



THE IMAGE OF PUBLIC SPACE

Gebruik, waardering en toekomst van het Stationsplein in Eindhoven



THE IMAGE OF PUBLIC SPACE

Gebruik, waardering en toekomst van het Stationsplein in Eindhoven

COLOFON

Titel

The Image of Public Space

Gebruik, waardering en toekomst van het Stationsplein in Eindhoven

Auteur

Hanneke (J.M.) van Asseldonk

3057712

Masterthesis Sociale Geografie

Afstudeerrichting Stedelijke en Culturele geografie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Thesis Begeleider Radboud Universiteit

Prof. Dr. Huib Ernste

Thesis Begeleider Gemeente Eindhoven

Ir. Herman Kerkdijk

Ir. Solange Beekman

November 2010

VOORWOORD

Voor u ligt mijn thesis ter afsluiting van de master 'Human Geography' aan de Radboud Universiteit van Nijmegen. Ruim een half jaar heb ik me bezig gehouden met openbare ruimte in het algemeen en het Stationsplein in Eindhoven in het bijzonder.

Graag wil ik een aantal mensen bedanken voor hun medewerking aan deze thesis. Allereerst mijn begeleider van de universiteit Prof. Dr. Huib Ernste. Ook al waren onze bijeenkomsten niet erg talrijk, ze hebben me erg geholpen bij het formuleren van mijn onderzoek en een waardevolle bijdrage geleverd aan deze thesis. Daarnaast wil ik graag de mensen van gemeente Eindhoven bedanken, in het bijzonder mijn directe begeleiders Ir. Herman Kerkdijk en Ir. Solange Beekman. Ik heb een hele leuke en leerzame stagetijd gehad en wil jullie graag bedanken voor de begeleiding, de samenwerking en het vertrouwen.

Tot slot mogen mijn vriend Mark, familie en vrienden natuurlijk niet vergeten worden. Bedankt voor jullie interesse en goede zorgen tijdens mijn gehele afstudeerperiode.

Rest mij niets anders dan u veel leesplezier te wensen!

Hanneke van Asseldonk
Eindhoven, 2010

SAMENVATTING

Het gebied rond het station in Eindhoven heeft de laatste jaren grote veranderingen doorgemaakt. Na de bouw van de Piazza en Mediamarkt, de renovatie van de Lichttoren, de realisatie van het pocketpark, de herinrichting van het 18 Septemberplein, de aanleg van de Blob en de nieuwe Emmasingel is het Stationsplein de laatste schakel in dit open gebied die aangepakt moet worden.

In deze studie wordt het beeld dat inwoners van Eindhoven hebben van het Stationsplein onderzocht. Daarbij zijn de manier waarop zij het plein gebruiken, waarderen en hun wensen voor de toekomst in kaart gebracht. Deze thesis is geschreven tijdens een stageperiode bij Gemeente Eindhoven en de resultaten van het onderzoek leveren input voor de toekomstige herinrichting van het plein.

De volgende onderzoeksvragen vormen de basis van deze studie: Hoe wordt het huidige Stationsplein gebruikt en ervaren door inwoners van Eindhoven? Welke wensen hebben zij voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein? Hoe kan het Stationsplein in Eindhoven gepositioneerd worden binnen de bestaande theorieën over openbare ruimte? Hoe verhouden het gebruik, de ervaringen en wensen zich ten opzichte van deze theorieën en wat betekent dit voor de toekomstige herinrichting van het Stationsplein?

Daarmee dient dit onderzoek zowel een praktisch als theoretisch doel, namelijk enerzijds het formuleren van sociaal-maatschappelijke uitgangspunten voor de herinrichting van het Stationsplein in Eindhoven en anderzijds het leveren van een bijdrage aan de theoretische kennis over stationspleinen.

Deze studie plaatst het Stationsplein in Eindhoven binnen theorieën over openbare ruimte en de ontwikkeling van pleinen om deze plek en het beeld dat mensen hiervan hebben beter te kunnen begrijpen.

Stationspleinen ontstonden in de 19^e eeuw tijdens de opkomst van de trein als vervoersmiddel. De ontstaansgeschiedenis, vorm en functie van dit type plein wijkt af van klassieke pleinen. Het Stationsplein in Eindhoven is aangelegd in de tweede helft van de jaren 50 en heeft sindsdien een aantal veranderingen doorgemaakt. Ir. J.A. van der Laan ontwierp het originele plan voor het gebied rondom het station. In deze periode was de invloed van het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) groot. Ook Van der Laan liet zich duidelijk inspireren door hun functionalistische ideeën. Het scheiden van het busstation, het stationsplein, de parkeerplaats en de verkeersrotonde zorgde voor een heldere structuur en de grootstedelijke uitstraling waar Eindhoven naar op zoek was. Echter brokkelde de invloed van het CIAM langzaam af en werd steeds meer gestreefd naar functiemenging. Onder andere de verplaatsing van het busstation en de vervanging van de verkeersrotonde door een kruising hebben de heldere stedenbouwkundige

structuur en functionele verdeling van het Stationsplein in Eindhoven afgebroken. De ruimtelijkheid en verdeling van de gebieden is nog wel steeds herkenbaar, maar de uitstraling die het gebied in de jaren 60 kende ontbreekt. Nadat het oorspronkelijk ontwerp aan kracht had verloren werden op het plein steeds meer borden, kiosken en een overvloed aan geparkeerde fietsen geplaatst. Geuze noemde deze toename van objecten, borden en fietsen ook wel de 'hippie' benadering. De signaal lijkt hierdoor noodzakelijk. Ook in Eindhoven is het Stationsplein tijdens een recente (kleinschalige) herinrichting 'opgeschoond', waardoor het geheel er al weer een stuk beter uitziet. De geringe aanwezigheid van groen, grote hoeveelheid stenen, geparkeerde fietsen en auto's, kiss&ride plekken en taxistandplaatsen maken het plein echter nog steeds niet echt aantrekkelijk voor voetgangers.

Openbare ruimten van de moderne tijd zijn vaak onderwerp van discussie. Augé en Castells noemen 'non-places' en 'spaces of flows' als een product van de moderne tijd. Volgens hen zijn dit plaatsen zonder lokale inbedding, waar mensen niet zozeer verblijven maar vooral tijd doorbrengen. Het karakter ontbreekt om ze echt plekken te kunnen noemen. Vliegvelden, stations e.d. worden vaak gezien als voorbeelden van deze zogenaamde 'non-places' of 'spaces of flows'. Dit pessimistische beeld van de openbare ruimte is ontstaan uit het idee dat door de toegenomen vrijheid, flexibiliteit en snelheid van communicatie en verkeer de oorspronkelijke stad en haar centrumfunctie plaats hebben gemaakt voor een netwerkvariant met de nadruk op knooppunten en verkeersstromen. Daardoor heeft de openbare ruimte aan betekenis verloren. In dit verband wordt ook gesproken over het 'einde' van de openbare ruimte en zelfs de 'dood' van de traditionele stad. Echter bestaat er ook een optimistischer beeld van de hedendaagse stad waar onverwachte plekken fungeren als publiek domein en nieuwe kansen ontstaan voor de openbare ruimte.

Het Stationsplein in Eindhoven wordt in deze studie niet geschaard onder de hierboven beschreven 'non-places' of 'spaces of flows'. Ondanks het gebrek aan verblijfskwaliteit en het doorgaande en functionele karakter, dat ook deze 'non-places' en 'spaces of flows' kenmerkt, kent het Stationsplein een sterke historische verankering en lokaliteit. Ook op het gebied van vrije toegankelijkheid en anonimiteit wijkt het Stationsplein in Eindhoven af van 'non-places' en 'spaces of flows'. Bovendien komen op het Stationsplein mensen met veel verschillende achtergronden met elkaar in aanraking. Deze plek kan daardoor worden gezien als een bijzondere openbare ruimte en misschien wel het ultieme publiek domein.

Door middel van observaties en een digitale enquête zijn het gebruik, de waardering en de wensen voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein in Eindhoven onderzocht.

De manier waarop mensen hun omgeving zien en het gedrag dat ze daar vertonen wordt waarschijnlijk deels veroorzaakt door cognitieve processen, zoals behavioristen stellen, en deels door vrije keuzes die de mens hierin maakt, zoals humanisten geloven. In deze studie speelt de door humanisten veronderstelde interactie tussen mens en ruimte een belangrijke rol. Deze gedachte

helpt bij het verklaren van het gebruik, de waardering en wensen voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein in relatie tot de ontwikkeling van deze plek in een breder perspectief. Bij een behavioralistische insteek van deze studie zou de specifieke case hierbij een ondergeschikte rol spelen omdat behavioralistten veronderstellen dat mensen op een vergelijkbare manier reageren op bepaalde aspecten in een omgeving.

Uit het gebruik blijkt een sterke relatie tussen het station en het Stationsplein. De meeste respondenten komen op het Stationsplein vóór of ná een treinreis en blijven vaak minder dan 5 minuten op het plein. Dat tijdens de ochtend- en avondspits de meeste mensen op het Stationsplein aanwezig zijn, is ook veelal gerelateerd aan het reizen zelf. Echter is het Stationsplein meer dan een plek tussen het station en iemands bestemming. Verblijven op het plein gebeurt vooral rond het middaguur en op zonnige dagen. Momenteel zijn er echter weinig zitgelegenheden en daarom worden bijvoorbeeld ook randen van bloembakken en trappen gebruikt om te zitten. Hieruit blijkt tevens de mogelijkheid om de verblijfskwaliteit op deze plek te verbeteren.

De negatieve waardering van het Stationsplein wordt vooral veroorzaakt doordat verkeersgerelateerde zaken. Bovendien wordt de plek 'rommelig' en 'ongezellig' genoemd. De geringe positieve kritiek richt zich niet zozeer op de kwaliteiten van de plek, maar hieruit blijkt vooral de potentie van het Stationsplein als aangename verblijfsplek en visitekaartje van de stad. Ondanks de veelvuldige vraag naar meer groen, zitplekken, terrassen en speelgelegenheden om zo de verblijfskwaliteit van het Stationsplein te verbeteren, moet volgens de respondenten de functionaliteit van de plek ook niet uit het oog worden verloren.



Eindhoven

VOORWOORD	3
SAMENVATTING	4
INTRODUCTIE	10
1.1 Aanleiding en probleembeschrijving	10
1.2 Theoretisch kader	12
1.3 Onderzoekskader	15
1.4 Leeswijzer	17
METHODOLOGIE	20
2.1 mental maps	20
2.2 Gebruikte methoden	27
OPENBARE RUIMTE	30
3.1 Begripsbepaling	30
3.2 De ontwikkeling van pleinen vanaf 1800	34
<i>Ontwikkeling van het Stationsgebied</i>	<i>36</i>
<i>Pleinvisie binnenstad</i>	<i>42</i>
3.3 Het einde van de openbare ruimte?	45
3.4 Infrastructuur en openbare ruimte	48
3.5 De verandering van het publieke domein	50
3.6 Stationsplein Eindhoven in perspectief	55
HET BEELD VAN HET STATIONSPLEIN	58
4.1 Mens en Ruimte	58
4.1.1 Humanistische benadering	58
4.1.2 Behaviorale benadering	59
4.1.3 Conclusie	61
4.2 Enquête en observaties	62
4.3 Grenzen van het plein	64
4.4 Gebruik van het Stationsplein	66
4.5 Waardering van het Stationsplein	76
4.5.1 Opvallende elementen	76
4.5.2 Waardering van het Stationsplein	76
4.6 Wensen voor de toekomstige inrichting	82

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN	86
5.1 Conclusies	86
5.2 Aanbevelingen	89
5.2.1 Aanbevelingen voor herinrichting	89
5.2.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek	90
5.3 Reflectie	91

LITERATUURLIJST

BIJLAGE I: ENQUÊTE

BIJLAGE II: OBSERVATIES

BIJLAGE III: STATIONSPLEIN IN DE KRANT

1.1 AANLEIDING EN PROBLEMBESCHRIJVING

Gemeente Eindhoven bestempelt het stationsgebied als één van de belangrijkste ontwikkelingsgebieden van de stad vanwege de functie als verkeersknooppunt, strategische ligging in de binnenstad en de aanwezigheid van grote organisaties en voorzieningen. Het spoor vormt tevens een grote barrière die Woensel scheidt van de rest van de stad. Daarnaast zorgen niveauverschillen in het maaiveld en de in zichzelf gekeerde bebouwing voor een gebrek aan levendigheid en verblijfskwaliteit in het gebied.



Afb. 1 Plankaart Stationsgebied Eindhoven (Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven, 2005)

Niet alleen het stationsdistrict maar ook het station zelf is toe aan een transformatie. Eindhoven is per spoor zeer goed aangesloten op de rest van Nederland, maar de internationale verbindingen blijven achter. Dagelijks heeft het station te maken met ca. 50.000 in en uitstappende treinreizigers en naar verwachting zal dit aantal groeien naar ca. 60.000 in 2020. Station Eindhoven behoort echter tot de 11 slechtst scorende stations op het gebied van transferkwaliteit. Dit heeft hoofdzakelijk te maken met de smalle, lage tunnel en de trappen naar de perrons (Gemeente Eindhoven, 2005; DTV Consultants, 2008).

Binnen dit stationsdistrict valt ook het Stationsplein aan de zuidkant van het station. Na de herinrichting van het 18 Septemberplein, de aanleg van de Blob en ontwikkelingen rond de Admirant is ook het Stationsplein toe aan een nieuwe inrichting. De huidige, verrommelde situatie moet plaatsmaken voor een helder, aantrekkelijk ontwerp dat het plein tot een waardige entree van de stad maakt. Zowel Gemeente Eindhoven als ProRail hebben diverse ideeën over de ontwikkeling van het station en haar omgeving. Maar voor het creëren van een prettig reis- en verblijfsklimaat voor reizigers, bezoekers en inwoners van Eindhoven, is het interessant én belangrijk hun ervaringen, wensen en behoeften te onderzoeken en in kaart te brengen. De manier waarop mensen ruimten zien en gebruiken wijkt namelijk vaak af van het beeld dat ontwerpers en planners van een gebied hebben. Het publiek wordt slechts zelden direct betrokken bij een ontwerpproces. Bovendien komen bij publieke vergaderingen vaak alleen de tegenstanders van plannen opdagen terwijl de voorstanders thuisblijven. Toch is het creëren van gemeenschappelijk draagvlak belangrijk voor ontwerpvoorstellen (Hayward & Weitzer, 1984). Ook Nasar (1998) pleit voor het onderzoeken van het publieke beeld van diverse plekken, dat grote hoeveelheden mensen delen. Het in beeld brengen van het gebruik, de waardering en wensen met betrekking tot de inrichting van het Stationsplein kan daarom waardevolle uitgangspunten opleveren voor nieuwe ontwikkelingen en een toekomstig ontwerp.

Terrae incognitae is een term die stamt uit de cartografie en wordt gebruikt om onbekende gebieden mee aan te duiden. Traditioneel was het vaak de taak van geografen om onbekende gebieden te verkennen (Wright, 1947) maar tegenwoordig krijgen ze bijna nooit meer de kans om letterlijk onontdekte gebieden te bestuderen. Ook al is er regelmatig onderzoek gedaan naar de manier waarop we onze omgeving zien en ervaren en wat voor beeld we van een omgeving hebben in ons hoofd, kunnen we deze individuele en publieke 'mental images' nog steeds beschouwen als grotendeels onontgonnen gebied, als terrae incognitae. Allereerst omdat slechts van een fractie van landen, steden, buurten, pleinen etc., de manier waarop mensen deze plekken ervaren en waarderen is onderzocht. Maar belangrijker nog omdat mentale beelden na verloop van tijd veranderen en resultaten van mental map onderzoeken daardoor verouderen (Arentze & Timmermans, 2005). Dit wil echter niet zeggen dat dergelijke onderzoeken niet nuttig zijn. Het beeld dat mensen hebben van een omgeving kan juist een waardevolle bijdrage leveren bij het ontwikkelen of evalueren van plannen.

1.2 THEORETISCH KADER

Deze studie richt zich niet alleen op praktische vragen met betrekking tot het beeld van het Stationsplein. Om het Stationsplein als plek te 'begrijpen' wordt ook ingegaan op de manier waarop het plein zich heeft ontwikkeld en kan worden gepositioneerd binnen theorieën over openbare ruimte in het algemeen en (stations)pleinen in het bijzonder. Echter is dit geen compleet overzicht, maar beperkt deze studie zich tot de literatuur over pleinen vanaf de industriële revolutie.

French (1983) en Melik (2008) beschrijven diverse typologieën van pleinen, aan de hand van verschillende dimensies. Het Stationsplein kunnen we in dit verband beschouwen t.a.v. het aspect 'vorm' als ook t.a.v. het aspect 'functie'. Allereerst omdat beiden van invloed zijn op het gebruik, de ervaring en waardering van het plein. Daarnaast zijn zowel de vorm als functie onderhevig aan veranderingen.

In de 19^e eeuw maakten eerst de trein en later de auto hun opwachting in de stad. Dit had grote invloed op de infrastructuur en de openbare ruimte. Verkeer dicteerde de organisatie van de openbare ruimte. Ondanks de beperkte hoeveelheid beschikbare ruimte ontstond toch een nieuw type plein, het stationsplein. De ontstaansgeschiedenis, vorm en functie van stationspleinen wijken af van klassieke pleinen. Klassieke pleinen ontstonden centraal in de stad en werden omringd door (institutionele) gebouwen terwijl stationspleinen werden aangelegd nabij spoorwegen, veelal aan de rand van het stadscentrum (Hajer & Reijndorp, 2001; Hermans & Meyer, 2006; Melik, 2008).

Getracht wordt het Stationsplein in Eindhoven te begrijpen aan de hand van de ontstaansperiode en ontwikkelingen van de afgelopen decennia. De ontwerpen voor het station en de omgeving ontstonden namelijk vlak na de hoogtijdagen van het *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM)* en werden uitgevoerd tijdens de wederopbouwperiode. Ongetwijfeld hebben heersende stedenbouwkundige ideeën en de naoorlogse situatie in Nederland invloed gehad op de ontwikkeling van het plein. Ook latere ontwikkelingen in de openbare ruimte, zoals de verdere opkomst van de infrastructuur, ontwerptrends uit steden als Barcelona en Parijs, etc. hebben hun sporen nagelaten op het Stationsplein in Eindhoven zoals we dat nu kennen.

Maar welke ontwikkelingen zijn van invloed geweest op het huidige plein en in welke mate? Wat is de invloed hiervan op toekomstige ontwikkelingen?

Het plaatsen van het Stationsplein in Eindhoven in een groter verband voert ons ook langs discussies over het 'einde' van de openbare ruimte en zelfs de 'dood' van de traditionele stad (Augé, 1992; Koolhaas, 1992; Sorkin, 1992; Castells, 1996).

Augé (1992) gebruikt de term 'non-places' en Castells (1996) 'spaces of flows' om plaatsen zonder lokale inbedding te duiden. Deze plaatsen hebben een transit karakter ofwel het zijn plaatsen waar mensen niet zozeer verblijven maar vooral tijd doorbrengen (Hajer en Reijndorp, 2001).

Bovendien ontbreekt het er aan karakter om ze echt plekken te kunnen noemen (Augé, 1992) en kunnen daarom beter worden beschreven als 'spaces' dan 'places'. De generische stad, die Koolhaas (1995) beschrijft, wordt gedomineerd door dergelijke plaatsen. Vliegvelden, stations e.d. worden vaak gezien als voorbeelden van deze zogenaamde 'non-places' of 'spaces of flows'. Volgens Boomkens (1998) hebben Augé, Castells en Koolhaas een pessimistisch idee van de openbare ruimte. Ze gaan uit van de toegenomen vrijheid, flexibiliteit en snelheid van communicatie en verkeer waardoor de oorspronkelijke stad en haar centrumfunctie plaatsmaken voor een netwerkvariant met de nadruk op knooppunten en verkeersstromen. Ze leggen daarbij echter de nadruk op de afname van betekenis van de plek en het abstracter worden van vervoer en communicatie. Augé (1992) en Castells (1996) wijzen in dit verband op het 'einde' van de openbare ruimte en Koolhaas (1992) spreekt over de 'dood' van de traditionele stad, met haar historische gelaagdheid, lokale verankering en collectieve herinneringen.

Zowel Solà Morales (1992) als Hajer en Reijndorp (2001) zijn echter optimistischer en zien nieuwe kansen voor de openbare ruimte in onze hedendaagse steden. Volgens Hajer en Reijndorp (2001) functioneren onverwachte plekken vaak als publiek domein. In de toekomst wordt de kwaliteit van het publiek domein dan ook niet meer gemeten in termen van ruimte en toegankelijkheid, maar meer hoe het de ambiance beïnvloedt van bepaalde plaatsen. Als stedenbouwkundige en sociaal geografe kan en wil ik niet anders dan me aansluiten bij Solà-Morales en Hajer en Reijndorp en geloven in nieuwe kansen voor de openbare ruimte. Bovendien wordt dit onderzoek overbodig als ik niet zou geloven in nieuwe kansen voor de openbare ruimte en de mogelijkheid om 'non-places' en 'spaces of flows' te kunnen transformeren in 'places' en 'spaces of places'.

Sommige auteurs (zie bijvoorbeeld Cresswell, 2006) hebben kritiek op het concept van 'non-places' of 'spaces of flows'. Echter richt ik me vooral op de vraag of het Stationsplein in Eindhoven überhaupt kan worden gezien als een 'non-place', een 'space of flows'? Dit zal verderop in deze studie aan bod komen.

Niet alleen de betekenis van de openbare ruimte maar ook haar rol voor de maatschappij is steeds vaker onderwerp van discussie. Thema's als veiligheid, privatisering, vercommercialisering etc. staan hierbij centraal. Jane Jacobs (1961) gaat er bijvoorbeeld vanuit dat het vergroten van activiteit op een plek bijdraagt aan het gevoel van veiligheid. Het aantrekken van activiteit en vergroten van de levendigheid op plaatsen hangt sterk samen met de thematisering van plaatsen (Sorkin, 1992) en openbare ruimte als consumptieplaatsen (Zukin, 1995, 1996). Ook de hedendaagse privatisering heeft grote invloed op de openbare ruimte in onze steden. Sennett (1977) geeft in 'The Fall of the Public man' een overzicht van de ontwikkeling die de termen openbaar en privé hebben doorgemaakt. Echter lijken deze termen, door de vervagende grenzen tussen openbare en private ruimten, niet meer adequaat en Boomkens (1998) gebruikt het begrip 'drempelwereld' om de overgang tussen openbaar en privé gebied aan te geven. Ook Solà Morales stelt dat we niet meer

kunnen spreken van enkel privé of openbare ruimten. Volgens hem zijn stations en vliegvelden de nieuwe collectieve ruimten van de hedendaagse stad en is het inrichten van deze plekken de nieuwe stedelijke opgave. De 'pessimisten' uit de vorige alinea zien de vercommercialisering en privatisering van de openbare ruimte echter als een bedreiging.

Hajer en Reijndorp (2001) spreken van publiek domein, dat meer is dan openbare ruimte alleen. Ze definiëren de openbare ruimte als een gebied dat in essentie vrij toegankelijk is voor iedereen, terwijl het publiek domein plaatsen zijn voor gemeenschappelijke ervaring tussen mensen met verschillende achtergronden en interesses. In het publiek domein gaat het dus niet zo zeer om de ruimte maar meer om de ervaring.

Veiligheid, privatisering en vercommercialisering hebben grote invloed gehad op dit publieke domein. In deze studie worden de hierboven beschreven trends bestudeerd in relatie tot het Stationsplein in Eindhoven en wordt onderzocht in hoeverre deze plek een publiek domein is of kan zijn.

1.3 ONDERZOEKSKADER

Het onderwerp van deze thesis is ontstaan vanuit mijn interesse voor openbare ruimte en de plannen van Gemeente Eindhoven voor grootschalige herontwikkeling van het station en het Stationsplein. Aan de hand van het door de gemeente geformuleerde vraagstuk (zoals beschreven in paragraaf 1.1) en het theoretische kader (zie paragraaf 1.2) zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd. Deze vragen vormen de basis voor deze studie.

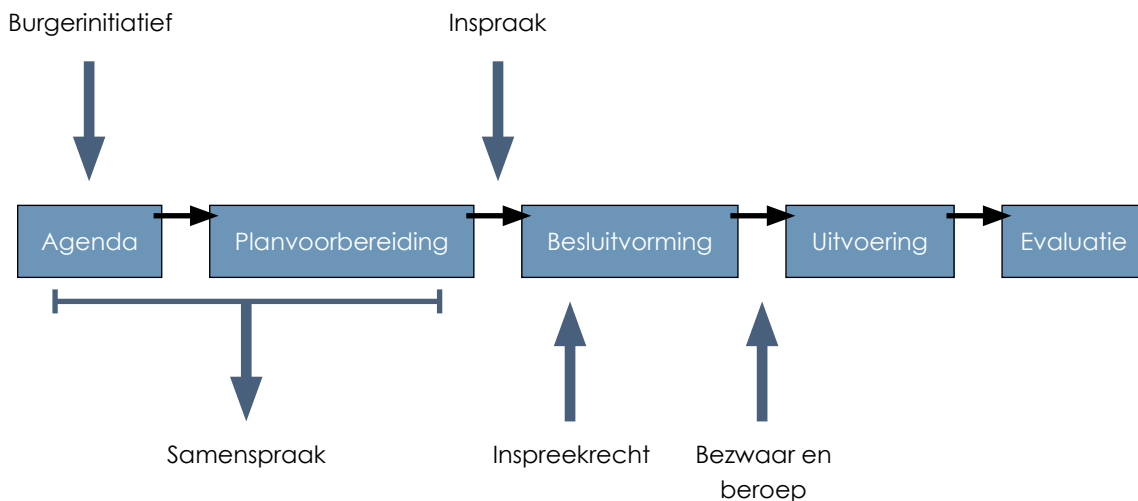
- *Hoe wordt het huidige Stationsplein gebruikt en ervaren door inwoners van Eindhoven?*
- *Welke wensen hebben zij voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein?*
- *Hoe kan het Stationsplein in Eindhoven gepositioneerd worden binnen de bestaande theorieën over openbare ruimte?*
- *Hoe verhouden het gebruik, de ervaringen en wensen zich ten opzichte van deze theorieën en wat betekent dit voor de toekomstige herinrichting van het Stationsplein?*

Allereerst dient deze studie daarmee een praktisch doel, namelijk het formuleren van sociaal-maatschappelijke uitgangspunten voor de herinrichting van het Stationsplein in Eindhoven, door het analyseren van enerzijds de manier waarop het huidige Stationsplein wordt gebruikt en ervaren en anderzijds de wensen van inwoners van Eindhoven voor de toekomstige situatie. Daarnaast heeft deze thesis tot doel een bijdrage te leveren aan de theoretische kennis over stationspleinen. Dit 'nieuwe' type plein ontstond tijdens het industriële tijdperk aan het begin van de 19^e eeuw (Hajer & Reijndorp, 2001; Melik, 2008) en is tegenwoordig een belangrijke studielocatie voor onderzoek naar de relatie tussen openbare ruimte en de moderne samenleving. Bovendien zorgt het bestuderen van deze theorieën over de openbare ruimte voor een duidelijker beeld van de ontwikkeling van het Stationsplein in Eindhoven. Deze ontwikkelingsgeschiedenis laat ons de geest van de plek 'genius loci' zien, waardoor ook beter begrepen kan worden wat deze plek, vanuit haar geschiedenis, 'wil zijn'.

