

Hoogbouw Effect Rapportage

In de Woondeal met rijk en provincie zijn afspraken gemaakt om veel woningen toe te voegen in Eindhoven, zowel binnen als buiten de Ring. Eindhoven kiest voor verdichting met kwaliteit en wil compact bouwen, de hoogte in om groene ruimte te sparen in de rest van de stad. Dit is vastgelegd in de Eindhovense omgevingsvisie, die 16 juni 2020 is vastgesteld.

Voor de Binnenstad is de Verdichtingsvisie Binnenstad opgesteld, deze is door de raad vastgesteld op 15 december 2020. Voor de overige locaties binnen Centrum binnen de Ring is het hoogbouwbeleid uit 2008 van toepassing. Een kansrijke plek voor verdichting is de Westcorridor en specifiek aan de HOV-verbinding tussen Centraal Station en Eindhoven Airport. De hoogbouwvisie van gemeente Eindhoven uit 2008 geeft kansrijke plekken en structuren aan voor hoogbouw in Eindhoven.

Conform het Hoogbouwbeleid is Eindhoven -buiten het Stationsgebied en Binnenstad- overwegend bebouwd door laagbouw milieu met hier en daar accenten tot vijf bouwlagen. Dit zijn de S(mall) -categorieën tot maximaal 15 meter bouwhoogte. De M(edium) categorie is de structuur dragende hoogbouw met een maximale bouwhoogte van 45 meter. Deze structuren begeleiden de hoofdwegen en assen. De L(arge) categorie zijn de stedelijke oriëntatiepunten. Ze markeren een markante plek maar zijn niet dominant in het stedelijk silhouet. De bouwhoogte is maximaal 75 meter. In Woensel staan diverse torens met een hoogte van M en L, b.v. langs de Kennedylaan en rondom Winkelcentrum Woensel.

De XL (tot 105 m) en XXL (tot 160m) categorieën betreffen de regionale landmarks. Ze bepalen de stadssilhouet en vormen nieuwe oriëntatiepunten. De Regent, De Admirant, De Vestedatoren, het Studenthotel en de KBC- toren zijn hier een voorbeeld van.

Binnen deze maximale hoogtes is altijd een plaats voor ruimtelijke aanleiding, de uitstraling, de meerwaarde voor de stad, reflectie op de plek en aandacht voor leefbaarheid van de omgeving. Deze aspecten bepalen uiteindelijk wat de gewenste hoogte zou kunnen zijn.

De voorgestelde toren van het Drukkerijkwartier (zie figuur 1) beperkt zich tot 45 m en kan aldus worden beschouwd als een toren in de M-categorie.

Deze toren kenmerkt zich als een structuurdrager, begeleidt de Cederlaan vanaf de ringweg naar het centrum en is daarmee kenmerkend voor de entree vanaf de snelweg tot het centrum van Eindhoven.



Figuur 1, doorsneden plangebied

Het hoogbouwbeleid van de gemeente Eindhoven ziet toe op een onderbouwing van een aantal door de gemeente aangedragen criteria. Onderstaand worden deze criteria nagegaan en toegelicht. Tevens is er ook een schaduwstudie opgesteld en windklimaat onderzoek verricht. Voor deze onderzoeken wordt naar de bijlagen verwezen.

A. Programmatische criteria

1. De Prioriteitennota

Ten aanzien van het ontwikkelen van appartementen geeft de

gemeente prioriteit aan de Westcorridor en het Centrumgebied. Dit wordt onderbouwd in de door de gemeenteraad vastgestelde prioriteitennota (Raadsbesluit, december 2007). Het drukkerijkwartier is direct gelegen aan de HOV-verbinding tussen station en Eindhoven Airport en maakt daarmee onderdeel uit van de Westcorridor. Dit betekent dat de toevoeging van grote(re) aantallen appartementen op deze locatie aan de Cederlaan wenselijk wordt geacht.

