

Statement over hoogbouw in Eindhoven

Waarom dit statement?

Door onze actieve rol binnen de stad worden we steeds vaker geconsulteerd bij nieuwe plannen. Regelmatig wordt in plannen hoogbouw voorgesteld, waarbij er soms ook bedenkingen rijzen. Moet dit wel zo hoog? Moet dit wel op deze plek? Wordt de stad hier beter/mooier door? Waar de een enthousiast is over de dynamiek in de stad, die wordt aangewakkerd door de designers en de high-tech bedrijvigheid, vreest een ander voor het verloren gaan van onze geschiedenis en van de menselijke schaal.

Aan de andere kant komen we ook plannen tegen waar ontwikkelaars schoolgebouwen of kerken kopen en deze vervangen door rijtjes eengezinswoningen. Dat vinden we dan een aanfluiting voor de historische betekenis van de plek en daar pleiten we dan voor steviger volumes in de vorm van bijvoorbeeld (middel)hoogbouw.

Om een soort kader te scheppen voor onze reacties op dergelijke plannen is dit statement opgesteld.

Visie

Om de economisch goede positie van Eindhoven vast te houden is groei van de stad noodzakelijk. Een gunstig vestigingsklimaat voor o.a. kenniswerkers heeft immers een goed voorzieningsniveau en om dat in stand te houden moet het draagvlak voor die voorzieningen (het aantal gebruikers, cq. Inwoners) omhoog. Met de aanwijzing tot Mainport is deze keuze gemaakt.

We waken ervoor dat geen segregatie ontstaat, doordat economisch zwakkeren de stad uit gedreven worden.

De stad heeft een sterke Dienst Stadsontwikkeling (DSO), die t.b.v. de gemeenteraad een visie opstelt over de gewenste verdichting en hoogbouw in het bijzonder.

Verdichting van de bestaande stad verdient absoluut de voorkeur boven het dichtbouwen van de groenzones in en rond de stad. Daarbij moet niet alleen naar het centrum gekeken worden, maar ook naar bijvoorbeeld Woensel en de buurgemeenten.

Hoogbouw biedt een van de oplossingen voor deze doelstelling, maar er zijn meer manieren om hogere dichtheden te realiseren.

De hoofdstructuur van Eindhoven, met de 5 in 1920 geannexeerde dorpen, de historische linten en de tussenliggende groene scheggen biedt een randvoorwaarde van de eerste orde. Laat de oude dorpskernen kleinschalig en versterkt, waar mogelijk, de kwaliteiten daarvan. Houdt de linten en groene scheggen zichtbaar en zorg dat deze, voor m.n. wandelaars en fietsers, op een prettige manier toegang verlenen tot de (binnen)stad. De radialen hebben stedenbouwkundig prioriteit. Dat wil zeggen dat deze een continu lint vormen.

Hoogteverschillen in de bebouwing zijn prima, mits overgangen geleidelijk verlopen. Per radiaal moet bekeken worden welke bebouwingsmogelijkheden wenselijk zijn. Daarbij moet ook aandacht zijn voor de korrelgrootte.

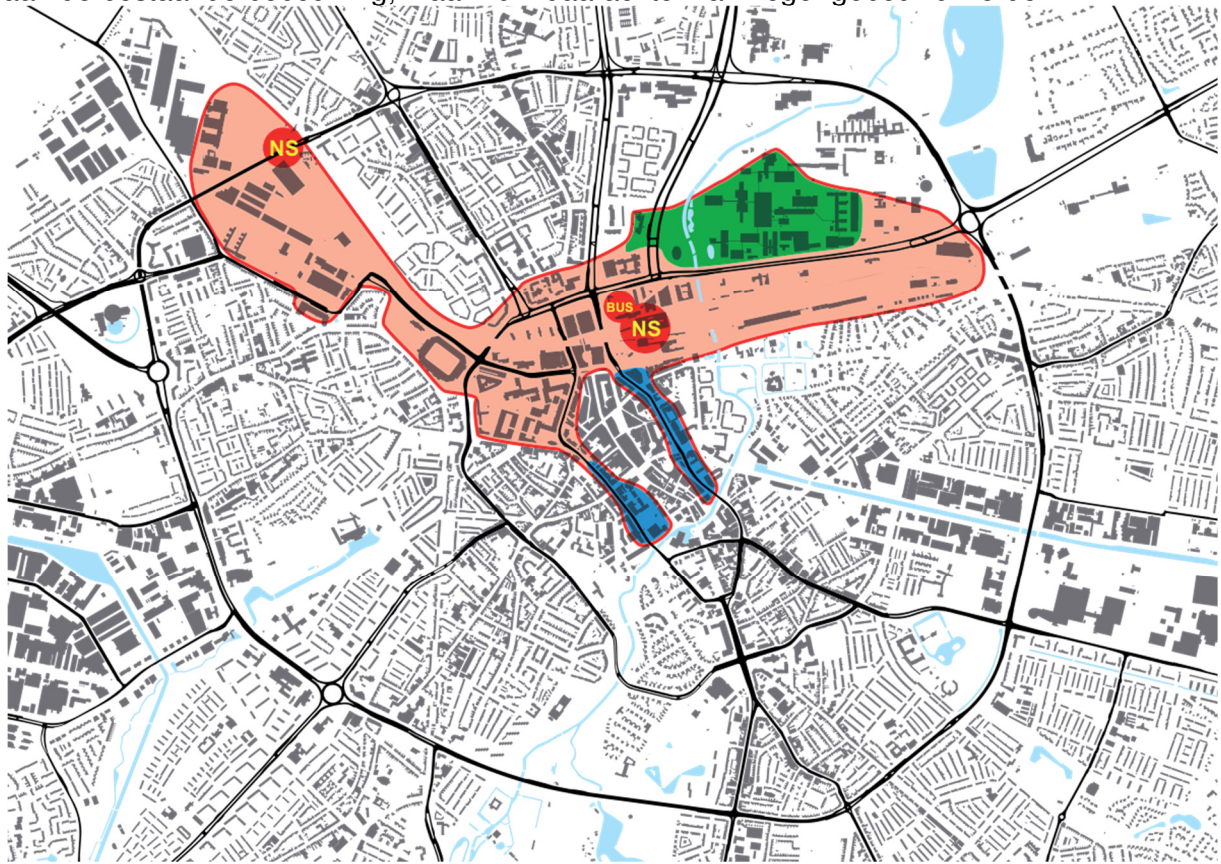
De "nieuwe radialen", Kennedylaan, Montgomerylaan, Karel de Grotelaan vormen de toegangen voor het autoverkeer. Hier kan hoger en met een grotere korrel gebouwd worden, aangepast aan de snelheid van het verkeer. Bij de kruisingen met de Ring zijn hoogteaccenten denkbaar.