Openbare ruimte is geen restruimte maar van wezenlijk belang voor zowel een gemeente als inwoners van een stad. De maat, vorm, inrichting en structuur van de openbare ruimte zijn belangrijk voor het gebruik en de beleving van een stad. Dit belang neemt alleen maar toe wanneer steden verder groeien (Meyer, 2006). Prettige openbare ruimte draagt bij aan de leefbaarheid en vergroot de concurrentiepositie ten opzichte van andere steden (Hajer & Reijndorp, 2001). Bovendien kunnen mensen hier ook kennis maken met andere culturen (Meyer, 2006). Maar wat vinden mensen een prettige openbare ruimte? Regelmatig verschillen ontwerpers en gebruikers op dit punt van mening. *'Research on the evaluative image of the city might have little practical value if design professionals shared the values of the public and delivered those values in designs and plans.'*

This has not been the case' (Nasar, 1998, p.17). Daarom is het belangrijk gebruikers te betrekken bij de ontwikkeling van een plek.

Gemeente Eindhoven werkt met de in 2008 opgestelde verordening 'Samenspraak Inspraak', om burgers te betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe plannen. 'Inspraak' vindt plaats op het moment dat er een concreet voorstel met oplossing klaar ligt voor besluitvorming en burgers kunnen hier vervolgens op reageren. 'Samenspraak' gaat een stapje verder. Burgers, bedrijven en organisaties worden dan in een vroeg stadium betrokken bij de ontwikkeling van plannen of beleid (Gemeente Eindhoven, 2010). In lijn met de verordening 'Samenspraak Inspraak' dient dit onderzoek het doel om inwoners van Eindhoven in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken bij de ontwikkeling van het Stationsplein. Het gebruik, de ervaring en waardering van het plein worden geanalyseerd en vervolgens omgezet in sociaal-maatschappelijke eisen voor het ontwerp. Participatie van burgers blijkt echter vaak lastig om te zetten naar daadwerkelijke input. Daarom wordt hier niet alleen gezocht naar deze input maar ook naar een methode om bruikbare informatie te verzamelen als bijdrage aan een ontwerp. Bovendien kunnen dergelijke onderzoeken een brug slaan tussen gerelateerde vakgebieden, zoals in dit geval stedenbouwkunde en sociale geografie. Deze interactie komt niet alleen beide disciplines ten goede, maar vooral ook de gebruikers waarvoor het gebied ontwikkeld wordt.



Afb. 2 Samenspraak en Inspraak proces (Gemeente Eindhoven, 2010)

1.4 LEESWIJZER

In deze thesis wordt gestreefd naar een integratie van bestaande theorieën over stationspleinen en de specifieke case van het Stationsplein in Eindhoven. Deze integratie van theorie en praktijk komt ook naar voren in de opbouw van het rapport. Daarbij is geen verdeling gemaakt in een theoretisch en praktisch deel, maar worden beiden afgewisseld om zo de theorie te illustreren met praktische voorbeelden en vice versa.

Na deze introductie gaat het tweede hoofdstuk van deze studie in op de methodologische achtergrond van het onderzoek, waarbij de nadruk ligt op mental mapping onderzoeken. Methoden van onderzoek naar mentale beelden worden kort uiteengezet en vervolgens worden de keuzes voor de onderzoeksmethode van deze studie uitgelegd.

Daarna volgt in het derde hoofdstuk een kritische reflectie van bestaande theorieën over openbare ruimte met een voortdurende koppeling naar de case van dit project, het Stationsplein in Eindhoven.

In hoofdstuk vier wordt allereerst de relatie tussen mens en ruimte beschreven vanuit een humanistisch en behavioraal perspectief. Vooral de perceptie van ruimte staat hier centraal. Het tweede deel van dit hoofdstuk behandelt vervolgens de resultaten van het onderzoek.

Tot slot wordt in de conclusie getracht het Stationsplein in Eindhoven te plaatsen binnen de theorieën over openbare ruimte en worden sociaal-maatschappelijke uitgangspunten voor het toekomstige ontwerp van het plein geformuleerd.





Eindhoven



2.1 MENTAL MAPS

In het boek *'The Production of Space'* noemt Lefebvre (1974) ruimte een sociaal product of constructie en wordt ruimte niet langer slechts bekeken als een fysieke plaats. In deze thesis wordt gezocht naar de 'sociale component' in de fysieke ruimte van het Stationsplein. Deze 'sociale component' wordt onderzocht door het analyseren van de manier waarop mensen het plein gebruiken, ervaren en waarderen. Het beeld dat mensen hebben van een omgeving komt tot stand door interactie tussen de omgeving en waarnemers (Nasar, 1998) en gebruik en ervaringen kunnen iemands beeld van een plek dus ook veranderen (Hayward & Weitzer, 1984).

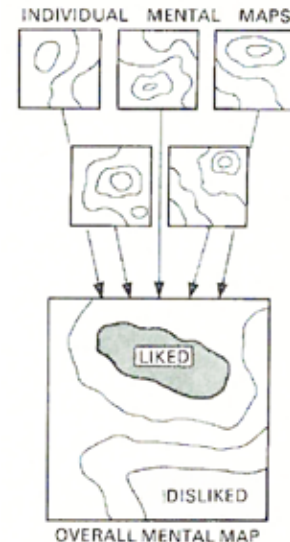
Dit proces van subjectieve beeldvorming van een ruimte wordt vaak ook als het ontstaan van mentale kaarten (mental maps) beschreven (Lynch, 1960). Geïnspireerd door Kevin Lynch ben ik in de literatuur over mental mapping gedoken, alvorens de exacte methode voor mijn eigen onderzoek te bepalen.

De term 'mental map' is ontstaan uit de cognitieve psychologie. In de literatuur is een breed scala aan definities te vinden. Het woordenboek van sociale geografie geeft de volgende: *'A mental map is the spatially organised preferences, or distorted egocentric images, of place, mentally sorted by individuals and drawn upon as resources in their interpretations of spatial desirability, their organisation of spatial routines, and their decision-making transactions as satisfying agents'* (Johnston et al., 1986, p.432). Arentze en Timmermans (2005, p.322) stellen: *'A mental map is defined as an individual's mental representation of his/her environment and includes the beliefs about the values of attributes characterizing the alternatives in the environment.'*

Naast de term 'mental map' wordt soms ook gesproken over 'cognitive maps'. Vanuit behavioraal perspectief kunnen we zeggen dat de term cognitive map voornamelijk gebruikt wordt om te refereren naar de cognitieve structuren van het bewustzijn en een mental map meestal refereert naar mentale/geestelijke beelden. Behavioralisten zien het menselijk bewustzijn als een informatieverwerkend mechanisme. We krijgen informatie van buitenaf en de cognitieve kaart die tot stand komt hangt samen met deze externe informatie en met de interne cognitieve structuren (Kitchin, 1994). Dit proces komt ook naar voren in de volgende definitie: *'Cognitive mapping is a process composed of a series of psychological transformations by which an individual acquires, codes, stores, recalls, and decodes information about the relative locations and attributes of phenomena in his everyday spatial environment'* (Downs and Stea, 1973, p.9,10). Volgens Tuan (1975) worden mental maps en cognitive maps echter vaak met elkaar geassocieerd en als overlappend gezien. Ook in de praktijk worden de termen mental map en cognitive map vaak afwisselend en door elkaar gebruikt (zie bijvoorbeeld Pocock, 1975 of Kearney & Kaplan, 1997). Ook in deze thesis zullen beide termen door elkaar gebruikt worden, om te refereren naar het

mentale beeld dat individuen of groepen hebben van een omgeving. Daarmee wordt niet zo zeer de cartografische weergave van dit mentale beeld bedoeld, aangezien een kaart slechts één specifieke vorm van abstractie en weergave is (Gould & White, 1974).

'The evaluative image arises from the person and the environment and the ongoing interaction between the two. It may vary with biology, personality, sociocultural experience, adaptation levels, goals, expectations, and internal and external factors' (Nasar, 1998, p.4). Ieder mens ervaart zijn omgeving op een andere manier en daardoor zijn ook mental maps veelal uniek. Deze aanname maakt het echter onmogelijk om een praktische analyse uit te voeren naar het gegeneraliseerde beeld dat mensen hebben van een omgeving. Aan de andere kant is het onwaarschijnlijk dat mensen helemaal niets gemeen hebben. Een deel van onze ervaring is individueel en uniek maar een ander deel, delen we daarentegen met onze medemensen. Mental maps van mensen met dezelfde culturele of sociaal-economische achtergrond tonen meer overeenkomsten dan van mensen met verschillende achtergronden. Het vergelijken van de overeenkomsten en verschillen in de perceptie biedt daarom toch de mogelijkheid een collectief beeld van een plaats of ruimte te formuleren. Daarom worden mental maps, ondanks alle beperkingen, vaak gebruikt om de relatie tussen mens en de omgeving te onderzoeken en het beeld dat mensen hebben van een omgeving in kaart te brengen (Lynch, 1960; Gould, 1966; Gould & White, 1974; Tuan, 1977; Nasar, 1998).



Afb. 3 Het samenvoegen van individuele mentale kaarten met preferenties van mensen tot één gemeenschappelijke mentale kaart (Gould & White, 1974, p.53)

Tolman (1948) was één van de eerste onderzoekers die publiceerde over cognitive maps. In zijn artikel 'Cognitive Maps in rats and men' concludeert hij dat ratten en waarschijnlijk ook mensen, niet alleen reageren op diverse stimuli in een omgeving maar op omgevingen als geheel. Niet hij, maar Kevin Lynch wordt echter gezien als misschien wel de bekendste onderzoeker op dit gebied. Hij gebruikte mental mapping als een instrument voor stedenbouwkundig onderzoek. Volgens hem is het gemeenschappelijke beeld van een plek van belang voor ontwerpers en planners (Lynch, 1960). Gould (1966, p.6) bestempelde Kevin Lynch daardoor als een van de weinige stedenbouwkundige die écht betrokken was bij de stad als *'the home of man'*.

Lynch heeft een systematiek ontworpen voor het onderzoek de visuele kwaliteit van steden door het bestuderen van mentale kaarten. Hij richt zich vooral op één specifieke visuele kwaliteit, namelijk *'place legibility'*. Daarmee bedoelde hij het gemak waarmee mensen de layout van een plaats

begrijpen. *'Just as this printed page, if it is legible, can be visually grasped as a related pattern of recognizable symbols, so a legible city would be one whose districts or landmarks or pathways are easily identifiable and are easily grouped into an over-all pattern'* (Lynch, 1960, p.3). 'Legibility' is volgens Lynch van cruciaal belang voor de stad, maar hij geeft ook toe dat dit niet als enige van belang is bij een mooie stad. Stephan Kaplan (1973a & 1973b in Evans, 1980, p.280) wijst zelfs op de gevaren van legibility: *'Danger of making environments so routine or boring that prediction and exploration become trivial... An overemphasis on physical aspects of settings per se may ignore the symbolic meaning of spaces to various people.'*

Lynch beschreef 'paths' (paden), 'edges' (randen), 'districts' (districten), 'nodes' (knooppunten) en 'landmarks' (landmarks) als de meest karakteristieke elementen die voorkomen in (gemeenschappelijke) mentale representaties van een stedelijke omgeving. Paden zijn kanalen waarlangs mensen zich regelmatig, zelden of mogelijk bewegen. Vaak zijn paden dominante elementen in iemands beeld. Mogelijk wordt dit veroorzaakt doordat mensen de stad observeren door zich langs deze paden te bewegen en andere ruimtelijke elementen hier vervolgens aan relateren. Randen zijn lineaire elementen die niet als paden worden gebruikt of gezien door de waarnemer. Echter blijken paden en randen in het mentale beeld van mensen wel vaak samen te vallen. Randen vormen grenzen of zelfs barrières tussen bijvoorbeeld districten. Districten zijn gemiddelde tot grote gebieden in de stad met een gemeenschappelijke identiteit/karakter. Knooppunten zijn strategische punten in de stad die mensen kunnen betreden en waar ze zich naartoe of vanaf bewegen. Ze kunnen bijvoorbeeld het focuspunt van een district zijn of een kruising tussen paden. Het laatste element wat Lynch onderscheidt zijn landmarks. Net als een knooppunt is dit ook een soort focuspunt. Echter worden landmarks niet door mensen betreden en zijn dit dus meer externe focuspunten. Er worden zowel afgelegen als lokale landmarks onderscheiden (Lynch, 1960; Nasar 1998). Diverse studies bevestigen de stabiliteit van Lynchs vijf elementen voor variërende bevolkingsgroepen en steden (Appleyard, 1970; Francescote & Mebane, 1983; Harrison & Howard, 1972; Milgram & Jodelet, 1976 allen geciteerd in Nasar, 1998). Andere studies twijfelen echter aan de aspecten uit Lynch's studie (deJonge, 1977; Gulick, 1963; Klein, 1967; Rapoport, 1977 allen geciteerd in Nasar, 1998).

In het begin werden cognitive maps vooral gebruikt voor het vastleggen van ruimtelijke aspecten van een plek (Kearney & Kaplan, 1997). Dit zien we ook terug in het werk van Lynch (Hayward & Weitzer, 1984). Hayward en Weitzer (1984) zien dit ruimtelijke aspect echter als slechts één onderdeel van een mentaal beeld en benadrukken het belang van waardering, verwachtingen, gebruik en interpretaties van een ruimte voor het mentale beeld van een plek. Ook Nasar (1998) vindt 'imageability' (duidelijke landmarks, paths, edges, districts and nodes) niet genoeg en benadrukt het belang van gevoelens en betekenissen voor het evaluatieve beeld van een omgeving (Nasar, 1998). Volgens Relph (1976) bestaat 'place identity' uit drie componenten: de statische fysieke

setting, de activiteiten en de betekenis die aan een plaats wordt gehecht. Relph laat hiermee het behaviorale paradigma, dat de vorming van mentale beelden een geautomatiseerd proces is, achter zich en gaat er vanuit dat mensen hierin juist actieve, bewuste keuzes maken en betekenis toekennen. Tuan's (1977) concept van 'sense of place' focust op iemands gehechtheid aan en de betekenis van een plaats. Sense of place is verbonden met tijd en verandert door de tijd heen. *'The concept can perhaps be summarized as a reaction of the human mind to the environment, informed by the senses, interpreted rationally or otherwise by symbolism, history, instinct and imagination'* (Andreas, 2003, p.7).

Lynch onderkent het belang van betekenis en evaluatie en volgens hem bestaat het beeld van een omgeving uit drie componenten: identiteit, structuur en betekenis. Allereerst vereist een mentaal beeld het identificeren van objecten, waarbij onderlinge verschillen tussen dingen van belang zijn. Identiteit heeft daarom ook niet te maken met gelijkenissen maar met individualiteit en uniekheid. Daarnaast moet een beeld ruimtelijke en schematische relaties bevatten tussen het object en de waarnemer en tussen verschillende objecten onderling. Tot slot is het van belang dat het beeld ook een praktische of emotionele betekenis heeft voor de waarnemer (Lynch, 1960). Lynch stelt dat identiteit, structuur en betekenis vaak samen verschijnen, maar in zijn onderzoek richt hij zich toch vooral op identiteit en structuur. Volgens hem hebben mensen namelijk consistentere percepties van structuur en identiteit dan van betekenis. Daarnaast geloofde hij dat betekenissen niet gemakkelijk te veranderen zijn door het aanpassen van de stedelijke omgeving. Door eventuele metingproblemen en individuele verschillen bestempelde hij betekenis daarom als ongeschikt om te bestuderen (Nasar, 1998). Er zijn echter diverse studies die het tegendeel bewijzen en een zekere consistentie ontdekken in de visuele preferenties van een bepaalde omgeving van mensen (Heft & Nasar, 2000; Hull & Stewart, 1992; Ullrich, 1983).

Rapoport (1990b, geciteerd in Nasar, 1998) onderscheidt daarbij drie niveaus van betekenis namelijk, het laagste niveau van de *denotatieve betekenis* dat samenvalt met de herkenning van objecten. Met middelste niveau van de *connotatieve betekenis* dat refereert naar de emotionele waarden die geassocieerd worden met diverse objecten. Tot slot het hoogste niveau van de *abstracte betekenis* dat niet zozeer naar één bepaald object refereert maar naar bredere waarden. Op een soortgelijke wijze gebruikt Weitzer (1981, geciteerd in Hayward & Weitzer, 1984) drie categorieën om het 'beeld te meten', namelijk een beschrijvende component, een evaluatieve component en een interpretatieve component. De beschrijvende component gaat over de kennis die mensen hebben van een omgeving; de evaluatieve component blijkt uit de gehele impressie die mensen hebben van een plek en de interpretatieve component gaat over de redenen waarom mensen een bepaalde plek gebruiken.

Voorafgaand daaraan staat echter nog de belangrijke vraag, hoe het beeld in iemands hoofd kan worden weergegeven of beschreven? (Evans, 1980) Daarvoor zijn diverse methoden ontwikkeld, die allemaal hun voor- en nadelen hebben.

Sketch maps

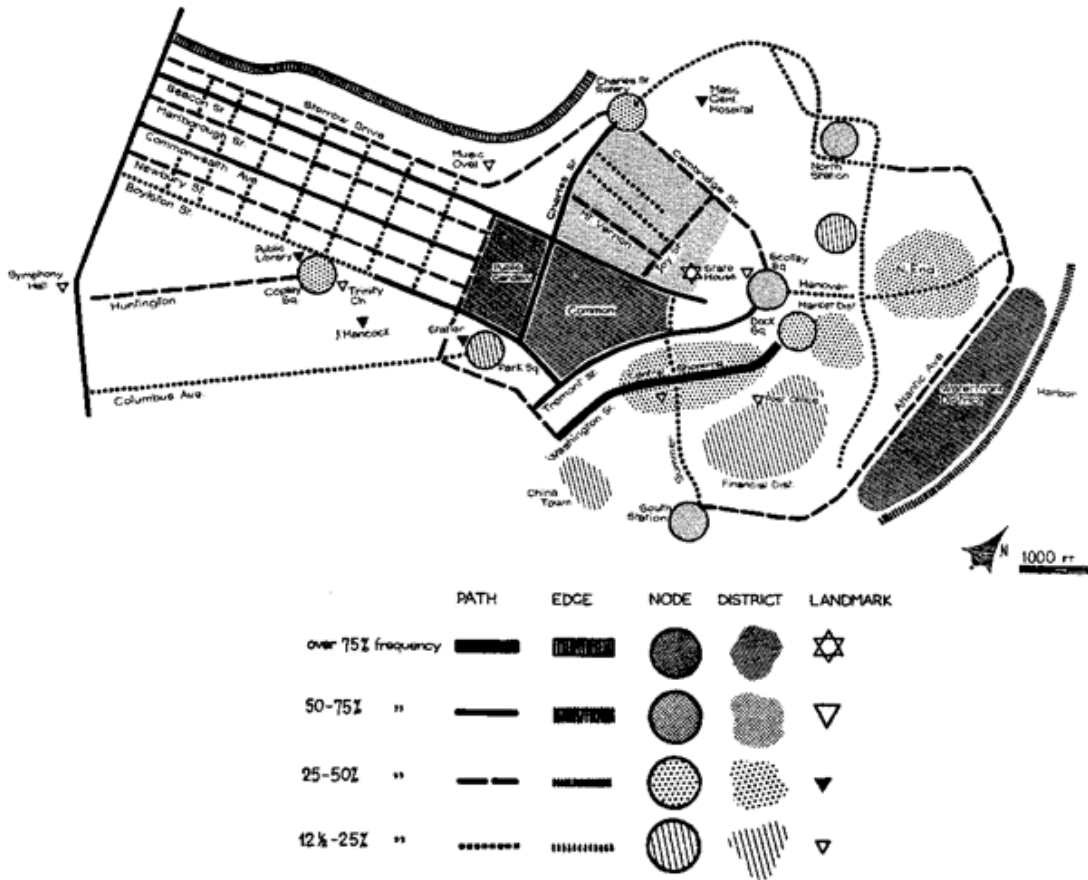
De meeste bekende methode voor het onderzoeken van mental maps zijn schetsmatige kaarten. De mentale kaarten in de hoofden van mensen zijn niet direct zichtbaar maar kunnen deels wel zichtbaar worden gemaakt in de vorm van een kaart (Al-Zoabi, 2002). Het beeld in ons hoofd en de gevoelens die we daarbij hebben kunnen echter nooit volledig op papier worden geprojecteerd. Een grafische representatie van een cognitive of mental map is daarom nooit een volledige weergave van het beeld in ons hoofd (Al-Zoabi, 2002). *'Part of our response to environment may remain not only unmappable but also incommunicable in any medium'* (Pocock, 1979, p.279). Kaarten worden daarom gezien als een beperkte (schetsmatige) weergave van het beeld dat we in ons hoofd hebben (Gould & White, 1974).

Sketch maps kunnen worden vervaardigd op een leeg vel of er kan gebruik gemaakt worden van een basiskaart als ondergrond (Pocock, 1976).

Murray & Spencer (1979) vonden in hun onderzoek dat mobielere personen complexere, significant beter gestructureerde en meer gedetailleerde kaarten tekenen dan iets minder mobiele groepen. Deze iets minder mobiele groepen tekenden weer betere kaarten dan laag-mobiele groepen. Zij concludeerden daaruit dat ervaring bijdraagt aan meer efficiënte vervaardiging van duidelijkere kaarten. Daarnaast vonden ze dat de tekenkwaliteiten van een participant significant gerelateerd zijn aan het niveau van organisatie, aanwijzen van objecten en het niveau van complexiteit van diverse aspecten op de kaart. Het onderzoek levert kritiek op de methode van sketch maps bij het onderzoeken van mental maps omdat tekenkwaliteiten de eigenlijke verschillen in mentale beelden bedekken. Ook al zijn deze sketch maps gebrekkig toch reflecteren ze wel deels de verschillen in het cognitieve beeld van de omgeving dat anders alleen in een laboratorium of door interviews naar boven kan worden gebracht (Murray & Spencer, 1979). Ook Pocock (1975) vond verschillen tussen diverse personen bij het vervaardigen van kaarten. Mannen bleken betere kaarten te maken dan vrouwen. Bovendien bleek attractie en gehechtheid significant gerelateerd aan de geraffineerdheid van kaarten van bewoners, maar niet bij kaarten van bezoekers. De kaarten van mensen in het algemeen bleken meer gedetailleerd wanneer een omgeving ook meer bekend en attractief was (Pocock, 1975).

De nadelen van dit soort mentale kaarten liggen in het feit dat een 3-dimensionale ruimte wordt afgebeeld als een 2-dimensionaal beeld en in de moeilijkheid van het analyseren van deze beelden. Daarnaast kan iemands herinnering van een plaats sterk samenhangen met zijn/haar motivatie om iets te tekenen. Het gebruik van sketch maps alleen is daarom niet genoeg (Lynch, 1960).

Onderzoek naar sketch maps duidt wel op een zekere betrouwbaarheid maar er blijven dus vragen over de validiteit (Evans, 1980). Evans (1980) vraagt zich bijvoorbeeld af of individuele verschillen in tekencapaciteiten wel echt een verwarrend effect hebben op de resultaten van de sketch maps, maar kan hier in zijn onderzoek geen antwoord op geven.



Afb. 4 Het beeld van Boston vervaardigd aan de hand van sketch maps (Lynch, 1960, p.146)

Foto analyse

De beschrijvende component van het beeld, ofwel de kennis die mensen hebben van een omgeving, kan worden onderzocht door het identificeren van objecten op een foto's en het bepalen van de locatie waar deze foto's genomen zijn (Weitzer, 1981, geciteerd in Hayward & Weitzer, 1984). Andreas (2003) gebruikte in zijn studie foto's om mental maps te analyseren. Participanten konden de foto bestempelen als genomen in het centrum; niet genomen in het centrum of konden de foto niet gebruiken alsof deze niet belangrijk was. Participanten werden vervolgens gevraagd foto's te beoordelen. De foto analyse werd gecombineerd met interviews, waarbij gevraagd werd naar betekenissen, percepties, houdingen, symboliek en gevoelens (Andreas, 2003).

Ook het gebruik van foto's roept echter vragen op over de valide representatie van de werkelijkheid (Evans, 1980). Diverse onderzoeken geciteerd in het werk van Jack Nasar (1998) laten zien dat foto's ervaringen op de plek zelf correct reflecteren.

Reageren op statements

De evaluatieve impressie die mensen hebben van een plek kan worden onderzocht door middel van reacties op statements over bepaalde aspecten van een plek; het confronteren van twee bijvoeglijke naamwoorden en vragen welke het beste bij de plek past; vragen naar preferenties voor (delen van) een plek. De reden waarom mensen een bepaalde plek gebruiken (interpretatieve component van het beeld van een plek), kan worden geanalyseerd door mensen te laten reageren op statements over de algemene kwaliteit van een plek; vragen waarom een plek wel of niet gebruik wordt of vragen naar veranderingen die mensen zouden willen zien op een bepaalde plek (Weitzer, 1981, geciteerd in Hayward & Weitzer, 1984).

Interviews

Diverse onderzoeken hebben gebruik gemaakt van mondelinge en/of schriftelijke interviews om het mentale beeld, dat mensen hebben van een omgeving te analyseren. In een aantal gevallen werd hier vervolgens een kaart van geconstrueerd. Zo vroeg Gould (1966) mensen een rangschikking te geven van hun voorkeuren voor diverse woonplaatsen. Naar aanleiding van de interviews heeft hij kaarten getekend om deze voorkeuren weer te geven.

Nadelen van het gebruik van interviews en het vervolgens vervaardigen van kaarten om de mental maps van een omgeving te analyseren liggen in de intensiviteit qua tijd. Wel kunnen verkeerde interpretaties gemakkelijker uit de interviews gefilterd worden, vooral bij de mondelinge variant (Kearney & Kaplan, 1997).

Aan alle onderzoeksmethoden kleven dus voor- en nadelen. Mental mapping wordt vaak automatisch geassocieerd met het tekenen van een sketch map. Maar vaak is een combinatie van methoden nodig voor een goed onderzoek (Kearney & Kaplan, 1997).

2.2 GEBRUIKTE METHODEN

Het praktische deel van deze studie is uitgevoerd door middel van observaties en een digitale enquête. Er is gekozen voor een digitale enquête omdat op deze manier op een snelle en efficiënte manier een groot aantal mensen kon worden benaderd. Voor het ondervragen van mensen op het Stationsplein zelf werden namelijk praktische problemen voorzien. Allereerst is een grote capaciteit interviewers nodig om binnen een redelijke termijn voldoende respons te krijgen. Bovendien zou het aantal vragen beperkt moeten blijven bij interviews op de locatie zelf.

Voor het invullen van de enquête zijn leden van het Eindhovense Digipanel* benaderd. Zij worden regelmatig gevraagd om door middel van digitale enquêtes hun mening te geven over diverse onderwerpen met betrekking tot de stad.

De opbouw van de enquête (zie bijlage I voor de volledige enquête) is geïnspireerd op de hierboven besproken mental mapping onderzoeken.

Om het gebruik van het Stationsplein in kaart te brengen zijn open en meerkeuze vragen opgesteld, die indien nodig ondersteund worden met afbeeldingen. Ook de observaties bieden inzicht in de manier waarop het Stationsplein in Eindhoven wordt gebruikt. Deze combinatie van vragen en observaties zorgen voor een grotere betrouwbaarheid van de resultaten.

De waardering van het Stationsplein en wensen voor toekomstige herinrichting zijn alleen getoetst door middel van vragen, daarom is in dit deel van de enquête gestreefd naar verschillende vormen van vraagstelling. Op deze manier heeft de vraagstelling minder invloed op de resultaten. Er is gebruik gemaakt van open- en meerkeuzevragen, de waardering van foto's, het reageren op statements.

Zoals bleek uit paragraaf 2.1 heeft iedere methode voordelen en nadelen, maar door een combinatie van diversen methoden en vraagstellingen wordt getracht om de nadelen te verkleinen en zo de betrouwbaarheid van de resultaten te vergroten.

