

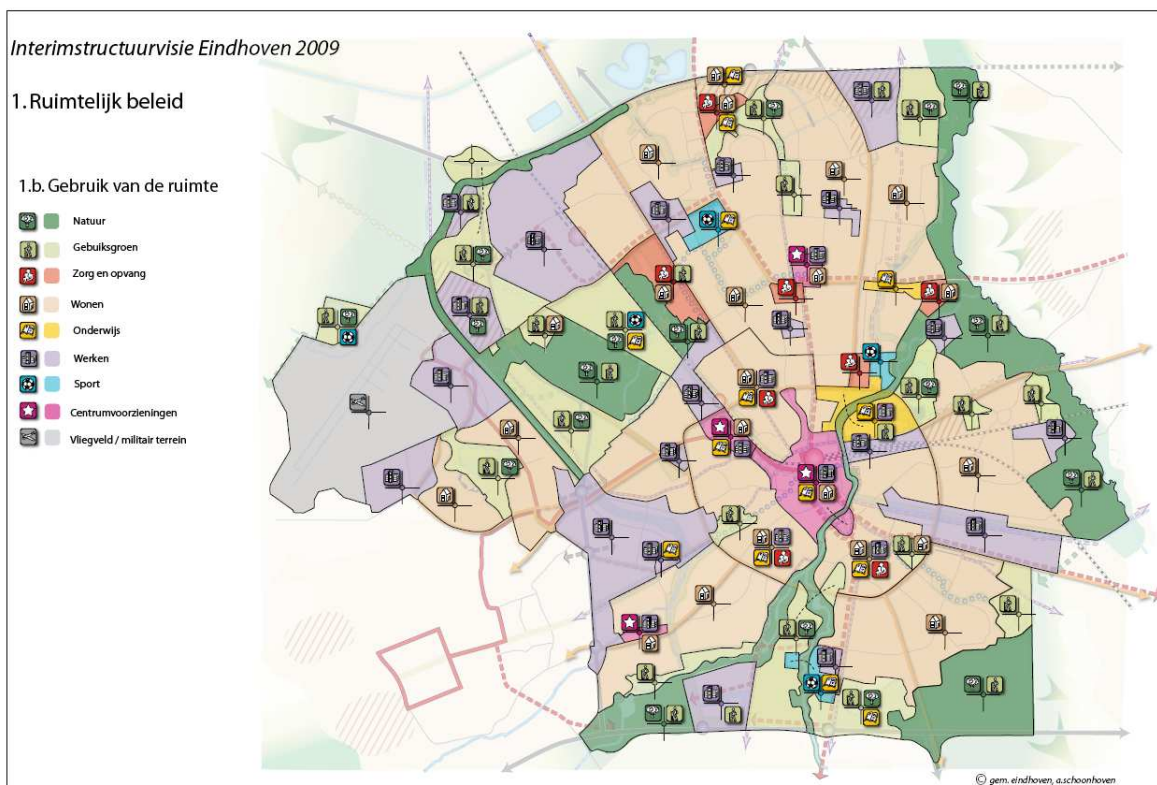
BIJLAGE: Integraal Afwegingskader Strategische MobiliteitsAgenda 2012-2025

Dit document biedt inzicht in het afwegingskader dat zal worden toegepast om in de Strategische MobiliteitsAgenda te maken keuzes helder af te wegen vanuit een integraal ruimtelijk-functioneel toekomstbeeld op de stad.

Ruimtelijk Beleid

Eindhoven heeft relatief veel 'auto-infrastructuur' vergeleken met zijn lage stedelijke dichtheid. Gevolg van de 'eenzijdige inrichting' van de wegenstructuur is dat de stad kampt met veel ruimtelijke barrières en te weinig rekenschap wordt gegeven aan de diepere gelaagdheid van de stad. Pas recent zien we dat een integrale benadering op projectniveau haar vruchten afwerpt in zeer succesvolle projecten als de Roostenlaan, de Leenderweg en het St. Trudoplein. Op beleidsmatig niveau staan echter fiets, auto en HOV nog steeds op zichzelf en zijn als een raamwerk uitgelegd over de stad zonder specifiek rekening te houden met de cultuurhistorische waarden, gebiedsontwikkeling of de ruimtelijke inpasbaarheid in het algemeen.