2. Het beleidsplan Wonen

Het plan ambieert om, conform met het beleidsplan Wonen, diverse woontypologieën te creëren, waarin levensloopbestendige woningen gerealiseerd zullen worden. Dit geldt voor zowel de toren op zichzelf als voor de gebiedsontwikkeling waar de toren deel van uit maakt.

B. Ruimtelijke criteria

1. Hoogte en situering

De positie van de toren past in de ruimtelijke structuur van stedelijk knooppunten en radialen conform het Hoogbouwbeleid gemeente Eindhoven. De M-Hoogbouw sluit aan bij hoogtes in de omgeving en versterkt de herkenbaarheid van de stedelijke hoofdstructuur en de skyline van de stad. Deze toren kenmerkt zich als een structuurdrager, begeleidt de Cederlaan vanaf de ringweg naar het centrum en is daarmee kenmerkend voor de entree vanaf de snelweg tot het centrum van Eindhoven of tussen Eindhoven Airport en het centraal station. Het hoogteaccent als centrale spil, als verbindend element tussen gebouwen en gebiedsdelen, als gezicht die het gebied in de stad op de kaart zet. De situering van de toren op de planlocatie is gelegen aan de zuidwest zijde van het gebied, op ruime afstand van de bestaande grondgebonden woningen aan de noord en oostzijde. Daarmee ontstaat er een logische overgang van laag naar hoog.

2. De plint

Het hoogteaccent, licht verscholen in het stedelijk weefsel door de ligging in de tweede lijn, daagt uit, maar door de positie in de opening hoort het bij de Cederlaan.

Het markeert de entree van het Drukkerijkwartier. De draaiing werkt als spil tussen de ontwikkelingen van het Woonbedrijf en de Drukkerij, het bindt de verschillende aanwezige ruimtelijke karakters. Daarmee wordt een plangebied-overstijgende verbetering van de woonkwaliteit bereikt.

Door de zeshoekige footprint van de toren, heeft deze een alzijdigheid die de toren verankert in zijn omgeving. Door de diversiteit aan functies; inrit garage, genereuze toegang tot de appartementen en het verhoogde plein en de publieksfunctie wordt de levendigheid op de begane grond aangescherpt.

3. De openbare ruimte

De aanlanding van de toren op het maaiveld is van hoge kwaliteit (zie plint). De toren vormt de spil tussen 2 werelden; de open ruimte van de studentenwoningen en het intiemere verhoogde maaiveld. Gebouw en directe omgeving zijn integraal ontworpen.

4. Architectuur

De toren profileert zich niet als icoon, maar door zijn architectuur zoekt het hoogteaccent ondersteuning en verbinding met de wijk. Naast de 6-hoekige footprint, die een verfijnd en slank karakter aan de toren geeft, zal bijzondere aandacht worden besteed aan de ritmiek, het gevelontwerp en de materialiteit van de toren. De toren maakt deel uit van het ensemble van de nieuwe drukkerijbuurt en wordt in baksteen uitgewerkt. De toren is verbijzonderd enerzijds op de top door zijn hogere verdiepingslagen en anderzijds in het midden door de gekoppelde duplexappartementen.

5. Verkeer en parkeren

Parkeren van het project is gesitueerd onder het verhoogd maaiveld. Mede door de toren te realiseren is er meer budget om een halfverdiepte parkeeroplossing te kiezen. Hiermee komt er meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. De inrit van de parkeergarage is opgenomen 'in' de plint van het gebouw en niet in de openbare ruimte. De inrit is open en transparant, zodat deze tevens doorzichten geeft vanaf de Cederlaan naar het verhoogd maaiveld. Door de transparantie en open zichten is veiligheid ook gegarandeerd. Daarnaast wordt met het plan de overmaat aan parkeervoorzieningen van het naastgelegen perceel beter benut, in die zin dat een deel van het parkeerterrein wordt bebouwd waardoor de bezettingsgraad per parkeerplaats stijgt. Hierdoor wordt de beschikbare (parkeer)ruimte efficiënt gebruikt. Door het efficiënte ruimtegebruik kan indirect de verblijfskwaliteit van het gebied worden verhoogd. Er is geen sprake meer van slecht benutte parkeerterrein met een lage verblijfskwaliteit.