De vragen over het gebruik, de waardering en de wensen zijn tevens gebaseerd op de vijf elementen (paden, randen, districten, knooppunten, landmarks) uit het onderzoek van Kevin Lynch. Op deze manier kunnen de uitkomsten van de enquêtes worden verwerkt in kaarten, vergelijkbaar met de 'mental maps' van Kevin Lynch. Ook hij tekende 'mental maps' naar aanleiding van interviews. Het vervaardigen van deze kaarten is echter meer een grafische weergave van de resultaten dan een methode van onderzoek.

* Digipanel is een groep inwoners van Eindhoven, die zich vrijwillig hebben aangemeld om deel te nemen aan digitale enquêtes over uiteenlopende onderwerpen met betrekking tot de stad. Deze onderzoekspopulatie bestaat uit ruim 4000 leden.





3.1 BEGRIPSBEPALING

Eén algemene definitie van openbare ruimte is nauwelijks te vinden. Staeheli en Mitchell (2007) hebben diverse geografische artikelen over openbare ruimte uit de periode 1945 tot 1998 geanalyseerd (zie tabel 1) en concluderen dat 27% van de auteurs refereren naar de functie als sociale ontmoetingsplek; 23% ziet de openbare ruimte als een plek van onderhandeling, twist of protest, maar verreweg de meeste auteurs (37%) refereren in hun definitie naar het fysieke aspect van de openbare ruimte. Deze verschillen in definities passen volgens hen bij de diversiteit aan redenen waarom openbare ruimte belangrijk wordt gevonden. Onderzoekers en het publiek leggen, in tegenstelling tot deze geografische artikelen, in hun definitie meer nadruk op openbare ruimte als ontmoetingsplek of plek voor interactie (zie tabel 2) (Staeheli & Mitchell, 2007). Vanaf het begin van de 19^e eeuw werden alle maten en grenzen van de op deze manier gedefinieerde openbare ruimte opgenomen in het kadaster. Echter zijn er ook plekken die niet vallen onder deze formele openbare ruimte maar wel zo functioneren (Meyer, 2006).

Definition of public space*	Number of articles	% Articles
Physical definition (eg, streets, parks, etc.)	80	37%
Meeting place or place for interaction	58	27%
Sites of negotiation, contest or protest	51	23%
Public sphere, no physical form	34	16%
Opposite of private space	32	15%
Sites of display	28	13%
Public ownership, public property	25	12%
Places of contact with strangers	23	11%
Sites of danger, threat, violence	21	10%
Places of exchange relations (eg, shopping)	19	9%
Space of community	18	8%
Space of surveillance	17	8%
Places of open access - no or few limits	16	7%
Places lacking control by individuals	15	7%
Places governed by open forum doctrine	12	6%
Idealized space - no physical form	5	2%

*Multiple definitions in an article are possible. Definitions are mutually exclusive.

Tabel 1 Definities van openbare ruimte (Staeheli & Mitchell, 2007, p.797)

Importance of public space*	Number of articles	% Articles
Important due to function (eg, walking, gathering)	72	33%
Socialization, behavior modification, discipline	66	30%
Democracy, politics, social movements	65	30%
Sites of contest	51	23%
Sites of identity formation	35	16%
Places for fun, vitality, urbanity, spirit of city	33	15%
Building community or social cohesion	32	15%
Sites of identity affirmation	30	14%
Living space (eg, for homeless people)	26	12%
Justice**	0	0%
Number of articles	218	8%

*Multiple definitions in an article are possible. Answers are not mutually exclusive.

** Identified by researchers in interviews, but not in articles.

Tabel 2 Belangrijkheid van openbare ruimte (Staeheli & Mitchell, 2007, p.798)

Gehl en Gemzøe (2001) benoemen drie traditionele manieren waarop de openbare ruimte gebruikt wordt, namelijk als ontmoetingsplaats, marktplaats en verkeersruimte. *'The uses of the city were conducted simultaneously in the same public space'* (Gehl & Gemzøe, 2001, p.13). Grofweg kan de stedelijke openbare ruimte worden opgedeeld in straten, parken en pleinen. Het plein is ontstaan na verwijding van de straat. Nu hebben straat en plein een duidelijk eigen functie, waarbij de straat vooral bedoeld is voor verkeer en beweging terwijl het plein gebruikt wordt als ontmoetingsplaats waar gestopt wordt (French, 1983).

Deze ontmoetingsfunctie zorgt ervoor dat pleinen van cruciaal belang zijn voor het openbare leven. Openbare ruimte heeft daarom een belangrijke structurerende functie in de stad. Pleinen, straten en parken zijn een integraal onderdeel van ons dagelijks leven (Melik, 2008). Deze studie focust op het plein als openbare ruimte.

French (1983) onderscheidt diverse typen pleinen aan de hand van hun functies, zoals marktplein, groen plein, verkeersplein etc. Echter hebben vele auteurs verschillende indelingen gemaakt van pleintypen. Melik (2008) geeft bijvoorbeeld een overzicht met typologieën van pleinen, zoals deze zijn gemaakt door diverse auteurs op basis van vorm en/of functie. Ze onderkent daarbij echter dat zowel een indeling aan de hand van functie als een indeling aan de hand van vorm voor- en nadelen heeft.

Author	Year	Focus	Categories
Stübben (in: De Vries, 1990)	1890	Function	1. Utilitarian squares (Nutzplätze) 2. Traffic squares (Verkehrsplätze) 3. Garden squares (Gartenplätze) 4. Design squares (Architekturplätze)
Peteri (in: De Vries, 1990)	1913	Function	1. Market squares 2. Traffic squares 3. Squares for quietude
Gantner (in: De Vries, 1990)	1928	Form	1. Star-shaped squares (Stemplätze) 2. Enclosed, rectangular squares (Geschlossene rechteckige)
Zucker	1959	Form	1. Closed squares 2. Dominated squares 3. Nuclear squares 4. Amorphous squares
Krier	1975	Form	1. Square-shaped squares 2. Circle-shaped squares 3. Triangle-shaped squares
Jongepier	1988	Function	1. Squares that are lively centres of the city 2. Squares that were lively centres of the city 3. Squares designed as forecourt 4. Squares designed as traffic junctions
De Vries	1990	Function	1. Squares resulting from traditional city building (pre-1675) 2. Squares resulting from modern city building (post-1875)
Carr et al.	1992	Function	1. Central square 2. Corporate plaza
Klaassen	1994	Function	1. Primary squares 2. Recreational squares 3. Facility squares 4. Garden City squares 5. City squares
Dordregter	2003	Function	1. Squares where people actually spend time in 2. Monumental squares
DN Urbland	2005	Form	1. Square with dominant floor and walls (A) 2. Square with dominant floor (B) 3. Square with dominant walls (C) 4. Square with dominant central building (D) 5. Square as part of urban structure/dividing square (E) 6. Hybrid square (F)

Tabel 3 Typologieën van stedelijke pleinen in vorige onderzoeken (Melik, 2008, p.41)

Het Stationsplein in Eindhoven zal zowel qua vorm als functie een verandering ondergaan. Door de herinrichting van het maaiveld en het toevoegen van bebouwing zal de ruimte een ander karakter krijgen. Bovendien is het Stationsplein in de toekomst niet slechts bedoeld om mensen zo snel mogelijk van de ene naar de andere plek te brengen, maar zal ook verblijfskwaliteit aan het plein worden toegevoegd. In deze studie worden pleinen daarom niet puur qua functie of vorm bestudeerd, maar worden beide aspecten in ogenschouw genomen. Bovendien kennen stations en stationspleinen een zeer dynamisch karakter en zien we tegenwoordig steeds meer vermenging van functies (Hajer & Reijndorp, 2001), waarbij het station niet alleen een vervoersknooppunt is maar ook functioneert als shopping centre, wachtruimte, parkeerplaats, hangplek etc. Een eenduidige functie en een universele vorm is daardoor lastig toe te kennen aan stationspleinen.

3.2 DE ONTWIKKELING VAN PLEINEN VANAF 1800

De meeste pleinen hebben door de jaren heen gefunctioneerd als ontmoetingsplaatsen. In de openbare ruimte staan mensen open voor nieuwe ervaringen en ontmoetingen met onbekenden (Melik, 2008). Veel Nederlanders zijn echter vaak ontevreden over de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte. Dit wordt onder andere veroorzaakt door sociale problemen zoals vandalisme en drugsgebruik en fysieke problemen zoals kapot straatmeubilair. Daarnaast is er ook kritiek op de ruimtelijke indeling van pleinen. Men vindt dat ze vaak een te open en leeg karakter hebben en daardoor een harde, koude en grijze uitstraling hebben (Lenzholzer, 2008). Door de jaren heen zijn pleinen aangepast aan de veranderende wensen en behoeften van mensen. De openbare ruimte kan daardoor ook wel gezien worden als een reflectie van de maatschappij (Melik, 2008). Volgens Henri Lefebvre (1974) wordt stedelijke ruimte geproduceerd door en in de maatschappij. Pleinen zijn dus niet alleen ontmoetingsplaatsen maar ook plekken waar de maatschappij en geschiedenis zichtbaar worden (Melik, 2008). In die zin heeft de openbare ruimte zich in de loop der tijd sterk veranderd.

Zo onderscheidt Melik (2008) (gebaseerd op French, 1983) klassieke, middeleeuwse, pre-industriële en (post)industriële pleinen. De meeste Nederlandse pleinen zijn ontstaan tijdens de Middeleeuwen en dienden in die periode vooral als marktplein. Het Stationsplein in Eindhoven is aangelegd aan het eind van de jaren 50 en kan daarom als (post) industrieel plein worden beschreven. Daarom wordt hier ook ingegaan op pleinen uit deze periode.

	Classic 500 BC-500AD		Medieval (500-1500)	Pre-industrial (1500-1800)			(Post) Industrial (1800-present)	
	Greek	Roman		Renaissance (1500-1600)	Baroque (1600-1700)	Neoclassic (1700-1800)	Industrial (1800-1960)	Post-industrial (>1960)
Dominant planning form	Organic	Planned	Organic	Planned	Organic	Planned	Organic	Planned
Dominant function	Monofunctional		Multi-functional	Monofunctional			Multifunctional	

Tabel 4 Ontwikkeling van Europese stedelijke pleinen (French, 1983 geciteerd in Melik, 2008, p.30)

Postindustriële pleinen

Aan het eind van de 18^e en het begin van de 19^e eeuw leidde diverse uitvindingen tot de Industriële revolutie. Door de groei van het aantal fabrieken en daarmee ook de werkgelegenheid verhuisden veel mensen naar de stad. Dit leidde uiteindelijk tot overbevolkte steden.

De ruimte voor openbare pleinen was schaars maar ook de vraag naar zulke plekken verminderde (Melik, 2008). Mensen hadden meer behoefte aan parken dan pleinen om zo te ontsnappen aan de stedelijke hectiek (Webb, 1990 geciteerd in Melik, 2008). Stationspleinen waren in deze een uitzondering op de regel. Ondanks het gebrek aan ruimte ontstond er in deze periode namelijk toch een nieuw type plein: het stationsplein (Melik, 2008; Hajer & Reijndorp, 2001). De industrialisatie zorgde voor een opkomst van nieuwe transporttechnieken en de aanleg van sporen en stations in Nederland (Melik, 2008). Treinstations werden de nieuwe entrees tot de stad en de bijbehorende pleinen werden in eerste instantie vooral gebruikt als marktplein, waar de per spoor aangeleverde goederen werden verkocht (French, 1983).

In de 20^e eeuw veranderde het gebruik van de openbare ruimte drastisch, met name in geïndustrialiseerde landen. De opkomst van de mobiliteit heeft grote invloed gehad op de verkeersruimte in de stad, maar daarnaast gingen auto's vaak niet samen met de traditionele ontmoetings- en marktfunctie van de openbare ruimte. Individuele mobiliteit schepte nieuwe mogelijkheden voor ontmoeting en bovendien veranderde nieuwe communicatiemogelijkheden het contact tussen mensen. De handel verplaatste zich eerst van de markt naar kleine winkeltjes, later naar grotere winkels en supermarkten en tegenwoordig zelfs naar shopping malls (Gehl & Gemzøe, 2001). Ook stationspleinen in Nederland verloren in deze periode hun marktfunctie en werden vaak getransformeerd tot pure verkeersknooppunten (French, 1983). Deze transformatie werd sterk beïnvloed door de ideeën van het invloedrijke *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM). Zij geloofden dat sociale ontmoetingen niet in de openbare ruimte maar in ontmoetingscentra moest plaatsvinden. Bovendien bepleitten zij de scheiding van functies en de creatie van functionele ruimte. Openbare ruimte diende in hun ogen vooral om mensen zo snel mogelijk te verplaatsen en pleinen moesten een verkeersfunctie of parkeergelegenheden faciliteren (Boomkens, 1998; Doevendans & Stolzenburg, 2000; Melik, 2008).



Afb. 5 Eerste station van Eindhoven in 1900 (1866 - 1912)
(<http://www.eindhoveninbeeld.com/>)



Afb. 6 Stationsplein in Eindhoven in 1895
(<http://www.eindhoveninbeeld.com/>)

Ontwikkeling van het Stationsgebied

Het Stationsgebied behoort oorspronkelijk tot gemeente Woensel. Het is gelegen in een van oudsher laaggelegen, moerassig gebied waar de Gender en de Dommel samenkamen. De naam van het huidige busstation, Neckerspoel, herinnert nog aan de drassige ondergrond (Gemeente Eindhoven, 2005).

In 1866 werd het eerste station van K.H. van Brederode gebouwd en werden spoorverbindingen gemaakt met Boxtel en Hasselt, Utrecht (1870) en Rotterdam (1877). In 1912 werd Eindhoven ook verbonden met Weert en Zuid-Limburg. Vanwege de uitbreiding van het emplacement werd in deze periode ook een nieuw station van G.W. van Heukelom gebouwd, deels op de fundamenteën van het oude station. Het oude Stationsplein is nog steeds zichtbaar tussen de bebouwing. Begin jaren 70 brandde echter hotel Het Silveren Seepaerd af en later werd daar een nieuw gebouw teruggezet, waarbij de hoek volledig is volgebouwd ("Station Eindhoven." n.d.; Gemeente Eindhoven, 2005). In 1920 werd Eindhoven met de vijf omliggende dorpen samengevoegd om meer ruimte te bieden aan de ontwikkeling van de stad. De sporen vormden echter een scheiding tussen stadsdeel Woensel en de rest van Eindhoven (Bakkeren, 2002; Gemeente Eindhoven, 2005).

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de stad getroffen door drie zware bombardementen. Eindhoven behoorde zelfs tot de zwaarst getroffen steden van Nederland. Direct na het eerste bombardement, uitgevoerd door de Britse luchtmacht in 1942, werden plannen gemaakt om de schade in de stad te herstellen.

Leidse architect J.A. van der Laan kreeg de opdracht voor het ontwikkelen van nieuwe plannen. In het wederopbouwplan lag de nadruk op het creëren van een stadscentrum van allure dat paste bij de snelle groei van Eindhoven. Daarnaast bood de oorlogsschade de kans om de bestaande overwegproblemen tussen Woensel en de rest van de stad op te lossen. Het aanleggen van een halfhoogspoor moest de overlast van de, door de stad lopende, spoorlijn verminderen. In 1946 werd het plan door de gemeente goedgekeurd en in 1947 werd begonnen met de aanleg van het nieuwe hoogspoor (Beekman, 1982; Bakkeren 2002; Lintsen & Thoben, 2009; Gemeente Eindhoven, 2005). De sporen werden ongeveer 100 meter ten noorden van de oude sporen aangelegd en daardoor werd de oude wijk Fellenoord volledig gesloopt. Alleen de huizen aan de Houtstraat herinneren nog aan het kleinschalige karakter dat overeenkwam met de buurt (Gemeente Eindhoven, 2005).

Ook het station voldeed niet meer aan de groeiende reizigers-aantallen en Van der Gaast kreeg de opdracht voor het ontwerpen van een nieuw stationsgebouw. Het station in Eindhoven is één van de eerste projecten van Van der Gaast als hoofd van de nieuwbouwprojecten van de Nederlandse Spoorwegen. Hij ontwierp het gebouw vanuit de visie dat de spoorwegen moesten moderniseren om de concurrentie met de auto aan te kunnen en efficiënte, korte wachttijden en overstappen mogelijk te maken (Bakkeren, 2002). Het station wordt in de volksmond ook wel 'de Radio' genoemd. Echter is het ontwerp van het station niet



Afb. 7 Luchtfoto Stationsplein rond 1960



Afb. 8 Station rond 1960

geïnspireerd op een oude Philipsradio, die bestonden in de jaren 50 namelijk niet in deze vorm, maar Van der Gaast wilde een symbool maken voor het reizen van de nieuwe tijd. Het station moest daarbij een bijzondere plaats innemen ten opzicht van de andere vervoersmiddelen, maar ook aansluiten bij de omliggende bebouwing. Hij ontwierp een transparant gebouw wat daardoor deel uitmaakt van een grotere stedenbouwkundige eenheid ("Station Eindhoven." n.d.; Lintsen & Thoben, 2009). Niet de menselijke maat was uitgangspunt van het ontwerp, maar het station moest aansluiten bij de schaal van de treinen en bussen ("Station Eindhoven." n.d.; Bakkeren, 2002). *'Doorgang, afscheid en ontmoeting'* stond geschreven boven de ingang, ook dit kunstwerk van Willy Mignot, geschonken door de ondernemersvereniging, representeert de dynamiek van deze plek met als thema *'ik kom, ik ga'* ("Station Eindhoven." n.d.; Lintsen & Thoben, 2009).

In 1953 kon het verhoogde spoor in gebruik worden genomen (Bakkeren, 2002; Lintsen & Thoben, 2009). Tevens werd in die periode Fellenoord aangelegd, deze verkeersader moest ervoor zorgen dat de binnenstad bereikbaar bleef voor gemotoriseerd verkeer. Het hoogteverschil tussen Woensel en Eindhoven werd gebruikt voor de aanleg van een gescheiden langzame verkeersroute onder Fellenoord. Verkeersdeelnemers hoeven elkaar daardoor niet meer te kruisen. Echter had deze aanleg ook grote gevolgen voor de beleving van de routes en sociale veiligheid in het gebied (Gemeente Eindhoven, 2005).



Afb. 10 Kunstwerk 'ik kom, ik ga' van Willy Mignot

Door de verplaatsing van de sporen en het stationsgebouw werd het Stationsplein vergroot. In overeenstemming met de ideeën van het CIAM (Boomkens, 1998; Doevendans & Stolzenburg, 2000; Melik, 2008) werden de diverse functies op het plein gescheiden. De openbare ruimte ten zuiden van de sporen werd ingericht met afzonderlijke pleinen voor bussen, taxi's, auto's en parkeerplaatsen en de fietsen kregen een plaats in de kelder onder het station. Het station staat op het zwaartepunt van deze verkeersruimte.

Het Stationsplein in haar huidige vorm heeft nooit een marktfunctie gekend maar bij het ontwerp stond de toegenomen mobiliteit, kenmerkend voor die periode, centraal. Aan de zuidwestzijde van het Stationsplein werd de verkeersrotonde aangelegd met daarin een grote vijfpuntige ster. De rotonde symboliseerde de nieuwe, moderne tijd (Bakkeren, 2002; Gemeente Eindhoven, 2005).



Afb. 9 Historische structuur van Fellenoord op een luchtfoto van de huidige situatie

Een reeks veranderingen hebben de heldere stedenbouwkundige structuur en grootstedelijke uitstraling die dit gebied kenmerkte in de jaren 60 ernstig aangetast. Allereerst de verplaatsing van het busstation naar Neckerspoel aan de noordzijde van het spoor. Maar de meest ingrijpende verandering was misschien wel de transformatie van de grote, rijk begroeide rotonde tot een cirkelvormige oversteekplaats naar de huidige, puur functionele oversteekplaats. De verplaatsing van een aantal kiosken van het 18 Septemberplein naar het Stationsplein en toename van geparkeerde fietsen hebben de ruimtelijke kwaliteit van het gebied vervolgens verder verslechterd.

Het gebied tussen de Lichttoren en het postkantoor is daardoor jarenlang ongeordend en gefragmenteerd gebied geweest (Bakkeren, 2002). Na de renovatie van de Lichttoren, aanleg van het groene pocketpark en herinrichting van het 18 Septemberplein is het Stationsplein de laatste schakel in dit gebied, die nog opgeknapt moet worden.



Afb. 11 Luchtfoto Stationsplein rond 1980 (busstation is verplaatst)

Na de Tweede Wereldoorlog had de inrichting van openbare ruimte minder prioriteit en lag de nadruk op het wederopbouwen van steden. Tijdens de wederopbouwperiode groeide bovendien het autobezit en gebruik en daarmee ook de mobiliteit. Ook de openbare ruimte kwam in het teken te staan van de mobiliteit. Er was een grote behoefte aan parkeerplaatsen (Lenzholzer, 2008). De pleinen die nog in de stad aanwezig waren werden veelal ingericht als verkeersplein en niet als een verblijfsruimte (Melik, 2008).

In de jaren 70 en het begin van de jaren 80 werd door Nederlandse beleidsmakers weinig aandacht besteedt aan openbare ruimte, maar ging de aandacht uit naar zaken als economie en werkgelegenheid. Maar toen de economie zich herstelde kwam er een grotere interesse voor de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad (Reijndorp & Nio, 1996; Gehl & Gemzøe, 2001; Lenzholzer, 2008). *'De herwaardering van de straat symboliseert de kritiek op de naoorlogse stedenbouw waarin de openbare ruimte vooral ruimte was, zonder begrenzing of specifieke vorm'* (Reijndorp & Nio, 1996, p.10).

Eindhoven vormde hierop geen uitzondering. De periode na de oorlog ging de aandacht vooral uit naar de wederopbouw van de door bombardementen verwoeste delen van de stad. In de jaren 70 kwam er echter weer meer aandacht voor de openbare ruimte. Zo werd de traditionele bestrating in de binnenstad bijvoorbeeld vervangen door promenades zonder niveauverschillen en met hetzelfde materiaal van gevel tot gevel. De tentoonstelling *'De Straat, vorm van samenleven'*, die in 1972 werd gehouden in het Van Abbemuseum laat tevens de hernieuwde aandacht voor openbare ruimte zien (Doevendans, 2007).



Afb. 12 Demer voor de aanleg van promenade
(<http://www.eindhoveninbeeld.com/>)



Afb. 13 Demer na de aanleg van promenade
(<http://www.eindhoveninbeeld.com/>)

In de eerste helft van de jaren 80 gaat de aandacht vooral uit naar de verkeers- en sociale veiligheid van de openbare ruimte. Tijdens stadsvernieuwing in deze periode werd vooral openbare ruimte in woonwijken aangepakt en in eerste instantie staat niet zozeer het ontwerp maar vooral de functionaliteit van deze plekken centraal. Daarbij verkrijgen specifieke doelgroepen als kinderen en ouderen speciale aandacht. Er ontstaat echter steeds meer kritiek op de versnippering van de openbare ruimte door verkeersfuncties en in de tweede helft van de jaren 80 worden kwaliteit en betekenis daardoor steeds belangrijker. Steden proberen letterlijk hun imago op te poetsen door de herinrichting van openbare ruimte (Reijndorp & Nio, 1996; Hajer & Reijndorp, 2001). Ook sociale wetenschappers houden zich eind jaren 80 in toenemende mate bezig met de openbare ruimte in de stad. Niet de architectonische waarde maar de sociale dimensie van de ruimte staat bij hen centraal. Ze houden zich bezig met de waarde en betekenis van openbare ruimte (Reijndorp & Nio, 1996).

In 1988 verschijnt de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, waarin de rijksoverheid ook aandacht vestigt op de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving (Reijndorp & Nio, 1996). Na de hernieuwde aandacht voor openbare ruimte worden in de jaren 80 en 90 steden gerevitaliseerd en pleinen heringericht, waarbij de auto verdwijnt van de stedelijke pleinen en inwoners de openbare ruimte herontdekken als een plaats om tijd door te brengen (Hajer & Reijndorp, 2001; Melik, 2008). Een belangrijk keerpunt voor de verkeerssituatie in steden was ook de oliecrisis van 1973 (Gehl & Gemzøe, 2001). Ten tijde van de overgang van de 20^e naar de 21^e eeuw heeft het plein haar oorspronkelijke functie als ontmoetingsplek deels heroverd en zijn consumptie en recreatie de belangrijkste functies van deze plekken (Melik, 2008). Hajer en Reijndorp (2001) plaatsen echter een kanttekening bij het verwijderen van auto's van de openbare ruimte en vragen zich af of het verplaatsen van auto's naar parkeergarages niet een herhaling is van de functiescheiding van het CIAM.

Buitenlandse invloed

De herinrichting van openbare ruimte werd sterk geïnspireerd en beïnvloed door buitenlandse trends, met name de invloed van Barcelonese architecten was groot (Gehl & Gemzøe, 2001; Reijndorp & Nio, 2001; Hajer en Reijndorp, 2001; Lenzholzer, 2008; Melik, 2008). Via prijsvragen en manifestaties werden deze ideeën uit Parijs en Barcelona bekend in Nederland (Reijndorp & Nio, 1996). Barcelona's stadsarchitect Oriol Bohigas bekeek de stedelijke openbare ruimte op een architectonische manier, als 'stedelijke kamers' waarbij de muren werden gevormd door de gevels/pleinwanden (Dordregter, 2003 geciteerd in Lenzholzer, 2008). Openbare ruimte werden in deze periode vaak zeer minimalistisch ingericht, met harde materialen en design straatmeubilair, maar met weinig aandacht voor natuurlijke elementen. Deze Barcelonese manier van ontwerpen vormde een reactie op, wat Adriaan Geuze, de 'hippie' benadering van de jaren 70 noemde (Lenzholzer, 2008). Jukes (geciteerd in Hajer & Reijndorp, 2001) noemt deze trend de-sign oftewel

het letterlijk verwijderen van borden en betekenis uit bepaalde plaatsen.

In Eindhoven is de invloed van buitenlandse ontwerpers vooral zichtbaar op de vrijgekomen ruimte tussen het spoor en het 18 Septemberplein, waar Gio Ponti de Bijenkorf en het Piazza plein ontwierp. Voornamelijk op het nieuwe plein tussen de Bijenkorf en Piazza herkennen we de minimalistische inrichting en het design straatmeubilair dat ook bekend was van Barcelonese architecten. Ondanks Gio Ponti's aandacht voor bloemen in het ontwerp, heeft had het plein toch een vrij stenige uitstraling. Echter, was het wel één van de best functionerende pleintjes in de binnenstad van Eindhoven (Bosman e.a., 2004).

In tegenstelling tot de vele transformaties van het 18 Septemberplein is het Stationsplein in Eindhoven sinds de aanleg nooit volledig heringericht, wel zijn veranderingen van delen van het plein uitgevoerd. Midden jaren 70 werd het voormalige busstation verplaatst naar Neckerspoel, aan de noordzijde van het station omdat de ruimte aan de zuidzijde te klein werd (Bakkeren, 2002). Daarnaast hebben door de jaren heen steeds meer objecten een plaats gevonden op het Stationsplein. Het VVV kantoor is verplaatst van de locatie rechts naast het station naar het gebied waar het voormalige busstation lag. Daarnaast zijn tijdens de recente herinrichting van het 18 Septemberplein een broodjeszaak en reisbureau verplaatst naar kiosken op het Stationsplein. Bovendien is het aantal geparkeerde fietsen en reclameborden enorm toegenomen sinds de aanleg van het plein. Deze toename van objecten, borden en fietsen is wat Geuze bedoelde toen hij sprak over de 'hippie' benadering en de noodzaak tot de-sign wordt daarmee duidelijk. In april van dit jaar is een deel van het plein tijdelijk heringericht. Grootschalige herinrichting van het volledig Stationsplein staat echter pas gepland voor de toekomst.