In het ruimtelijk afwegingskader staan de wensen vanuit de stad ten aanzien van de verkeersstructuur dan ook centraal. De stad zit dan ook vol contrasten en wisselende dynamieken. Eindhoven is het beste van twee werelden, waarbij de vraag naar mobiliteit dan ook sterk verschilt per gebied. Buitengebieden vragen doorgaans bijvoorbeeld om luwte en langzame verbindingen tussen stad en land, terwijl de concentraties van stedelijke voorzieningen juist vragen om multimodale bereikbaarheid, de economische structuur om aanhaking bij de Brainport Avenue en de wijken om rust en veiligheid en een passende inrichting van de lokale identiteitsdragende structuren. Centraal staat een duurzame balans tussen de vier milieus waarin de vormen van ruimtegebruik zijn ondergebracht én de balans tussen het grondgebruik en de ruimtelijke basiscondities (bodem, water, natuur, cultuurhistorie, infrastructuur).



Figuur 1: Gebruik van de ruimte volgens de Interim Structuurvisie Eindhoven (2009)

Openbare Ruimte (stadsbreed)

Nadat in december 2006 de Visie Openbare Ruimte is vastgesteld is door de gemeenteraad is deze visie uitgewerkt in het handboek Openbare Ruimte. Dit handboek gaat op een concrete manier in hoe nu om te gaan met de kwaliteitsniveaus uit de visie op inrichtingsniveau

Het vervolg dat op dit handboek wordt ontwikkeld geeft eveneens geen kant en klaar antwoord op de vraag 'hoe' de openbare ruimte eruit moet zien. Dit is een ontwerpvraag en dus maatwerk. Wel geeft het antwoord op de vraag in welke richting gedacht moet worden, wat de te behouden kwaliteiten van een gebied zijn.