6. Cultuurhistorische structuren

Een belangrijk aspect van deze ontwikkeling is de historische referentie van deze locatie; de voormalige Eindhovensche Drukkerij is in geleding, karakter, materialiteit, etc. de inspiratiebron voor de architectuur van dit nieuwe stedelijk kwartier. De

toren zal dan ook aansluiten op deze hoogwaardige ambitie.

C. Technische criteria

1. Mobiliteit en luchtkwaliteit

Intensief ruimtegebruik heeft een verkeersaantrekkende werking en is daarmee belastend voor de luchtkwaliteit in de stad. In het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit (Collegebesluit, 2007) worden maatregelen genomen die leiden tot een positief effect op de gezondheid van de Eindhovense burgers. Het programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit schrijft een luchtkwaliteittoets voor t.a.v. ruimtelijke plannen en verkeersplannen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit en mobiliteit. Onderstaand is kort de conclusie beschreven met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit.

Invloed initiatief op luchtkwaliteit

Onderbouwd moet worden dat het plan onder de Regeling NIBM valt. Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'. Het plan voorziet in circa 242 woningen en blijft ruimschoots onder de norm zoals vastgelegd in de Regeling NIBM. Een luchtkwaliteitsonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Invloed luchtkwaliteit op initiatief

Naast de invloed van het toekomstige verkeer op de luchtkwaliteit, moet ook gekeken worden naar de huidige luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Op basis van achtergrondwaarden kan achterhaald worden of sprake is van een goed woon- en leefklimaat bij de nieuwe woningen. De achtergrondwaarden ter plaatse van de dichtstbijzijnde meetpunten (aan de Cederlaan en Beukenlaan) zijn middels de NSL-monitoringstool (NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) achterhaald. Geconcludeerd kan worden dat de achtergrondwaarden met betrekking tot stikstof en fijnstof (ruim) onder de normen liggen.

Om deze reden kan worden gezegd dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat (in het kader van luchtkwaliteit) ter plaatse van de toekomstige woningen.

2. Microklimaat omgeving

Het project is onderworpen aan een grondige analyse voor schaduwwerking en windstudie. Voor de bestaande omwonenden is er geen hinder wat betreft schaduwwerking door de toren. De windstudie wijst uit dat, door de specifieke vorm van de toren, dit gunstig bijdraagt aan de kwaliteit van de publieke ruimte op maaiveld en verhoogd maaiveld. Tevens door de specifieke vorm van de toren zijn de terrassen gericht naar de hoeken van de bebouwing en niet frontaal op de tuinen, waardoor privacy door inkijk beperkt wordt.

3. Duurzaamheid van het gebouw

Bijzondere aandacht gaat in dit ontwerp uit naar het casco en de toekomstwaarde van dit gebouw. Immers een lange levensduur voor de gebouwen staat voorop. Flexibiliteit en aanpasbaarheid zijn basisbegrippen; transformatie van de functionaliteit in de toekomst moet mogelijk zijn. Er zullen materialenpaspoorten opgesteld worden die worden ondergebracht bij Madaster. Eigendom en toegang tot de informatie van het materialenpaspoort wordt bij oplevering overgedragen aan de eigenaar. Het materialenpaspoort is een logboek waarin staat welke materialen zijn toegepast en wat de milieu-impact en herkomst van deze materialen is. Daarnaast een BIM-model en eventueel een handleiding voor hoe te demonteren.