Afb. 14 Piazza plein van Gio Ponti (1971)
(<http://www.eindhoveninbeeld.com/>)



Afb. 15 Stationsplein gezien vanaf de Stationsweg

Pleinenvisie binnenstad

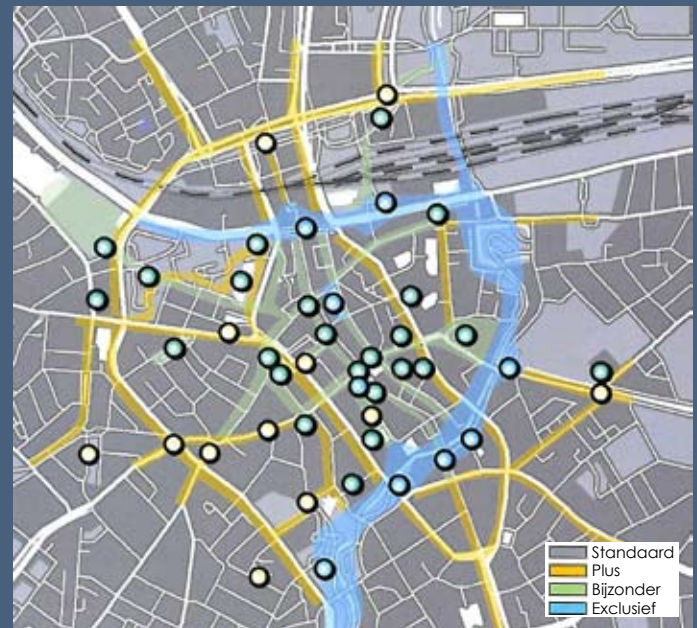
In de binnenstad van Eindhoven liggen vijf pleinen: de Markt, het Stadhuisplein, het 18 Septemberplein, het Stationsplein en het Catharinaplein. Allen zijn verschillend qua ontstaansgeschiedenis en verschijningsvorm. Deze eigen identiteit en kenmerken vormen de basis voor de inrichting, waarbij de onderlinge diversiteit wordt benadrukt. Diversiteit zorgt voor een afwisselende beleving van de openbare ruimte en is hierdoor van groot belang voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad. De straten tussen de pleinen worden ingericht met straten en stoepen. Voor de stoepen wordt overal een grijze natuursteen gebruikt, terwijl het materiaal van de rijbaan kan verschillen. De overwegend uniforme uitstraling van de straten zorgt ervoor dat de bijzondere inrichting van de pleinen sterker naar voren komt. Daarnaast komt de diversiteit tussen de pleinen tot uiting in diverse elementen zoals groen, water, kunst, licht en design, meubilair, bestrating, functioneel gebruik en voorzieningen.

Voor elk van de pleinen is een thema benoemd dat de identiteit van het plein weergeeft en dient als leidraad voor het inrichtingsontwerp. Het Stationsplein heeft als thema 'komen en gaan', wat het dynamische karakter als vervoersknooppunt weergeeft. Het Stationsplein zal dus de functie van het reizen representeren. Daarnaast heeft het Stationsplein een belangrijke functie als entree van de stad, waar de identiteit van Eindhoven zichtbaar wordt. Trefwoorden die genoemd worden bij het Stationsplein zijn: hal-plantsoen-plein en vice-versa, Anton Philips, stromen, drukte, van alle tijd, beweging, introductie, royale entree, voorstellen en eerste kennismaking (Kerkdijk, 1999; Kerkdijk, n.d.; Gemeente Eindhoven, 2009).

Inrichtingsvarianten openbare ruimte in Eindhoven

De openbare ruimte wordt gezien als een 'hulpmiddel' om de leefbaarheid te vergroten en de gebruiker staat centraal bij de inrichting hiervan (Gemeente Eindhoven, 2004). In Eindhoven worden vier inrichtingsvarianten onderscheiden waarbij gestreefd wordt naar een minimale basiskwaliteit voor de gehele stad. De inrichtingsvarianten die worden onderscheiden zijn: Standaard (basiskwaliteit), Plus, Bijzonder en Exclusief. Met de introductie van deze verschillende inrichtingsvarianten wil de gemeente de diversiteit van de openbare ruimte benadrukken en herkenbaarder maken voor bewoners (Gemeente Eindhoven, 2006).

De openbare ruimte in de binnenstad functioneert als het visitekaartje van Eindhoven (Gemeente Eindhoven, 2004). Met name het Stationsplein vervult hier een belangrijke rol en valt daarom binnen de inrichtingsvariant 'Exclusief'. Deze 'exclusieve' plekken worden vaak speciaal ontworpen en ingericht met hoogwaardige materialen (Aarsen, 2009).



Afb. 16 Inrichtingsvarianten in de binnenstad

Inrichtingsvarianten			
	Standaard (= streefwaarde) 85% = 17 mln m ²	De openbare ruimte is evenwichtig ingericht en wordt doelmatig beheerd binnen democratische van redelijkheid en haalbaarheid. Beheertechnisch gaat de voorkeur uit naar het gebruik van niet bijzondere, eenvoudig te onderhouden bouwstoffen en elementen.	Beheer leidend
	Plus 14% = 2,6 mln m ²	Openbare ruimte wordt ingezet om identiteitsdragers op wijk- en buurniveau te versterken. Denk aan: cultuurhistorische waarden, objecten, onderdelen van de hoofdwegenstructuur, het groene en blauwe netwerk, stedenbouwkundige structuren of bijzondere (wijk/buurt/stadsdeel) functies. De materialenkeuze is vergelijkbaar met standaard, aangevuld met enkele afwijkende bouwstoffen of elementen.	
	Bijzonder 1,5% = 300.000 m ²	Openbare ruimte wordt ingezet om op stedelijk niveau imagodragende functies, gebouwen en knooppunten te versterken. De inrichting bestaat uit zorgvuldig geselecteerde op elkaar en de (gebouwde) omgeving afgestemde luxe bouwstoffen en elementen.	Ontwerp leidend
	Exclusief 0,5% = 100.000 m ² Markt = 4000 m ²	Openbare ruimte speelt als sterlocatie een zelfstandige rol in het imago van de stad. De plek wordt vanuit die betekenis speciaal ontworpen. De inrichting bestaat vooral uit luxe bouwstoffen en elementen, deels of geheel speciaal vervaardigd voor de locatie.	

Tabel 5 Inrichtingsvarianten voor de openbare ruimte (Gemeente Eindhoven, 2006)

De opvatting over de openbare ruimte als gebouw laat vier ontwerpkenmerken zien: Het idee van openbare ruimte als stedelijke kamer of vide; het gebruik van harde en gladde materialen; lichte en heldere kleuren en de toepassing van elegant, verfijnd straatmeubilair. Vanuit het concept van de stad als een huis werden Nederlandse openbare ruimten vaak bestempeld als 'woonkamers', 'foyers', 'theaters' of 'podia'. Straten en pleinen werden gezien als plaats voor het 'theater van het stedelijk leven' en de openheid/leegte was de overeenkomstige karakteristiek. Deze leegten boden mogelijkheden voor de individuele expressie in het stedelijk theater. De open stedelijke ruimten brengen echter typische problemen met zich mee: De openbare ruimte wordt vaak als te groot en leeg gezien en mensen voelen zich ongemakkelijk in deze grote, open plekken. Daarnaast heeft het klimaat vrij spel. Er is geen schaduw of beschutting. Bovendien voelen de materialen vaak niet prettig aan omdat ze heel koud of heel warm zijn en het Nederlandse weer zorgt er soms voor dat de ondergrond glibberig wordt. Het Nederlandse publiek vindt de pleinen vaak te koud en grijs, wat geworteld ligt in de Noord-Europese perceptie van kleur. Koude kleuren hebben vaak een negatieve lading en worden geassocieerd met water, ijs en de grijze luchten in Nederland. Ook het straatmeubilair is niet aangepast op de Nederlandse situatie en wordt snel onbruikbaar door het klimaat. Deze architectonische buitenruimten werden dan ook vaak bekritiseerd door het Nederlandse publiek, terwijl architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten juist deze stijl apprecieerden (Lenzholzer, 2008). Het ontwerp van de modernistische, openbare ruimte werd te functioneel, grootschalig, steriel en onmenselijk gevonden (Reijndorp & Nio, 1996). Lenzholzer (2008) beveelt daarom vegetatie en zachtere materialen aan. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het klimaat bij de keuze van materialen en straatmeubilair. Deze alternatieve benadering wordt ook wel 'city as a landscape' genoemd. Reijndorp en Nio (1996) pleiten bovendien voor een meer menselijke schaal bij het ontwerp van openbare ruimte.

3.3 HET EINDE VAN DE OPENBARE RUIMTE?

Diverse auteurs hebben de verandering van steden en openbare ruimte aan de orde gesteld. Sommigen spreken zelfs over de dood van de traditionele stad en het einde van de openbare ruimte. Hieronder worden de transformaties van de maatschappij en de stad belicht, met de nadruk op stationsgebieden.

Brinckerhoff Jackson (1957 geciteerd in Hajer & Reijndorp, 2001, p.81) liet zien *'that railway station environments are inherently a stacking of different spheres and diverse users. However, station design is mostly employed to actualize a spectrum of users. The question is whether this is the only conceivable escape from the perceived problems of manageability.'*

Marc Augé (1992) maakt onderscheid tussen deze functionele doorvoerplaatsen en 'antropologische' plaatsen die sociaal en historisch verankerd zijn. Volgens hem zijn moderne vliegvelden en treinstations anoniem en volledig ingericht ten behoeve van het snel verwerken van grote stromen reizigers, in plaats van het benaderen van individuele reizigers zoals men veel meer zag bij 19^e eeuwse stations. Deze zogenaamde 'non-places' worden gekarakteriseerd door een corridor-achtig en privaat karakter en door een gebrek aan authenticiteit. In deze 'nieuwe' plaatsen ontbreekt het volgens Augé aan karakter dat het mogelijk maakt om ze echt 'plekken' te kunnen noemen. *'If a place can be defined as relational, historical and concerned with identity, then a space which can not be defined as relational, or historical, or concerned with identity will be a 'non-place''* (Augé, 1992, p.77,78). De term 'non-places' refereert naar het kortstondige karakter van deze plaatsen waar mensen niet verblijven en dus in feite contrasterend zijn aan de betekenis van plaats (Augé, 1992). Volgens de Certeau (2002) geeft echter alleen een naam al betekenis en kan zo een 'non-place' transformeren naar een 'place'. Augé beweert juist het tegenovergestelde: *'Certain places exist only through the words that evoke them, and in this sense they are 'non-places', or rather, imaginary places: banal utopias, clichés'* (Augé, 1992, p.95). Volgens hem ligt voor iedere plek het gevaar om een 'non-place' te worden op de loer. Terecht merken Hajer en Reijndorp (2001) op dat Augé niet ingaat op de vraag of een 'non-place' een place kan worden (Hajer & Reijndorp, 2001).

Augé gaat wél in op de manier waarop 'non-places' gebruikt worden. Volgens hem bestaat er een contractuele relatie tussen de gebruiker en de plaats. Gebruikers moeten kaartjes kopen om een 'non-place' te kunnen betreden en hun identiteit wordt bekend gemaakt tijdens het laten zien van deze toegangsbewijzen of tijdens het afrekenen met een creditcard. *'When individuals come together, they engender the social and organize places. But the space of supermodernity is inhabited by this contradiction: it deals with individuals (customers, passengers, users, listeners), but they are identified (name, occupation, place of birth, addresses) only on entering or leaving'* (Augé, 1992, p.111).

Mark Augé (1995) erkent echter niet dat 'non-places' ook puur vanuit hun functie ontworpen zijn. Dit in tegenstelling tot Hajer en Reijndorp (2001) die stellen dat deze plaatsen vooral gericht zijn op 'crowd-handling'. 'Non-places' zijn daarom niet het resultaat van een gebrek aan ontwerp maar juist het gevolg van het uitvoeren van een nauwkeurig functioneel plan. Ze zijn het niet met Augé eens dat 'non-places' het gevolg zijn van 'lack of care'.

Augé's non-spaces zijn vergelijkbaar met wat Castells (1996) 'spaces of flows' noemt. Ruimte is volgens Castells geen reflectie maar een expressie van de maatschappij. Het is niet een fotokopie van de maatschappij maar ruimte is de maatschappij. Hij definieert ruimte als een materieel product wat maatschappelijke relaties aangaat met andere materiële producten, mensen vallen hier ook onder. Ruimte en tijd kunnen bovendien niet los worden gezien van sociale processen. De dominante sociale processen in de netwerkmaatschappij worden gevormd door stromen van informatie, financiën, technologie etc. Hieruit is een nieuwe ruimtelijke vorm ontstaan, de spaces of flows. In stations gaan plekken 'places' over in stromen 'flows' (Van der Bijl & Maartens, 2010). Ook Castells (1996) gebruikt een luchthaven en treinstation als voorbeeld van 'space of flows'. Hij spreekt van een confrontatie tussen een cultuur van 'local places' en de internationale cultuur van 'space of flows'. Volgens hem zijn onze ervaringen nog steeds vooral gebaseerd op het lokale maar zijn de meest dominante processen als macht, gezondheid, informatie, georganiseerd in 'space of flows'. Netwerken intensiveren zowel deze lokale als globale netwerken. Hierdoor ontstaat een worsteling tussen processen van schaalvergroting (space of flows) en een reactie hierop met de verdediging van het lokale (space of places). Ruimtelijk kan echter geen absolute scheiding gemaakt worden tussen 'spaces of places' en 'spaces of flows', maar lijkt ook een soort tussenvorm te bestaan (Castells, 1996; Hajer & Reijndorp, 2001).

Volgens Hajer en Reijndorp (2001) worden Augés 'non-places' en Castells' 'spaces of flows' gekenmerkt door een transitokarakter. Het zijn geen plaatsen waar mensen verblijven, maar plaatsen waar ze hoogstens tijd doorbrengen. Ze hebben vaak een sterk privaat karakter maar zijn strikt genomen openbaar. Ook Koolhaas (1995) ziet dit transitokarakter als een kenmerk van de hedendaagse maatschappij. Hij spreekt van de generische stad ofwel de verdoofde stad, de plaatsloze stad, de stad die niet geïnteresseerd lijkt te zijn in betekenisvolle lagen. De zogenaamde 'spaces of flows' of 'non-spaces' zijn dominant in deze generische stad. De stad wordt volgens Koolhaas gekenmerkt door postmoderne architectuur, wat volgens Castells weer typisch is voor 'spaces of flows'. Koolhaas' generische stad is een doemscenario en hij beschouwt de traditionele stad, met haar historische gelaagdheid, lokale verankering en collectieve herinneringen, als verloren.

Steden waren altijd de plek waar modernisering zich voltrok. Enerzijds werden ze beschouwd als een plek van vooruitgang en vernieuwing, een motor. Anderzijds was het ook een plek van samenkomst, een knooppunt, een eindbestemming met daardoor een remmend effect. Tegenwoordig wordt

deze tweeledigheid vaak niet meer zo gezien. Belangrijke functies van de stad, zoals handel, verkeer, communicatie etc. zijn niet langer plaatsgebonden, maar kunnen overal functioneren. Boomkens (1998) wijst in dit verband op een optimistisch en pessimistisch beeld. Het optimistische idee gaat uit van de toegenomen vrijheid, flexibiliteit en snelheid van communicatie en verkeer, waardoor de oorspronkelijke stad en haar centrumfunctie plaatsmaken voor een netwerkvariant met de nadruk op knooppunten en verkeersstromen. Pessimisten gaan uit van hetzelfde idee, maar leggen de nadruk op de afname van betekenis van de plek en het abstracter worden van vervoer en communicatie. Het modernisme wordt vaak verantwoordelijk gehouden voor dit hypothetische 'einde van de stad' (Boomkens, 1998).

Ook Sennett (1977) stelt dat de moderne tijd grote invloed heeft gehad op de openbare ruimte. Nieuwe trends van transparante hoogbouw en de groei van mobiliteit hebben tot gevolg gehad dat de openbare ruimte betekenis verloor. Men ziet geen diversiteit en activiteit rondom wolkenkrabbers en openbare ruimte wordt steeds meer een functie van mobiliteit.

Zowel Solà Morales (1992) als Hajer en Reijndorp (2001) zijn wat optimistischer en zien nieuwe kansen voor de openbare ruimte in onze hedendaagse steden, ook op misschien onverwachte plaatsen. Gehl en Gemzøe (2001) nemen Kopenhagen als voorbeeld om de veranderingen in de manier waarop de openbare ruimte tegenwoordig gebruikt wordt weer te geven. *'Here at the dawning of the new millennium, these massive changes in society within only a century make the vitality of public life in central Copenhagen of special interest. The many people on the streets and in the squares have chosen to be there, to walk and spend time in public spaces. Despite the many developments and changes in patterns of use, as a marketplace and meeting place the city continues to offer a significant alternative, a valuable supplement to the multitude of other options'* (Gehl & Gemzøe, 2001, p.13). Ze maken onderscheid in vier verschillende types steden, de traditionele stad, de binnengevallen stad, de verlaten stad en de heroverde stad. In de heroverde stad wordt gestreefd naar een goede balans tussen mogelijkheden voor ontmoeting, markt en verkeer en worden nieuwe kansen voor de openbare ruimte gezien (Gehl & Gemzøe, 2001).

3.4 INFRASTRUCTUUR EN OPENBARE RUIMTE

Treinverkeer kende een piek rond 1900, maar na de Tweede Wereldoorlog kregen ze concurrentie van de meer flexibele auto en het snellere vliegtuig (Bertolini & Split, 1998). Sindsdien is mobiliteit niet meer weg te denken uit het moderne leven (Shannon & Smets, 2010).

'They were nodes of interchange and exchange, links between local, national, and international travel, and places of transfer between various modes of transport' (Shannon & Smets, 2010, p.185). Stationshallen en perrons waren, in tegenstelling tot de treincoupés zelf, openbaar toegankelijk en vormden hierdoor een nieuw soort infrastructurele publieke ruimte. Lange tijd hebben ze hun openbare karakter behouden, maar door privatisering en groeiende zorgen over veiligheid begint dit langzaam te veranderen (Bertolini & Split, 1998; Shannon & Smets, 2010). Denk bijvoorbeeld aan de recente introductie van de OV chipkaart en de daarvoor geplaatste toegangspoortjes en incheckpunten.

Stations kunnen functioneren als knooppunt (node) en/of als plaats (place). Ze zijn van origine vaak aangelegd als transportknooppunt en functioneren dan als een knoop, toegangspunt in een netwerk of vormen een specifiek deel van een stad. Stations als plaats hebben vaak onduidelijke grenzen. Deze grenzen kunnen op diverse manier gedefinieerd worden, bijvoorbeeld door de loopbare afstand vanaf het station; functionele en historische kenmerken in het gebied; topografische gegevens of op basis van toekomstige ontwikkelingen. Echter maakt het dynamische karakter van stationsgebieden het extra moeilijk om duidelijke, statische grenzen te benoemen (Bertolini & Spit, 1998).

Activiteiten concentreren zich vaak rond stations, maar *'the influence of a railway station may go far beyond its immediate surroundings'* (Bertolini & Spit, 1998, p.12). Daarom worden stationsgebieden ook steeds meer gezien als stedelijke districten die meer te bieden hebben dan alleen een verkeersfunctie. Het station trekt meer dan alleen transport gerelateerde activiteiten aan (Bertolini & Spit, 1998).

Infrastructuur en perceptie van de omgeving

Infrastructuur verandert, beïnvloedt en/of creëert de omgeving door zijn materiële aanwezigheid. Het faciliteert enerzijds een verbinding maar anderzijds ook een breuk in het landschap. De opkomst van mobiliteit heeft echter onze steden niet alleen fysiek veranderd maar ook onze perceptie van de omgeving. Snelheid van de infrastructurele voorzieningen heeft grote gevolgen gehad voor de relatie tussen mens en omgeving. Zicht is het belangrijkste zintuig voor de perceptie van de omgeving. *'In the 19th century, though, the gaze changed as the observer moved about. The tram and train turned the built environment into something of a moving picture show, presenting the changing view of the passing landscape along a smooth horizontal trajectory'* (Shannon & Smets, 2010, p.168).

Dit cinematografische beeld werd nóg belangrijker met de opkomst van de auto (Shannon & Smets, 2010). Shannon en Smets (2010) stellen in dit verband dat het romantische beeld van Charles Baudelaire en Walter Benjamin over de voetgangers die door Parijs dwalen tot een einde is gekomen en plaats heeft gemaakt voor nieuwe relaties tussen stad en vervoersmogelijkheden. Maar is dit inderdaad zo? Of zouden we beter kunnen stellen dat de dwalende voetgangers zijn aangevuld met automobilisten, treinpassagiers etc, in plaats van vervangen. Zonder twijfel, heeft infrastructuur veel invloed gehad op de manier waarop we onze omgeving zien en dit beeld is minder gericht op de perceptie van de voetganger dan vroeger. Bovendien is verplaatsing meer complex geworden door de opkomst van nieuwe communicatietechnieken. We zien hier een verschuiving van fysieke verplaatsing naar immateriële verplaatsing.



Afb. 17 Trein in het Nederlandse landschap

3.5 DE VERANDERING VAN HET PUBLIEKE DOMEIN

Het woord publiek werd in de 15^e eeuw in West Europa vooral gebruikt om gemeenschapsgoed in de maatschappij aan te duiden. Later werd daar het idee aan toegevoegd van iets wat tentoongesteld wordt of openstaat voor algemene observatie. Aan het eind van de 17^e eeuw werden de woorden publiek en privaat op een vergelijkbare manier gebruikt als tegenwoordig. Publiek betekende open voor de keuring van iedereen en privaat refereerde naar de beschutte deel van het leven, gedefinieerd door iemands vrienden en familie. Later gebruikte men ook wel het woord kosmopoliet als zijnde iemand die zich comfortabel beweegt in het openbare en op zijn gemak voelt in onbekende situaties. *'The cosmopolitan was the perfect public man'* (Sennett, 1977, p.345). De hoofdstad werd de focus van het publieke leven (Sennett, 1977).

Een terugkerend thema bij de discussie over de openbare ruimte en het publieke domein is de rol die deze vervullen in het maatschappelijk leven. Sommigen stellen dat de opkomst van de elektronische media ervoor heeft gezorgd dat de openbare ruimte in de binnenstad niet langer functioneert als publiek domein. Terwijl andere wijzen op de 'Volendamisering' van de stad, waarbij binnensteden steeds meer worden ingericht op het aantrekken van toeristen. De oude ontmoetings- en uitwisselingsfunctie van de openbare ruimte is verplaatst, waarbij vooral een verschuiving van buiten naar binnen de gebouwen is opgetreden (Reijndorp & Nio, 1996).

Veiligheid

Men maakt zich tegenwoordig ook meer zorgen om de veiligheid in de openbare ruimte (Jacobs, 2002; Hajer & Reijndorp, 2001; Zukin, 1995; Melik, 2008). Er is meer criminaliteit op straat of mensen zijn in ieder geval bang voor criminaliteit op straat. Als mensen bang zijn op bepaalde plaatsen in de stad, gebruiken ze deze plaatsen minder (Jacobs, 2002). Steeds vaker worden camera's gebruikt om de openbare ruimte te bewaken. Dit is gebaseerd op het idee dat mensen zich beter gedragen als ze in de gaten gehouden worden (Melik, 2008). Het controleren van de ruimte leidt bijna automatisch tot de uitsluiting van bepaalde vormen van gebruik en gedrag en daardoor ook tot de uitsluiting van bepaalde groepen (Hajer & Reijndorp, 2001). Jane Jacobs (2002) stelt dat een duidelijke scheiding tussen private en openbare ruimten belangrijk is voor de veiligheid op straat. Volgens Jacobs wordt openbare veiligheid niet alleen in stand gehouden door de politie maar vooral door de mensen zelf. Iedereen weet volgens haar dat: *'A well used street is apt to be a safe street. A deserted city street is apt to be unsafe'* (Jane Jacobs, 2002, p.354). Een succesvolle openbare ruimte bevat volgens haar drie kwaliteiten. Allereerst een duidelijke scheiding tussen private en openbare ruimte. Daarnaast moeten er 'ogen' op de straat zijn en tot slot moeten er voldoende gebruikers op de straat aanwezig zijn. Vaak levert een substantiële hoeveelheid winkels en andere openbare plaatsen een belangrijke bijdrage aan de activiteit op straat.

'A lively street always has both its users and pure watchers' (Jane Jacobs, 2002, p.356). Whyte (geciteerd in Zukin, 1995) geloofde dat je openbare ruimte veiliger kunt maken door het aantrekken van vele 'normale' gebruikers, door het creëren van sfeer en het stimuleren van activiteit (Melik, 2008). Deze 'animation' benadering gaat er, net als de ideeën van Jacobs, vanuit dat drukke plaatsen veiliger zijn (Melik, 2008). *'The more normal users there are, the less space there will be for vagrants and criminals to maneuver'* (Zukin, 1995, p.137). Deze benadering leidt tevens tot de thematisering van openbare ruimten, dat tot uiting komt door meer recreatieve en entertainment functies in de openbare ruimte als 'sidewalk cafés', 'fun shopping' en meer evenementen (Melik, 2008).

Openbare en private ruimte

Aan het eind van de 19^e eeuw groeit de aandacht voor de scheiding tussen openbaar en privé gebied. Vaak kan echter geen scherpe lijn getrokken worden tussen private en publieke ruimten, maar is de grens vaag. Volgens Melik (2008) wordt de openbare ruimte gekenmerkt door verschillende niveaus van publiekheid. Van der Wouden (2002) maakt in dit verband onderscheid in openbare, semi-openbare en privé ruimten. Boomkens (1998) gebruikt de term 'drempelwereld' om het overgangsgebied tussen privé en openbaar aan te geven. Hij stelt dat hier een wisselwerking (kan) optreden tussen individuen en collectief en mensen zonder deze tussenruimte van elkaar gescheiden blijven. *'Kroegen, theaters, bibliotheken, musea, ziekenhuizen, pleinen, trottoirs van stadsstraten, sportvelden, stationshallen, ontvangstruimten van vliegvelden, markthallen, winkelstraten en –centra, al die ruimtes die zowel gelegenheid bieden voor individuele ontmoetingen als voor collectieve gebeurtenissen'* (Boomkens, 1998, p.394). Deze openbaarheid is niet per definitie te vinden in het traditionele stadscentrum, ook al is het waarschijnlijk dat de hiervoor noodzakelijke drempelwereld hier wel vaker voorkomt. Volgens Boomkens (1998) is voor het voortbestaan van de openbaarheid niet zozeer de ruimte bepalend, maar zeker zo belangrijk is de manier waarop de ruimte gebruikt wordt. Evenals Hajer en Reijndorp (2001) constateert hij dat het openbare leven soms tot uiting komt op onwaarschijnlijke plaatsen, waar men het niet verwacht. Ook op stations is de discussie over openbaarheid actueel. Met de mogelijke komst van toegangspoortjes is een chipkaart nodig om het station te betreden, daardoor verandert het huidige publieke karakter van deze plekken.

In Nederland zien we momenteel dat steeds meer openbare ruimte geprivatiseerd worden, onder andere omdat overheden het onderhoud niet meer kunnen betalen (Zukin, 1995). Privatiseren refereert echter niet alleen, zoals het voorgaande impliceert, naar het toenemende privé eigendom van het publieke domein (Cybriwsky, 1999 geciteerd in Melik, 2008), maar ook naar de terugtrekking van mensen in hun huizen (Sennet, 1978) én het private gedrag in openbare ruimten, zoals mobiel bellen (Brunt & Deben, 2001 geciteerd in Melik, 2008).