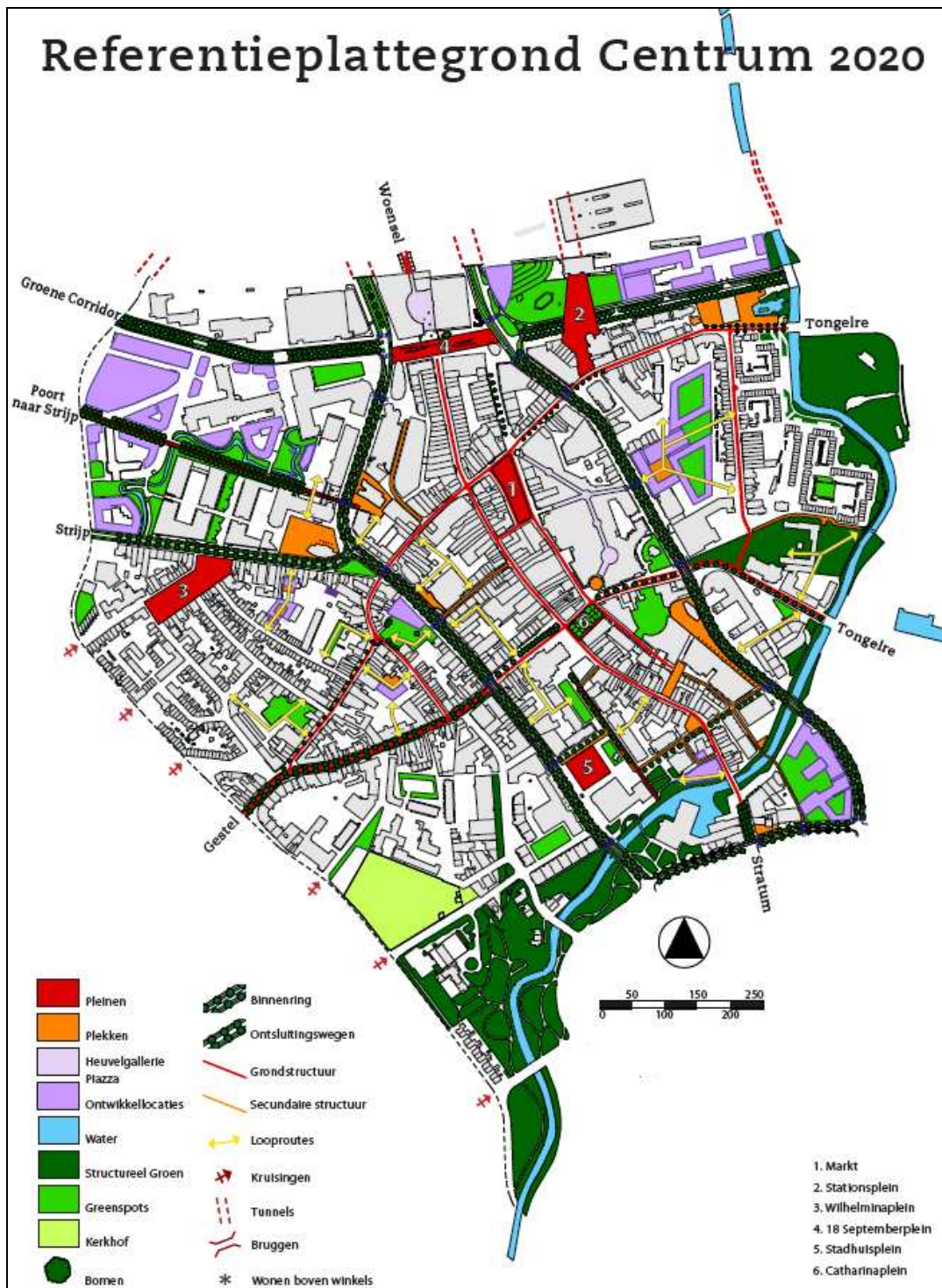


Figuur 2: Typologie van het infrastructuurnetwerk volgens het Handboek Openbare Ruimte II (concept 2011)

Openbare Ruimte Centrum

In het **Kwaliteitskader Openbare Ruimte Centrum** wordt uitgelegd hoe het begrip duurzaamheid enerzijds de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum kan verhogen, en anderzijds de mogelijkheden verruimt om trends bij de inrichting van openbare ruimte toe te passen. Het vertrekpunt hiervoor ligt in de Visie Centrumgebied 2004 en de Visie Openbare Ruimte 2006, waarin in beide de binnenstad van Eindhoven wordt gezien als visitekaartje voor de gehele stad. Het spanningsveld wordt gevormd door vragen zoals: wat is een duurzame openbare ruimte? welke rol speelt cultuurhistorie daarin? hoe hangt dat samen met ruimtelijke kwaliteit? hoe verhoudt dit zich tot straten, verkeer, groen, water en met thema's als design, licht en technologie? en op welke wijze kunnen bewoners/gebruikers in dit proces participeren? In dit kwaliteitskader wordt samenhang ontwikkeld tussen de verschillende beeldbepalende ruimtelijke structuren en objecten. De belangrijkste ruimtelijke structuren zoals de verkeerstructuur i.c. het stratenpatroon, de groenstructuur inclusief de 'green points', en de Dommel en de nieuwe Gender zijn in relatie tot elkaar niet alleen in

woorden gevat, maar ook getekend in de vorm van een **Referentieplattegrond Centrum 2020**. In relatie tot de Strategische MobiliteitsAgenda is het van belang hier te wijzen op de keuze de binnenring met twee in plaats van de huidige drie rijstroken te tekenen. Deze referentieplattegrond maakt het mogelijk ruimtelijke regie te voeren op toekomstige, vaak op zichzelf staande ontwikkelingen, en overleg te voeren met bewoners/gebruikers. Het is niet bedoeld als statisch eindbeeld, maar als een dynamisch referentiebeeld waarin de getekende samenhang onder invloed van die ontwikkelingen zelf ook bijgesteld kan worden.



Figuur 3: Referentieplattegrond Centrum volgens het Kwaliteitskader Openbare Ruimte Centrum (concept, 2011)

In de volgende opsomming is een verdere concretisering gegeven van de ambities en doelen naar te hanteren criteria, waarbij ook rekening is gehouden met gebiedsspecifiek elementen.

Doel: Best of both worlds: economische infrastructuur & kwaliteit van leven

- Ruimtelijke ontwikkeling en hoofdstructuur:
 - Milieus voor ontspanning en vrije tijd
 - Maak stadsparken en buitengebieden autoluw
 - Ontwikkel woudlopers tussen centrum en buitengebied
 - Voorkom barrières tussen woonwijken en groen
 - Veilige en complete woonmilieus
 - Voorkom verkeershinder in woonwijken
 - Herstel karakter van de historische dorpsstructuren
 - Zorg voor goede toegankelijkheid van dagelijkse voorzieningen in de wijk
 - Milieus voor productie en ontwikkeling
 - Zorg voor een direct ontsluiting van de bedrijventerreinen op de A2
 - Ontwikkel hoogwaardige fietsvoorzieningen naar de bedrijventerreinen
 - Organiseer goederendistributie duurzaam en efficiënt
 - Milieus voor ontmoeting en uitwisseling
 - Maak van de Binnenring een deel van het centrum
 - Ontwikkeling hoogwaardige vervoersknooppunten rond de stedelijke brandpunten
 - Maak HOV tussen de brandpunten, zichtbaar en rekening houdend met de lokale situatie
- Gebiedsspecifiek:
 - Centrumgebied
 - Visie Centrumgebied
 - 'overblousen' van de Binnenring
 - Wonen boven winkels; meer levendigheid
 - Visie Verbinden en Verblijven:
 - Versterken langzaamverkeerstructuur noord-zuid en oost-west
 - Capaciteitsverruiming en conflictvrije ontsluiting busstation Neckerspoel
 - Kwaliteitskader Openbare Ruimte Centrum
 - Herstel historisch gevormde structuren
 - Terugkeer van straten en stoepen
 - Binnenring versmallen van 3 naar 2 rijstroken
 - Woensel binnen de Ring
 - Oud Woensel
 - Verbetering oversteekbaarheid Ring
 - Herstructurering Boschdijk (vriendelijker)
 - TU/e Science Park
 - Intensivering aan noordzijde
 - Accent presentatie aan zuidzijde
 - Strijp binnen de Ring
 - Westcorridor
 - Doorontwikkeling van het centrumstedelijk milieu
 - Ontwikkeling Groene Corridor
 - Langzaam verkeerroute via stationsplein
 - Philipsdorp
 - Frederiklaan als verblijfsroute
 - Hoofdverkeersroute via Cederlaan – Mathildelaan

