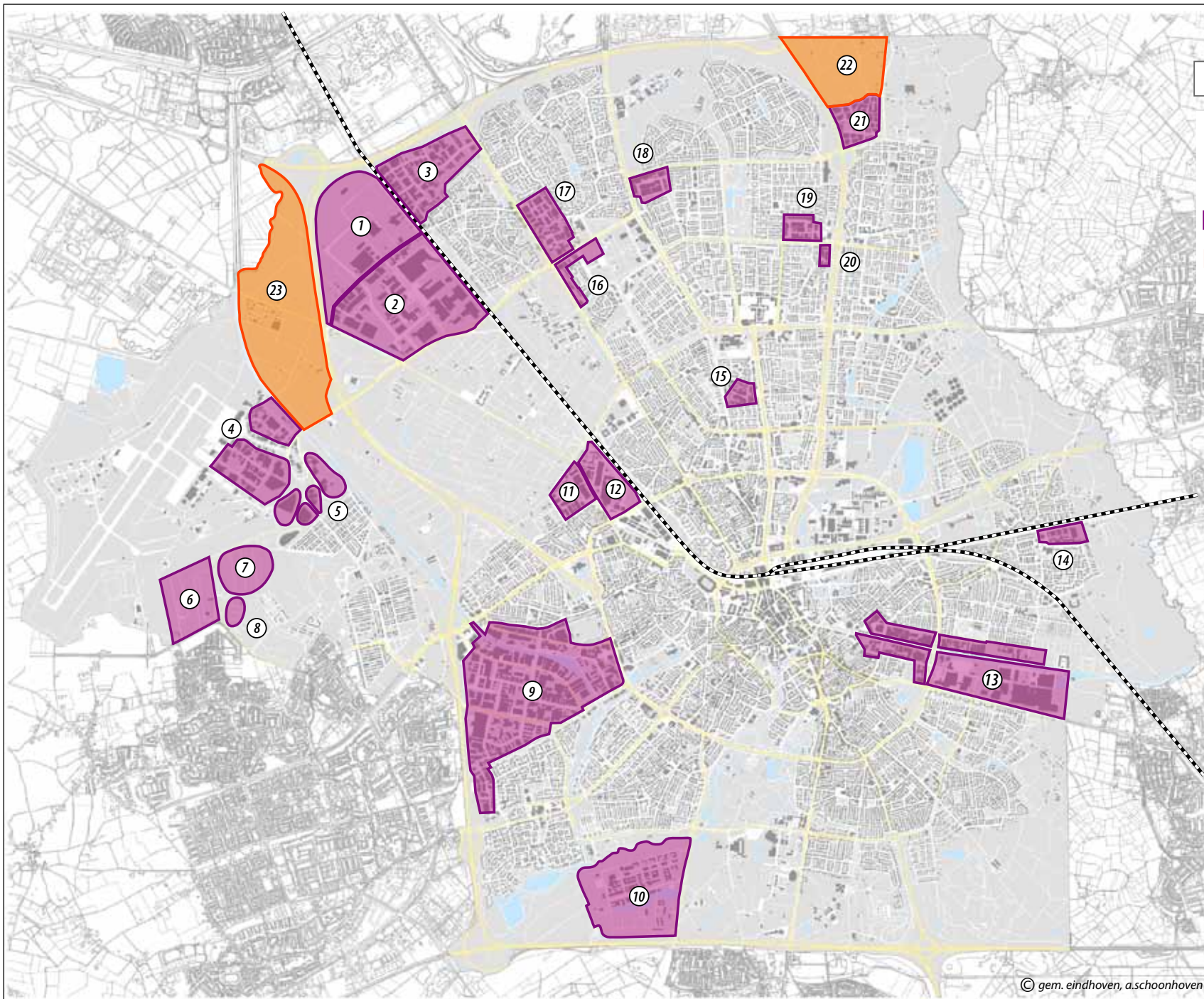
- ◆ Ingezet wordt op de doorontwikkeling van enkele hoogwaardige werklocaties zoals de High Tech Campus en de TU/e-campus. Daarnaast zal een nieuwe internationale R&D-site worden ontwikkeld in de A2-zone: de Brainport Innovation Campus.
- ◆ Ten noorden van Esp wordt een nieuw bedrijventerrein voorzien.
- ◆ Revitalisering van bestaande bedrijventerreinen vindt plaats in onder andere De Hurk en De Kade.
- ◆ Het kantorenprogramma is vooral gericht op het centrum (Stationsdistrict, Strijp S), Flight Forum, Eindhoven Airport (de luchthaven) en Land Forum.

### Bedrijventerreinen

bron: diverse documenten,  
zie par. Economische Ontwikkeling

- Bestaande bedrijventerreinen > 5 ha
- Nog te ontwikkelen, zoekgebied

- 1 GDC Noord
- 2 GDC Zuid
- 3 Kapelbeemd
- 4 Bedrijventerreinen Eindhoven Airport
- 5 Flight Forum
- 6 Park Forum West
- 7 Park Forum Oost
- 8 Park Forum Zuid
- 9 De Hurk
- 10 High Tech Campus Eindhoven
- 11 Strijp R
- 12 Strijp T
- 13 De Kade
- 14 Urkhovenseweg
- 15 Rapenland
- 16 Driehoeksbos
- 17 Achtse Barrier
- 18 Autoboulevard
- 19 WC Tempel
- 20 Vlokhoven
- 21 Esp
- 22 Esp Noord
- 23 BEA2 / Brainport Innovatie Campus



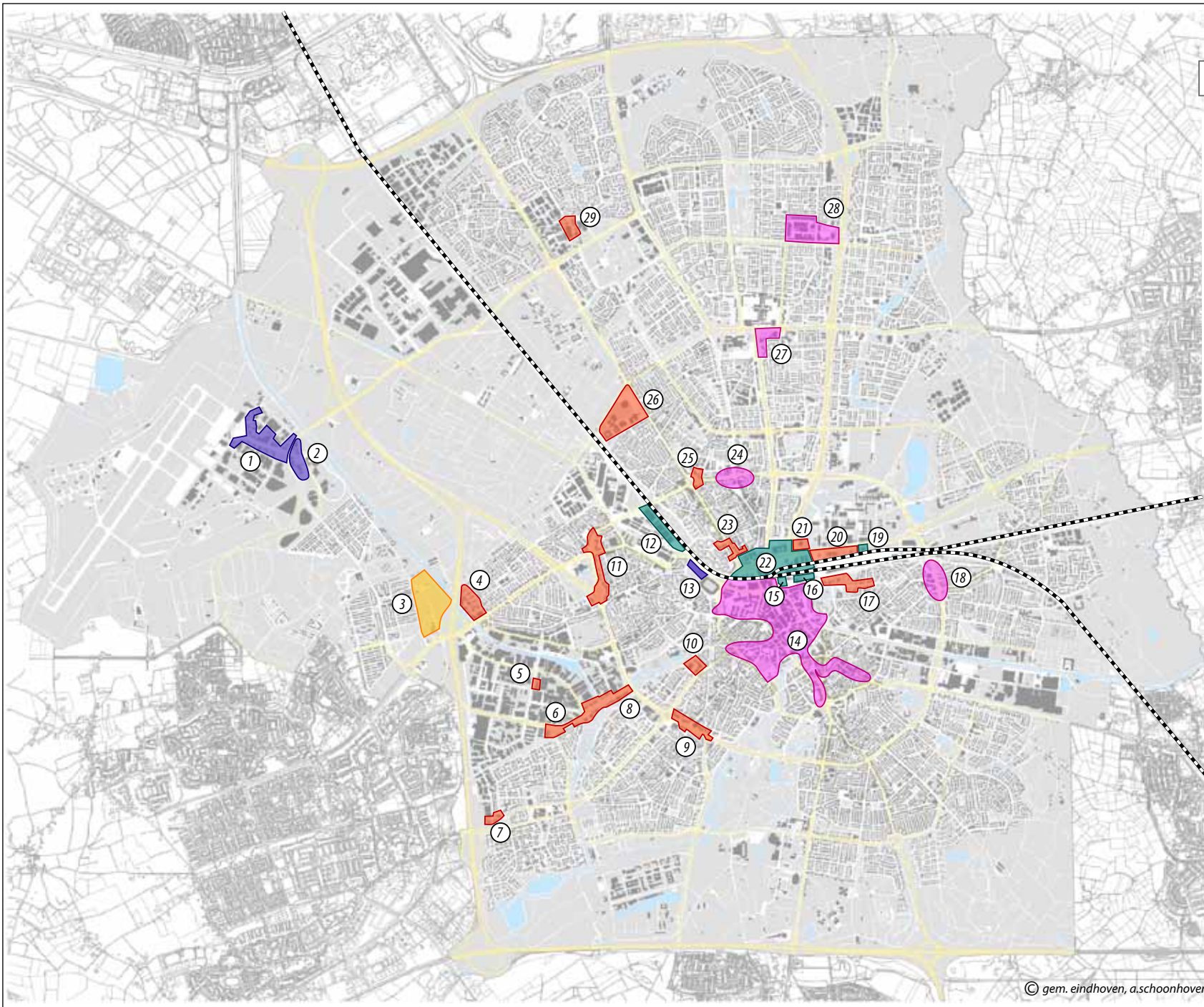


### Kantoorlocaties- / concentraties

bron: diverse documenten,  
zie par. Economische Ontwikkeling

- Bestaand, volledig
- Nog te ontwikkelen, greenfield kantoorlocatie (harde planvoorraad)
- te herontwikkelen kantorencluster (deels planvoorraad)
- deels nog uitgifbare kanoorlocatie (harde planvoorraad)
- "gemengde" kantoorlocatie, verweven met o.a. retail- en/of woonfuncties

- 1 Eindhoven Airport
- 2 Flight Forum (cluster!)
- 3 Landforum
- 4 Poort van Metz
- 5 xxxx
- 6 De Hurk
- 7 Croy
- 8 Limburglaan
- 9 Keizer Karel V Singel
- 10 Karelspoort
- 11 Beukenlaan
- 12 Strijp-S
- 13 Stadionkwartier
- 14 Stadhuisplein
- 15 VVV-locatie
- 16 Stationsgebied Zuid Oost
- 17 Parklaan
- 18 Insulindelaan
- 19 Techpoint
- 20 Dorgelolaan
- 21 Kennispoort
- 22 Stationsgebied Noord
- 23 Boschdijk
- 24 Pastoriestraat
- 25 Marconilaan
- 26 Philips Vredeoord
- 27 Montgomerylaan/Churchillaan
- 28 Bisschop Bekkerslaan
- 29 het Kabinet





### Woningbouwproductie/Wijkvernieuwing (3.1.4.)

Onderdeel 'Wijkvernieuwing'. (Het onderdeel 'Woningbouwproductie' is meegenomen bij het programmaonderdeel 8.1 Wonen.

Beleidsdocument(en):

- ◆ Raadsbesluit met betrekking tot de opgave voor integrale wijkvernieuwing in de periode 2000-2010 (18 december 2000);
- ◆ Raadsbesluit inzake de instelling van een reserve integrale wijkvernieuwing (7 oktober 2002)
- ◆ Raadsbesluit inzake Tussenbalans Integrale Wijkvernieuwing (31 oktober 2005)
- ◆ Raadsbesluit inzake evaluatie Integrale Wijkvernieuwing (6 maart 2007)

#### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

Wijkvernieuwing is het verbeteren van wijken (woningen én woonomgeving) en het vergroten van kansen van bewoners. Het succes van de wijkaanpak staat of valt met de mate waarin sociale en fysieke investeringen optimaal aan elkaar worden verbonden.

Wijkvernieuwing heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld van een meer fysieke insteek naar een integrale aanpak gericht op de verbetering van leefbaarheid

in de wijken, via een proces waarin bewoners en bewonersorganisaties van meet af aan worden betrokken. De integrale gebiedsgerichte aanpak in de Krachtwijken (Woensel West, De Bennekel en Doornakkers) maakt onderdeel uit van het programma Wijkvernieuwing.

De gemeente en de woningcorporaties hebben reeds in 2000 drie algemene beleidsdoelen van wijkvernieuwing opgesteld. Een vierde beleidsdoel is toegevoegd met het raadsbesluit van 6 maart 2007 inzake de evaluatie Integrale Wijkvernieuwing 2005.