Privatisering en vercommercialisering van de openbare ruimte wordt vaak als een bedreiging gezien van het publieke domein, maar dit is volgens Hajer en Reijndorp (2001) niet altijd waar. De informatie maatschappij geeft nieuwe betekenis aan de stad als ontmoetingsplaats: *'In a society in which increasingly more of daily life takes place in the private sphere – in private homes, at private computers, in private cars, at private workplaces and in strictly controlled and privatised shopping centres – there are clear signs that the city and city spaces have been given a new influential role as public space and forum'* (Gehl & Gemzøe, 2001, p.20). Solà Morales (1992) ziet nieuwe mogelijkheden in wat hij noemt het verstedelijken van het privé domein. *'Een feit is, daarentegen, dat de stad precies de plek is waar het privé-domein een sociaal domein kan zijn en vaak ook is; net zoveel, of meer nog, dan het openbare. De 'goede' stad is daarom die stad waar de particuliere gebouwen openbare elementen zijn en een sociale betekenis en waarde uitstralen die verder reiken dan het gebouw zelf en waarin hun stedelijke karakter ligt besloten'* (Solà Morales, 1992, p.9,10). Hij constateert dat ruimtes steeds vaker niet slechts openbaar of privé zijn, maar beide tegelijkertijd. Openbare ruimtes worden voor privé activiteiten gebruikt en/of privé ruimtes worden collectief gebruikt. Volgens hem voldoen openbaar en privé dan ook niet meer als categorieën en is het ontwerpen van stations, winkelcentra etc. tot collectieve ruimten de nieuwe stedenbouwkundige opgave (Solà Morales, 1992). Michael Sorkin (1992) stelt daarentegen dat de privatisering van de openbare ruimte, het definitieve verval van de publieke ruimte betekent. Hij ziet een 'nieuwe' stad ontstaan door de opkomst van de elektronica, een stad zonder fysieke verbinding met een plaats. Na de zorgen over 'urban sprawl' and 'Megalopolis' in de jaren 50 en 60 en de meer recente groei van suburbane steden hebben we volgens Sorkin nu te maken met de zogenaamde 'non-place urban realm'. *'It provides the bare functions of a city, while doing away with the vital, not quite disciplined formal and social mix that gives cities life'* (Sorkin, 1992, p.xii). Volgens hem groeit deze stad niet slechts fysiek maar neemt vooral de conceptuele ruimte, ofwel 'Cyburbia' toe. Wat ontbreekt zijn de tussenruimten, de verbindingen in de stad. Hij vergelijkt de 'nieuwe' stad met een attractiepark: *'In the 'public' spaces of the theme park or the shopping mall, speech itself is restricted: there are no demonstrations in Disneyland'* (Sorkin, 1992, p.XV). Reijndorp en Nio (1996, p.19) vragen zich vervolgens terecht af wie er gelijk heeft. Kunnen we ruim 15 jaar later concluderen dat de openbare ruimte vervallen is? Of hebben we met de nieuwe collectieve ruimten juist een nieuwe kans gekregen?

Thematisering van steden en pleinen wordt ook gebruikt om identiteit te versterken en zo te kunnen concurreren met andere steden (Hajer & Reijndorp, 2001). Culturele activiteiten moeten ons onttrekken aan de sleur van het dagelijks leven. Cultuur is dan ook steeds meer de *business* van de stad. Het is de basis van toerisme en geeft de stad iets uniek competitiefs (Zukin, 1995). Steden worden niet langer gezien als productielandschap maar als plek van consumptie. Door de toegenomen aandacht voor het stedelijke leven stijgen het aantal visuele consumptieplaatsen in

de stad als boetieks, koffie barretjes, galerijen etc. (Zukin, 1998). Pine en Gilmore (1998) spreken in dit verband over 'experience economy' en beschrijven hoe de waarde van een product stijgt door het toevoegen van een bepaalde beleving.

Homogenisering en thematisering van publieke ruimten staat echter op gespannen voet met het idee dat openbare ruimte een plaats is waar uitwisseling tussen diverse groepen mogelijk is (Hajer & Reijndorp, 2001). *'What remains is just a canned specimen of pure public domain, protected and museum-like, and thus no more than a lifeless imitation of vital public domain'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.28). Ook Augé levert kritiek op de thematisering van openbare ruimte. *'The exclusion of the dangers and irritations of urban life goes hand in hand with the eradication of the unexpected and the spontaneous, which are just as characteristic a feature of urban life'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.45).

Publiek domein

Boomkens (1998, p.51) constateert dat *'termen als 'openbare ruimte' en 'openbaar domein' of 'stedelijke openbaarheid' suggereren dat openbaarheid een bepaald gebied, een begrensde ruimte, aanduidt.'* Echter stelt hij dat het openbare leven vaak gaat om bepaalde praktijken en een bepaalde mate van vrijheid en daardoor niet om ruimtes met specifieke grenzen vraagt. Het realiseren van vrijheid geeft ruimtes een openbaar karakter. Volgens Boomkens (1998) is openbaarheid daarom een ethisch concept.

Hajer en Reijndorp (2001) maken onderscheid tussen openbare ruimte en publiek domein. Openbare ruimte wordt gedefinieerd als een ruimte die in essentie voor iedereen vrij toegankelijk is. Terwijl publiek domein plaatsen voor gedeelde ervaringen door mensen met verschillende achtergronden/interesses zijn. Het gaat daarbij meer om de uitwisseling van ervaringen dan om ontmoeting tussen personen. Publiek domein is veel breder dan openbare ruimte alleen. *'Public space is just a small aspect of the public domain, and above that not all public spaces are functioning as a public domain'* (Teerds & Van der Zwart, 2007, p.2). Het is belangrijk dat diverse groepen interesse hebben in bepaalde locaties. Ongewenste groepen, zoals hangjeugd en zwervers, hoeven geen belemmering te vormen, maar het is juist deze uitwisseling die het publieke domein maakt (Hajer & Reijndorp, 2001). *'Different groups become attached to a particular place and somehow or other they must reach a compromise'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.41). Het publiek domein zoals Hajer en Reijndorp (2001) dit beschrijven is gerelateerd aan de ideeën van Hannah Arendt en Jürgen Habermas over 'public sphere'. Al zijn deze ideeën wel veranderd door de opkomst van de massamedia en nieuwe communicatietechnieken.

De ervaring van publiek domein ontstaat op het grensvlak tussen frictie en vrijheid. Er bestaat spanning tussen de confrontatie met het onbekende en de bevrijding na de ervaring van een andere benadering. *'In the main, our public domain experiences are in fact related to entering the parochial domains of 'others''* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.116). De publieke cultuur is sociaal

geconstrueerd op micro-niveau. Het wordt geproduceerd door sociale ontmoetingen die het dagelijks leven op straat, in winkels, in parken maken. De plaatsen waar we het publieke leven in de stad ervaren (Zukin, 1995).

In een netwerk maatschappij stelt iedereen zijn eigen stad samen (Hajer & Reijndorp, 2001). *'The space of the inhabitant of the urban field – whether living in the city, a suburb or a village – is shaped by the urbanized landscape, wherein different place take on different meaning in everyday life. Each puts together his own polycentric urban area and thus creates a new form of urbanity that is characterized more by agility than by movement'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.65). Echter ligt de nadruk volgens Manuel de Solà-Morales (1992) niet volledig op het individuele, maar hij spreekt van 'urban tribes'. Deze 'urban tribes' bestaan volgens hem uit mensen met dezelfde interesse maar tegelijkertijd kunnen de individuen enorm van elkaar verschillen. In deze context lijken reizigers op het Stationsplein in Eindhoven ook zo'n 'urban tribe'. En net als de metro telt het station als een bijzonder soort publiek domein. *'The very sharing of the platform makes exchange possible between groups that otherwise follow entirely separate time-space paths'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.68). Iedereen selecteert zijn/haar eigen publiek domein. Echter, wat mensen vaak ervaren als aangename openbare ruimte wordt in werkelijkheid vaak gedomineerd door één homogene groep. Een openbare ruimte wordt verder als prettig ervaren als de activiteiten van de dominante groep dicht bij de eigen dagelijks bezigheden van een individu liggen en daardoor aanzetten tot deelname in plaats van toekijken. *'The core of successful public space thus lies not so much in the shared use of space with others, let alone in 'meeting', but rather in the opportunities that urban proximity offers for a 'shifts' of perspective: through the experience of otherness one's own casual view of reality gets some competition from other views and lifestyles'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.89). Volgens Hajer en Reijndorp (2001) is het publieke domein dan ook niet zozeer een plaats maar meer een ervaring.

3.6 STATIONSPLEIN EINDHOVEN IN PERSPECTIEF

Het Stationsplein in Eindhoven heeft sinds de aanleg een aantal veranderingen doorgemaakt, zowel qua vorm als functie. Het derde (en huidige) station van Eindhoven en haar omgeving zijn aangelegd in de tweede helft van de jaren 50. De eerste plannen voor de aanleg van het huidige hoogspoor ontstonden al vóór de oorlog. Maar tijdens de wederopbouwperiode kreeg Eindhoven de kans, om het door bombardementen getroffen gebied, aan te pakken. Ir. J.A. van der Laan kreeg de opdracht om een plan te ontwerpen voor het gebied rondom het station. De invloed van het CIAM was in deze periode groot. Ook Van der Laan liet zich duidelijk inspireren door hun functionalistische ideeën. Het scheiden van het busstation, het stationsplein, de parkeerplaats en de verkeersrotonde zorgde voor een heldere structuur en de grootstedelijke uitstraling waar Eindhoven naar op zoek was. Er kwam echter toenemende aandacht voor de monumentaliteit en historische dimensie van de stad en langzaam brokkelde de invloed van het CIAM af (Doevendans, 2007). Hun functionalistische ideeën kregen kritiek en er werd meer gestreefd naar functiemenging. Vooral door de verplaatsing van het busstation (jaren 70) en het opruimen van de verkeersrotonde (jaren 90) hebben de heldere stedenbouwkundige structuur en functionele verdeling van het Stationsplein in Eindhoven hun kracht verloren. De ruimtelijkheid en verdeling van de gebieden is nog wel steeds herkenbaar, maar de uitstraling die het gebied in de jaren 60 kende ontbreekt. Na de 'afbrokkeling' van het oorspronkelijke ontwerp werd het plein steeds meer 'vervuild' met borden, kiosken en een overvloed aan geparkeerde fietsen. Tijdens een recente (kleinschalige) herinrichting is het plein 'opgeschoond', waardoor het geheel er al weer een stuk beter uitziet. De geringe hoeveelheid groen en grote hoeveelheid stenen zorgen echter voor een kille uitstraling. Samen met de enorme aantal geparkeerde fietsen, auto's, kiss&ride plekken en taxistandplaatsen is het plein niet echt aantrekkelijk voor voetgangers.



Afb. 18 Situatie in 1960 geprojecteerd op de huidige situatie

Momenteel heeft Stationsplein weinig verblijfskwaliteit en een sterk doorgaand en functioneel karakter, dat ook genoemd wordt als een kenmerk van Augé's (1992) 'non-places' en Castells (1996) 'spaces of flows'. Echter ligt de ontwikkeling van het Stationsplein sterk verankerd in de geschiedenis van Eindhoven. Het Stationsplein heeft een sterke link met het station en haar (inter) nationale verbindingen, maar deze plek is tevens sterk gerelateerd aan de binnenstad. Deze historische verankering en lokaliteit ontbreken volgens Augé en Castells in 'non-places' en 'spaces of flows'.

Bovendien is er op het Stationsplein geen sprake van een directe contractuele relatie, zoals dit wel het geval is op stations en op vliegvelden. Het Stationsplein is vrij toegankelijk voor iedereen en er vindt geen identificatie van bezoekers plaats tijdens het aanschaffen van toegangsbewijzen. Ook in dit opzicht wijkt het Stationsplein af van Augé's 'non-places'. Daarom wordt, los van de vraag of we stations en vliegvelden kunnen bestempelen als 'non-places' of 'spaces of flows', het Stationsplein in Eindhoven hier in ieder geval niet onder geschaard.

Tot slot kunnen we ons afvragen of het Stationsplein slechts openbare ruimte is of ook echt een publiek domein, zoals Hajer en Reijndorp (2001) dit definiëren? *'Public domain may well come into being where places represent multiple and incongruent meanings'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.68). Waarschijnlijk zijn veel mensen die op het Stationsplein komen trein- en/of busreizigers. In dit opzicht zouden we deze mensen kunnen zien als een 'urban tribe' (Solà Morales, 1992). Echter zijn de onderlinge verschillen tussen deze mensen vaak groot en bovendien zijn reizigers niet de enige bezoekers van het Stationsplein. Op deze plek komen daardoor veel mensen met verschillende achtergronden en interesses met elkaar in aanraking. *'It is precisely this multiplicity and incongruence that makes the square into public domain'* (Hajer & Reijndorp, 2001, p.68). Misschien kunnen we stationspleinen daarom zelfs zien als hét ultieme publieke domein.



4.1 MENS EN RUIMTE

'The way that spatial interrelationships are perceived and experienced and the way that the cultural meanings of places are produced, is not simply determined by their developers and designers, but to a similar extent by the consumers.'

(Hajer & Reijndorp, 2001, p.49)

Humanistische geografen benaderen de omgeving vanuit de fenomenologie en het existentialisme, waarbij de interactie tussen mens en ruimte centraal staat. Dit in tegenstelling tot de behavioristen, die de ruimte zien als een object, een statisch gegeven dat op de mens inwerkt. Zowel behavioristen als humanisten zien (zintuiglijke) ervaringen van de omgeving, kennis en herinneringen als de basis voor 'sense of place'. Het verschil zit in het intentionele karakter van deze ervaring. Waar humanisten er van uitgaan dat de mens vrije keuzes maakt, stellen behavioristen dat menselijk gedrag wordt gestuurd door cognitieve processen (Relph, 1976; Sioni, 2001; Entrikin & Tepple, 2006; Golledge, 2006).

4.1.1 Humanistische benadering

Humanisten gaan, in tegenstelling tot behaviorale geografen, uit van een actieve rol van de mens en sociale relaties bij de ruimtelijke ervaring (Relph, 1976). *'To understand fully the ways in which humans transform their environments, the geographer could not leave unexplored the meaning that cultures have given to nature, the values and goals that shape their actions in building places and landscapes, or their imaginative explorations of other possible environments'* (Entrikin & Tepple, 2006, p.32).

Ervaringen, overtuigingen en waarden vormen een omgeving (Entrikin & Tepple, 2006). Deze ervaringen kunnen direct of indirect zijn. Ze zijn gericht naar de externe wereld en worden beïnvloed door emoties en gedachten, waarbij gevoel wordt gezien als intentioneel. Het woord 'ervaring' impliceert iets passiefs, iets wat iemand ondergaan heeft. We ervaren ruimte door verschillende zintuigen, maar de diverse zintuiglijke ruimten lijken niet erg op elkaar (Tuan, 1977). Bovendien kan een omgeving vrijwel nooit als een geheel worden waargenomen (Tuan, 1976). Het ontdekken van subjectieve ervaringen van plaats en tijd is het doel van de humanistische geografie (Tuan, 1976; Sioni, 2001).

Volgens humanisten is de mens niet voorgeprogrammeerd, maar iemand die keuzes maakt. Menselijk handelen wordt geleid door rationele beslissingen en er bestaat interactie tussen de mens en ruimte (Entrikin & Tepple, 2006). *'This requires a focus on the human agent or individual as the creator and the interpreter of meaning. The meaning must be understood in relation to the subjects'* (Entrikin & Tepple, 2006, p.31).

Deze intentionele benadering is kenmerkend voor de humanistische geografie (Entrikin & Tepple, 2006). *'The humanistic geography is an interpretative social science, because human beings are intentional agents who act in the world in relation to their projects'* (Entrikin & Tepple, 2006, p.31-33).

In de humanistische geografie wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen 'cognitive maps' en directe perceptie. 'Cognitive maps' spelen volgens humanisten slechts gedeeltelijk een rol in het alledaagse ruimtelijk gedrag. Een cognitieve kaart wordt gezien als een speciaal soort beeld dat minder direct gerelateerd is aan directe, zintuiglijke ervaringen. Een cognitieve kaart als cartografische weergave, wordt daarom door humanisten gezien als onvoldoende voor het bestuderen van ruimtelijke ervaringen, omdat de ruimtelijke ervaring meer is dan de perceptie van de omgeving en de representatie in iemands hoofd (Tuan, 1975). Tuan (1975) gaat in tegen de ideeën van behavioristen, die menselijk handelen zien als een cognitief proces wat wordt geleid door mentale beelden en kaarten in iemands hoofd. *'It cannot be assumed that people walk about with pictures in their head, or that people's spatial behavior is guided by picture-like images and mental maps that are like real maps'* (Tuan, 1975, p.213). Volgens Tuan (1977) zorgen schemata voor onze response op omgevingsstimuli. Deze schemata zijn deels genetisch bepaald en deels gevormd naar aanleiding van eerdere ervaringen. De ervaring van tijd en plaats is grotendeels onderbewust.

4.1.2 Behaviorale benadering

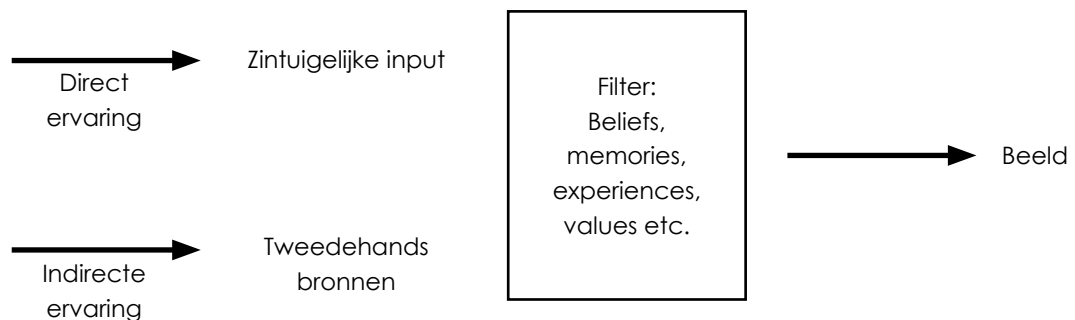
Zowel cognitieve theoretici als behavioristen zien het lichaam als passief. Volgens hen reageert het lichaam slechts op orders van het cognitieve bewustzijn of stimuli uit de externe omgeving (Seamon, 1979 in Sioni, 2001). Het menselijk gedrag wordt dus gemedieerd door cognitieve informatie processen en niet door vrije keuzes, zoals de humanisten veronderstellen. Bovendien staat bij deze benadering de ruimte centraal en wordt deze gezien als een gegeven, een statisch subject. Doordat de mens als gescheiden van de omgeving wordt gezien zijn behavioristen vooral geïnteresseerd in het effect van de omgeving op het gedrag van mensen. Ze willen het ruimtelijk gedrag in kaart brengen aan de hand van het verklaren van ruimtelijke keuzes en het maken van beslissingen. Kaarten vormen een belangrijk onderdeel bij het bestuderen van deze relaties en behavioristen zien 'spatial thinking and reasoning' als cognitieve processen waarmee verschillen in menselijke handelen en gedrag in verschillende omgevingen te verklaren (Sioni, 2001; Golledge, 2006).

Ruimtelijke cognitie gaat er vanuit dat omgevingen unieke karakteristieken hebben en dat sommige typen ruimtelijk gedrag gerelateerd zijn aan deze specifieke karakteristieken van een

omgeving door cognitieve representaties (Lloyd, 1999 in Sioni, 2001). Het werk van Gould (1966) is sterk beïnvloed door de behaviorale geografie. Volgens hem zijn de beslissingen die mensen maken gerelateerd aan de manier waarop zij de ruimte om hen heen waarnemen en evalueren. *'The human landscape, in reality, or abstracted and modelled as a map, is nothing more, but equally nothing less, than the spatial expression of the decisions of men'* (Gould, 1966, p.2).

Een mentaal beeld dient om ervaringen van een individu te filteren en aan te passen. Menselijk handelen is gebaseerd op het verwerken van deze eerdere ervaringen (Hayward & Weitzer, 1984). *'Many of the human patterns we see on the landscape today are a result of men making locational decisions based on information that has come through a perceptual filter'* (Gould & White, 1974, p.45).

Psycholoog B. Skinner (1971, geciteerd in Gould & White, 1974) veronderstelde dat we menselijk gedrag kunnen veranderen door het controleren van de omgeving. Het veranderen van de omgeving levert veranderingen in menselijk gedrag. Menselijk gedrag wordt echter alleen beïnvloed door dat deel van de omgeving dat ook daadwerkelijk waargenomen wordt. We kunnen niet alle informatie die dagelijks bij ons binnen komt opslaan. Daarom gebruiken we een soort waarnemingsfilters die de informatie selecteren. *'Our views of the world, and about people and places in it, are formed from a highly filtered set of impressions, and our images are strongly affected by the information we receive through our filters'* (Gould & White, 1974, p.48). Alle kennis en informatie wordt daarnaast gefilterd door persoonlijke herinneringen en ervaringen en politieke, sociale, culturele en economische waarden en normen (Gould, 1966; Gould & White, 1974; Al-Zoabi, 2002).



Afb. 19 Beeldvormingsproces (Al-Zoabi, 2002)

Perceptie is daardoor meer dan een passief proces waarbij informatie wordt ontvangen. Het heeft ook te maken met verwachtingen, acties en feed-back/reflectie door het testen aan individuele ervaringen (Hayward & Weitzer, 1984; Sidanin, 2007).

Ons beeld van een omgeving wordt complexer naarmate we er meer informatie over vergaren. Deze informatie bereikt ons door directe, zintuiglijke ervaringen door tasten, ruiken, voelen en bewegen enerzijds (Lowenthal, 1961). Maar daarnaast verspreiden 'tweedehands' bronnen als de media een bepaalde reputatie van een gebied wat indirect invloed heeft op ons beeld van een omgeving (Gould, 1966; Pocock, 1975; Kearney & Kaplan, 1997; Al-Zoabi, 2002).

4.1.3 Conclusie

Behavioralisten zien ruimte als een statisch object. Mensen reageren op een voorgeprogrammeerde manier op een omgeving en deze reactie wordt gestuurd door cognitieve processen. Dit impliceert dat mensen ondanks hun onderlinge verschillen op een vergelijkbare manier reageren op een omgeving. Volgens het behaviorisme zouden mensen in omgevingen met een vergelijkbare inrichting dus ook vergelijkbaar gedrag moeten vertonen.

De omgeving zou er waarschijnlijk een stuk homogener uitzien, uitgaande van deze behaviorale relatie tussen mens en ruimte. Als mensen op een voorgeprogrammeerde manier reageren, kan er namelijk worden gekozen voor een soort 'standaard' inrichting voor diverse omgevingen om het gewenste gedrag te verkrijgen.

Daarentegen, gaan humanisten uit van interactie tussen mens en omgeving. Volgens hen nodigt een omgeving uit tot bepaald gebruik en gedrag, maar maakt de mens hierin nog steeds vrije keuzes. Dit zou zorgen voor gevarieerder gedrag in dezelfde omgeving. Volgens humanisten kan dus niet worden volstaan met een 'standaard' inrichting, maar is een inrichting nodig die uitnodigt tot bepaalde vormen van gebruik en het gewenste gedrag stimuleert. De openbare ruimte zou er daardoor meer heterogeen uitzien.

Waarschijnlijk worden gebruik en gedrag deels veroorzaakt door cognitieve processen en deels door de keuzes die de mens zelfs maakt. In deze studie speelt de interactie tussen mens en ruimte die humanisten veronderstellen echter een grote rol. Een behavioralistische insteek zou een onderzoek naar een specifieke case, in dit geval het Stationsplein in Eindhoven, immers bijna overbodig maken. Zij verwachten namelijk dat mensen op een vergelijkbare manier reageren op bepaalde aspecten in een omgeving.

4.2 ENQUÊTE EN OBSERVATIES

Observaties en een digitale enquête zijn gebruikt om inzicht te krijgen in de manier waarop bezoekers en inwoners van Eindhoven het Stationsplein gebruiken, waarderen en hoe ze willen dat deze plek er in de toekomst uit komt te zien.

Door middel van observaties is het gebruik van het Stationsplein in kaart gebracht. Deze observaties zijn uitgevoerd gedurende vier weken, op verschillende dagen en tijdstippen. Ten eerste is gelet op de routes die mensen afleggen van en naar het station en daarnaast zijn diverse vormen van gebruik geregistreerd.

Eindhoven beschikt over een zogenaamd 'Digipanel', een panel van Eindhovenaren die zich als vrijwilliger aangemeld hebben voor het invullen van enquêtes over de meest uiteenlopende onderwerpen in relatie tot de stad. Het Digipanel is ook ingezet voor dit onderzoek.

Onderzoekspopulatie digitale enquête

De enquête over het Stationsplein is verstuurd naar 2102 mensen. In totaal hebben 1152 de enquête volledig afgerond, een respons van 55%. Deze onderzoekspopulatie bestaat uit 61% mannen en 39% vrouwen.

	Aantal respondenten	Percentage
Man	699	61%
Vrouw	453	39%

Tabel 6 Geslacht van respondenten

Met 59% zijn de hoger opgeleide mensen oververtegenwoordigd in de onderzoekspopulatie. Met deze verschillen moet rekening worden gehouden bij het bestuderen van de resultaten van de enquête. De vraag blijft natuurlijk of het opleidingsniveau ook daadwerkelijk invloed heeft op de manier waarop mensen hun omgeving beleven.

	Aantal respondenten	Percentage
Geen opleiding	2	0%
Basisonderwijs	12	1%
Lager, middelbaar voortgezet onderwijs (VMBO, VBO, MULO, MAVO)	114	10%
Hoger algemeen voortgezet onderwijs (HAVO, HBS, MMS, VWO, Atheneneum)	136	12%

Lager beroepsonderwijs LBO (o.a. LTS, LHNO, huishoudschool)	35	3%
Middelbaar beroepsonderwijs MBO (o.a., MTS, UTS, MEAO, INAS)	175	15%
Hoger of wetenschappelijk beroepsonderwijs (HBO of universiteit)	669	59%

Tabel 7 Opleidingsniveau van respondenten

Alle respondenten zijn gevraagd naar hun mening over het huidige plein en hun wensen voor de toekomst. Echter zijn alleen regelmatige bezoekers van het station gevraagd naar de manier waarop ze het station gebruiken. Deze 383 regelmatige bezoekers zijn de mensen die dagelijks of wekelijks op het station komen.

	Aantal respondenten	Percentage
Dagelijks	94	8%
Wekelijks	289	25%
Maandelijks	417	37%
Vrijwel nooit	351	30%

Tabel 8 Frequentie van aanwezigheid op het station

Omdat dit onderzoek zich specifiek richt op het Stationsplein aan de zuidzijde zijn de mensen die het station hoofdzakelijk via de noordzijde betreden buiten beschouwing gelaten, voor de analyse van het gebruik van het plein. In totaal is het gebruik van het Stationsplein aan de zuidzijde daardoor onderzocht onder 236 respondenten, die regelmatig (dagelijks of wekelijks) via de zuidzijde naar het station komen.

