

WORKFRAME

Hastelweg

Eindhoven

Schetsontwerp



RUIMTELIJK

PROGRAMMA

PROCES

ECOLOGIE

WORKFRAME

intrinsiek
ingeweven

MOBILITEIT

HISTORIE

REGENERATIEF

ORGANISATIE

Aan de hand van de ontwerpstrategie
WORKFRAME werken we aan intrinsiek gedreven
gebiedsvisies voor meervoudige opgaven.

Gebiedsvisies die coöperatief worden ontwikkeld
omdat de stad barst van de ongecultiveerde
energie: van grootstedelijke plannen tot individuele
dromen. Energie die een driver kan vormen om te
komen tot een betere en bestendigere stad. Vanuit
de authenticiteit en het DNA van een gebied
bouwt WORKFRAME verder aan de ruimtelijke
kwaliteit, (her)programmering en gebiedsprestatie.

Stuk voor stuk vierten de visies de stedelijkheid,
dynamiek en het plezier van de stad, resulterend
in energieke, gezonde, sociaal-verantwoorde, be-
tekenisvolle en bestendige leefomgevingen.

WORKFRAME is een samenwerking tussen Tom
van Tuijn Stedenbouw en FAAM Architects.

Schetsontwerp
Hastelweg, Eindhoven

11 maart, 2021

work in progress

In opdracht van:

Woningcorporatie Woningbelang

040 208 3838
info@woningbelang.nl
www.woningbelang.nl

Bezoekadres:
Waalreseweg 25
5554 HA Valkenswaard

Postadres:
Postbus 117
5550 AC Valkenswaard

Uitgevoerd door Workframe:

Tom van Tuijn Stedenbouw

+31 6 212 212 39
info@tomvantuijn.com
www.tomvantuijn.com

KvK nummer: 70610665
SBA nummer: 2.151.015.001

Bezoekadres:
Nachtegaallaan 13M
5613 CM Eindhoven

Postadres:
Heydenrijkstraat 32
6521 LP Nijmegen

FAAM architects

+31 40 296 33 96
info@faamarchitects.nl
www.faamarchitects.nl

KvK nummer: 7562098
SBA nummer: 1.001215.002

Adres:
Nachtegaallaan 13M
5613 CM Eindhoven

hoofdstuk

pagina

1

10

onderzoek

2

17

interviews: DNA van de locatie

3

22

locatie

4

27

doelgroep

5

33

schetsontwerp

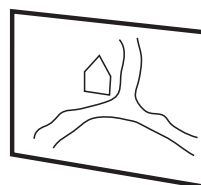
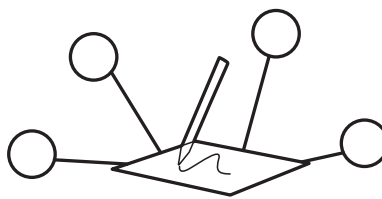
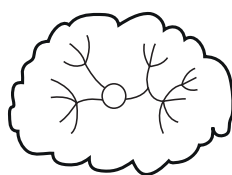
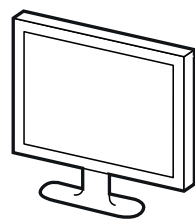
6