1. De leefbaarheid van de meest bedreigde wijken dient verbeterd te worden;
2. De ruimtelijke segregatie moet worden tegengegaan;
3. De verhouding huur-koop moet veranderen ten gunste van meer koop (het gaat hierbij om de diversiteit in het woningaanbod – in prijs, eigendoms-categorie, maat en vorm – in stadsdelen, wijken en buurten te bevorderen).
4. Het bevorderen van 'sociale stijging' (de wens van individuele bewoners om vooruit te komen).

#### Ruimtelijke opgave:

De wijkvernieuwing is van start gegaan in tien wijken: Barrier, Woensel West, Oud Woensel, Drents Dorp, Philipsdorp, Lakerloper, Bloemenbuurt-Zuid, Kruidenbuurt, Bennekel en Genderdal.

De Eindhovense inzet in de aanpak van onze wijken heeft in de afgelopen periode een stevige wind in de rug gekregen. Het rijk heeft met de selectie van 40 wijken de wijkaanpak nadrukkelijk omarmd. De wijken Woensel West, Bennekel en Doornakkers zijn door het Rijk aangewezen Krachtwijken. De Krachtwijkeraanpak vanuit het rijk wordt gezien als "kopbeleid" dat additioneel is aan en in het verlengde ligt van onze lopende inspanningen op het gebied van de integrale wijkvernieuwing in de Bennekel en Woensel-West en de sociale herovering Doornakkers Één. Doornakkers is hiermee de elfde gebied voor een integrale aanpak.



Doorkijk middellange termijn:

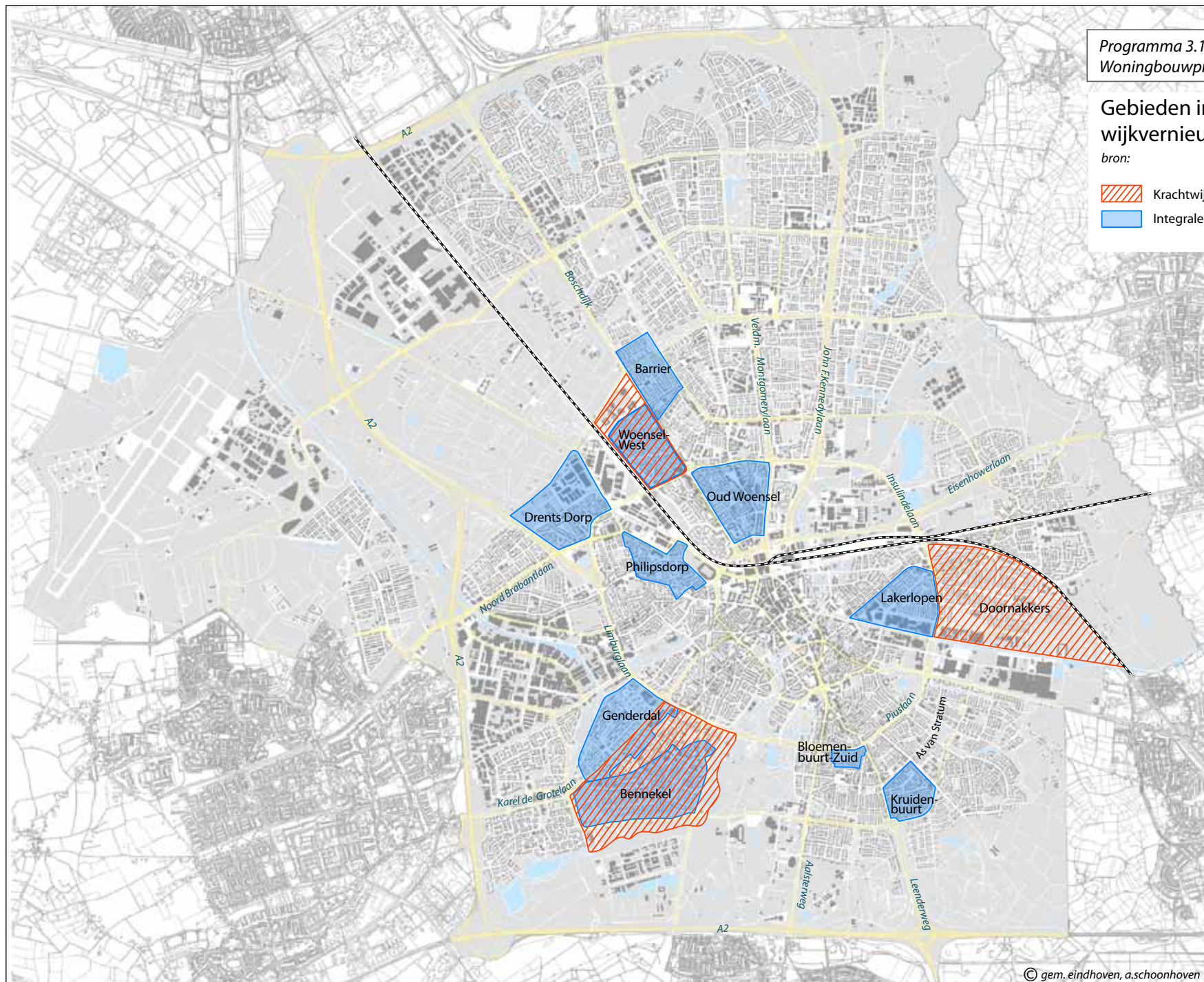
In vervolg op de bovengenoemde elf wijken dienen zich naoorlogse wijken aan waarvoor nagegaan dient te worden of en in welke mate integrale wijkvernieuwingsaanpak geboden zal zijn.



### Gebieden integrale wijkvernieuwing/krachtwijken

bron:

-  Krachtwijk
-  Integrale wijkvernieuwing





### Duurzaamheid en klimaatbeleid (3.2.7)

Beleidsdocument(en):

- ◆ Kaderstelling Duurzaamheid en Klimaatbeleid, 2008

#### Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen

Het in dit thema verwoorde beleid kent weliswaar geen directe substantiële ruimtevraag, maar stelt randvoorwaarden en locatie-eisen die bij ruimtelijke ontwikkelingen relevant zijn.

Binnen het Uitvoeringsprogramma Klimaatbeleid is het stimuleren van Koude- en Warmteopslag (KWO) in de bodem opgenomen. In kaart is gebracht welke locaties in potentie geschikt zijn voor open en gesloten KWO-systemen.

Het klimaatbeleid is gericht op duurzame opwekking en toepassing van energie. De ambitie is om tussen 2035 en 2045 klimaatneutraal te zijn. Het beleid richt zich sterk op de bebouwde en te bouwen omgeving. Daarbij wordt de trias energetica gehanteerd: terugdringen van de energiebehoefte, gebruik van duurzame energiebronnen en efficiënte inzet van fossiele brandstoffen.

Als duurzaamheidsambitie is de GPR-doelstelling (GPR-Gebouw, Gemeentelijke Praktijk Richtlijn) bepaald op tenminste 7,0 op elk thema bij alle nieuwbouw. Dat houdt in dat t.o.v. het Bouwbesluit extra maatregelen genomen moeten worden bij nieuwbouw van woningen en utiliteitsgebouwen.

Verder vindt een intensivering van de eigen inspanningen plaats en worden nieuwe instrumenten geïntroduceerd voor particulieren om klimaatmaatregelen te kunnen treffen (bijvoorbeeld leningen via een Revolving Fund). De gemeente wil het goede voorbeeld geven. De doelstelling voor de gemeente als organisatie (gebouwen, openbare verlichting) is nog hoger gelegd.

#### Ruimtelijke opgave

Op het vlak van klimaat en energie wordt de doelstelling ondermeer vertaald in de volgende toepassingen:

- ◆ Biomassacentrale gemeentelijke voorzieningen (bijvoorbeeld Zwembad Tongelreep is gerealiseerd met een stroomopbrengst voldoende voor 80% van het elektriciteitsverbruik van alle gemeentelijke gebouwen en openbare verlichting).
- ◆ Alle gemeentelijke gebouwen een energiebeheer- en energie zorgsysteem. In voorbereiding:
  - ◆ Biomassacentrale Zwembad Ir. Ottenbad Eindhoven Noord;
  - ◆ Biomassacentrale Meerhoven;
  - ◆ Een combinatie van een energiedak, zonnecellen (PV-folie) en Koude Warmte Opslag in de bodem bij het nieuwe Christiaan Huygens College, de sportaccommodaties en circa 86 nieuwe woningen.

Er zijn recent voorbereidingen gestart voor een onderzoek naar het ontwikkelen van een eigen duurzaam energiebedrijf.



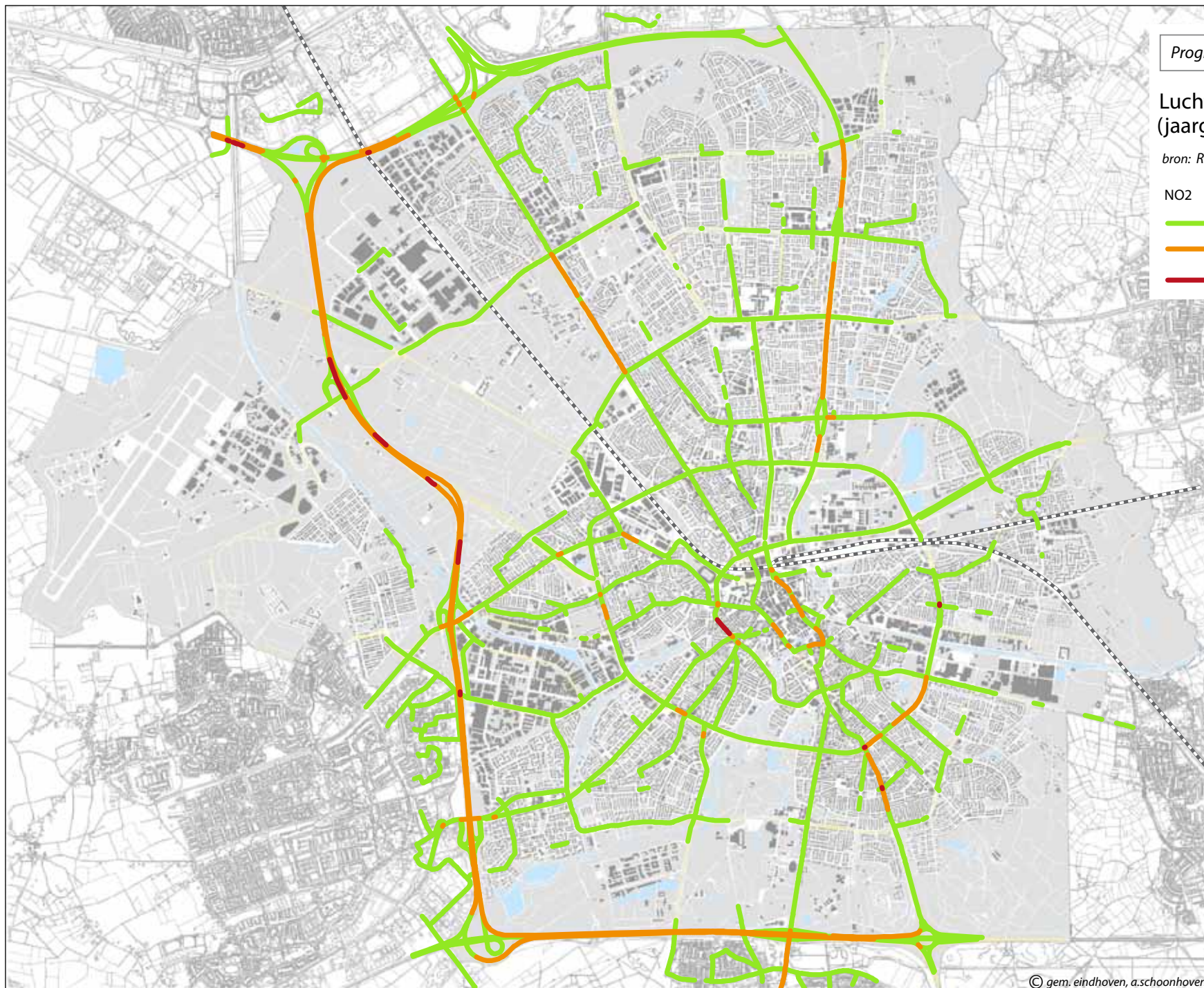


### Luchtkwaliteit wegverkeer (jaargemiddelde 2007)

bron: Regionale rapportage luchtkwaliteit 2007

NO2

- van 30 tot 40 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
- van 40 tot 46 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
- van 46 tot 99 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )



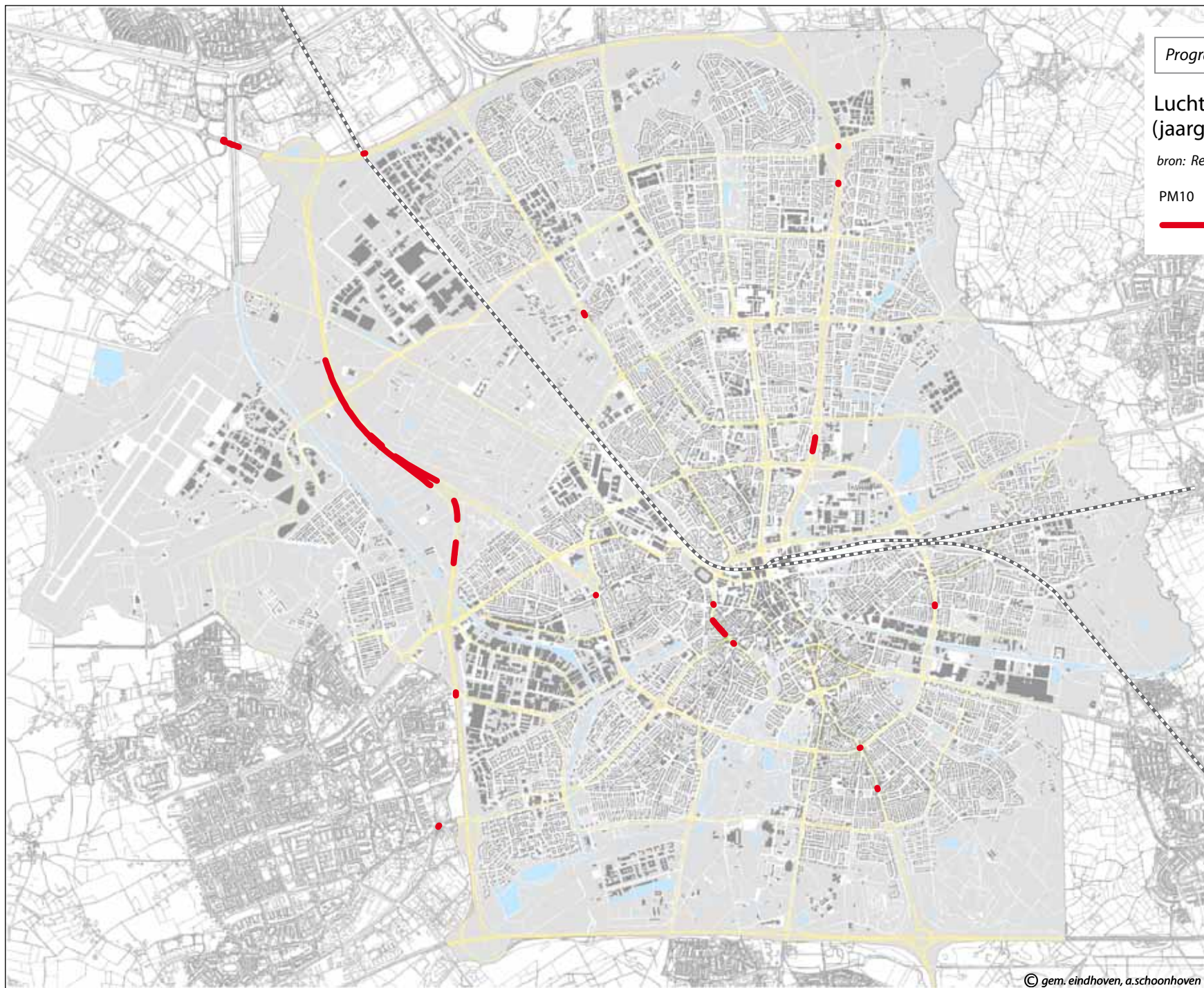


### Luchtkwaliteit wegverkeer (jaargemiddelde 2007)

bron: Regionale rapportage luchtkwaliteit 2007

PM10

— van 30 tot 40 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )





### Geluid (belangrijkste bronnen)

1. Wegverkeer  
bron: actieplan Richtlijn Omgevings-  
lawaai, Agglomeratie Eindhoven,  
13 juni 2008

- 58 - 63 dB
- 63 - 68 dB
- 68 - 73 dB
- > 73 dB

2. Railverkeer
- 65 - 70 dB
  - 70 - 75 dB
  - 75 - 99 dB

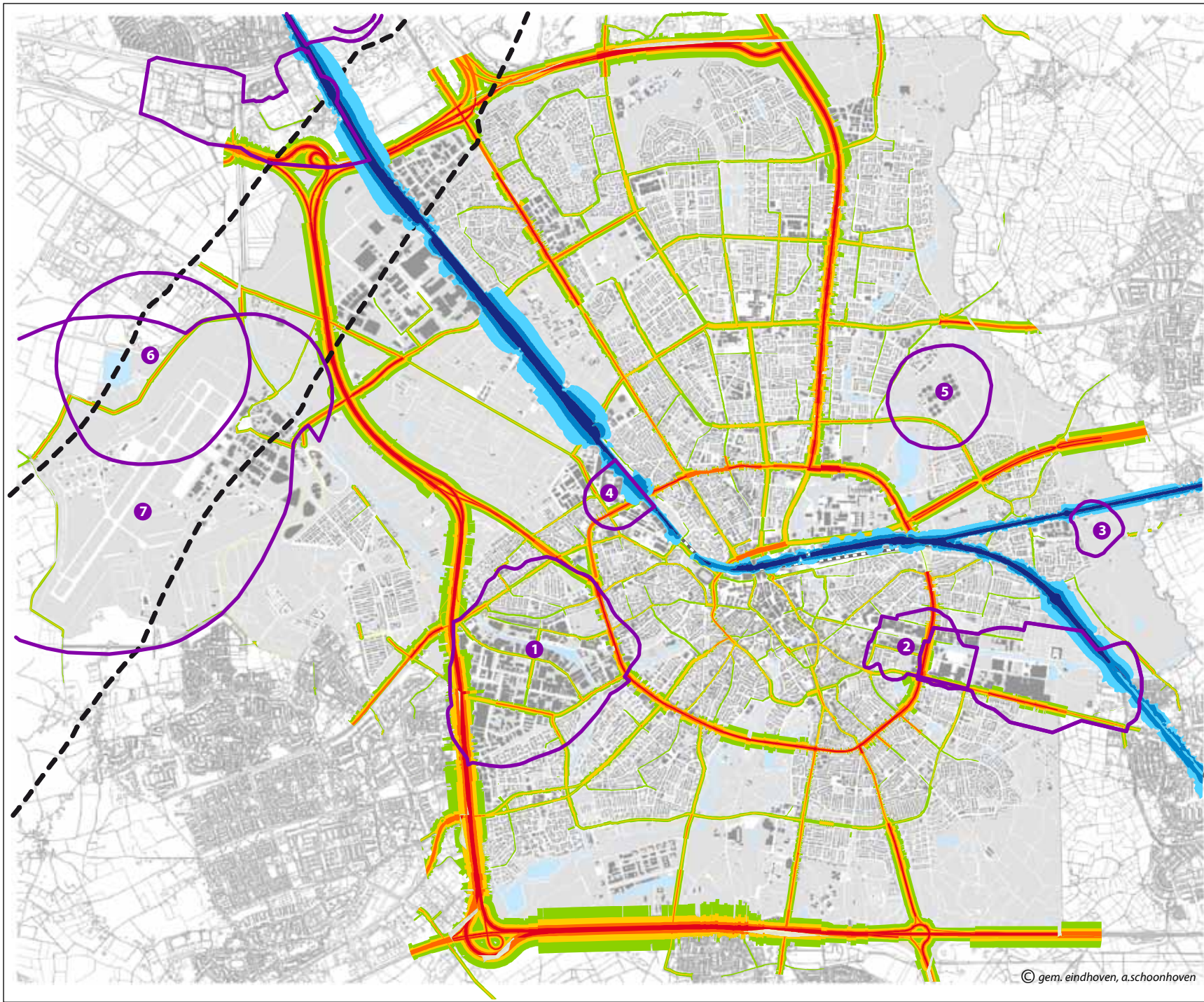
3. Luchthaven  
bron: Mer luchthaventerrein  
Eindhoven 2005

- - - - 35 Ke

4. Industriële bronnen  
bron: per situatie beschikking Wet  
geluidhinder en Luchtvaartwet

— 50 dB

- Vastgestelde zones
- 1 De Hurk
  - 2 De kade (DAF en Campina)
  - 3 RWZI
  - 4 WKC Strijp T
  - 5 Trafostation PNEM
  - 6 Luchtvaartterrein Eindhoven
  - 7 Landsart (recreatie terrein voor motorsporten)









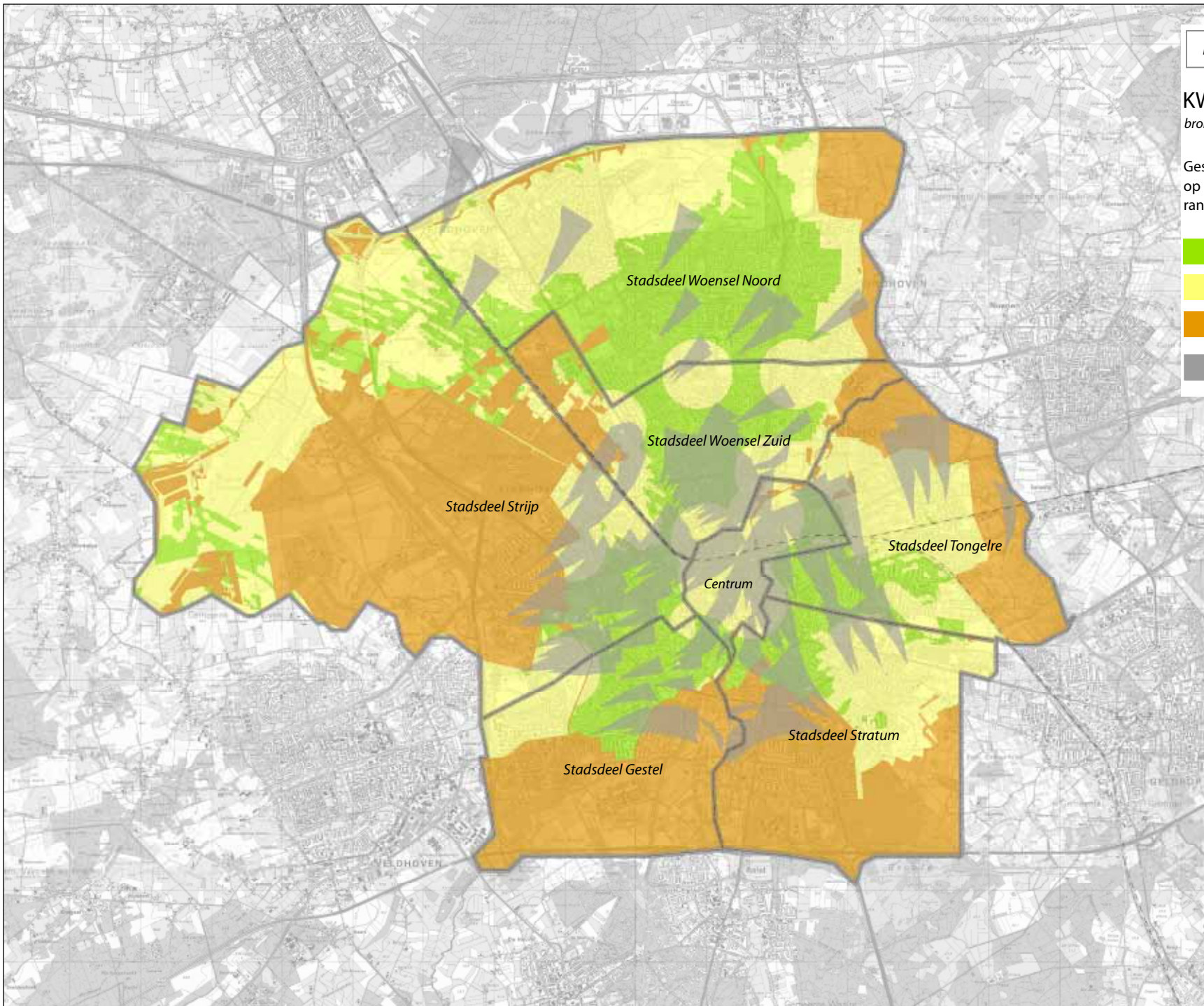
Programma 8.5 Milieu

KWO

bron: KWO potentiekaart Gemeente Eindhoven

Geschiktheid open KWO-systemen op basis van beleidsmatige en technische randvoorwaarden

-  geschikt
-  onder voorbehoud geschikt
-  in principe niet geschikt
-  potentieel verontreinigd



### **Sportparticipatie Eindhovense Bevolking (4.3)**

Beleidsdocument(en):

- ◆ Sportnota 2008-2015, 2008

#### **Ruimtelijk beleid op hoofdlijnen**

De doelstelling van het sportbeleid is het stimuleren van sportdeelname. Qua infrastructuur beheert de gemeente diverse voorzieningen voor de breedtesport, waarvan er enkele ook geschikt zijn voor topsport. De gemeentelijke sportvoorzieningen in de stad liggen dicht bij de burgers, veelal in het omliggende groen. Er wordt inhoudelijk en ruimtelijk/fysiek samengewerkt met maatschappelijke partners op het gebied van o.a. Onderwijs en Gezondheid. Op het niveau van de structuurvisie is een ruimtelijke spreiding van drie sportconcentratiegebieden relevant. Het betreft Genneper Parken, Sportcomplex Eindhoven Noord en Stadspark de Karpen.