	Via de noordzijde, aan de kant van de bussen	Via de zuidzijde, aan de kant van de stad	Beiden even vaak
Dagelijks	38%	51%	11%
Wekelijks	35%	41%	24%

Tabel 9 Respondenten die regelmatig op Stationsplein Zuid komen

4.3 GRENZEN VAN HET PLEIN

Tijdens de verstedelijking in de eerste decennia van de 20^e eeuw werkte Eindhoven, onder leiding van De Casseres, aan uitbreidingsplannen voor de stad. Het idee dat het centrum van de stad moest worden getransformeerd in een 'moderne city' leefde al in die periode. Na de Tweede Wereldoorlog werd de noodzakelijke wederopbouw van de gebombardeerde binnenstad aangegrepen om het centrum ook daadwerkelijk ingrijpend te veranderen. De kans om tegelijkertijd de barrièrewerking van het spoor aan te pakken werd in eerste instantie vertaald in plannen voor een kopstation. Maar door de bezwaren van de NS werd uiteindelijk gekozen voor de aanleg van een halfhoog spoor. De openbare ruimte voor het station werd ontwikkeld door architect J.A. van der Laan. Hij ontwierp een reeks van pleinen die weliswaar ieder een eigen functie hadden, maar tevens met elkaar verbonden waren. Zo werden van oost naar west het busstation, het stationsplein en het plein voor het stationspostkantoor met parkeerplaats aangelegd. De kruising met de Vestdijk werd vormgegeven als een grote rotonde als symbool voor de moderne stedenbouw (Crimson, 2010). De samenhang in deze stedenbouwkundige structuur is verstoord door een reeks van kleinschalige ingrepen en tijdelijke ontwikkelingen. Daardoor wordt de openbare ruimte voor het station tegenwoordig ervaren als een gefragmenteerde ruimte. De versnippering van de openbare ruimte maakt het belangrijk om te onderzoeken welke delen nog worden ervaren als onderdeel van het Stationsplein.

Uit de enquête blijkt dat gebieden B (86%) en D (95%) door het merendeel van de gebruikers worden ervaren als onderdeel van het plein, gevolgd door gebieden A (62%) en G (69%). Opvallend is dat gebied F door slechts 18% van de respondenten wordt ervaren als deel van het plein, terwijl evenementen op het Stationsplein altijd hier plaatsvinden. Gebied F wordt zelfs het minst genoemd als onderdeel van het Stationsplein. Een aantal mensen geven aan dat alle gebieden bij het Stationsplein horen, maar dat niet allen even belangrijk zijn als gebied D. Daarnaast zien sommige inwoners van Eindhoven het 18 Septemberplein als onderdeel van het Stationsplein.



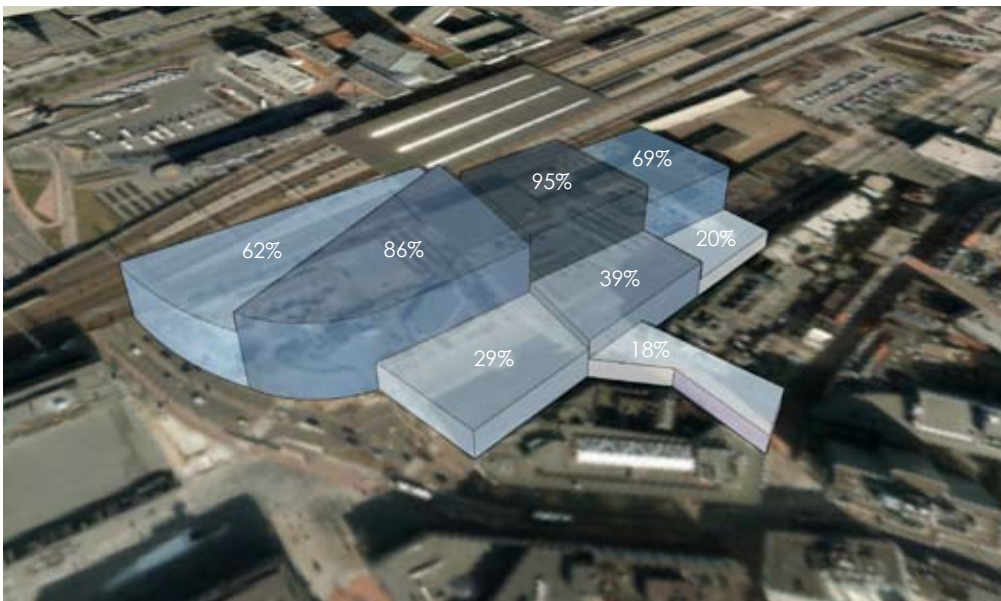
Afb. 20 Luchtfoto Stationsplein rond 1960



Afb. 21 Foto Stationsplein rond 1960



Afb. 22 Gebieden op het Stationsplein



Afb. 23 Perceptie van gebieden die bij het Stationsplein horen volgens respondenten

4.4 GEBRUIK VAN HET STATIONSPLEIN

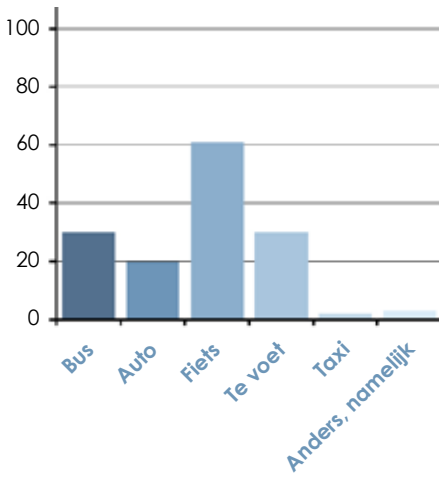
Voor- en natransport

Verreweg de meeste mensen komen op de fiets (61%) naar het station. Zowel 30% van de bezoekers komen te voet als met de bus en 20% komt met de auto. De overige mensen komen met de taxi, brommer, trein of worden afgezet door familie of vrienden.

	Aantal	Percentage*	
Bus	115	30%	
Auto	76	20%	
Fiets	232	61%	
Te voet	116	30%	
Taxi	8	2%	
Anders, namelijk ...	13	3%	

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 10 & Diagram 1 Voor- en natransport



Opvallend is dat mensen die dagelijks naar het station komen, veel minder gebruik maken van de auto en bus dan mensen die wekelijks op het station komen. Echter zijn er slechts een klein aantal respondenten (94) die aangeven dagelijks op het stationsplein te komen, waardoor deze percentages sneller beïnvloed worden.

	Bus	Auto	Fiets	Te voet	Taxi	Anders, namelijk...
Dagelijks (94 respondenten)	17%	9%	66%	31%	4%	6%
Wekelijks (289 respondenten)	34%	24%	59%	30%	1%	2%

Tabel 11 Voor - en Natransport vergeleken met frequentie van aanwezigheid op het station (Meerdere antwoorden mogelijk)

Reden voor bezoek aan het station

De belangrijkste reden om naar het station te komen blijkt nog altijd de trein (71%). Het station in Eindhoven vormt echter ook een belangrijke 'inter-wijk-verbinding' (verbinding tussen het noorden en zuiden van de stad), dat blijkt uit het grote percentage (45%) van de mensen die het station gebruiken om van het noorden naar het zuiden van de stad te lopen of andersom. Ook uit een eerder onderzoek van NS Research en gemeente Eindhoven (2008) blijkt deze functie van het station als verbinding van beide delen van de stad. Volgens hun gegevens maken dagelijks 12500 mensen gebruik van het station om zich van het noorden naar het zuiden van de te verplaatsen of andersom.

Verder geven mensen aan dat ze naar het station komen om iemand op te halen of weg te brengen; ze de winkels of horeca gelegenheden gebruiken; er komen om te pinnen; een gratis krant ophalen of dat ze het station gezellige plek vinden om te verblijven en/of mensen te kijken.

	Aantal respondenten	Percentage*
Ik kom uit de trein of ga naar de trein	273	71%
Ik loop dóór het station van het noorden naar het zuiden van de stad of andersom.	174	45%
Anders, namelijk ...	83	22%

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 12 Reden om naar het station te gaan

Respondenten die dagelijks op het station komen, zijn hoofdzakelijk treinreizigers of mensen die op het station werken. Het percentage 'interwijkers' ligt hier een stuk lager dan gemiddeld, 26% versus 45% bij alle respondenten versus 52% bij wekelijks bezoek aan het station.

	Ik kom uit de trein of ga naar de trein	Ik loop dóór het station van noord naar zuid of andersom	Anders, namelijk ...
Dagelijks (94 respondenten)	80%	26%	28%
Wekelijks (289 respondenten)	69%	52%	20%

Tabel 13 Reden om naar het station te gaan vergeleken met frequentie van aanwezigheid (Meerdere antwoorden mogelijk)

Tijdstippen van verblijf

De respondenten geven aan vooral doordeweeks (45%) of zowel doordeweeks als in het weekend (45%) op het Stationsplein te komen. Slechts 11% komt er voornamelijk in het weekend. Daarnaast is een vrij regelmatige verdeling zichtbaar van de tijdstippen waarop mensen op het Stationsplein zijn, met lichte pieken tijdens de ochtend- en avondspits en dalen gedurende lunchtijd en 's nachts.

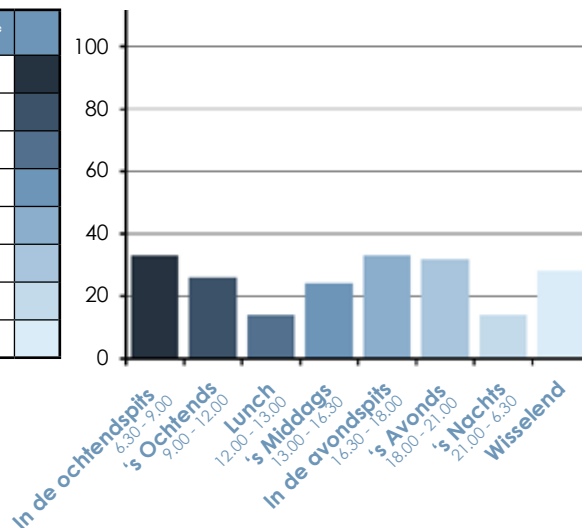
	Aantal respondenten	Percentage
Doordeweeks	111	45%
In het weekend	25	10%
Beide	113	45%

Tabel 14 Momenten van aanwezigheid

	Aantal	Percentage*
In de ochtendspits (6.30 - 9.00)	83	33%
's Ochtends (9.00 - 12.00)	65	26%
Lunchtijd (12.00 - 13.00)	34	14%
's Middags (13.30 - 16.30)	60	24%
In de avondspits (16.30 - 18.00)	81	33%
's Avonds (18.00 - 21.00)	79	32%
's Nachts (21.00 - 6.30)	34	14%
Wisselend	70	28%

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 15 & Diagram 2 Tijdstippen van aanwezigheid



Deze gegevens kunnen echter beïnvloed zijn doordat de respondenten allen uit Eindhoven komen en hun bezoek aan het stationsplein gerelateerd is aan een treinreis voor werk of studie. Bezoekers van Eindhoven zullen waarschijnlijk vaker in het weekend komen en minder afhankelijk zijn van de spitsuren.

Onderstaande gegevens laten echter weinig verschil zien in reden van bezoek tussen bezoekers doordeweeks en in het weekend. Een vergelijking tussen de reden van het bezoek aan het station en het tijdstip van bezoek aan het stationsplein laat wel zien dat respondenten die gedurende de ochtend en avondspits op het stationsplein komen hier voornamelijk zijn voor of na een treinreis.

	Ik kom uit de trein of ga naar de trein	Ik loop dóór het station van noord naar zuid of andersom	Anders, namelijk ...
Doordeweeks (111)	76%	43%	11%
Weekend (25)	60%	36%	32%
Beide (113)	73%	40%	27%

Tabel 16 Reden om naar het station te gaan vergeleken met moment van aanwezigheid (Meerdere antwoorden mogelijk)

	Ik kom uit de trein of ga naar de trein	Ik loop dóór het station van noord naar zuid of andersom	Anders, namelijk ...
In de ochtendspits (6.30 - 9.00) (83)	84%	24%	13%
's Ochtends (9.00 - 12.00) (65)	70%	45%	16%
Lunchtijd (12.00 - 13.30) (34)	48%	61%	30%
's Middags (13.30 - 16.30) (60)	58%	56%	17%
In de avondspits (16.30 - 18.00) (81)	83%	29%	13%
's Avonds (18.00 - 21.00) (79)	75%	37%	16%
's Nachts (21.00 - 6.30) (34)	71%	41%	18%

Tabel 17 Reden om naar het station te gaan vergeleken met tijdstip van aanwezigheid (Meerdere antwoorden mogelijk)

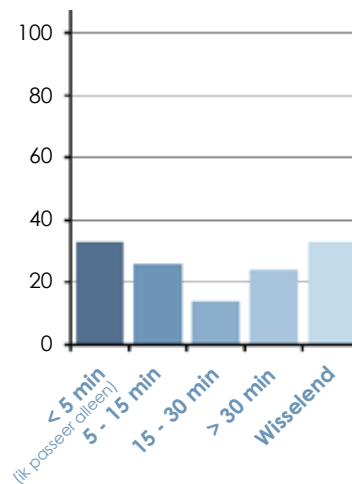
Duur van verblijf en activiteiten

Het overgrote deel van de ondervraagden blijft minder dan 5 minuten op het Stationsplein, ofwel passeert alleen. In totaal blijven 81% van de mensen minder dan 15 minuten op het plein.

	Aantal	Percentage*	
< 5 min (Ik passeer alleen)	141	57%	
5 - 15 min	59	24%	
15 - 30 min	14	6%	
> 30 min	3	1%	
Wisselend	32	13%	

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 18 & Diagram 3 Duur van aanwezigheid op het Stationsplein

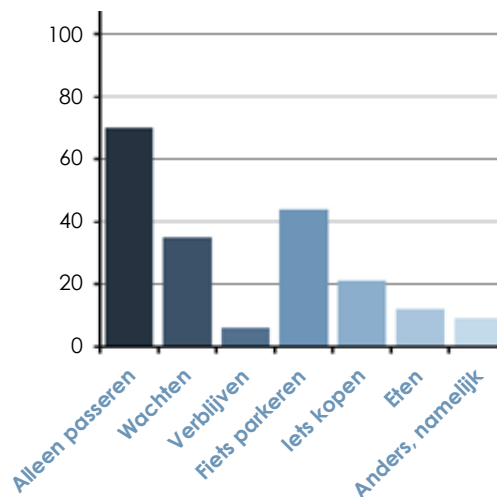


Ook uit de activiteiten blijkt dat de meerderheid de bezoekers het plein alleen passeert (70%). Daarnaast zijn er veel mensen die er hun fiets parkeren (44%) of er op iemand wachten (35%). Overige activiteiten die plaatsvinden op het Stationsplein zijn verblijven, iets kopen, eten, op het terras zitten, iemand ophalen, werken, wonen, evenementen, parkeren etc.

	Aantal	Percentage*	
Alleen passeren	174	70%	
Wachten (op iemand; tot ik wordt opgehaald of tot ik een taxi kan nemen)	86	35%	
Verblijven	14	6%	
Fiets parkeren	110	44%	
Iets kopen	52	21%	
Eten	30	12%	
Anders, namelijk ...	22	9%	

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 19 & Diagram 4 Ondernomen activiteiten op het Stationsplein



Vooraf tijdens lunchtijd verblijven, kopen of eten respondenten op het Stationsplein. Tijdens de observaties bleek bovendien dat het weer een belangrijke rol speelt. Zodra het weer het toelaat verblijven er meer mensen op het plein. Vanwege de geringe hoeveelheid bankjes zoeken mensen naar andere plekken om te zitten. De randen van de nieuwe bloemperken; de treden bij de klokkentoren; paaltjes voor het station; trappen bij het postkantoor en zelfs het trottoir worden allemaal gebruikt als zitplek. Mensen eten, wachten, bellen of praten daar met elkaar. Echter transformeert het plein in functionele verkeersruimte bij kou en/of regen en passeren mensen slechts. Toch zien we met dit weer ook wachtende mensen, hoewel dan wel gezocht wordt naar beschutte plekken.

	Passeren	Wachten	Verblijven	Fiets parkeren	Iets kopen	Eten	Anders, namelijk ...
In de ochtendspits (6.30 - 9.00) (83)	70%	28%	2%	58%	17%	8%	6%
's Ochtends (9.00 - 12.00) (65)	74%	35%	5%	35%	18%	8%	8%
Lunchtijd (12.00 - 13.30) (34)	65%	35%	9%	24%	29%	21%	12%
's Middags (13.30 - 16.30) (60)	73%	38%	7%	35%	20%	13%	12%
In de avondspits (16.30 - 18.00) (81)	68%	25%	4%	56%	15%	9%	7%
's Avonds (18.00 - 21.00) (79)	71%	43%	3%	46%	16%	10%	10%
's Nachts (21.00 - 6.30) (34)	74%	29%	6%	41%	18%	15%	9%

Tabel 20 Ondernomen activiteiten op het Stationsplein vergeleken met tijdstip van aanwezigheid (Meerdere antwoorden mogelijk)

36% van de mensen maakt wel eens gebruik van de horeca voorzieningen op het Stationsplein. Vooral de mensen die tijdens lunchtijd (53%) op het Stationsplein komen maken gebruik van de aanwezige horecagelegenheden, zoals Pibo's, frietkraam etc.

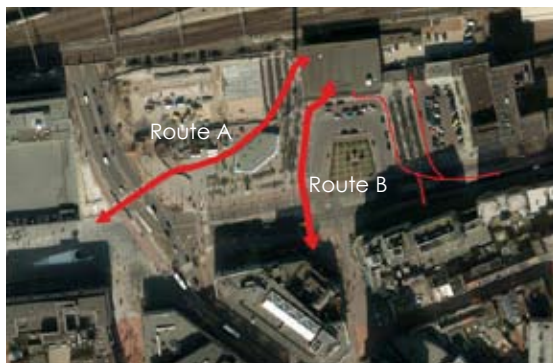
	Nee	Ja
In de ochtendspits (6.30 - 9.00) (83)	66%	34%
's Ochtends (9.00 - 12.00) (65)	67%	33%
Lunchtijd (12.00 - 13.30) (34)	47%	53%
's Middags (13.30 - 16.30) (60)	53%	47%
In de avondspits (16.30 - 18.00) (81)	63%	37%
's Avonds (18.00 - 21.00) (79)	71%	39%
's Nachts (21.00 - 6.30) (34)	54%	46%

Tabel 21 Bezoek horeca gelegenheden vergeleken met tijdstip van aanwezigheid

Routes

Uit de observaties komt naar voren dat route A de belangrijkste route over het Stationsplein is. Echter blijkt uit de enquête dat route A en B vrijwel evenveel gebruikt worden, waarbij route B zelfs nog iets vaker. Dit zou verklaard kunnen worden uit het feit dat de ondervraagden allen inwoners van Eindhoven zijn en zij vaker doelbewust naar het Station gaan. Bovendien blijkt dat van de mensen die via de zuidzijde het station binnenkomen, 78% naar de trein gaat of uit de trein komt. Deze mensen gaan minder vaak de binnenstad in en zullen vaker direct naar huis gaan of van huis komen. Terwijl route A de meest logische route is voor dagtoeristen naar de winkels van Eindhoven. De meeste mensen die een andere route gebruiken, verlaten het station en verplaatsen zich vervolgens richting het oosten van de stad, via de Stationsweg/Fuutlaan.

35% van de mensen ondervindt op zijn of haar weg hinder van obstakels. Mensen die voornamelijk route B (35%) gebruiken geven iets vaker aan hinder te ondervinden van obstakels dan mensen die vooral route A (29%) gebruiken. De meest genoemde obstakels zijn rondslingerende fietsen, (dubbel) geparkeerde taxi's en auto's, vrachtwagen voor de levering van de Albert Heijn en



Afb. 24 Meest gebruikte routes (enquête)



Afb. 25 Meest gebruikte routes (observaties)

tourbussen. In mindere mate, worden niet-verkeer gerelateerde obstakels genoemd, als het VVV kantoor, de frietkraam etc. Een aantal respondenten geeft aan de tijdelijke herinrichting van het Stationsplein al een hele verbetering en vindt het een stuk opgeruimder. Dit kan een reden zijn waarom respondenten die voornamelijk route A gebruiken minder vaak aangeven obstakels te ondervinden op hun weg.

	Nee	Ja
Route A (Naar 18 Septemberplein) (94)	71%	29%
Route B (Naar Dommelstraat) (97)	65%	35%

Tabel 22 Aanwezigheid van obstakels op route A en route B

Veiligheid

83% van de mensen die 's avonds op het Stationsplein komen geven aan dat ze zich er veilig of redelijk veilig voelen. 11% voelt zich juist niet veilig op het plein.

	Aantal	Percentage
Veilig	64	26%
Redelijk veilig	141	57%
Niet veilig	27	11%
Ik ben nooit 's avonds op het Stationsplein	15	6%

Tabel 23 Gevoel van veiligheid op het Stationsplein

Observaties

Naast de vragen uit de enquête is het gebruik van het Stationsplein geanalyseerd door middel van observaties. Op verschillende dagen en tijdstippen is gekeken welke routes mensen het meest gebruiken (zie p.72) en welke activiteiten plaatsvinden op het plein (zie bijlage II).

In overeenstemming met de enquêtes blijkt uit de observaties dat de mate van activiteit en hoeveelheid aanwezige mensen verschilt per tijdstip. In de ochtend- en avondspits is het aantal passanten en mensen die aankomen per fiets het grootst. Tussen de middag verblijven meer mensen op het plein, vooral rondom de eettentjes. Ook worden op dit tijdstip meer mensen gezien die samen tijd doorbrengen op het plein. Tot slot zijn gedurende de hele dag wachtende mensen op het plein aanwezig.

Een belangrijk verschil met de enquête is dat uit de observaties ook de invloed van het weer naar voren komt. Het aantal mensen die op het plein verblijven of wachten neemt toe bij zonnig weer. Vooral tijdens regenachtig maar ook bij koud en grijs weer zijn minder mensen op het plein aanwezig. Alleen het aantal passanten lijkt nauwelijks beïnvloed te worden door het weer.



Afb. 26 Meest gebruikte plekken



Afb. 27 Randen bloembakken gebruikt als zitplek

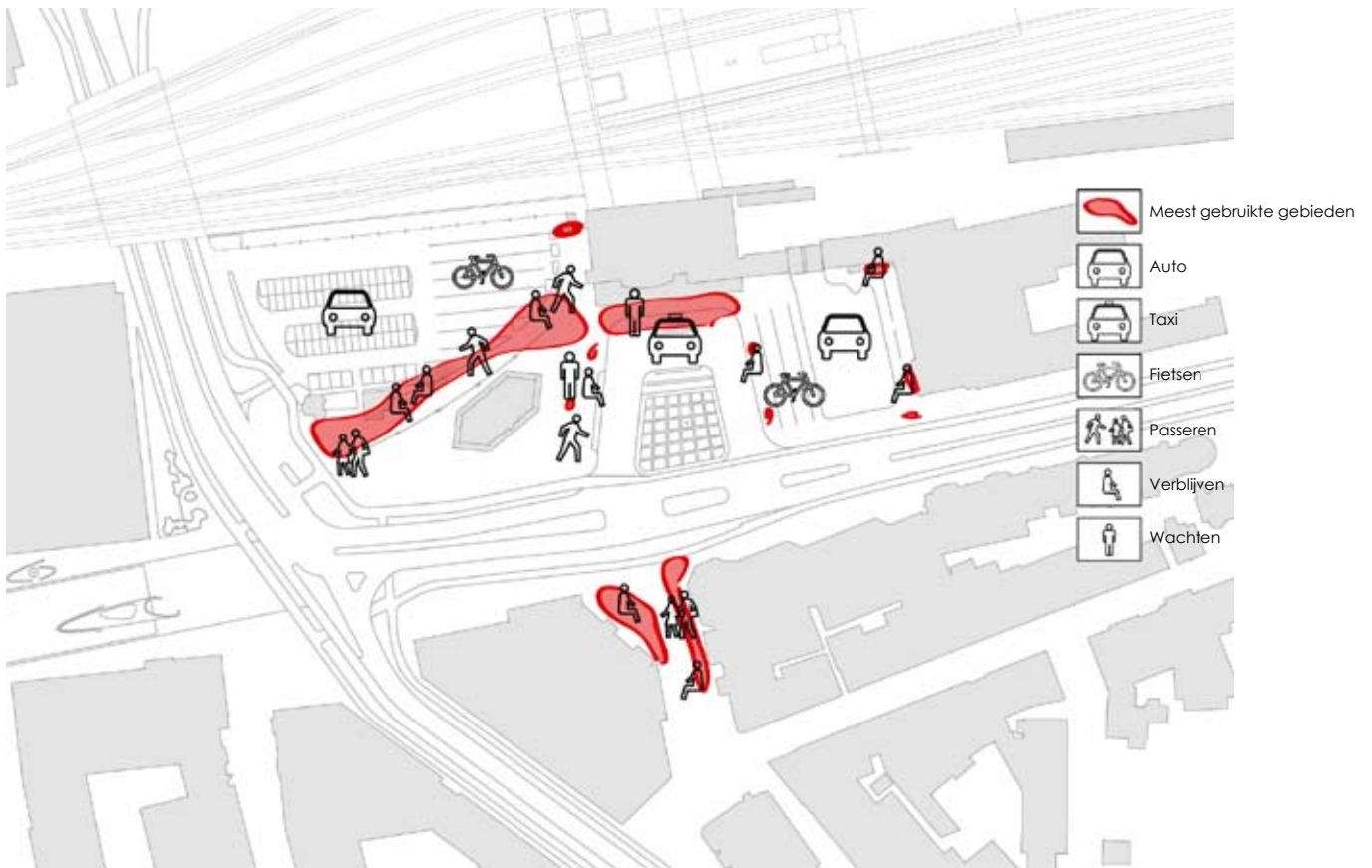
Het wachten en verblijven concentreert zich vooral rondom het station, in de buurt van zitmogelijkheden en langs de looproutes. Opstaande randen, trappen, paaltjes etc. worden bij mooi weer gebruikt om op te zitten.

Conclusie gebruik

Uit het gebruik blijkt een sterke relatie tussen het station en het Stationsplein. Het grootste deel van de respondenten komt op het Stationsplein als ze naar de trein gaan of uit de trein komen. Bovendien blijkt dat de meeste mensen minder dan 5 minuten op het Stationsplein blijven en alleen passeren. Uit zowel de enquête als de observaties blijkt dat tijdens de ochtend- en avondspits de meeste mensen op het Stationsplein aanwezig zijn. Deze mensen komen hier meestal in verband met een treinreis.

Echter is het Stationsplein meer dan een plek tussen het station en iemands bestemming. Wachten is vaak nog steeds gerelateerd aan het reizen, maar er zijn ook mensen die op het Stationsplein komen om bijvoorbeeld iets te eten. De functie als verblijfsplek komt vooral naar voren rond het middaguur en op zonnige dagen. Onder deze omstandigheden zien we op veel plaatsen mensen zitten, een broodje eten, met iemand kletsen etc. Momenteel zijn er weinig zitgelegenheden op het plein en daarom worden bijvoorbeeld ook randen van bloembakken en trappen gebruikt om te zitten. Hieruit blijkt tevens de potentie van het plein als verblijfsplek en de mogelijkheid om de verblijfskwaliteit te verbeteren.

We kunnen kortom stellen dat de soort activiteiten en hoeveelheid mensen die aanwezig zijn op het Stationsplein variëren per tijdstip en worden beïnvloed door het weer. Gedurende het grootste deel van de dag heeft het plein nog een sterk doorgaand karakter, maar de potentie om hier een verblijfsplek te creëren lijkt aanwezig.



Afb. 28 Kaart conclusie gebruik

4.5 WAARDERING VAN HET STATIONSPLEIN

4.5.1 Opvallende elementen

Respondenten die regelmatig op het Stationsplein komen zijn gevraagd wat ze het eerste opvalt als ze op het Stationsplein komen. De antwoorden zijn te verdelen in drie categorieën, namelijk objecten, verkeer gerelateerde zaken en subjectieve zaken. Echter richt het merendeel van de antwoorden zich op de verkeerschaos, zoals taxi's en fietsen. Daarnaast antwoorden diverse respondenten met bijvoeglijke naamwoorden als rommelig, drukte, ruimte, kaal, lelijk, onveilig etc. Objecten en bebouwing die bij bezoekers in het oog springen zijn het VVV kantoor, het standbeeld van Philips en het open zicht op het centrum en het 18 septemberplein.