69

ecologie, water en duurzaamheid



DE PLANLOCATIE



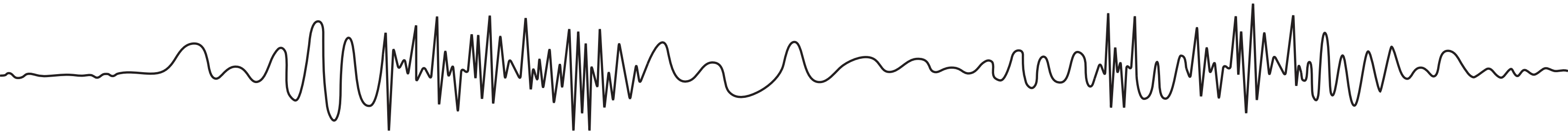
verkennen
analyse

onderzoeken
interviews

DNA locatie /
thema's

concepting &
prototype

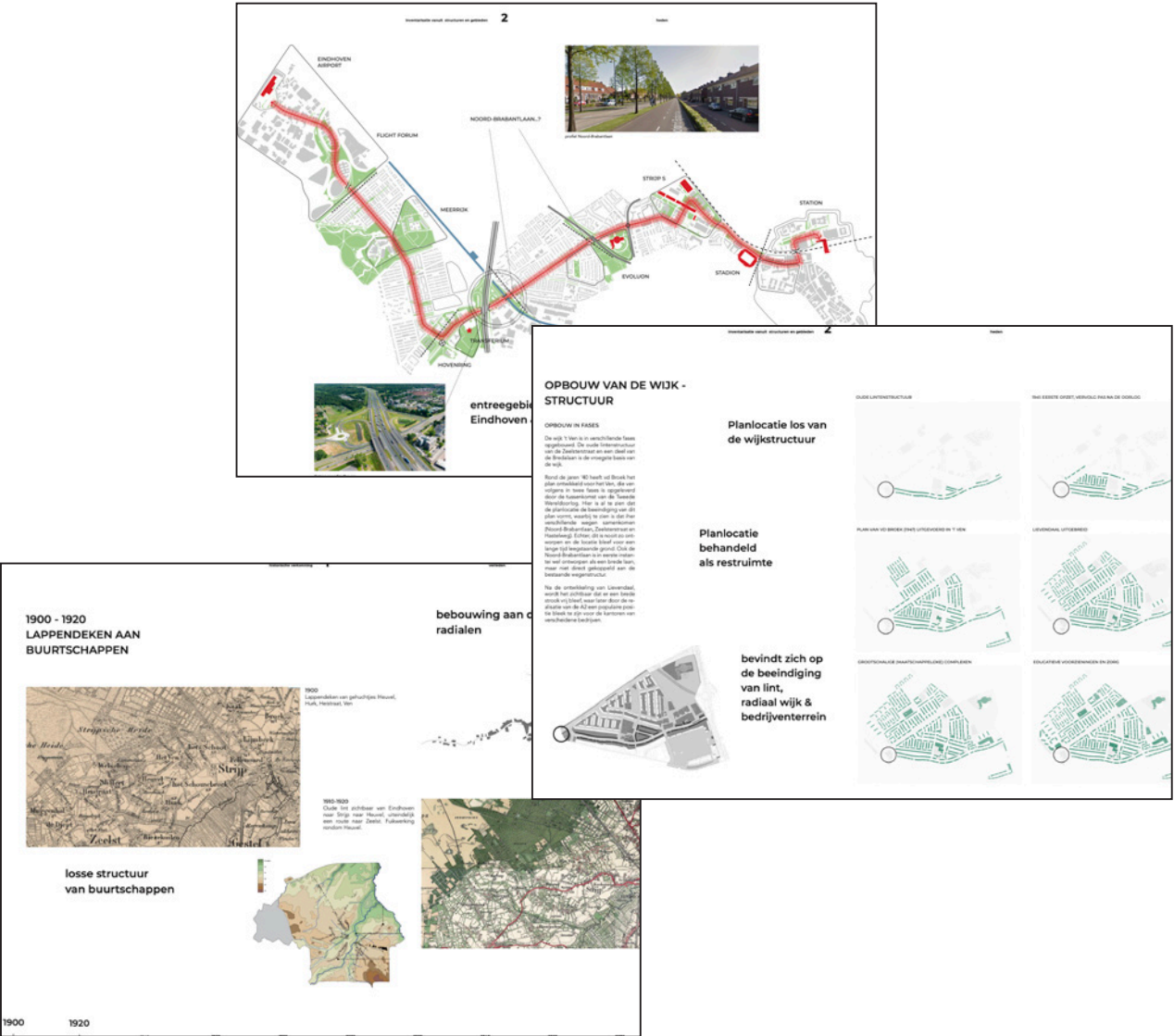
gebiedsconcept
en schetsontwerp



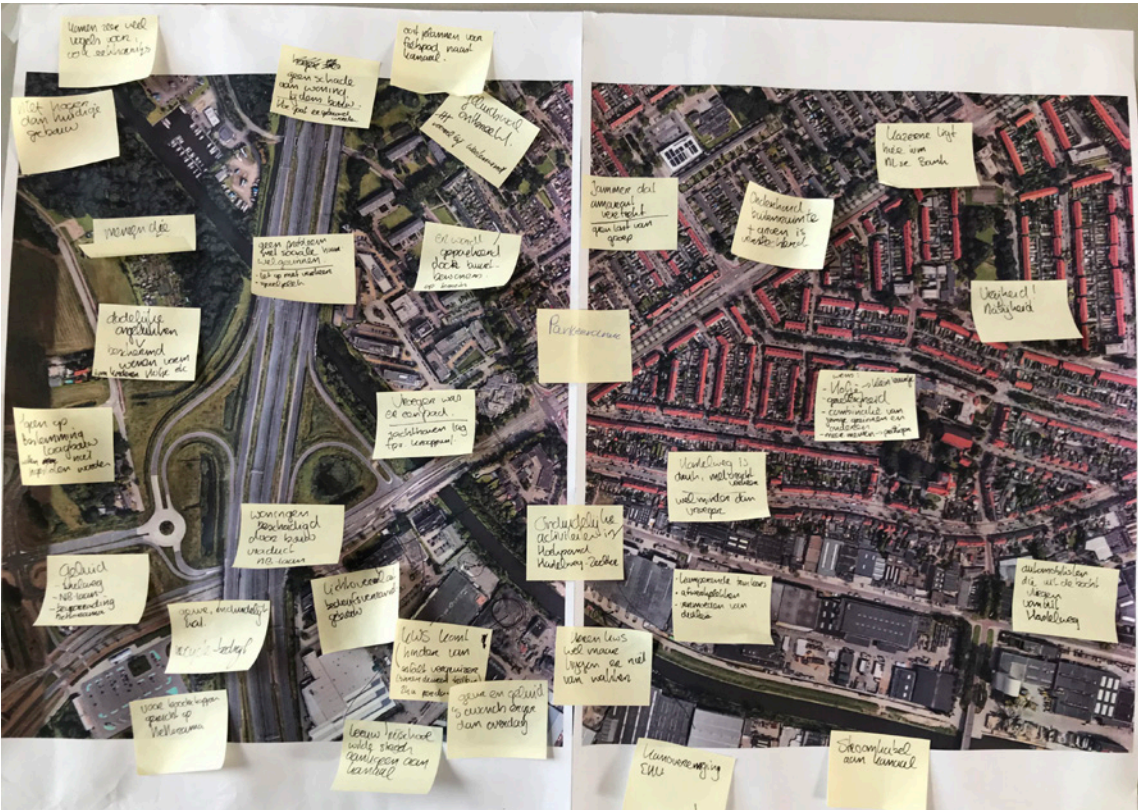
Woningcorporatie Woningbelang is voornemens het pand aan de Hastelweg 287 te slopen en te vervangen door nieuwbouw.

De direct omwonenden zijn een belangrijke partij die vanaf het begin betrokken worden bij de planontwikkeling.

Deze presentatie is opgezet op basis van de gesprekken die we gevoerd hebben met verschillende omwonenden en de verkenning die we zelf hebben gedaan.