- Gestel binnen de Ring
 - Hoogstraat en Karel de Grotelaan
 - Doorstroming op stedelijk niveau op K. de Grotelaan concentreren
 - Verlevendiging gebied rond Hoogstraat en Gestelsestraat
 - Dommel en Gender
 - Groene omlijsting stadsdeel; combineren met langzaam verkeer
- Stratum binnen de Ring
 - HAL-wegen (Heezer-, Leender- en Aalsterweg)
 - Aalsterweg enige doorlopende historische route; enige mogelijkheid voor HOV
 - Heezerweg meest lokale structuur
 - Kanaalzone
 - Intensivering bedrijventerrein (kleinschalig); Kades t.b.v. bestemmingsverkeer
 - Woudloper en fietsroute langs Kanaaldijk Zuid
 - Geldropseweg
 - Is centrale levensader Iris- en Rochusbuurt
 - Meer ruimte voor winkel en verblijfsfunctie gewenst
 - Naast lokaal karakter ook bovenlokaal gezicht
- Tongelre binnen de Ring
 - Tongelresestraat
 - belangrijkste levensader van de wijk
 - vermindering (doorgaand) verkeer gewenst
 - Haagdijk
 - Belangrijkste winkelcentrum voor het gebied
 - Oversteekbaarheid Ring te verbeteren
 - Kanaalzone
 - Voorkomen doorgaand (vracht)verkeer door aangrenzende woonbuurten
 - Optimaliseren gebruik Kanaaldijk noord voor bedrijven bestemmingsverkeer

Doel: Optimaliseren van de Bereikbaarheid: slimmer, duurzaam en toekomstvast

- Duurzamer Vervoer
 - Aanbieden van gemakkelijke en aantrekkelijke vervoersalternatieven
 - Verbetering van het aandeel openbaar vervoer met 50% (2020) in de modal split
 - Verbetering van het aandeel fiets met 10% (2020) in de modal split
- Slimmer vervoer
 - Optimale benutting en verknoping van bestaande vervoersnetwerken (stimuleren ketenvervoer)
 - Stimuleren parkeren op afstand
 - Multimodale reisinformatie voor (potentiële) gebruikers
 - Geen stagnerend autoverkeer op economisch belangrijke routes
- Toekomstvast structureel
 - Voor gebruikers heldere en begrijpelijke bereikbaarheidsstructuur
 - Robuuste bereikbaarheidsstructuur: ruimte voor groei, flexibel ingeval van calamiteiten

Doel: Structurele verbetering van de luchtkwaliteit

- Opheffen formele knelpunten luchtkwaliteit (Mauritsstraat/Edenstraat)
- Voorkomen en aanpak dreigende formele knelpunten luchtkwaliteit binnen de Ring
- Minder (doorgaand) motorvoertuigenverkeer binnen de Ring
 - -5% in 2011 t.o.v. 2006
 - - 15% in 2015 t.o.v. 2006

Doel: Energie Neutraliteit – inclusief verkeer en vervoer – in 2045

- Recycling en alternatieve bronnen
 - Alle binnen de gemeentegrenzen gebruikte energie wordt in 2045 hergebruikt dan wel alternatief opgewekt; er wordt geen beroep gedaan op (bv CO2) compensatieregelingen
- Hanteren van de filosofie 'The Natural Step'
 - Alleen gebruik van fossiele brandstoffen, schaarse metalen en mineralen als we ze ook recyclen
 - Geen productie van chemische stoffen die negatief uitwerken op de gezondheid
 - Voorkoming van aantasting van de natuur en bescherming van biodiversiteit

Doel: Een daling van de verkeersslachtoffers (doden en gewonden)

- Ernstige verkeersslachtoffers in het verkeer
 - Een daling van 10% per jaar