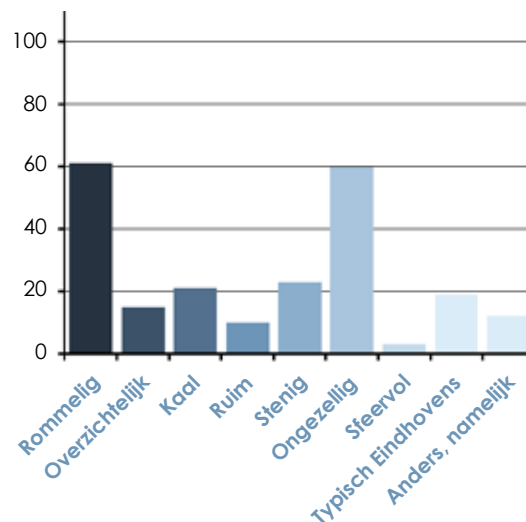
4.5.2 Waardering van het Stationsplein

Over het algemeen wordt het Stationsplein niet erg positief gewaardeerd. Woorden als 'rommelig', 'ongezellig' en 'stenig' worden genoemd als kenmerkend voor het plein. Daarnaast gaven respondenten in mindere mate aan dat ze het 'kaal' en 'typisch Eindhovens' vinden. 'Overzichtelijk', 'ruim' en 'sfeervol' worden het minst aangeduid als passend bij het Stationsplein. Echter vragen sommige mensen zich af: 'Hoe vol kan een lege ruimte zijn?'

	Aantal	Percentage*	
Rommelig	700	61%	
Overzichtelijk	171	15%	
Kaal	245	21%	
Ruim	111	10%	
Stenig	262	23%	
Ongezellig	692	60%	
Sfeervol	34	3%	
Typisch Eindhovens	213	19%	
Anders, namelijk ...	134	12%	

*Meerdere antwoorden mogelijk

Tabel 24 & Diagram 5 Woorden van toepassing op het Stationsplein



Er zijn weinig verschillen in waardering tussen mensen die regelmatig op het station komen en mensen die er zelden komen.

	Rommelig	Overzichtelijk	Kaal	Ruim	Stenig	Ongezeilig	Sfeervol	Typisch Eindhoven	Anders, namelijk ...
Dagelijks (94)	64%	11%	27%	18%	27%	56%	2%	31%	19%
Wekelijks (289)	65%	17%	20%	11%	27%	62%	2%	21%	11%
Maandelijks (417)	62%	15%	21%	9%	21%	59%	4%	18%	12%
Vrijwel nooit (351)	56%	14%	21%	7%	21%	62%	3%	14%	11%

Tabel 25 Woorden van toepassing op het Stationsplein vergeleken met frequentie van aanwezigheid (Meerdere antwoorden mogelijk)

Positieve en negatieve punten van het Stationsplein

De belangrijkste positieve punten van het Stationsplein die uit de enquête naar voren komen zijn het stationsgebouw; de goede bereikbaarheid; de centrale ligging t.o.v. de binnenstad en de ruimte. In mindere mate worden het plantsoen met standbeeld van Philips, zichtbaarheid van de treinen, gezellige cafés en restaurantjes en functionaliteit genoemd. Maar belangrijker nog is misschien wel dat veel respondenten de 'potentie' van het Stationsplein om een mooie en belangrijke plek in de stad te worden aangeven.

Tegenover deze positieve punten staat echter ook een hele reeks met negatieve punten. Men vindt het rommelig en chaotisch, met name door de geparkeerde fietsen en vele verkeersbewegingen. De ruimte voor taxi's, auto's, fietsen en voetgangers is niet overzichtelijk en de diverse stromen hinderen elkaar. Bovendien geven veel mensen aan dat de oversteek naar de binnenstad lastig is. Daarnaast wordt het plein bestempeld als sfeerloos en saai, grijs, onveilig genoemd. Er is volgende respondenten te weinig groen, veel hangjeugd en dealers, lelijke bebouwing en slechts weinig zitplekken en verblijfskwaliteit. Het belangrijkste commentaar is echter misschien wel dat het Stationsplein geen visitekaartje voor de stad wordt gevonden en geen hartelijk welkom voor bezoekers uitstraalt.

Karakter van Eindhoven

De bovenstaande grafiek en tabel geven weer dat er een vrij evenwichtige verdeling van zowel mensen die het karakter van Eindhoven wel en niet herkennen op het plein. Veel inwoners van Eindhoven vragen zich af wat het karakter van Eindhoven is en of Eindhoven eigenlijk wel een karakter heeft. Het enige typische van Eindhoven wat respondenten herkennen in de plek zijn het standbeeld van Anton Philips en het station zelf, wat volgens vele lijkt op een oude Philipsradio.



Afb. 29 Collonade, onderdeel van het Rijksmonument



Afb. 30 Zicht op de sporen met op de voorgrond fietsparkeerplaatsen



Afb. 31 Eettentjes op het stationsplein



Afb. 32 VVV kantoor



Afb. 33 Bomen voor het station



Afb. 34 Groene perk met standbeeld van Anton Philips



Afb. 35 Taxistandplaats en Kiss&Ride voor het station



Afb. 36 Historische stationsplein met terrassen



Afb. 37 Fietsparkeerplaatsen



Afb. 38 Autoparkeerplaatsen



Afb. 39 Route naar het 18 Septemberplein met zicht op de Lichttoren

Linkerpagina

- Afb. 29 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 3,3
- Afb. 30 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 3,3
- Afb. 31 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 4,8
- Afb. 32 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 5,0
- Afb. 33 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 7,0
- Afb. 34 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 6,7

Rechterpagina

- Afb. 35 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 4,5
- Afb. 36 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 6,7
- Afb. 37 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 3,9
- Afb. 38 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 4,0
- Afb. 39 Gewaardeerd met een gemiddeld cijfer 6,4

Weinig mensen zien Eindhoven Lichtstad, design, industrie, techniek terug op het plein, wat volgens hen wel hoort bij het karakter van de stad. De ruimte en het zicht op de omgeving wordt genoemd als karakteristiek van het Stationsplein en passend bij Eindhoven. Maar vele refereren echter naar de rommeligheid, sfeerloos en slecht ingericht, zowel als zijnde het karakter van de stad als juist niet het karakter van Eindhoven.

	Aantal	Percentage
Ja	584	56%
Nee	452	44%

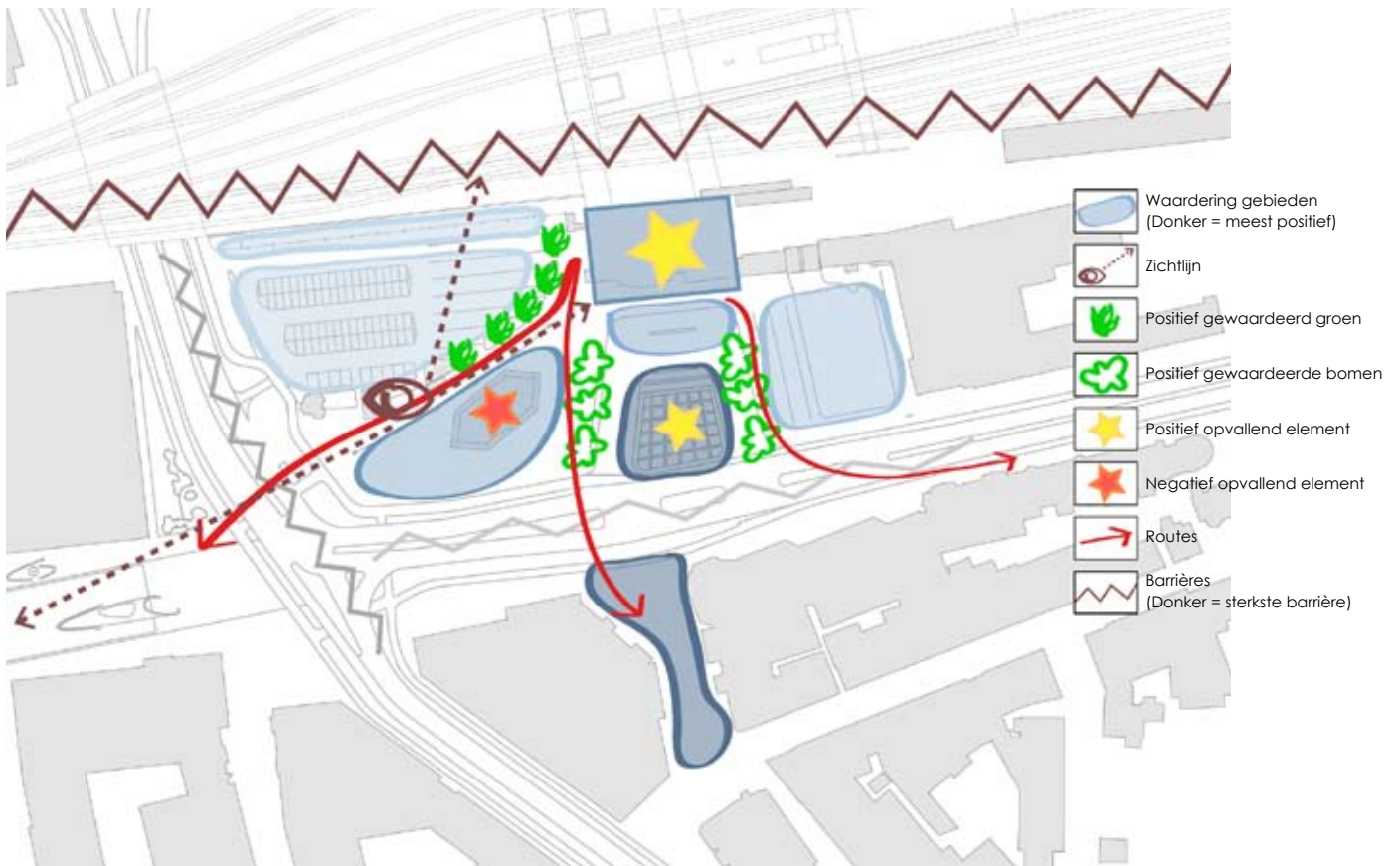
Tabel 26 Herkenning van het karakter van Eindhoven

Waardering van foto's

Ook uit de foto's (zie afbeelding 1 t/m 11 op p.78-79) blijkt het negatieve beeld wat inwoners van Eindhoven hebben van het Stationsplein. Alleen het groen op het plein, de cafés en restaurantjes in de uitloop naar de Dommelstraat en de route naar het 18 Septemberplein met zicht op de Bijenkorf en Lichttoren scoren een voldoende. Alle overige foto's scoren een (forse) onvoldoende. Zelfs het zicht op de rijdende trein en de terrasjes bij de Pibo's komen niet verder dan een 3,3 en 4,8 terwijl het zicht op de treinen toch genoemd werd bij de positieve punten van het plein en verblijfsplekken genoemd worden als een belangrijke toevoeging om de plek aantrekkelijker te maken. Echter zou de architectuur en inrichting van de omgeving zo'n negatieve invloed kunnen hebben dat dit resulteert in een onvoldoende waardering.

Conclusie waardering

Respondenten waarderen het Stationsplein over het algemeen niet erg positief. De dingen die het eerste opvallen op het plein, zijn vooral gerelateerd aan verkeer en hebben vaak een negatieve lading. Bovendien passen de woorden 'rommelig' en 'ongezellig' volgens respondenten het beste bij het Stationsplein. Echter worden er ook een aantal positieve punten genoemd, namelijk het stationsgebouw; de goede bereikbaarheid; de centrale ligging t.o.v. de binnenstad en de ruimte. Deze punten gaan niet zo zeer over de kwaliteiten van het plein, maar laten vooral de potentie zien om het Stationsplein te transformeren in een aangename en levendige plek. De meningen zijn verdeeld of het plein aansluit bij het karakter van Eindhoven. Sommige respondenten vragen zich zelfs af wat dit karakter van Eindhoven eigenlijk is.



Afb. 40 Kaart conclusie waardering

4.6 WENSEN VOOR DE TOEKOMSTIGE INRICHTING

Belangrijkheid aspecten

Uit waardering van bepaalde aspecten van het Stationsplein blijkt dat mensen vooral de aanwezigheid van groen (52% belangrijk, 39% zeer belangrijk) en snelle routes van en naar het station (56% belangrijk, 28% zeer belangrijk) belangrijk vinden voor de toekomstige inrichting van het plein. Daarnaast willen mensen graag ruimte om te verblijven, bijzondere verlichting en vinden ze elementen die het karakter van Eindhoven verbeelden belangrijk. Diverse respondenten gaven Eindhoven Lichtstad aan als zijnde een belangrijke karakteristiek van de stad en in dit verband kan de wens voor bijzondere verlichting en elementen die het karakter van Eindhoven verbeelden als gerelateerd worden beschouwd. De aanwezigheid van historische elementen, kunst en water worden in veel mindere mate belangrijk gevonden voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein.

	Zeer onbelangrijk	Onbelangrijk	Neutraal	Belangrijk	Zeer belangrijk
Aanwezigheid van snelle routes	1%	3%	12%	56%	28%
Aanwezigheid van ruimte om te verblijven	1%	8%	25%	54%	12%
Aanwezigheid van groen	0%	1%	8%	52%	39%
Aanwezigheid van water	5%	21%	39%	26%	9%
Aanwezigheid van elementen die het karakter van Eindhoven verbeelden	2%	7%	26%	49%	16%
Aanwezigheid van elementen die verwijzen naar de geschiedenis van Eindhoven	3%	11%	32%	41%	13%
Aanwezigheid van bijzondere verlichting	2%	7%	24%	49%	18%
Aanwezigheid van kunst	7%	15%	37%	34%	7%

Tabel 27 Belangrijkheid van de aanwezigheid van bepaalde aspecten op het Stationsplein

Stellingen

78% van de respondenten is het eens met de stelling dat de inrichting van het Stationsplein aan moet sluiten bij die van het 18 septemberplein. Echter wordt in de enquête niet verder ingegaan op de manier waarop dit zou moeten gebeuren. Daarnaast zien de inwoners van de stad het

Stationsplein als een belangrijk, zo niet hét belangrijkste plein van de stad en zouden veel mensen graag alle fietsen van het plein naar een parkeerkelder verplaatsen. De mening zijn verdeeld over het al dan niet autovrij maken van het plein en de zichtbaarheid van 'Eindhoven Brainport'. Dit laatste kan veroorzaakt worden omdat 'Brainport' voor veel mensen weinig tot de verbeelding spreekt en zelfs een beetje vaag is.

	Zeer mee oneens	Mee oneens	Niet oneens/ niet eens	Mee eens	Zeer mee eens	Geen mening
Het Stationsplein is de entree van Eindhoven en daarmee het belangrijkste plein van de stad	1%	12%	20%	42%	24%	1%
De inrichting van het Stationsplein moet aansluiten bij het 18 Septemberplein	2%	7%	12%	49%	29%	1%
'Eindhoven Brainport' zou zichtbaar moeten zijn op het Stationsplein	5%	16%	32%	31%	12%	4%
Het Stationsplein moet autovrij worden	11%	27%	20%	23%	18%	1%
Alle fietsen zouden geparkeerd moeten worden in een fietsparkeerkelder	6%	13%	13%	26%	41%	1%

Tabel 28 Mening over stellingen over het Stationsplein

Overige

Mensen missen op het Stationsplein zowel een gevoel, maar ook bepaalde functies. Functioneel wordt vooral gevraagd naar zitplekken, maar ook naar meer plaats voor fietsen, terrassen, een openbaar toilet en speelgelegenheden. Ook wordt veelvuldig aangegeven dat er weinig groen en bomen op het plein zijn.

Verder ontbreekt het volgens de inwoners van Eindhoven vooral aan sfeer en gezelligheid, het plein is geen visitekaartje voor de stad. Veiligheid, levendigheid, structuur, overzicht en allure zouden moeten worden toegevoegd tijdens de herinrichting. Op de vraag of mensen nog dingen toe zouden willen voegen geven echter opvallend veel inwoners van Eindhoven aan dat het Stationsplein ook vooral functioneel moet zijn.

Conclusie wensen voor de toekomst

Respondenten vinden snelle routes van en naar het station, maar ook de aanwezigheid van groen belangrijk op het Stationsplein. Hieruit blijkt enerzijds de doorgaande functie van het plein. Anderzijds kan groen bijdragen aan de verblijfskwaliteit. Echter is in deze enquête niet gevraagd naar de reden waarom mensen groen op het plein willen. Het is mogelijk dat groen slechts belangrijk wordt gevonden om de route een aangenamer uiterlijk te geven. Uit de vraag naar meer zitplekken, terrassen en speelgelegenheden zouden we echter kunnen concluderen dat het de aangename verblijfskwaliteit is die de respondenten belangrijk vinden.

Ondanks de veelvuldige vraag naar elementen die het Stationsplein in een verblijfsplek moeten transformeren, geven ook veel respondenten aan dat de functionaliteit niet uit het oog moet worden verloren.

Volgens respondenten heeft het Stationsplein een belangrijke functie als entree van de stad. Echter is de uitstraling volgens hen nog onder de maat en is het plein geen visitekaartje voor Eindhoven.



5.1 CONCLUSIES

Humanisten gaan uit van een voortdurende interactie tussen mens en omgeving, waardoor bepaald gedrag en gebruik worden veroorzaakt. Een omgeving kan volgens hen uitnodigen tot een soort gedrag, maar mensen maken hierin zelf keuzes. Behavioristen daarentegen geloven dat mensen voorgeprogrammeerd zijn en daarom op een vergelijkbare manier reageren op bepaalde aspecten in een omgeving. Vanuit de intentionele benadering van de humanisten ziet de omgeving er heterogener uit dan vanuit een behavioraal perspectief. Hier staat de interactie tussen mens en omgeving tevens centraal.

In deze studie is de ontwikkeling van het Stationsplein en omgeving geanalyseerd aan de hand van theorieën over de openbare ruimte en pleinen. Bovendien zijn het gedrag (of gebruik), de waardering en wensen voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein in kaart gebracht met behulp van een digitale enquête en observaties. In dit hoofdstuk komen beide onderdelen van deze studie samen en wordt gekeken of de resultaten van het veldonderzoek (deels) kunnen worden verklaard aan de hand van de ontwikkelingsgeschiedenis van het Stationsplein.

In het oorspronkelijk ontwerp van het Stationsplein herkennen we de toen heersende ideeën van het CIAM over de scheiding van functies. Daarnaast speelt in het ontwerp infrastructuur een belangrijke rol. De scheiding van het busstation, Stationsplein met taxistandplaatsen, parkeerplaats en verkeersrotonde zorgden voor een snelle afwikkeling van het verkeer en liet deze plek functioneren als een verkeersknooppunt in de stad. Een aangenaam voetgangersklimaat en verblijfsplekken voor passanten of wachtende mensen waren slechts in beperkte mate aanwezig. Ook tegenwoordig ontbreken nog steeds verblijfsmogelijkheden en functioneert de plek vooral als 'verkeersmachine'. In dit opzicht is het logisch dat het merendeel van de mensen korte tijd (minder dan 5 min) op het plein blijft en meestal slechts passeert. Echter, gaf het merendeel van de respondenten aan dat ze op het Stationsplein komen als uit de trein komen en of er naartoe gaan. Ook dit is waarschijnlijk een belangrijke reden waarom mensen het plein slechts passeren en niet langer op het plein verblijven.

Vanaf de jaren 70 heeft het Stationsplein een aantal grote veranderingen doorgemaakt, waarvan de verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het spoor en het opruimen van de verkeersrotonde de meest ingrijpende waren. Hierdoor is de heldere structuur van het originele ontwerp ernstig verstoord. Toch zijn de gebieden waar de functies verdeeld waren nog steeds herkenbaar en is de ruimtelijkheid rondom het station nog steeds aanwezig. Echter zijn er de afgelopen decennia steeds meer (reclame)borden, kiosken, geparkeerde fietsen en andere objecten bijgekomen op het plein en is de plek daardoor verrommeld.

De afbraak van de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur kan een verklaring zijn waarom inwoners van Eindhoven 'hét Stationsplein' niet aan kunnen wijzen en ze geen consistente mening

hebben over de gebieden die wel en niet bij dit plein horen. Bovendien heeft de verrommeling van de openbare ruimte en de nadruk op infrastructuur waarschijnlijk te maken met de negatieve beoordeling van het plein. Aspecten die als eerste opvallen als respondenten uit het station komen, zijn hoofdzakelijk verkeersgerelateerd. Daarnaast worden ook de woorden 'rommelig' en 'ongezellig' genoemd als een beschrijving van het plein.

Recentelijk is een deel van het plein heringericht, waarbij vele objecten zijn verwijderd en het geheel er weer opgeruimder uitziet. Misschien heeft dit ertoe bijgedragen dat respondenten de ruimtelijkheid herkennen als een kwaliteit van deze plek. Bovendien noemen ze ook het stationsgebouw zelf, de goede bereikbaarheid en centrale ligging als positieve punten van het Stationsplein. Dit gaat echter niet zozeer over de inrichting van het plein, maar hieruit spreekt wel de potentie om deze plek te ontwikkelen tot een kwalitatieve ruimte.

Ondanks dat respondenten het Stationsplein niet erg positief waarderen en bijvoorbeeld vinden dat het een erg stenige uitstraling heeft, zijn op mooie dagen en vooral tijdens de lunch toch veel mensen aanwezig op het plein. Op deze momenten worden allerlei plekken, ook die oorspronkelijk niet zo bedoeld zijn, gebruikt om te zitten. Bovendien bleek uit de enquête dat er behoefte is naar meer zitplekken, groen, terrassen en speelgelegenheden. Ook uit deze gegevens spreekt de potentie van de plek en de kwaliteitsslag die gemaakt kan worden.

Echter vinden respondenten wel dat de functionaliteit van het Stationsplein niet uit het oog moet worden verloren. Een doorgaand en functioneel karakter wordt ook genoemd als een kenmerk van Augé's (1992) 'non-places' en Castells (1996) 'spaces of flows'. Augé en Castells zien bijvoorbeeld stations en vliegvelden als voorbeelden van deze plekken. Ondanks de sterke relaties tussen het station en het Stationsplein, kan het Stationsplein geen 'non-place' of 'space of flows' worden genoemd. Zoals blijkt uit de ontwikkeling van de plek is de geschiedenis nog steeds (zichtbaar) aanwezig. Bovendien blijkt uit de enquête het belang van de locatie, dat als een positief punt van deze plek wordt genoemd door respondenten. In 'non-places' en 'spaces of flows' ontbreekt verankering met de historie en het lokale.

Bovendien heeft het Stationsplein volgens respondenten van de enquête een belangrijke functie als entree van de stad en moet het een visitekaartje voor Eindhoven zijn. Ook hieruit blijkt de relatie met het lokale. Echter zijn de meningen wel verdeeld of het Stationsplein 'typisch Eindhoven' is. Dit kan veroorzaakt zijn doordat mensen zich afvroegen wat het karakter van Eindhoven eigenlijk is. Op dit gebied liggen nog kansen voor de ontwikkeling van het plein en de stad.

Volgens Hajer en Reijndorp (2001) wordt een succesvolle openbare ruimte vaak gedomineerd door één homogene groep. Echter is een openbare ruimte volgens hen pas een publiek domein als mensen met verschillende achtergronden en interesses elkaar kunnen ontmoeten. Ondanks dat veel mensen naar het Stationsplein komen voor een reis met het openbaar vervoer en ze volgens

Solà Morales (1992) daardoor bestempeld kunnen worden als een 'urban tribe', is de diversiteit aan mensen groot op het Stationsplein. In dit opzicht is het Stationsplein in Eindhoven juist een goed voorbeeld van een publiek domein.

Ondanks deze diversiteit in bezoekers kan het Stationsplein toch een goed functionerend en levendig plein zijn. De enorme ruimte rondom het station, zorgt ervoor dat iedereen een eigen plekje kan vinden op het plein. Daardoor vormt de diversiteit aan mensen geen probleem, maar voegt het juist een extra dimensie toe aan deze plek.

5.2 AANBEVELINGEN

5.2.1 Aanbevelingen voor herinrichting

Uit de enquête komt duidelijk naar voren dat het Stationsplein niet erg positief gewaardeerd wordt door inwoners van de stad. Dit is op zich niet erg verrassend aangezien de gemeente zelf ook al heeft besloten tot herinrichting. De belangrijkste kritiek richt zich op het feit dat het Stationsplein geen waardige entree tot de stad is. Ook het karakter van Eindhoven wordt niet echt herkend op deze plek. Het versterken van het karakter van Eindhoven op deze plek kan het Stationsplein een visitekaartje voor de stad laten zijn.

De oorspronkelijke inrichting van het Stationsplein had een heldere stedenbouwkundige structuur. Ondanks dat deze door de jaren heen is verstoord en afgebroken is de originele verdeling van de gebieden nog wel te herkennen. Deze ontwikkelingsgeschiedenis is in mijn optiek een mooi uitgangspunt voor het nieuwe ontwerp. Na het volledig afbreken van de wijk Fellenoord is het volgens mij namelijk niet wenselijk om oude structuren weer volledig weg te vagen. De verdeling van gebieden hoeft niet samen te gaan met een functionele verdeling, zoals het CIAM bepleitte, maar het is een geschikte manier om de enorme ruimte te structureren en aan te passen aan de maat van de voetganger. Uit de enquête blijkt dat ook de respondenten een link met de geschiedenis redelijk belangrijk vinden.

Inwoners van de stad lijken de potentie van de plek te herkennen. Ze zien de ruimtelijkheid van het gebied en vinden bovendien de locatie en bereikbaarheid van de plek goed.

De enige objecten op het plein zelf die positief gewaardeerd worden zijn het stationsgebouw en het groene plantsoen met het standbeeld van Anton Philips. De vraag naar meer groen, zitplekken, speelgelegenheden, terrassen etc. kan de verblijfskwaliteit van het gebied sterk verbeteren en meer levendigheid op het plein creëren. Dan heeft het Stationsplein ook de kans om meer te zijn dan een functionele verkeersruimte. Echter moet de functionaliteit van de plek niet in het geding komen. Voor de bereikbaarheid van het station zijn snelle looproutes van en naar het station en voorzieningen voor auto's, fietsen, taxi's etc. erg belangrijk. Qua inrichting moet er in mijn optiek verschil worden aangebracht met het 18 Septemberplein, zodat beide pleinen geen concurrenten worden maar elkaar aanvullen. Dit sluit aan bij de gemeentelijke visie over de pleinen in de binnenstad maar uit de enquête blijkt dat de respondenten hier anders over denken.

5.2.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Het beeld dat mensen hebben van een omgeving ontwikkeld zich voortdurend, bijvoorbeeld als we meer tijd in een omgeving doorbrengen, de omgeving verandert of bijvoorbeeld door berichten in de media. Na de herinrichting van het Stationsplein kan daarom een vergelijkbare studie uitgevoerd worden om te onderzoeken hoe het beeld van deze plek is veranderd. Ook de invloed van tijd om zo te kijken hoe snel iemands beeld van een plek veranderd, kan een interessante toevoeging zijn.

Naast meer onderzoek op het Stationsplein in Eindhoven kan ook het beeld worden onderzocht van andere omgevingen. Als het onderzoek voorafgaat aan herinrichting of een andere ontwikkeling dan is het belangrijk om de integratie tussen onderzoek en ontwerp in de gaten te houden. Op deze manier kunnen ook in de toekomst gerelateerde vakgebieden zoals geografie en stedenbouwkunde elkaar ondersteunen en aanvullen.

