

# VISIE

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening erkent de regering dat het economisch kerngebied is uitgedijd van de Randstad in de richting Arnhem/Nijmegen en de Brabantse stedenrij. De afbakening van het economisch kerngebied is gebaseerd op de complementariteitsgedachte, waarbij in Eindhoven en omgeving vooral de moderne industriële bedrijvigheid als economische motor wordt gewaardeerd. Deze bedrijvigheid en de in het kielzog daarvan sterk opkomende zakelijke dienstverlening, worden steeds meer gekenmerkt door internationale markt oriëntatie. Het is dan logisch dat deze tendens ook in de stadsplanning haar vertaling krijgt. Eindhoven en omgeving moeten een vestigingsmilieu bieden dat een vergelijking op internationale schaal kan doorstaan.

Wij zijn ervan overtuigd dat we in infrastructuur opzicht op de goede weg zijn. We ontwikkelen een science park met hoogwaardige telecommunicatiefaciliteiten (Teleport Ekkersrijt). We beschikken over een moderne, regionale luchthaven (Eindhoven Airport). We hebben het aanbod van bedrijven- en kantorenlocaties uitgebreid en gedifferentieerd naar doelgroep en zijn gelukkig met het opheffen van de grootste bottleneck in onze wegverkeersontsluiting; de verbinding Den Bosch-Eindhoven. In 1994 zal er een complete autosnelweg liggen.

De railverbindingen worden in het kader van SVV II verbeterd, al pleiten wij in aanvulling daarop nog wel voor een rechtstreekse railverbinding met Antwerpen/Brussel en vinden we ook dat een betere regionale railvoorziening wenselijk is. In het kader van het proefproject Vervoerregio Eindhoven wordt hier aandacht aan besteed.

We erkennen dat een goed woonmilieu een in belang toenemende factor wordt. Daarop wordt ingespeeld met nieuwe woningbouwlocaties, ook voor de individuele vrije sector, en een actief stedelijk beheer: de stad moet in de breedte kwaliteit bezitten. Een scala van voorzieningen op het gebied van sport, recreatie, gezondheidszorg en onderwijs hoort daar onlosmakelijk bij.

Onze grootste zorg gaat uit naar de binnenstad. Vrij algemeen wordt ervaren dat de binnenstad van Eindhoven tekort schiet waar het de kwaliteit van de verschijningsvorm en de verblijfswaarde betreft. Het centrumgebied is bovendien te klein van oppervlak en mist de wervingskracht die wel uitgaat van de overige aspecten van het vestigingsmilieu.

Inmiddels zijn op een groot aantal terreinen die jarenlang hebben braakgelegen na amovering van verouderde fabriekscomplexen, particuliere initiatieven voor de

bouw van kantoren en appartementen tot ontwikkeling gekomen. De (binnen)stad krijgt daardoor al op veel plaatsen een ander gezicht.

De gemeente heeft daarnaast voor een tweetal ontwikkelingszones van grotere omvang plannen ontworpen die thans via PPS-constructies worden gerealiseerd. Het eerste plan betreft de verder uitbouw van het gebied ten noorden van de spoorlijn tot het zakencentrum. Hier zal een nieuw NS- en busstation met kantoren verrijzen naast een beurzen- en evenementencentrum waaraan eveneens kantoren, een parkeergarage en een winkelallée worden toegevoegd. De huidige autoverkeersruimte zal door middel van een reconstructie worden ingekrompen (met behoud van de huidige capaciteit) om in een volgende fase nog meer mogelijkheden voor zakelijke functies, openbare voorzieningen en een verbetering van de belevingswaarde te bereiken.

Het tweede plan behelst de ontwikkeling van het gebied Heuvel/Markt. Door dit project wordt de monofunctionaliteit die de binnenstad nu kenmerkt doorbroken. Op een oppervlak van 2,5 ha. komt een concertgebouw, een hotel, 19.000 m<sup>2</sup> winkels, restaurants en café's, woningen, kantoren en vrijetijdsvoorzieningen alsmede een parkeerkelder. Het ontwerp is van Walter Brune. Hij stond ook aan de basis van de Kö-galerie in Düsseldorf. Verwacht wordt dat het plan een versterking van de citystructuur betekent omdat het loopcircuit substantieel wordt uitgebreid en een nieuwe impuls wordt gegeven aan de zuidkant van het centrum (omgeving St. Catharina-kerk).

De binnenstad moet met deze toevoeging voor meerdere doelgroepen, ook in de avonden en de weekends, aantrekkelijker worden en daardoor gaan bijdragen aan een positieve beeldvorming van Eindhoven op internationaal niveau.

*Politieke lobby's* worden gevoerd om hogere overheden te interesseren voor plannen. Daartoe zal de presentatie van het eigen beleid worden afgestemd op de beleidskaders van de betreffende overheid. In dit kader worden ook vaak invloedrijke personen persoonlijk van de projecten op de hoogte gebracht.

## Agenda

Dit is slechts een beknopte opsomming van mogelijke werkwijzen om kansen voor stedelijke vernieuwing te vinden. Het accent is gelegd op werkwijzen die tot voor kort niet zo gebruikelijk waren in de stedelijke planning.

Soortgelijke opsommingen zijn denkbaar met betrekking tot andere planningselementen, zoals voor het ontwikkelen van beslissingsopties of het op de 'agenda'

krijgen van vraagstukken. Stedelijke vernieuwing is een specifieke activiteit in het totaal van de stedelijke planningsopgave. Meer dan andere vormen van ruimtelijke planning is het gericht op functionele veranderingen.

Stedelijke vernieuwing kan doelgericht worden aangepakt. Daarvoor moeten de werkprocessen worden gericht op de elementen die nog onduidelijk zijn in het planningsproces. Dat kan gaan om de omschrijving van het precieze probleem, de kansen voor nieuwe functionele ontwikkelingen, het na te streven beleid of de beslissingsopties. Er zijn verschillende werkprocessen denkbaar, mede afhankelijk van de te kiezen werkwijze om de onduidelijke elementen aan te pakken. Niet alle werkprocessen zullen even rationeel zijn. De werkwijzen zijn vaak nogal

heuristisch van aard, ze berusten op eerdere ervaringen en krijgen veelal pas vorm binnen het betrokken planningsproces.

\* Hoofd van de afdeling Centraal Stedelijke Taken van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam en interim manager van de sector Stedelijk Innovatief Management i.o. van het Instituut voor Ruimtelijke Organisatie TNO.

1. Ph. Kotler: *Marketing Management, analysis, planning and control*, vijfde editie, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632, 1984.
2. F. le Clercq: *Information Supply to Strategic Planning*, in *Environment and Planning B*, nog uit te komen.
3. DRO Publicaties nr.60, *Plannen voor IJ-centraal en voor IJ-west*, Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, augustus 1989