De Ring (ook wel Rondweg genoemd) verbindt alle stadsdelen met elkaar. Vanaf de Ring wordt de opbouw van de stad ervaren. Zo valt de afwisseling en diversiteit van de stad op; in de Dommelzone is de omgeving groen, rond de Westcorridor wordt de stad stedelijker, de Boschdijk en de Karel de Grotelaan zijn opvallende knooppunten en op vele plekken zijn de voor de stad kenmerkende laagbouwstructuren te zien. De ring is en blijft een afspiegeling van de stad en dus ook van bestaande hoogtes van de stadsdelen en de radialen. De ring zelf vormt verder geen aanleiding voor hoogbouw (citaat Hoogbouwvisie 2008).

In het algemeen verdient het aanbeveling dat XL hoogbouw (> 75m) gesitueerd wordt bij belangrijke knooppunten van openbaar vervoer. Daar is minder behoefte aan particuliere auto's, waardoor minder verkeersbewegingen en een lagere parkeerbehoefte zullen ontstaan. Een prima OV-systeem, met transferia aan de rand van de stad is daarbij van essentieel belang.

Deze hoogbouw (in het rode gebied op het kaartje) zien wij zich concentreren in de spoorzone van StrijpT tot de Berenkuil. Daarbij kan de hoogte het beste naar het midden toe oplopen (als bij een berg) waarmee windoverlast het meest beheersbaar blijkt.

De precieze hoogte van gebouwen rond het centrum (blauwe gebied) is ondergeschikt. In een binnenstad zijn vooral het openbaar gebied en de plint van belang. Door de beperkte afstand van waaruit naar gebouwen wordt gekeken zien we doorgaans niet veel meer dan de onderste bouwlagen. Beoordeling van hoge bebouwing in en rond het centrum moet dus plaatsvinden door inzichtelijk te maken hoe deze beleefd wordt (visueel, maar ook qua wind en bezonning) vanuit de verschillende straten en pleinen. Mogelijk is een zonering denkbaar, zoals bijvoorbeeld ook in New York wordt toegepast: Aan de straat een hoogte aangepast aan de bestaande bebouwing, maar 20m daarachter kan hoger gebouwd worden.



De plinten van nieuwe ontwikkelingen bevatten interessante, liefst publiek toegankelijke functies;

Projecten bevatten ook woningen voor mensen met een kleine beurs;

Projecten dragen bij aan de broeiplekfunctie van de stad door ook betaalbare bedrijfsruimtes te bieden.

Missie

Het bevorderen van een gemeentelijke visie op verdichting in het algemeen en hoogbouw in het bijzonder. Uitgangspunt van deze visie is de ontwikkelingsgeschiedenis van de stad en de omliggende kernen. Deze blijven duidelijk afleesbaar.

Strategie

1. Participeren in het ontwikkelen van een gemeentelijke visie;
2. In zo vroeg mogelijk stadium participeren in de uitvraag, conceptontwikkeling en doorontwikkeling van plannen die de dichtheid van de stad verhogen;
3. DSO en CRK adviseren vanuit onze expertise over de stad en haar historie;
4. Beoordelen van plannen op de visie. Zolang een vastgestelde gemeentelijke visie ontbreekt, hanteren we hiervoor bovenstaande visie;
5. Met voortdurende discussies de visie doorontwikkelen en afstemmen op de actuele ontwikkelingen.