Het is niet alleen interessant om het beeld van een plek in kaart te brengen, maar ook de onderzoeksmethode zelf kan onderwerp van studie zijn. Verder onderzoek naar de manier waarop deze onderzoeken kunnen worden uitgevoerd kan de toepasbaarheid vergroten. Als het onderzoek voorafgaat aan een ontwerp geldt wederom dat het eenvoudig en efficiënt uitgevoerd moet kunnen worden.

5.3 REFLECTIE

Deze studie is opgezet rondom een specifieke case, het Stationsplein in Eindhoven. De geselecteerde literatuur en het theoretisch kader zijn daarom ook op een concreet niveau ingestoken en abstracte sociale theorieën worden in deze studie in mindere mate belicht. Vanwege mijn achtergrond als stedenbouwkundig ontwerper ligt mijn interesse ook vooral op het concrete niveau waar onderzoek en ontwerp samenkomen. Bovendien was voor Gemeente Eindhoven de praktische bruikbaarheid van deze studie van groot belang.

Het digipanel was een geschikte onderzoekspopulatie om binnen een korte tijd veel respons te verkrijgen. Door het grote aantal reacties zijn de resultaten minder afhankelijk van individuele verschillen. Het digipanel is echter geen toevalssteekproef en hoger opgeleide mensen zijn oververtegenwoordigd. Dit beïnvloedt de representativiteit van het onderzoek.

Omdat geen sprake is van een toevalssteekproef baseert deze studie zich op beschrijvende statistiek. Bij statistische berekeningen had gebruik gemaakt kunnen worden van een wegingsfactor. Echter is niet bekend óf en in welke mate het opleidingsniveau van invloed is op het beeld dat mensen hebben van een plek en de manier waarop ze hun omgeving waarderen. Het gebruik, de waardering en wensen van respondenten voor de toekomstige herinrichting van het plein zijn in kaart gebracht om een gemeenschappelijk beeld van het Stationsplein te vormen. Hieruit zijn sociaal-maatschappelijke uitgangspunten geformuleerd voor de toekomstige herinrichting van de plek, waarbij eventuele significantie van de resultaten bovendien van onderschikt belang was.

Alle leden van het Digipanel zijn inwoners van Eindhoven. Zij zijn waarschijnlijk ook de belangrijkste gebruikers van de openbare ruimte in de stad, maar het Stationsplein heeft tevens een belangrijke representatieve functie voor bezoekers. Deze bezoekers hebben geen enquête ingevuld en zijn daardoor niet meegenomen bij de waardering van het plein en wensen voor de toekomst. Tijdens de observaties zijn wel bezoekers waargenomen maar niet van de inwoners onderscheiden en daarom is niet vastgesteld of zij verschillend gedrag vertonen op deze plek. Echter is het ook hier de vraag of dit wel wenselijk is, aangezien niet ontworpen kan worden voor individuen maar het gemeenschappelijk belang voorop staat.

De enquête en observaties waren een geschikte manier om het gebruik van het Stationsplein in kaart te brengen. Vaak bevestigden de resultaten van deze twee onderzoeksmethoden elkaar en dit vergroot de betrouwbaarheid van het onderzoek.

Bij de waardering van het Stationsplein en wensen voor de toekomst is gebruik gemaakt van diverse vormen van vraagstelling maar zijn geen verschillende methodes gebruikt. Door ook diepte interviews of workshops toe te voegen aan het onderzoek had er op dit gebied waarschijnlijk meer en rijkere informatie vergaard kunnen worden. In een mondeling interview of workshop hadden

inwoners van de stad meer mee kunnen denken over de inrichting van het plein. Dit is echter een tijdrovende manier van onderzoek en in dit opzicht was de opzet van deze studie geschikt om in een korte periode input te verzamelen voor herinrichting van het Stationsplein in Eindhoven.

Tot slot heeft de humanistische visie dat gedrag ontstaat door interactie tussen mens en ruimte geholpen bij het begrijpen van de relatie tussen de ontwikkeling van het Stationsplein en de manier waarop de plek nu wordt gebruikt en gewaardeerd. Uitgaande van een behavioraal perspectief was de geschiedenis en lokaliteit van het Stationsplein minder van invloed geweest.



Eindhoven



STATIONSPLEIN



P



LITERATUURLIJST

- Aarsen, M.** (2009). *Handboek Openbare Ruimte*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven
- Al-Zoabi, A.Y.** (2002). *Children's 'Mental Maps' and Neighborhood Design of Abu-Nuseir, Jordan*. (Children and city conference Shawal 11-13 dec 2002)
- Andreas, W.J.H.** (2003). *Imaging Downtown. Transportation's Role*. Waterloo: University of Waterloo
- Arentze, T.A. & Timmermans, H.J.P.** (2005). Representing mental maps and cognitive learning in micro-simulation models of activity-travel choice dynamics. *Transportation*, 32, 321-240
- Augé, M.** (1995). Chapter 3: From places to non-places. In: M. Augé, *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity* (pp. 75-115). London: Verso
- Bakkeren, L.** (2002). *Cultuurhistorische waardebeoordeling*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven
- Beekman, P.C.** (1982). *Eindhoven, stadsontwikkeling 1900-1960*. Mierlo: Eigen uitgave
- Bertolini, L. & Spit, T.** (1998). Chapter 1: Railway station area redevelopment in the spotlight; Chapter 2: The railway station as node and place; Chapter 3: What makes the development potential of a railway station location? In L. Bertolini and T. Spit, *Cities on rails. The redevelopment of railway station areas* (pp.3-48). New York: Routledge
- Bijl, R. van der & Maartens, M.** (2010). Köln Hauptbahnhof wijst Nederlands station de weg. *OV Magazine*, 25(3), 12-15
- Bosman, J., e.a.** (2004). *Een ensemble met grootstedelijke allure. De Bijenkorf en het Piazza Center in Eindhoven*. Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven, Faculteit Bouwkunde
- Boomkens, R. W.** (1998). Chapter 1: Moderniteit: grote versus sterke verhalen & Chapter 6: Los Angeles is everywhere. IN: R.W. Boomkens, *Een drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid*. (pp.16-59, 304-377). Groningen: Rijksuniversiteit Groningen
- Castells, M.**, 1996. Chapter 6: The space of flows. In: M. Castells, *The Information Age: Economy, society and culture. Volume 1: The rise of the network society* (pp.407-459). Oxford: Blackwell
- Certeau, M. de**, (2002). Chapter 41: From the practice of everyday life. In G. Bridge and S. Watson (Eds.), *The Blackwell City Reader* (pp.383-392). Oxford: Blackwell Publishing
- Cresswell, T.** (2006). Chapter 1: The Production of Mobilities: An Interpretive Framework; Chapter 2: The Metaphysics of Fixity and Flow; Chapter 9: The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam. In: T. Cresswell, *On the Move. Mobility in the modern Western World* (pp.1-56, 219-258). New York: Taylor & Francis Group
- Crimson Architectural Historians** (2010). *Station Eindhoven. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling van Station Eindhoven*. Rotterdam: Eigen uitgave
- Doevendans, C.H. & Stolzenburg, R.** (2000). *Stad en Samenleving*. Groningen: Martinus Nijhoff uitgevers
- Doevendans, C.H.** (2007). Cityplan Eindhoven en omstreken moderniteit. IN: H. Schippers, 2007. *Cityplan Eindhoven (1967-1970). Het modernste ontwerp voor de stad*. Zutphen: Walburg Pers

DTV Consultants. (2008). *Loopstromen Station Eindhoven*. Eigen uitgave

Eindhoven. (n.d.). Retrieved April 23, 2010, from <http://www.stationsinfo.nl/Eindhoven.htm>

Entrikin, J.N. & Tepple, J.H. (2006). Chapter 3: Humanism and Democratic Place-Making. In: S. Aitken and G. Valentine (Eds.), *Approaches to Human Geography* (pp.30-41). London: Sage Publications Ltd

Evans, G.W. (1980). Environmental Cognition. *Psychological Bulletin*, 88(2), 259-287.

French, J.S. (1983). *Urban Space. A brief history of the city square*. Dubuque (Iowa): Kendall/Hunt

Gehl, J. & Gemzøe, L. (2001). *New city spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press

Gemeente Eindhoven. (1993). Plaats voor pleinen. In: Gemeente Eindhoven, *Het ruimtelijk beleid van Eindhoven* (pp.). Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven. (2004). Visie Centrumgebied Eindhoven. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven. (2005). Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven. Ruimtelijke visie en haalbaarheidsstudie voor de verder ontwikkeling van het Stationsgebied. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven. (2006). Visie openbare ruimte. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven. (2009). Kwaliteitskader: Openbare Ruimte Binnenstad. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven. (2010). *Samenspraak en inspraak. De Gemeente en met u samen aan de slag in uw buurt* [Electronic version]. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Golledge, R.G. (2006). Chapter 6: Philosophical Bases of Behavioral Research in Geography. In: S. Aitken and G. Valentine (Eds.), *Approaches to Human Geography* (pp.75-85). London: Sage Publications Ltd

Gould, P. (1966). On mental maps. Ann Arbor, Michigan Inter-University Community of Mathematical Geographers, Michigan

Gould, P. & White, R. (1974). *Mental Maps*. Middlesex, UK: Penguin Books

Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001). In Search of a New Public Domain. Rotterdam: NAI Publishers

Hayward, D.G. & Weitzer, W.H. (1984). The public's image of urban parks: past amenity, present ambivalence, uncertain future. *Urban Ecology*, 8, 243-268

Hermans, W. & Meyer, H. (2006). Het plein en de plaats. In: H. Meyer, F. de Josselin de Jong & M. Hoekstra, *Het ontwerp van de openbare ruimte* (pp.95-102). Amsterdam: SUN

Jacobs, J. (2002). Chapter 37: From the Death and Life of Great American Cities. In G. Bridge and S. Watson (Eds.), *The Blackwell City Reader* (pp.351-356). Oxford: Blackwell Publishing

Johnston, R., Gregory, D., Smith, D (Eds.).(1986). *The dictionary of Human Geography*, 2nd Edition. London: Blackwell

Kerkdijk, H. (1999). *Eindhoven, van een (binnen)stad-zonder-naar-met-pleinen*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Kerkdijk, H. (n.d.). *Identiteit van de 5 pleinen*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

- Kearney, A.R. & Kaplan, S.** (1997). Toward a methodology for the measurement of knowledge structures of ordinary people. The Conceptual Content Cognitive Map (3CM). *Environment and Behavior*, 29(5), 579-617
- Kitchin, R.M.** (1994). Cognitive maps: What are they and why study them? *Journal of Environmental Psychology*, 14(1), 1-19
- Lefebvre, H.** (1974). *The Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell Ltd
- Lenzholzer, S.** (2008). A city is not a building – architectural concepts for public square design in Dutch urban climate contexts. *Journal of Landscape Architecture*, 44-55
- Lintsen, H. & Thoben, P.** (Eds.). (2009). *De canon van Eindhoven*. Tilburg: Drukkerij Gianotten
- Lowenthal, D.** (1961). Geography, Experience, and Imagination: Towards a Geographical Epistemology. *Annals of the Association of American Geographers*, 513, 241-260
- Lynch, K.** (1960). *The image of the city*. Massachusetts: MIT Press
- Melik, R.G.** (2008). *Changing public space. The recent development of Dutch city squares.* (Proefschrift) Utrecht: Universiteit Utrecht
- Murray, D. & Spencer, C.** (1979). Individual differences in the drawing of cognitive maps: the effects of geographical mobility, strength of mental imagery and basic graphic ability. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, 4(3), 385-391
- Nasar, J.L.** (1998). *The evaluative Image of the City*. California: Sage Publications
- Pine, B.J. & Gilmore, J.H.** (1998). Welcome to the experience economy. *Harvard Business Review*, July-Augustus 1998
- Pocock, D.C.D.** (1976). Some characteristics of mental maps: An empirical study. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, 1(4), 493-512
- Reijndorp, A. & Nio, I.** (1996). *Het stedelijk theater. Ruimtelijk Beleid en Openbare Ruimte*. Amsterdam: Mart.Spruijt
- Relph, T.** (1977). Humanism, Phenomenology, and Geography. *Association of American Geographers*, 67, 177-183
- Sennett, R.** (2002). Chapter 36: From the Fall of Public Man. In G. Bridge and S. Watson, (Eds.), *The Blackwell City Reader* (pp.342-350). Oxford: Blackwell Publishing
- Shannon, K. & Smets, M.** (2010). *The landscape of contemporary Infrastructure*. Rotterdam: NAI Publishers
- Sidanin, P.** (2007). On Lynch's and Post-Lynchians Theories. *Architecture and Civil Engineering*, 5(1), 61-69
- Sioni, K.** (2001). Exploring human dimensions of multifunctional landscapes through mapping and map-making. *Landscape and Urban Planning*, 57, 225-239
- Solà Morales, M. de**, (1992). Openbare en collectieve ruimte. De verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging. *OASE*, 33, 3-8.
- Sorkin, M.** (1992). *Variations on a Theme Park. The new American city and the end of Public Space*. New York: Hill and Wang

- Staeheli, L.A. & Mitchell, D.** (2007). Locating the public in research and practice. *Progress in Human Geography*, 31(6), 792-811
- Station Eindhoven.** (n.d.). Retrieved April 21, 2010, from <http://www.stationsweb.nl/gebouw.asp?rec=122>
- Teerds, H. & Van der Zwart, J.** (2007). *Landscape as a public domain*. Delft: Technische Universiteit Delft
- Tuan, Y.F.** (1975). Images and Mental Maps. *Annals of the Association of American Geographers*, 65, 205-213
- Tuan, Y.F.** (1976). Humanistic geography. *Annals of the Association of American Geographers*, 66(2), 266-273
- Tuan, Y.F.** (1977). *Space and Place. The Perspective of Experience*. Minnesota: University of Minnesota Press
- Tolman, E.C.** (1948). Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*, 55, 189-209
- Vries, B. de,** (1990). *Pleinen van Nederland*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs.
- Wright, J.K.** (1947). Terrae incognitae: the place of the imagination in geography. *Annals of the Association of American Geographers*, 37, 1-15.
- Zukin, S.** (1995). Chapter 1: Whose culture? Whose city?. In: S. Zukin, *The Cultures of Cities* (pp.1-48). London: Blackwell Publishers
- Zukin, S.** (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies*, 35(5-6), 825-839

BIJLAGEN

BIJLAGE I: ENQUÊTE

HET STATIONSPLEIN IN EINDHOVEN

Komende jaren gaat er veel veranderen in het Stationsgebied. Er worden in de toekomst meer reizigers verwacht en daarvoor wordt het station aangepast. Het Stationsplein Zuid gaat mee in deze ontwikkeling.

De gemeente wil vooraf de mening van bezoekers, bewoners en reizigers in kaart brengen om deze mee te nemen in uitgangspunten voor het ontwerp. Via onder andere deze enquête wordt onderzocht hoe het plein wordt ervaren, gebruikt en gewaardeerd. Om dit in kaart te brengen zijn vooral uw eerste gedachten en ingevingen interessant. Daarom willen wij u vragen om bij het beantwoorden van de vragen vooral deze eerste gedachten op te schrijven.

Alvast bedankt voor uw medewerking!

Hoe vaak komt u in het station van Eindhoven?

☐ Dagelijks

☐ Wekelijks

☐ Maandelijks -> (Ga naar 'Het volgende deel van de enquête gaat over uw waardering van het Stationsplein en uw wensen met betrekking tot een nieuw ontwerp.')

☐ Vrijwel nooit -> (Ga naar 'Het volgende deel van de enquête gaat over uw waardering van het Stationsplein en uw wensen met betrekking tot een nieuw ontwerp.')

Hoe komt u meestal naar het station? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

☐ Bus

☐ Auto

☐ Fiets

☐ Te voet

☐ Taxi

☐ Anders, namelijk

Waarom komt u in het station? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

☐ Ik kom uit de trein of ga naar de trein.

☐ Ik loop dóór het station van het noorden naar het zuiden van de stad of andersom.

☐ Anders, namelijk

Via welke zijde komt u meestal het station binnen en verlaat u het station?

☐ Via de noordzijde, aan de kant van de bussen. -> (Ga naar 'Het volgende deel van de enquête gaat over uw waardering van het Stationsplein en uw wensen met betrekking tot een nieuw ontwerp.')

☐ Via de zuidzijde, aan de kant van de binnenstad.

☐ Beiden even vaak



Respondenten die maandelijks of vrijwel nooit in het station komen hebben een verkorte enquête ingevuld.

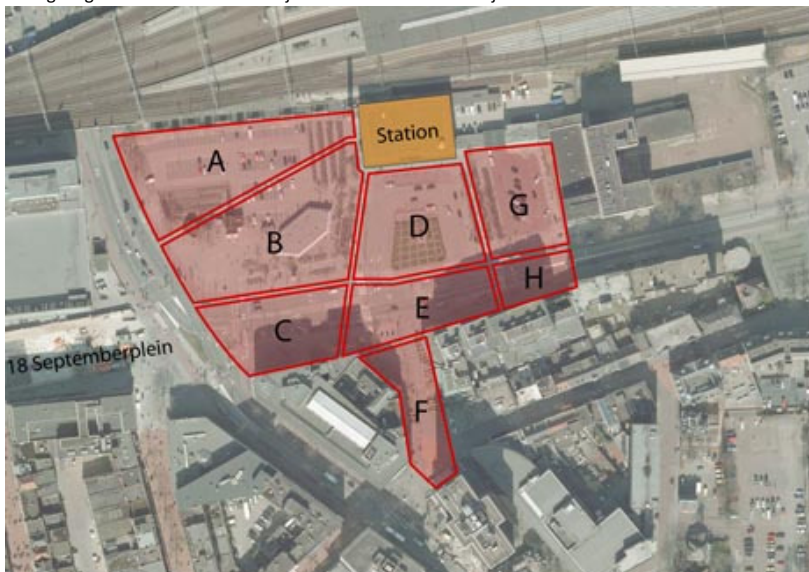


Respondenten die vooral gebruik maken van de noordzijde van het station hebben een verkorte enquête ingevuld.

Uit de vorige vragen is gebleken dat u regelmatig naar het station van Eindhoven komt, via het Stationsplein Zuid. De volgende vragen gaan over het Stationsplein Zuid.

Welke, op de kaart aangegeven, gebieden horen voor u bij het Stationsplein?

U mag de gebieden ook zelf beschrijven onder 'anders namelijk'.



☐ Gebied A

☐ Gebied B

☐ Gebied C

☐ Gebied D

☐ Gebied E

☐ Gebied F

☐ Gebied G

☐ Gebied H

☐ Anders, namelijk

→ Dit deel van de enquête is alleen ingevuld door respondenten die dagelijks of wekelijks in het station komen en het station bovendien regelmatig via de zuidzijde betreden en/of verlaten.

Gedurende de rest van deze enquête wordt met het Stationsplein het gebied bedoeld wat u bij de vorige vraag heeft aangegeven.

Wanneer komt u vooral op het Stationsplein?

- ☐ Doordeweeks
- ☐ In het weekend
- ☐ Beide

Op welk tijdstippen komt u meestal op het Stationsplein? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

- ☐ In de ochtendspits (6.30 – 9.00)
- ☐ 's Ochtends (9.00 – 12.00)
- ☐ Lunchtijd (12.00 – 13.30)
- ☐ 's Middags (13.30 – 16.30)
- ☐ In de avondspits (16.30 – 18.00)
- ☐ 's Avonds (18.00 – 21.00)
- ☐ 's Nachts (21.00 – 6.30)
- ☐ Wisselend

Hoe lang blijft u gemiddeld op het Stationsplein?

- ☐ < 5 min (Ik passeer alleen)
- ☐ 5-15 minuten
- ☐ 15-30 min
- ☐ > 30 min
- ☐ Wisselend

Wat doet u het vaakst op het Stationsplein? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

- ☐ Alleen passeren
- ☐ Wachten (op iemand; tot ik wordt opgehaald of tot ik een taxi kan nemen)
- ☐ Verblijven
- ☐ Fiets parkeren
- ☐ Iets kopen
- ☐ Eten
- ☐ Anders, namelijk

Maakt u wel eens gebruik van de horeca voorzieningen op het Stationsplein? (Broodjeszaak, frietkraam, oliebollenkraam etc.)

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk

Welke route over het stationsplein neemt u meestal?



- ☐ Route a (Naar het 18 septemberplein)
- ☐ Route b (Naar de Dommelstraat)
- ☐ Anders, namelijk

Ondervindt u op deze route hinder van geparkeerde taxi's, auto's, fietsen of andere obstakels?

- ☐ Nee
- ☐ Ja

Als u een toelichting wilt geven, kan dat in onderstaand tekstvak:

Wat is het eerste dat u opvalt als u uit het station komt?

Voelt u zich 's avonds veilig op het Stationsplein?

- ☐ Veilig
- ☐ Redelijk veilig

Einde van
het deel van
de enquête
die door een
beperkt aantal
respondenten is
ingevuld.





Het volgende deel van de enquête gaat over uw waardering van het Stationsplein en uw wensen met betrekking tot een nieuw ontwerp.

Welke woorden vindt u van toepassing op het Stationsplein? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

- ☐ Rommelig
- ☐ Overzichtelijk
- ☐ Ruim
- ☐ Kaal
- ☐ Stenig
- ☐ Ongezellig
- ☐ Sfeervol
- ☐ Typisch Eindhovens
- ☐ Anders, namelijk

Kunt u positieve punten van het huidige Stationsplein noemen?

Kunt u negatieve punten van het huidige Stationsplein noemen?

Ziet u iets van het karakter van Eindhoven terug op het Stationsplein?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Als u een toelichting wilt geven, kan dat in onderstaand tekstvak:

→ De vragen over de waardering van het Stationsplein en wensen voor het nieuwe ontwerp zijn door alle respondenten ingevuld.

1111

[illegible][illegible][illegible][illegible]



Afbeelding 5 (links)

[illegible]

Afbeelding 6 (rechts)

[illegible]

Afbeelding 7 (links)

[illegible]

Afbeelding 8 (rechts)

[illegible]



Afbeelding 9 (links)

[illegible]

Afbeelding 10 (rechts)

[illegible]

Afbeelding 11

[illegible]



In hoeverre vindt u onderstaande aspecten belangrijk voor de toekomstige inrichting van het Stationsplein?

	Onbelangrijk	Redelijk onbelangrijk	Neutraal	Redelijk belangrijk	Belangrijk
Snelle route van en naar het station	()	()	()	()	()
Ruimte om te verblijven	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van groen	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van water	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van elementen die het karakter van Eindhoven verbeelden	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van historische elementen	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van bijzondere verlichting	()	()	()	()	()
Aanwezigheid van kunst	()	()	()	()	()

In hoeverre bent u het met de volgende stellingen eens?

	Mee oneens	Enigszins mee oneens	Enigszins mee eens	Mee eens	Geen mening
Het Stationsplein is de entree van Eindhoven en daarmee het belangrijkste plein van de stad.	()	()	()	()	()
De inrichting van het Stationsplein moet aansluiten bij die van het 18 Septemberplein.	()	()	()	()	()
‘Eindhoven Brainport’ zou zichtbaar moeten zijn op het Stationsplein.	()	()	()	()	()
Het Stationsplein moet autovrij worden.	()	()	()	()	()
Alle fietsen zouden geparkeerd moeten worden in een fietsparkeerkelder.	()	()	()	()	()

Wat mist u op het huidige Stationsplein?

Zijn er tot slot nog dingen die u toe wilt voegen met betrekking tot het gebruik, uw mening of wensen voor het Stationsplein in Eindhoven?

*De enquête is nu ten einde.
Hartelijk bedankt voor uw tijd en medewerking!*

BIJLAGE II: OBSERVATIES



Deze onderlegger is gebruikt om de resultaten van de observaties vast te leggen. De datum, tijd, gebruikte routes en waargenomen activiteiten zijn genoteerd.

ED DAGBLAD
EINDHOVENS

Vrijdag
21 mei 2010

ed.nl/regio

STATIONSGBIED Bedrag van 23 miljoen euro gemeoid met verbouwing in Eindhoven

Rigoureuze plannen bij station

Het Eindhovense Stationsgebied staat voor een ingrijpende verbouwingsoperatie. Naast de geplande verbrede passagierstunnel en stationsentree (start bouw eind 2011), gaat vooral het Stationsplein er na 2013 anders uitzien.

door San van Suchtelen

EINDHOVEN - Een eerste aanzet van de plannen voor de verbouwing van de stad is deze week door de gemeentelijke werkgroep 'stadontwikkeling' voorgelegd aan de commissie ruimtelijke kwaliteit. Het college van B en W moet de plannen nog

beoordelen. Met de totale verbouwingsoperatie is een bedrag van 23 miljoen euro genoemd. De provincie Noord-Brabant neemt daarvoor acht miljoen subsidie voor zijn rekening.

De projectgroep zet in op de komst van een grote ondergrondse fietsstalling met een oppervlakte van 100.000 m². Dit zal de ruimte van 6000 vierkante meter, die nu wordt gebruikt voor de fietsen, onder het huidige en voorlopige parkeren van de wagens aan de westkant van de Stationsplein komen te liggen. Deze stalling biedt plaats aan 6400 fietsen. Voor de noord-westhoek van het Stationsplein heeft de werkgroep een nieuw bruisportgebouw in de vorm van een 'violettaartje met een publieksfunctie', dat handelen en voeren moet geven aan het nu lege plein. Het gebouw moet een 'violettaartje met een publieksfunctie' zijn, dat handelen en voeren moet geven aan het nu lege plein.

nog weinig tastbare Brainport-ver-
haal.

De ruimte tussen dit gebouw - dat 18.000 vierkante meter moet gaan bedragen - en het NS-station wordt in het ontwerp gevuld met een groen verblifsterrein, gevuld met gras en bomen.

De voorzijde van het station, daar waar nu nog de taxi-standplaats en het plantsoen met daarin Anthoniszons Plantsoen, wordt aan de plannen zijn gestreept, wordt het in de plannen getransformeerd tot een brede voegingsstrook die de passagiers van en naar de werk- en winkellocaties moet leiden. De beeltenis van Philips werd wijl niet

De taxistandplaats verhuist in de plannen naar de oostzijde van de-

Deze voegangsstrook. Ten oosten daarvan wordt een nieuw kanaal door een woongebied gepland, waarvoor nog wel een belegger gevonden moet worden.

Het VVV-kantoor moet in de nieuwe situatie, op het 18-september-gebeurtenis, komen te liggen. Projectgroepslid en gemeentelijk stedenbouwkundige Herman Kerkdijk benadrukt dat het gaat om een mogelijke invulling van het stedenbouwkundig plan.

Het gaat om een visieclub, dat ruime ruimte biedt voor discussie. Het is niet onze bedoeling om dit erdoor te drukken. We zien graag dat de Eindhovenaar hier over meedenkt. Toch komt het idee voor een Brainport-gebouw vol-

gens de stedenbouwkundige niet uit de lucht vallen. De entree van het station is de plek in Eindhoven waar het zakelijk verkeer samenkomt. Hier ziet men de stad voor het eerst. Daar past zo'n Brainportgebouw naar ons idee heel goed in."

Dat was de commissie Ruimtelijke Kwaliteit woensdag met hem eens. Wel stelde de commissie vragtekens bij de mogelijkheid voor autorisatie om de verbrede voetgangersstrook over te steken, gezien de voorrangpositie die de voetgangers hier krijgen.

Ook vond de commissie het plein nog te weinig omkaderd, waardoor van een herkenbaar plein eigenlijk nog te weinig sprake was.

geenlijk nog te weinig sprake was.