#### **Ruimtelijke opgave**

De meer grootschalige investeringen in de sportinfrastructuur vinden plaats binnen de sportconcentratiegebieden. Voor Stadspark De Karpen staan de doorontwikkeling van de IJzeren Man, de stadspoort Water en de nieuwbouw van de kantoorfunctie op de planning. Sportcomplex Eindhoven Noord is onlangs multifunctioneel uitgebreid met onder andere een politieacademie en een ROC. Op de planning staan o.a. een multifunctioneel gebouw, een VMBO-school en een verblijfsvoorziening (hotel). In Genneper Parken is onlangs een sportgezondheidscentrum in gebruik genomen en op de planning staat een tweede hal bij het Indoor-Sportcentrum op het programma als sportaccommodatie benodigd voor de komst van de Fontys-ALO opleiding en het CTO (Centrum Talent Ontwikkeling).





### 3. Gebiedontwikkelingsvisies

In deze paragraaf komen de grootschalige gebiedsontwikkelingsvisies aan bod. Zij overkoepelen vaak kleinere gebiedsvisies die niet afzonderlijk worden beschreven. Voor de beschrijving van niet aangehaalde visies wordt verwezen naar de desbetreffende documenten. Op de kaart Stedelijke Ontwikkelingen 2009 is een overzicht gegeven van de gebiedsontwikkelingsvisies. Het betreft zowel vastgestelde visies (datum vermeld in de legenda) als visies die in voorbereiding zijn (geen datum in de legenda). In het bijzonder de eerste categorie is in het kader van de Interimstructuurvisie 2009 relevant.

#### Westcorridor

Beleidsdocument: Sleutelproject West-Corridor (1992)

Deze strategische visie voorziet in een integrale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de West-corridor. Deze loopt vanaf het centraal station Eindhoven, via het Stadion, de Philips-complexen (Strijp S, R en T) en de woongebieden in Strijp, via de aansluiting Noord-Brabantlaan/Heerbaan op de Poot van Metz naar Eindhoven Airport en het citycentrum Veldhoven. De verbindende schakel wordt gevormd door de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) as. De visie voorziet in:

- ◆ een extra bijdrage aan het nationaal product;
- ◆ extra werkgelegenheid;
- ◆ herstructurering van de Philips-complexen;
- ◆ versterking van de landsdeelverzorgende functie van Eindhoven;
- ◆ een substantiële bijdrage aan regionale taakstellingen op het gebied van de woningbouw, bedrijfshuisvesting en recreatie.

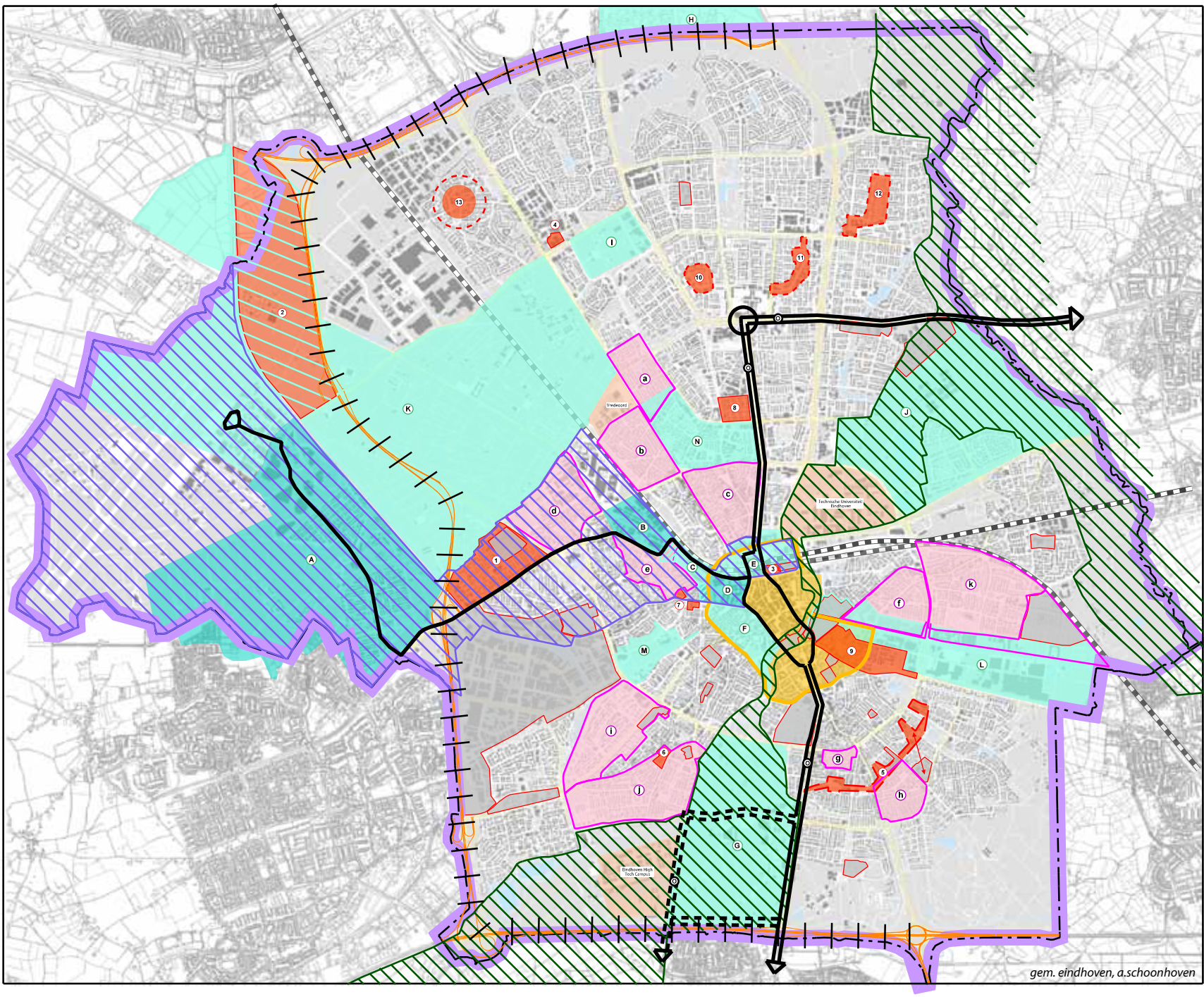
Het project heeft een lange doorlooptijd van minstens 15 jaar om de ambities vorm te kunnen geven. Een intensieve samenwerking tussen publieke en private partijen is daarbij noodzakelijk. Anno 2008 zijn diverse deelontwikkelingen in gang gezet of afgerond. Het betreft de bouw van Meerhoven (wonen), Witte Dame/ Emmasingel-kwadrant (voorzieningen, wonen), Flight-Forum (werken).

De transformatie van de voormalige Philips-complexen Strijp S en R is in voorbereiding, met de bouw van het Stadionkwartier (wonen) is een aanvang gemaakt. Het Evoluon is omgevormd tot een locatie met congresfaciliteiten. De luchthaven Eindhoven Airport heeft een groei doorgemaakt, maar staat opnieuw voor een mogelijke uitbreiding.





# Stedelijke Ontwikkelingen 2009



## Stads- /regiovisies

- Structuurvisie (MRO/Grex)
- Strategische visies
  - Westcorridor (12 - 1992)
  - Dommelzone (12 - 2001)
  - Centrum (01 - 2004)
  - A2 (SRE) (12 - 2007)

## Ontwikkelingsvisies

- A Meerhoven (04-1957)
- B Strijp S (02 - 2002)
- C Stadionkwartier (07 - 2003)
- D Emmasingelkwadrant (06 - 2006)
- E Stationsgebied (12 - 2005)
- F De Bergen (01-2008)
- G Genneper Parken (03 - 2004)
- H Ekkersrijt (07 - 2003)
- I Sportpark Noord (06 - 2003)
- J Stadspark De Karpen (01-2008)
- K Landelijk Strijp (03-2009)
- L Kanaalzone
- M Genderpark (08 - 2007)
- N Kronehof
- O 2e HOV-lijn

## Ontwikkelingsvisies integrale wijkvernieuwing

- a Barrier (06 - 2002)
- b Woensel-West (07-2007)
- c Oud-Woensel (02-2008)
- d Drents Dorp (01 - 2004)
- e Philipsdorp (02-2009)
- f Lakerloper (06 - 2003)
- g Bloemenbuurt-Zuid (10 - 2005)
- h Kruidenbuurt (09 - 1999)
- i Genderdal
- j Bernekel
- k Doornakkers

## Kaders integrale gebiedsontwikkeling

- 1 Lieveendaal
- 2 Landelijk Strijp / Brainport Campus
- 3 VVV / OV-knoop
- 4 VMBO Stedelijk college
- 5 As van Stratum incl. VMBO Pleincollege De Burgh
- 6 Franz Leharplein
- 7 Vogelzang/v.d.Ven & Co
- 8 Rapenland
- 9 Geldropseweg + Irisbuurt
- 10 Jagershoef (gedeelte)
- 11 Vlokhoven (gedeelte)
- 12 Vaartbroek (gedeelte)
- 13 Acht

kaders gereed

gem. eindhoven, a.schoonhoven



## Dommelzone

Beleidsdocument: Strategienota Dommelzone binnen de ring, 2001

### Doel

De doelstelling van de strategienota is de versterking van de kwaliteiten van de Dommel en omgeving. Onderdelen zijn:

- ◆ het versterken van de Dommel als wezenlijk onderdeel van de stad (als laag-dynamische, rustbiedende tegenhanger van de hoogdynamische en drukke overige onderdelen van de stad);
- ◆ het versterken van de natuurwaarde (verbinden van boven- en beneden-stroomse gebieden);
- ◆ het verbeteren van de recreatieve gebruiksmogelijkheden;
- ◆ afstemmen van de stedenbouwkundige en architectonische ontwikkelingen op de Dommel;
- ◆ de Dommel wordt verder gezien als beelddrager van culturele en recreatieve voorzieningen en hoogwaardig wonen.

De strategienota komt op basis van analyse en aanbevelingen tot een veelvormige agenda voor ontwikkelingen in de ruimtelijke structuur, functies, activiteiten en routing.



## Centrum

Beleidsdocument: Visie Centrumgebied Eindhoven, 2004

### Visie

Het centrum zal zich ontwikkelen tot het dynamisch hart van een economisch sterke regio die vooral door het technologisch kunnen wordt bepaald. Dit vermogen moet tastbaar worden gemaakt.

Tegelijk moet het centrum ook uitdrukking geven aan de kwaliteit van leven die zo kenmerkend is voor deze regio.

Daartoe zijn de volgende kernbegrippen geformuleerd:

- ◆ grootschaligheid naast kleinschaligheid;
- ◆ activiteit naast rust;
- ◆ mondain naast dorps.