1. onderzoek



2. interviews

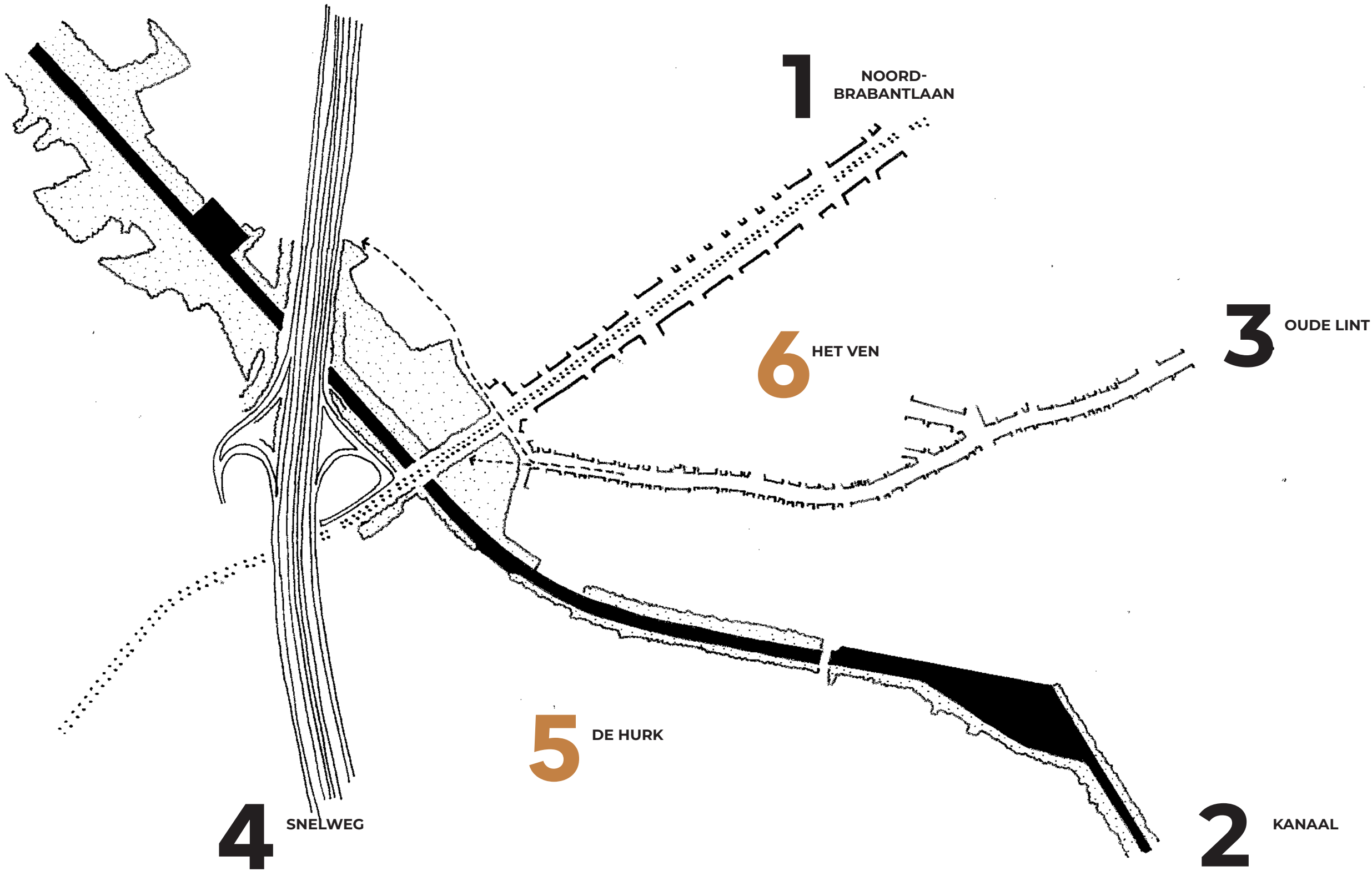
BEGRIJPEN DOOR LUISTEREN, KIJKEN, ONDERZOEKEN EN TESTEN

Naast ons vakinhoudelijke onderzoek gebruiken we keukentafelgesprekken om echt te begrijpen wat er speelt in de wijk. Deze gesprekken geven ons waardevolle informatie van de mensen die het gebied het beste kennen.

1

onderzoek

LOCATIE-ONDERZOEK ADHV
STRUCTUREN EN GEBIEDEN



1

CONCLUSIES EN KANSEN DE NIEUWE RADIAAL NOORD BRABANTLAAN

Conclusies

De locatie is altijd onderdeel geweest van het spel tussen de nieuwe en de oude radialen: de verschuiving en transformatie van de functionele betekenis van en tussen deze structuren. Er is een duidelijk verschil in met name de snelheid: de langzamere, oude radialen met een kleine schaal vs. de snelle, nieuwe radialen met een grotere schaal. Op de planlocatie ontmoeten deze structuren elkaar.