Los van de circulariteit van het gebouw staat ook het klimaatadaptief inrichten van het perceel en het bijdragen aan de energietransitie hoog in het vaandel. Zo worden de woningen binnen het Drukkerijkwartier aardgasloos opgeleverd. Voor het verwarmen en koelen wordt gedacht aan installaties als een warmtenet, een Warmte Koude Opslag (WKO) of lucht-water warmtepompen. De nieuwbouw zal voldoen aan de eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG). Wat betreft het klimaatadaptief inrichtingen van het perceel wordt met name gedacht aan het groen inrichten van het plangebied. Hierbij gaat het zowel om groen tussen de gebouwen, maar ook op en tegen de woningen en gebouwen zelf.

4. Luchtverkeer en externe veiligheid

Met betrekking tot luchtverkeer dient rekening te worden gehouden met de maximaal toegestane hoogtes binnen het plangebied. Voor onderhavige ontwikkeling is met name het IHCS (Inner Horizontal and Conical Surface) relevant. Dit is een zone die is bedoeld om vliegtuigen die in het circuit vliegen (circuitverkeer), voorafgaand aan de landing, te beschermen tegen hoge objecten. Het betreft een zone van 4 km rond de landingsbaan waar maximaal 44 meter hoog mag worden gebouwd. Buiten deze zone gaat de maximaal toegestane bouwhoogte geleidelijk omhoog. Gezien de hoogste bebouwing (toren aan de westzijde van het plangebied) maximaal 45 meter hoog is, zijn er geen problemen met betrekking tot de IHCS.

D. Maatschappelijke criteria

1. De leefbaarheid

Maatschappelijk moet worden getoetst of het betreffende project een positieve bijdrage levert aan het leefklimaat. Bij het stapelen van programma's is er over het algemeen sprake van meer gezamenlijke beheersopgaven door de aanwezigheid van meer algemene ruimtes. Er moet daarom op voorhand worden nagedacht over hoe er wordt omgegaan met het schoon, heel en veilig houden van de (semi)openbare leefomgeving. Met de integrale gebiedsontwikkeling wordt over de plangrenzen heen gekeken en gestreefd naar een verbetering van de kwaliteit van de omgeving. Door het toevoegen van meer groen, het verwijderen van barrières zoals hekwerken en het maken van aantrekkelijke routes ontstaat een positieve bijdrage aan het leefklimaat. Daarnaast bestaat er meer budget door het realiseren van de toren. Met dit budget wordt een halfverdiepte parkeeroplossing gerealiseerd, wat ook zorgt voor meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Door de positionering en oriëntering (raamopeningen) van de gebouwen is er sociale controle op de openbare ruimte.

2. Betrokkenheid bewoners

Voor veel mensen is de dagelijkse woon-en leefomgeving de belangrijkste plek in de stad. Het activeren van bewoners en

belanghebbenden om mee te denken over hun directe leefomgeving is een vanzelfsprekendheid. Vooral daar waar het gaat om concrete hoogbouwplannen, omdat deze veel invloed kunnen hebben op diezelfde leefomgeving. Meetpunt voor succes is het verkrijgen van voldoende draagvlak, waarbij nieuwbouwprojecten ook echt iets moeten toevoegen aan een gebied.

Door de afstand ten opzichte van de bestaande grondgebonden woningen en de specifieke vorm van de te realiseren toren (die inkijk vermindert) is rekening gehouden met de input van de omwonenden uit het participatietraject. Daarmee wordt gestreefd naar een goede balans tussen stedelijke verdichting en de individuele belangen van de bestaande bewoners.

Daarbij komt dat het gebied omgeven is door doorstroomwegen, waardoor het een wat geïsoleerde ligging heeft. Middels het planvoornemen wordt het gebied 'geactiveerd' voor de buurt.

3. Adressering

Hoogbouw geeft identiteit aan de plek waar mensen wonen en werken. Om deze herkenbaar te houden is het belangrijk dat de hoogbouw een herkenbare en aansprekende naam heeft en deze ook in de adressering terugkomt. Hier woont men in het Drukkerijkwartier.