Eindhoven is een stad van contrasten. Ook in het centrum moeten die contrasten voelbaar zijn.

In de visie wordt ingegaan op de gewenste structuur van het centrumgebied, van de gewenste functies, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, bereikbaarheid, veiligheid, en op aspecten als milieukwaliteit, marketing en communicatie.





## Landelijk Strijp

Beleidsdocument: Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp, 2009

### Inleiding

Landelijk Strijp is de groene wig aan de noordwestzijde van Eindhoven, aangeduid als stadspark. Om ervoor te zorgen dat de huidige en toekomstige ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd, is een ontwikkelingsvisie opgesteld, uitgaande van het beleid zoals vastgesteld in ondermeer het Groenbeleidsplan 2001 (drie aanduidingen: natuur, multifunctioneel groen, integrale ontwikkeling groen-rood (60% natuurontwikkeling – 40% verstedelijking, verstedelijking betaalt de natuurontwikkeling), en de impulsen vanuit de Brainport-context.

De ontwikkelingsvisie is geen uitwerking op perceelsniveau, maar een visie op hoofdlijnen, en biedt een kader waarin mogelijkheden van de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen zijn aangegeven.



De visie wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma 1e fase, waarin ook zal worden ingegaan op ruimtelijke vraagstukken als de relatie met de deels te benutten Groene Hoofdstructuur.

### Karakter gebied

Kenmerkend aan het gebied Landelijk Strijp zijn enerzijds de hoogdynamische functies, zoals de A2, Eindhoven Airport en de omringende bedrijventerreinen. Aan de andere kant zijn er natuurlijke elementen groen en water als het Beatrixkanaal, de beek Ekkersrijt, landgoed de Wielewaal en de Oirschotsedijk. Juist deze combinatie van dynamiek en rust geeft de locatie een uniek karakter met een hoge potentie.

### Stadspark

De belangrijkste ambitie is het herstellen en versterken van het groene karakter. De visie beschrijft Landelijk Strijp als een landschap waarin verder plaats is voor sport, werken, recreatie en onderwijs (Internationale School). Landelijk Strijp kan zo uitgroeien tot één van de drie stadsparken van Eindhoven: een groene omgeving met waardevolle cultuurhistorische deelgebieden die uiteenlopende activiteiten bieden voor de diverse bewoners van Eindhoven. Het stadspark vormt een groene poort naar uitgestrekte natuurgebieden, met name Het Groene Woud.

### Brainport Innovation Campus

Daarnaast wordt Landelijk Strijp een aantrekkelijke vestigingslocatie voor toptechnologie bedrijven. De zone tussen het Beatrixkanaal en de A2 biedt uitstekende perspectieven voor high-tech bedrijven (de Brainport Innovatie Campus). De ambitie is om zowel in type bedrijvigheid als in ruimtelijk beeld een zeer vernieuwende omgeving te creëren. De Brainport Innovatie Campus zal daarom het karakter krijgen van een openbaar toegankelijke campus waarin de karakteristieke toptechnologie van internationaal opererende bedrijven in Eindhoven zichtbaar een plek hebben.

Om de ambities waar te maken en bestaande functies rondom het gebied bereikbaar te houden, is een extra aansluiting op de A2 noodzakelijk.

Totaalbeeld

Bron: Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp 2009



## Locatiekeuze Brainport Innovation Campus

### Historie

In het streekplan van de provincie Noord-Brabant van 1992 is het gebied ten noordwesten van het landgoed de Wielewaal aangeduid als natuurontwikkelingsgebied. Doel was om de Wielewaal en omgeving te verbinden met de bos- en heidegebieden op de Midden-Brabantse dekzandrug.

Bij de opstelling van het structuurplan van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (vastgesteld 1997) werd in het gebied een bedrijventerrein voorzien. De provincie wees het gebied aan tot zoekgebied vanwege de tegenstrijdigheid van streekplan en structuurplan.

In het kader van het Groenbeleidsplan 2001 heeft de gemeenteraad de ruimtelijke rood-groenbegrenzing vastgesteld. Voor het betrokken gebied is daarin de oplossing gevonden in de aanduiding "integrale ontwikkeling groen-rood", waarbij het accent ligt op behoud en integrale ontwikkeling van zowel groene functies als van werkgebied. Volgens de Inventarisatie Natuurwaarden Eindhoven 1997 zijn de natuurwaarden vooral gelegen langs het Beatrixkanaal en in het mozaïek van oudere loofbossen in het zuidelijk gebiedsdeel (bosvogelsoorten). Grote delen van het gebied zijn intensief in agrarisch gebruik (maïsteelt). De uitkomst van de afweging was het behouden van de aanwezige natuurwaarden en de ontwikkeling van natuur en bedrijventerrein op de agrarische percelen te doen plaatsvinden. Vastgelegd is dat 60% van het gebied tot natuur zou moeten worden ontwikkeld en 40% als bedrijventerrein, met een rood-voor-groen-constructie. De Ekkersrijt en het Beatrixkanaal zijn aangeduid als de assen waarlangs de beoogde natuurontwikkeling vormgegeven zou moeten worden. In het Regionaal Structuurplan/Uitwerkingsplan Streekplan (vastgesteld 2004) is het gebied tussen Beatrixkanaal en A2 weergegeven als "integratie stad-land", met de symbolen "te ontwikkelen bedrijventerrein 2005-2010" en "te reserveren bedrijventerrein 2015-2030". In het "PlanMER westelijke stedelijke regio SRE, 2007" wordt gewezen op de aspecten van de Groene Hoofdstructuur en van de externe veiligheid, samenhangend met de nabijheid van Eindhoven Airport.

### Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp

In 2007 heeft de gemeenteraad, met de vaststelling van de startnotitie Landelijk Strijp, besloten om een ontwikkelingsvisie voor Landelijk Strijp op te stellen. In de startnotitie zijn onder andere de ruimtelijke kaders en randvoorwaardelijke elementen/ontwikkelingen vastgelegd. De belangrijkste onderdelen die op voorhand bepalend zijn geweest voor de locatiekeuze van de Brainport Innovatie Campus, zijn:

- ◆ de zoeklocatie voor 70 ha. bedrijvigheid (integrale rood-groene ontwikkeling) is vastgelegd;
- ◆ behoud van de Ecologische hoofdstructuur;
- ◆ ontwikkeling van de Oirschotsedijk tot 'Groene Corridor';
- ◆ ontwikkeling van Beatrixkanaal en Ekkersrijt tot beeldbepalende, ecologische verbindingzones;
- ◆ de nieuwe aansluiting op de A2;
- ◆ de risicocontour van Eindhoven Airport.

De ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp (december 2008) en de daarin opgenomen locatiekeuze voor de Brainport Innovatie Campus, is het resultaat van een integrale afweging van de bepalende onderdelen en diverse belangen. De ambitie is om zowel in type bedrijvigheid als in ruimtelijk beeld een vernieuwende omgeving te creëren. Het groen karakter van Landelijk Strijp speelt hierin de hoofdrol: het Groene Raamwerk vormt de basis voor de ontwikkelingen.

De ruimtelijke structuur van het zoekgebied voor de Brainport Innovation Campus (BIC) is bepaald door met name de A2, het Beatrixkanaal (vaarweg, ecologische verbinding), de Ekkersrijt (waterloop, ecologische verbinding), de Oirschotsedijk (verkeer, groene corridor naar het Groene Woud), het heide-ontginningslandschap (landbouw, maïsteelt) in het noorden, en het kleinschalige mozaïeklandschap (loofbossen en landbouwenclaves, GHS-natuur en GHS landbouw) ten zuiden van de Oirschotsedijk. Ruimtelijk relevant zijn ook de risicocontouren in het verlengde van de start-landingsbaan. Uit oogpunt van externe veiligheid wordt hierbinnen afgezien van het realiseren van een bedrijventerrein.



Het programma voor de BIC bedraagt 65 ha bruto oppervlakte. Gegeven de ruimtelijke transformatiemogelijkheden zijn hiervoor m.n. landbouwgronden in beeld, in een tweetal clusters, van elkaar gescheiden door een groene wig (noordelijke van de Oirschotsedijk) waar als gevolg van het beleid om de Oirschotsedijk een groene corridor te laten zijn, en de risicocontouren van het vliegved gekozen is voor een groene ontwikkeling. Een deel van het programma om 60% natuurontwikkeling te realiseren vindt in dit gebiedsdeel plaats. Voor het noordelijke BIC-cluster (heideontginningslandschap) is de ecologische verbindingzone Ekkersrijt een belangrijk element voor de ontwikkeling. Westelijk van de Ekkersrijt (grondgebied van Oirschot) en oostelijk (Eindhoven) is ruimte voor het BIC, zonder afbreuk te doen aan andere belangen.

In het zuidelijk deel ligt de situatie gecompliceerder. De bosgebieden zijn GHS-natuur, een deel van de in- en aanliggende landbouwgronden zijn GHS-landbouw (leefgebied kwetsbare soorten, maar in de praktijk in gebruik voor de maïsteelt). Uitgangspunt is het handhaven van de bosgebieden. Transformatie tot bedrijventerrein is dan beperkt tot landbouwpercelen. Nabij de Oirschotsedijk is dat ruimtelijk geen probleem, meer naar het zuiden wordt toch een deel van de GHS-landbouwgebieden daarvoor benut omdat de feitelijke natuurwaarde afwezig is en er anders niet voldoende hectare bedrijventerrein ontwikkeld kan worden. Wel dient er bij de verdere planvorming op te worden toegezien dat de inrichting van het bedrijventerrein het ecologisch functioneren van de bosgebieden niet negatief beïnvloedt. Vanwege het maatschappelijk belang van het bedrijventerrein en het ontbreken van alternatieven wordt dus gekozen voor het gebruiken van een deel van de GHS-landbouw. Door het compenseren van deze percelen én door de ontwikkelingsopgave van 60% natuurontwikkeling in het ruimere gebied is een oplossing gekozen die zowel tegemoet komt aan het belang van het ontwikkelen van bedrijventerrein als een kwalitatief en kwantitatief betere natuur oplevert.

## Genneper Parken

Beleidsdocument: Structuurvisie Genneper Parken, 2004

### Inleiding

Genneper Parken is een bijzonder stedelijk groengebied aan de Dommel en de Tongelreep. Het vormt de groene wig aan de zuidzijde van de stad waarin vele functies op het vlak van sport, recreatie, cultuur en educatie zijn geconcentreerd. Daarnaast maakt Genneper Parken deel uit van de Groene Hoofdstructuur van Eindhoven. Daarom is het belangrijk een goede afweging te maken tussen landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden en voorzieningen.

Waar voorheen het steeds verder ontwikkelen het streven was, betekent de nieuwe structuurvisie voor Genneper Parken een ommekeer in het gemeentelijk beleid. Het nieuwe motto is: geen nieuwe activiteiten, tenzij .... Met andere woorden: naar duidelijk evenwicht in conserveren en beheerst ontwikkelen.



De visie is gebaseerd op de volgende richtlijnen:

- ◆ het Groenbeleidsplan 2001 optimaal uitvoeren;
- ◆ geen verdere verliezen aan natuur accepteren;
- ◆ geen nieuwe activiteiten, tenzij...;
- ◆ kosten effectief saneren.

### Visie

Behoud van natuur en landschap staan voorop. Genneper Parken moet primair een rustgebied zijn voor de Eindhovense bevolking waar het contact tussen stedeling en landschap kan worden versterkt. Bestaande sport- en recreatievoorzieningen, natuur-, milieu- en milieueducatiefuncties worden in samenhang geëxploiteerd binnen voorwaarden vanuit behoud en ontwikkeling van natuur en landschap. In de zone Sportpark-intensieve recreatie wordt ruimte geboden voor bijzondere sportvoorzieningen.

In de Structuurvisie Genneper Parken zijn vier zones onderscheiden:

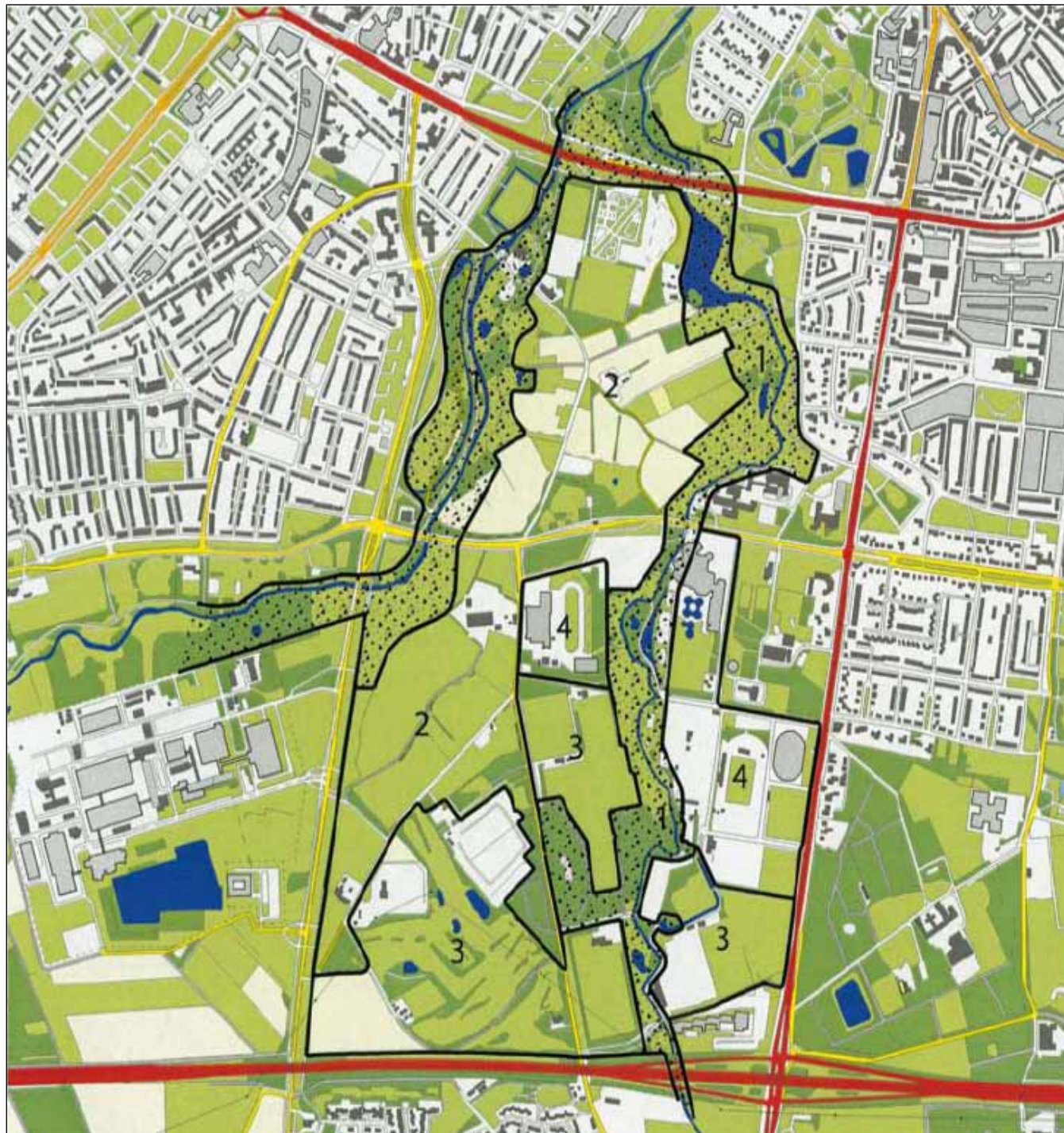
- 1 Natuur.  
Doelstelling voor deze zone is het behoud en de ontwikkeling van natuur en een zoveel mogelijk ongestoord verloop van ecologische processen.
- 2 Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwaarden, cultuur- en cultuurhistorische waarden, natuur-, milieu- en cultuureducatie en extensieve recreatie.  
Hier staat een beheersing van het (extensieve) recreatieve gebruik en de accentuering van de landschappelijke identiteitsverschillen als doelstelling voorop.
- 3 Sportpark-extensieve recreatie.  
Deze zone omvat hoofdzakelijk sport- en recreatiefuncties zoals sportvelden, de golfbaan en een volkstuintencomplex. Het beleid is gericht op het behoud en de ontwikkeling van een landschappelijk aantrekkelijk en parkachtig sportgebied met een zo beperkt mogelijke bebouwing.
- 4 Sportpark-intensieve recreatie.  
In deze zone liggen met name binnensportaccommodaties en tennisbanen. Binnen deze zone zijn ontwikkelingen mogelijk, mits de kwaliteit van Genneper Parken als geheel gewaarborgd blijft.



## Plankaart

bron: Structuurvisie Genneperparken, 2004

1. Natuur
2. Agrarisch gebied met landschappelijke- en natuurwaarden, cultuur- en cultuurhistorische waarden, natuur-, milieu- en cultuureducatie en extensieve recreatie
3. Sportpark - Extensieve recreatie
4. Sportpark - Intensieve recreatie





In de eerste drie zones krijgen nieuwe activiteiten en voorzieningen alleen een plaats als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en er geen alternatieve locaties beschikbaar zijn. Mocht er toch besloten worden tot een toevoeging of uitbreiding van activiteiten of voorzieningen, dan moet de aantasting van natuur- en landschapswaarden gecompenseerd worden.

In zone 4 is ruimte voor bijzondere sportvoorzieningen met een regionale en (inter-) nationale uitstraling. Voorwaarde is wel dat er geen negatieve effecten zijn voor de kwaliteit van Genneper Parken als geheel en de ontwikkeling goed is ingepast in het landschap. Eventuele aantasting van natuur- en landschapswaarde moet gecompenseerd worden.

Verder geeft de visie aan dat de landschappelijke kwaliteit en het beheer verbeterd moeten worden en dat een aantal knelpunten (ontsluiting, parkeren, bewegwijzering e.d.) opgelost moeten worden.

### **Uitvoering**

In vervolg op de structuurvisie wordt jaarlijks een integraal uitvoeringsplan Genneper Parken en de evaluatie van het voorgaande jaar door het college van B&W vastgesteld. Naar aanleiding van nieuwe initiatieven (zoals de komst van de Fontys Sporthogeschool, de HOV lijn, een 8e hockeyveld en ontwikkelingen rondom de Genneper Watermolen) worden in 2009, binnen de kaders van de Structuurvisie Genneper Parken, concrete op uitvoering gerichte deelgebieds-uitwerkingen opgesteld.

## **De Karpen**

Beleidsdocument: Ontwikkelingsvisie Stadspark De Karpen, 2008

### **Inleiding**

Stadspark De Karpen is de groene wig aan de noordoostkant van de stad, met de bossen van Eckart en Koudenhoven, de Dommel, de Kleine Dommel en het park rondom de Karpendonkseplas. Voor de inwoners heeft Stadspark De Karpen verschillende functies, te weten recreatie, sport, educatie, wonen en zorg. Er is een evenemententerrein en een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). Niet alleen groen, maar ook water is een centraal thema in de Karpen.

In de ontwikkelingsvisie is het toekomstbeeld van Stadspark de Karpen beschreven. Aangegeven is wat behouden dient te worden en welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn. Toekomstige initiatieven worden aan de visie getoetst.

De ontwikkelingsvisie is tot stand gekomen op basis van een landschapshistorische studie en een analyse, en is ook een verdere uitwerking van het Groenbeleidsplan 2001. De landschapshistorische studie gaat in op de karakteristieken, identiteiten, historisch geografische structuren, landschappelijke elementen en begroeiing. De analyzenota beschrijft binnen welk kader de ontwikkeling van Stadspark de Karpen gebeurt. Het is een integrale analyse van het eerder geformuleerde beleid, gecombineerd met meningen van bewoners.

### **Visie in essentie**

Het motto voor Stadsparken de Karpen is 'beschermen, verbeteren en profileren'. De uitdaging is te zoeken naar de manier waarop deze drie aspecten de ruimte krijgen en elkaar tegelijkertijd kunnen versterken.

### Hoofdzonering

Stadspark de Karpen heeft een van zuidwest naar noordoost geleidelijk veranderend karakter, van cultuurpark met groenstedelijk recreatief gebruik bij de Karpendonkseplas naar natuur met extensief groenecologisch recreatief gebruik bij de Kleine Dommel.

Het uitgangspunt is dat de natuur en landschappelijke kwaliteiten worden behouden en versterkt. De groene en recreatieve verbindingen met de omliggende buurten en gemeenten worden verbeterd. Door faunapassages worden groenstructuren beter met elkaar verbonden.

Het natuurzwembad De IJzeren Man wordt in stand gehouden.

Evenementen en georganiseerde activiteiten binnen Stadspark de Karpen dienen te worden begrensd. In vervolg op de ontwikkelingsvisie wordt onder andere de precieze aard, omvang en frequentie van evenementen binnen het stadspark vastgelegd. Dat vindt plaats in het kader van een gemeentebrede evenementenvisie.

Voor het terrein van de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) biedt de ontwikkelingsvisie mogelijkheden voor ruimtelijke, recreatieve, educatieve, informatieve en ecologische ontwikkelingen, inclusief een gecombineerd infogebouw (initiatief van Waterschap De Dommel) met een Stadspoort (initiatief gemeente). Water wordt het thema van dat infogebouw.

De ontwikkelingsvisie biedt ook ruimte voor doorontwikkelen van sportpark De Hondsheuvels met o.a. vervangende nieuwbouw voor de atletiektribune met mogelijkheden voor nevenfuncties.

### Uitvoeringsplan

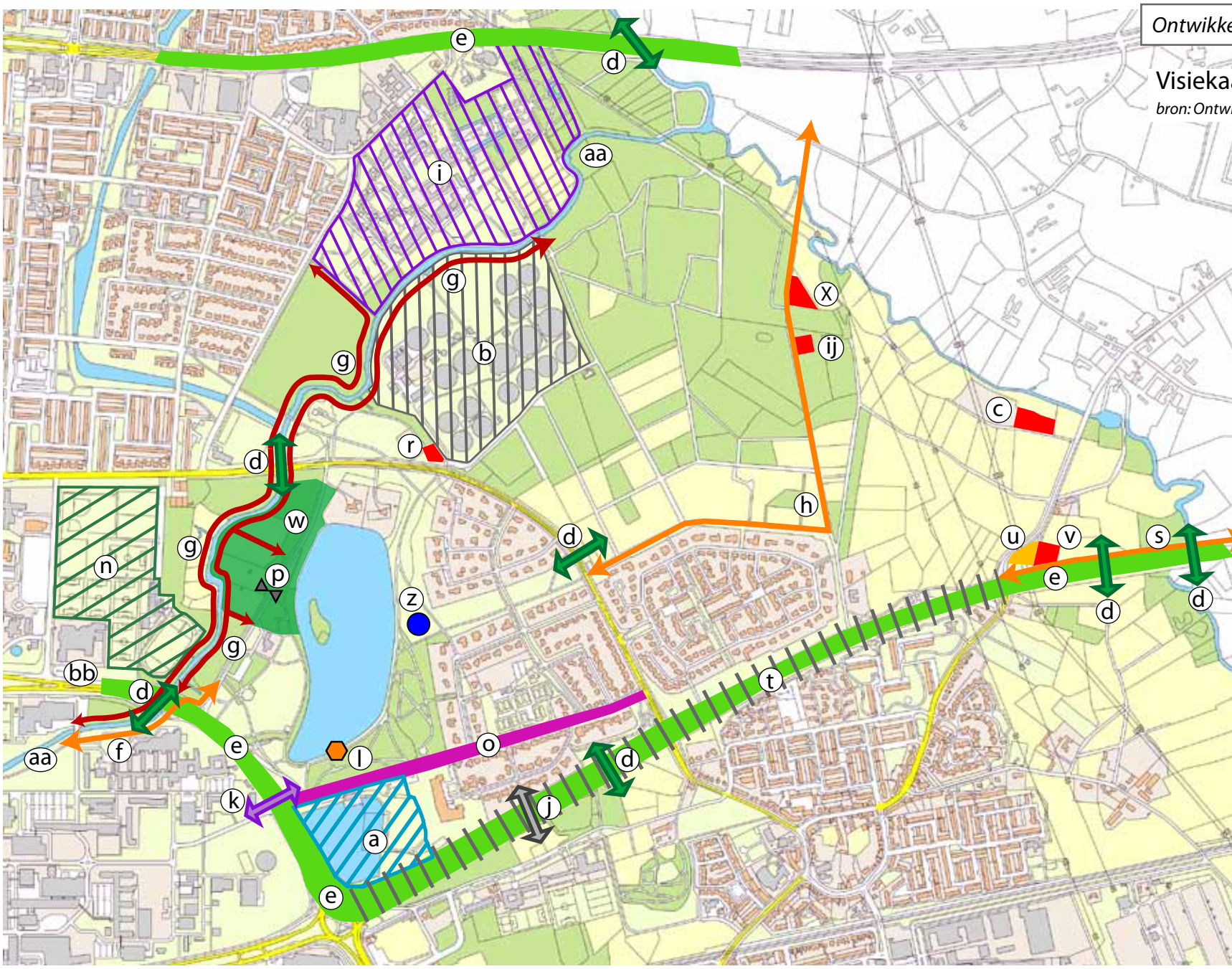
Op 22 december 2008 is het Uitvoeringsplan Ontwikkelingsvisie Stadspark De Karpen vastgesteld. Het uitvoeringsplan omvat uitvoeringsprioriteiten waarvan concrete uitvoering vanaf 2009 wordt voorbereid.





Visiekaart gebiedsagenda

bron: Ontwikkelingsvisie De Karpen 2008



- a IJzeren Man doorontwikkelen
- b RWZI doorontwikkelen
- c Mogelijkheid sloop bedrijfsgebouw onderzoeken t.b.v. natuurlandschapsontwikkeling
- d Groenstructuur verbinden en faunapassages realiseren
- e Groen karakter hoofdwegen versterken
- f Fietspad aanleggen – fietstunnel renoveren
- g Voetpad aanleggen of verbeteren
- h Fietsroute realiseren richting Nuenen-West
- i Meare door ontwikkelen
- j Oversteekbaarheid Eisenhowerlaan voor fietsers/voetgangers onderzoeken
- k Visueel- en functioneel-ruimtelijke relatie verbeteren
- l Timing Point runningroutes realiseren
- n Sportpark Hondsheuvels doorontwikkelen
- o Autoverkeer Javalaan beperken
- p Sumatralaan 'knippen' tbv natuur- en landschapsontwikkeling
- r Opslagterrein verwijderen
- s Completeren primaire fietsroute (netwerk)
- t Weg inrichten overeenkomstig 50 km/u maximum
- u Openbare ruimte herinrichten
- v Mogelijkheid sloop woningen onderzoeken t.b.v. natuur- en landschapsontwikkeling
- w Natuur- en landschapsontwikkeling (relatie met p)
- x Natuur- en landschapsontwikkeling indien functiebeëindiging hondentraining
- ij Natuur- en landschapsontwikkeling indien functiebeëindiging Martinusgilde
- z Poelenplan uitvoeren
- aa Sanering en beekherstel Dommel door Eindhoven uitvoeren
- bb Parkeerprobleem Fontys aanpakken



## **Bijlage B Wettelijk kader**

### **De structuurvisie**

Artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht de gemeenteraad om een of meerdere structuurvisies voor haar grondgebied vast te stellen. Een structuurvisie bevat de hoofdzaken van het te voeren beleid en een beschrijving van hoe men verwacht dat beleid uit te gaan voeren. De structuurvisie is bindend voor de gemeente maar werkt juridisch niet door richting andere overheden. De Wro kent geen formele sanctie als niet aan de wettelijke plicht tot vaststellen van een structuurvisie wordt voldaan. Echter, zonder een vastgestelde structuurvisie is het niet mogelijk om bovenplanse verevening toe te passen in een exploitatieplan. Bovendien vormt een structuurvisie de basis voor bestemmingsplannen. Ook doet de structuurvisie dienst als ruimtelijke onderbouwing voor het verlenen van ontheffingen.

De gemeente Eindhoven heeft ervoor gekozen om in eerste instantie een interimstructuurvisie op te stellen op basis van reeds door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders. De interimstructuurvisie vormt het integrale ruimtelijke beleidskader voor de middellange termijn, voor de hele stad. De interimstructuurvisie geeft de hoofdzaken van het te voeren beleid (functieverdeling, consolidatie, ontwikkeling) aan en geeft aan op welke wijze en wanneer dit zal worden uitgevoerd (uitvoeringsprogramma). In 2011 zal een definitieve structuurvisie worden vastgesteld.

### **Procedure**

Uitgangspunt van de wet is dat de structuurvisie zoveel mogelijk vorm- en procedurevrij dient te zijn. De Wro zelf kent dan ook geen regels voor de voorbereiding van de gemeentelijke structuurvisie. Wanneer de structuurvisie plan-MER -plichtig is, dan geldt de onderzoeksverplichting en de daarop afgestemde besluitvormingsprocedure uit de Wet Milieubeheer.

### **MER**

De Wet milieubeheer verplicht het opstellen van een planMER als een structuurvisie het kader vormt voor mogelijke toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten of voor projecten die mogelijk significante gevolgen hebben voor de Natura 2000-gebieden. In de door de gemeenteraad vastgestelde beleidskaders die in de interimstructuurvisie worden opgenomen, zijn ontwikkelingen voorzien die mogelijk (besluit) m.e.r.-plichtig zijn, zoals de Brainport Innovation Campus en het Stationsgebied. Derhalve dient bij de voorbereiding van de interimstructuurvisie een planMER te worden opgesteld en de daarbij behorende procedure te worden doorlopen.

### **Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak**

Voor de (vorm- en procedure vrije) structuurvisie gelden wel diverse bepalingen teneinde bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak te creëren.

Zo bepaalt artikel 1.3.1 Bro dat de gemeenteraad het voornemen om een structuurvisie voor te bereiden kenbaar maakt in dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Deze kennisgeving of meldingsplicht is niet voorgeschreven ingeval een plan-MER van toepassing is. Dan geldt de procedure uit de Wet Milieubeheer. Uit artikel 1.3.1. Bro vloeit niet de verplichting voort om daadwerkelijk op een bepaalde wijze inspraak te bieden over een structuurvisie.

Verder is op de voorbereiding van een structuurvisie artikel 150 Gemeentewet van toepassing. Op grond van dit artikel is de gemeente verplicht om een inspraakverordening vast te stellen, waarin regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop ingezetenen en andere belanghebbenden bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid worden betrokken.

De gemeenteraad heeft op 16 september 2008 de Verordening Samenspraak en Inspraak 2008 vastgesteld. Op grond van deze verordening is inspraak geboden bij een beleidsvoornemen. In de interimstructuurvisie wordt reeds vastgesteld beleid opgenomen. Daarom is niet nogmaals aan burgers de mogelijkheid geboden om in te spreken.

Medeoverheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en buurgemeenten worden bij de voorbereiding en totstandkoming van de interimstructuurvisie betrokken.

Tot slot verplicht artikel 2.1.1 Bro de gemeente om bij een structuurvisie aan te geven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding daarvan zijn betrokken.

## **Bijlage C Methode Interimstructuurvisie**

### **1. Uitgangspunten**

De Wro schrijft voor dat gemeenten een structuurvisie opstellen.

De Interimstructuurvisie 2009 vormt het integrale ruimtelijke beleidskader voor de middellange termijn op basis van:

- ◆ door de raad vastgestelde kaders voor ruimtelijk beleid, ultimo juni 2009;
- ◆ structuurvisies van andere overheden.

De interimstructuurvisie geeft op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid aan (functieverdeling, consolidatie, ontwikkeling) en geeft aan op welke wijze en wanneer dit zal worden uitgevoerd (uitvoeringsprogramma), inclusief de inzet van de instrumenten voor grondexploitatie. De grondslag daarvoor moet worden opgenomen in een structuurvisie.

In 2011 wordt de definitieve structuurvisie vastgesteld (looptijd 12 jaar). Het Uitvoeringsprogramma van de definitieve structuurvisie wordt iedere 4 jaar herzien.

Het beleid van met name het Rijk en de provincie vormt de bovenlocale context. Ook de in regionaal verband opgestelde visie (Ruimtelijk Programma Brainport) is van belang. Voor een deel hebben deze reeds hun doorwerking gehad in de verschillende raadprogramma's.

## **2. Werkwijze, opzet**

### **2.1. Ruimtelijk kader**

Het ruimtelijk kader geeft op hoofdlijnen aan welke functie waar gewenst is. Bij het bepalen van het ruimtelijk kader is uitgegaan van de raadprogramma's die aanspraak maken op de ruimte. De aanspraak kan rechtstreeks zijn (ruimteclaimende functie, sectoraal, bijvoorbeeld wonen, verkeer of groen) of indirect (voorwaardenstellend, facetmatig, bijvoorbeeld milieuzones, cultuurhistorie, sociale bekabeling).

In de interimstructuurvisie worden de ruimtelijke aspecten van deze programma's met elkaar en met de structuurvisies van andere overheden geïntegreerd.

Raadprogramma's zijn opgebouwd volgens de reeks visie-programma-projecten. Het ruimtelijk beeld van de visies is doorgaans gedetailleerder dan nodig is voor een structuurvisie. Omdat een structuurvisie het beleid op hoofdlijnen dient weer te geven zijn per raadprogramma de onderdelen geselecteerd die op stedelijk niveau ruimtelijk relevant zijn. Deze onderdelen zijn opgenomen op de kaart "Ruimtelijk beleid".

Voor het uitvoeringsprogramma (o.a. kostenverhaal, locatie-eisen) is het opnemen van meer gedetailleerd beleid evenwel nodig aangezien toepassing van het grondexploitatie-instrumentarium slechts mogelijk is als het in de structuurvisie wordt genoemd. Per raadprogramma wordt derhalve de sectorale ruimtelijke visie op afzonderlijke kaarten weergegeven (Bijlage A, Ruimtelijk beleid per raadprogramma).

Nieuwe ontwikkelingen waarover nog geen raadsbesluiten zijn genomen zijn niet in de Interimstructuurvisie opgenomen. Zij worden uitgewerkt in de definitieve structuurvisie (2011). Deze ontwikkelingen zijn wel genoemd in het raadsdossier.

De integratie van de raadprogramma's en de structuurvisies van andere overheden is in beeld gebracht op de kaart "Ruimtelijk beleid". (Hoofdstuk ..)

De kaart bestaat uit twee lagen.

De onderliggende laag (1.a. Ruimtelijke hoofdstructuur) geeft de min of meer vastliggende (fysiek en/of beleidsmatig) elementen van de hoofdstructuur weer. Het zijn de gegevens waarnaar het grondgebruik zich dient te richten. Uit structuurvisies van andere overheden en uit de raadprogramma's zijn de hoofdlijnen van het vastgestelde beleid opgenomen van in het bijzonder de thema's water, groen, verkeer, openbare ruimte (zoals het oppervlaktewatersysteem, de verkeersinfrastructuur, de groene hoofdstructuur). Bebouwd gebied (en te bebouwen gebied) vormt eveneens een element van de hoofdstructuur (zijnde de contramal van in het bijzonder de groene structuur).

In de tweede laag (1.b. Gebruik van de ruimte) is de verdeling van de actuele en gewenste grondgebruikfuncties weergegeven.

### **2.2. Uitvoeringsprogramma**

In een structuurvisie dient de gemeenteraad aan te geven op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling zal worden gerealiseerd.

Vanuit de vastgestelde raadprogramma's zijn gebieden en projecten aangewezen die in de planperiode in ontwikkeling genomen worden. Dit kan betrekking hebben op een herontwikkeling van een aangeduide gebruiksvorm ("het gebied verschiet niet van kleur") of het betreft een ontwikkeling die is gericht op functieverandering ("het gebied verschiet van kleur").

Ook in het geval dat een gebied niet van kleur verschiet is opneming van herontwikkelingsgebieden in het uitvoeringsprogramma nodig omdat daarmee de grondslag wordt gelegd onder de toepassing van het ruimtelijk en grondexploitatie-instrumentarium.



## Bijlage D investerings- en exploitatieprojecten per ontwikkelingszone

Zie kaart 2.a en 2.b. resp. pag. 44 en pag. 45

### A2-zone

#### Investeringsprojecten binnen de A2-zone.

Binnen de A2-zone vallen o.a. de investeringsprojecten:

Slowlanes:

- ◆ Aanleg slowlanes;
  - Beatrixkanaal (incl. ecologische verbinding & natuurbrug);
  - Dommelroute;
  - Dommeldal Zuid;
  - Ekkersrijt (incl. ecologische verbinding en waterstructuur);

Landelijk Strijp:

- ◆ Verbinding Groene Woud;
  - Groene Corridor;
  - Parkplateau over A2;
  - Boulevard knooppunt BIC-Beatrixkanaal;
  - Groen-blauwe knoop (knooppunt Beatrixkanaal - Ekkersrijt en Groene corridor);
- ◆ Landschapsontwikkeling;
  - Aanplanten bos;
  - Aanleg recreatief netwerk;
  - Herinrichting Grote Beek;
- ◆ Infrastructuur;
  - Ontsluiting Brainport Innovation Campus – GDC – A2;
  - Opwaarderen vaarcategorie Beatrixkanaal;
  - HOV Huizingalaan Airport;
  - Aanleg station Acht – Eindhoven Airport;

T-Campus:

- ◆ HOV-lijn Genneparkten – HTCE

Strijp S:

- ◆ Openbare ruimte;
  - Led verlichting Strijp S;
  - Groene Allee;
- ◆ Infrastructuur;
  - Transferium;
  - Station Beukenlaan;
  - Verplaatsen HOV-lijn;

Stationsgebied:

- ◆ Infrastructuur;
  - Inverse Fellenoord;
  - OV knoop Fellenoord.

#### Exploitatieprojecten binnen de A2-zone.

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan deze zone gekoppeld worden zijn onder andere:

- ◆ Brainport Innovation Campus;
- ◆ Herontwikkeling Strijp R;
- ◆ Herontwikkeling Strijp S;
- ◆ Campus International School;
- ◆ Afronden GDC Noord en Zuid;
- ◆ Aanpassing capaciteit Eindhoven Airport;
- ◆ Stationsgebied Eindhoven;
- ◆ Afronden HTCE.

### Centrumgebied

#### Investeringsprojecten binnen het Centrumgebied.

Binnen de zone vallen o.a. de volgende investeringsprojecten:

- ◆ Transfertunnel CS (30);
- ◆ Upgrading Neckerspoel (30);
- ◆ Inverse Fellenoord (30);
- ◆ Nieuwe Gender, boven de grond brengen (42).

### Exploitatieprojecten binnen het Centrumgebied.

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan deze zone gekoppeld worden zijn onder andere:

- ◆ Stationsgebied,
- ◆ Centrumgebied (OV-knoop, Stationsgebied, kernwinkelgebied, etc.),
- ◆ Strijp S,
- ◆ Stadionkwartier;
- ◆ Emmasingelkwadrant;
- ◆ Van der Meulen Ansemsterrein.

### Dommelzone

Investeringsprojecten binnen de Dommelzone.

Binnen de zone vallen o.a. de volgende investeringsprojecten:

- ◆ Herinrichting en sanering van de Dommel (baggeren en beekherstel i.s.m. Waterschap) (12)
- ◆ versterken natuurpark Gennepers Parken (13)
- ◆ reconstructie verkeersstructuur Gennepers Parken alle modaliteiten (incl HOV) (13)
- ◆ uitbreiden waterwingebied Brabant Water (13)
- ◆ Herinrichting en sanering van de Dommel (baggeren en beekherstel i.s.m. Waterschap) (12)
- ◆ uitvoeringsprogramma de Karpen (15A)
- ◆ pm 'Dommeldal uit de Verf' (15B)
- ◆ slowlane Dommelroute + fietsbrug + fietstunnel Ring

### Exploitatieprojecten binnen de Dommelzone.

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan de Dommelzone gekoppeld worden zijn onder andere:

- ◆ Hotel/ congresfaciliteiten (vd Valk),
- ◆ Gennepersparken (duurzaamheidscentrum, Agrarisch Park, Stadspark, Natuurpark);
- ◆ Sportconcentratiegebied Centrum (Fieldlabs);

- ◆ Sportconcentratiegebied Zuid (sportgezondheidscentrum, Sporthogeschool, Hockeystadion, uitbreiding IJssportcentrum),
- ◆ woonzorgfunctie (Gennepershoeve, Kortonjo, de Weerde, etc),
- ◆ Waterzuivering (incl. Stadspoort),
- ◆ Stadspark De Karpen (evenemententerrein, IJzeren Man),
- ◆ EVZ Dommel

### Hoofdinfrastructuur

Investeringsprojecten hoofdinfrastructuurinfrastructuur.

Binnen de zone vallen o.a. de volgende investeringsprojecten:

- ◆ trace Philitelaan (17)
- ◆ trace Sterrenlaan, Montgommerylaan (18)
- ◆ ongelijkvloerse kruising Montgommery-Ring (18)
- ◆ OV-knoop Woensel XL (18)
- ◆ trace binnenring, Stratum, Aalsterweg, A. Coolenlaan (19)
- ◆ ongelijkvloerse kruising Aalsterweg (Leostraat) (19)
- ◆ trace Huizingalaan (20)
- ◆ Station Eindhoven Airport (P+R) (48)
- ◆ Station Strijp S (32)
- ◆ trace Maratonloop, BeA2, Airport (3)
- ◆ ongelijkvloerse kruising Geldropseweg-Ring (21)
- ◆ trace Geldropseweg (21)
- ◆ knooppunt De Hoght (22)
- ◆ Meerenakkerweg- Beemdstraat (23)
- ◆ Ontsluiting Brainport Innovation Campus - GDC (1)
- ◆ P+R-voorzieningen HTCE, vd Valk en Trade Forum (46)
- ◆ Ontvlechting Brabantlaan (24)
- ◆ knooppunt Ekkersrijt A50- A58 tracé oost (33)
- ◆ Kanaaldijk richting Geldrop (47)
- ◆ tracé rondweg - Son (45)
- ◆ ongelijkvloerse kruising Aalsterweg (41)

### Exploitatieprojecten infrastructuur.

De belangrijkste exploitatieprojecten die aan deze zone gekoppeld worden zijn onder andere:

- ◆ Ekkersrijt???,
- ◆ Run,
- ◆ HTCE,
- ◆ DAF,
- ◆ Eindhoven Airport,
- ◆ Woenselse Heide (wat ???),
- ◆ Striip S,
- ◆ Striip R,
- ◆ Castilielaan,
- ◆ Bloemenbuurt,
- ◆ 2e fase Woensel-XL,
- ◆ overige winkelvoorzieningen (Geldropseweg, Aalsterweg,
- ◆ stadsparken (Dommeldal Zuid en Landelijk Striip),
- ◆ VMBO-SEN, ROC-Sterrenlaan,
- ◆ Fontys,
- ◆ Sportconcentratiegebied Noord;
- ◆ Sportconcentratiegebied Zuid,
- ◆ revalidatie Blixembosch,
- ◆ MMC,
- ◆ Catharinaziekenhuis,
- ◆ Hart van Woensel,
- ◆ Centrumgebied (OV-knoop, Stationsgebied, kernwinkelgebied, ontsluiting modaliteiten, etc.),
- ◆ OV-netwerk Brabantstad (incl HOV)
- ◆ binnenstad,
- ◆ wonen boven winkels
- ◆ groenimpuls binnenstad,
- ◆ HTCE,
- ◆ Brainport Innovation Campus,
- ◆ GDC,
- ◆ Tradeforum,
- ◆ (ontsluiting) Meerhoven,
- ◆ EVZ Dommel,
- ◆ Tongelreep (ontsluiting),
- ◆ De Hurk,
- ◆ uitbreiding jachthaven,
- ◆ EVZ Beatrixkanaal,
- ◆ Wasven,
- ◆ leefbaarheid Tongelre,
- ◆ HST/ RoCK;
- ◆ centrumvoorzieningen: 'overblousen' centrumgebied; 30% minder verkeer binnen de Ring



## Bijlage E overzicht investeringsprojecten

Programma	projectencluster	projecten	zone	kaart 2.a pag. 44
Verkeer en vervoer, Mobiliteit	HOV-netwerk	Fase 1 tracé Philitelaaan	Hoofdinfrastructuur	H1
		fase 2 Woensel/Nuenen/Binnen-stad/HTC	Hoofdinfrastructuur	H2
		fase 3 corridor Ekkersrijt/Geldrop/Veldhoven-West/Airport	Hoofdinfrastructuur	H3
		fase 4 corridor Son en Breugel/Valkenswaard/tangent HTC-Veldhoven	Hoofdinfrastructuur	H4
	A2, onderliggend wegennet	Meerenakkerweg/Beemdstraat	Hoofdinfrastructuur, A2-zone	H7
		Knooppunt BIC/GDC op A2	Hoofdinfrastructuur, A2-zone	A2
		Ontvlechting N-Brabantlaan	Hoofdinfrastructuur, A2-zone	A3
		P+R voorzieningen HTCE, vd Valk, Trade Forum	Hoofdinfrastructuur, A2-zone	A4
	OV-knoop Centraal Station	transfertunnel CS	Centrumgebied, Hoofdinfrastructuur en A2-zone	C1
		upgrading Neckerspoel	Centrumgebied, Hoofdinfrastructuur en A2-zone	C1
		inverse Fellenoord	Centrumgebied, Hoofdinfrastructuur en A2-zone	C1
	Spoorontwikkeling	Station Eindhoven Airport Station Strijp S	A2-zone Centrumgebied en A2-zone	A5 C2
	Regionale verbinding	Grote Ruit	Hoofdinfrastructuur	H5
	Fietsnetwerk	Sternet Ring-Son	Hoofdinfrastructuur	H12
		Sternet Ring-Geldrop	Hoofdinfrastructuur	H13
	Ring	ongelijkvloerse kruising Aalsterweg	Hoofdinfrastructuur en centrumgebied	H8
		ongelijkvloerse kruising Montgomerylaan	Hoofdinfrastructuur en centrumgebied	H9
		ongelijkvloerse kruising Geldropseweg	Hoofdinfrastructuur en centrumgebied	H10
		verbetering doorstroming Ring	Hoofdinfrastructuur en centrumgebied	H11

Programma	projectencluster	projecten	zone	kaart 2.a pag. 44	
Groen	Verbinding Groene Woud	Woudloper Oirschotsedijk	A2-zone	A6	
		Groene allee Strijp 5	Centrumgebied en A2-zone	C3	
	Landelijk Strijp	EVZ Ekkersrijt	A2-zone	A7	
		Drieluik (Parkplateau A2, Boulevard knooppunt			
		BIC-Beatrixkanaal, groen-blauwe knoop)	A2-zone	A8	
		aanleg recreatief netwerk, slowlane Beatrixkanaal	A2-zone	A11	
	Dommeldal Noord-Oost	EVZ Beatrixkanaal natuurontwikkeling	A2-zone	A12	
		Uitvoering Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp	A2-zone	A12	
		Dommeldal uit de verf	Dommelzone	D1	
		uitvoeringsprogramma de Karpen	Dommelzone	D2	
		slowlane Dommeldal	Dommelzone	?	
	Dommeldal Zuid	versterken natuurpark Genneper Parken	Dommelzone	D3	
		reconstructie verkeersstructuur GP	Dommelzone	D3	
		slowlane Dommeldal	Dommelzone	?	
	Dommel	Beekherstel Dommel	Dommelzone en Centrumgebied	D5	
	Water	Beatrixkanaal Nieuwe Gender Waterstructuur Stratum	opwaarderen vaarcategorie	A2-zone	W4
5 deelprojecten			Centrumgebied	W3	
stadsrand-de Burgh				W2	
Kruidenbuurt				?	
Waterstructuur Eindhoven Noord					
		Woensel-Ekkersrijt		W1	
		waterstructuur en slowlane Ekkersrijt	A2-zone	A11	

## Colofon:

Uitgave:  
gemeente Eindhoven

Opgesteld door:  
sector Projectmanagement

Tekst (leden projectteam):  
Paul Wolff (projectmanager, sector PM),  
Solange Beekman (sector ORVM),  
Anneke Coolen-Pero (sector GBO),  
Sylvia van Haeff (sector GBO),  
Corné Horsten (sector Vastgoed & Grondbedrijf),  
Sandra Koster (GBO),  
Joy Moonen (sector ORVM),  
programmamanagers,  
auteurs gebiedsvisies

Kaartmateriaal:  
Ankie Schoonhoven (sector ORVM)

Vormgeving en opmaak:  
Tom Spanjerdt (sector ORVM)

Fotografie:  
Paul Wolff (sector PM),  
Tom Spanjerdt (sector ORVM),  
Wim Holdrinet (sector GBO),  
Fuksas

Vastgesteld 1 december 2009