In het verloop van de ontwikkeling van Eindhoven is de Noord Brabantlaan steeds wisselend van betekenis geweest. Nu is het onderdeel van twee stedelijke sleutelprojecten: Westcorridor en de A2 zone. Dit maakt de plek bijzonder goed bereikbaar door de ligging nabij de snelwegafslag, de HOV-lijn en de slowlane.

De planlocatie vormt een 'moment' in die sleutelprojecten. Een moment wat de overgang definieert tussen de oude (geplande) uitbreidingswijken en de (amorse) snelwegzone met bedrijventerreinen en nieuwe uitbreidingen van de stad. Het is een welkomsmoment. De plek waar lange tijd 'de stad' begon. Een moment dat vooral gevormd wordt door het kanaal, door een groenere en openere setting en een grotere variatie in uitstraling en vormen van bebouwing.

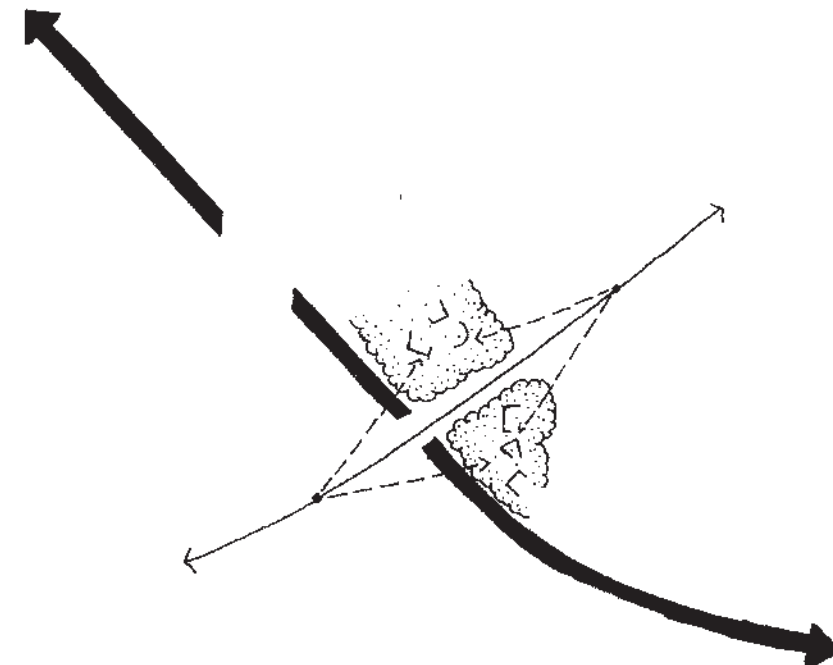
De planlocatie heeft nooit onderdeel uitgemaakt van de planmatige voor- en naoorlogse wijken zoals 't Ven en Lieveendaal. Het vormde een restruimte tussen deze wijken en het kanaal, en werd vanaf de jaren '60 ingevuld met de uitlopers van bedrijventerrein De Hurk.

Kansen

De positie aan deze prominente structuur is een kans om het als 'moment' manifester te maken. Het welkom in de stad, de ligging van het eco-zone kanaal, de beëindiging van de naoorlogse woonwijken. Niet door te kleven aan de woongebieden van 't Ven of Lieveendaal maar een eigen identiteit vanuit de historie. Op een overgang waar Eindhoven zich kan manifesteren als stad.

Dit moment is vanaf de Noord-Brabantlaan niet zo zeer 'dichtbij, traag en op ooghoogte' te ervaren. Het speelt eerder een rol als landmark op gepaste afstand en met hogere snelheid waarneembaar.

De latente kwaliteiten van de ligging aan de sleutelprojecten kan geogost worden: goed bereikbaar en zichtbaar. Een mobiliteitsstrategie is kansrijk en maakt het mogelijk om ruimte te reserveren voor doeleinden die de leefbaarheid ten goede komen in plaats van parkeren.



2

CONCLUSIES EN KANSEN DE ECO-ZONE BEATRIXKANAAL

Conclusies

De locatie is onderdeel van de steeds belangrijker wordende ecologische hoofdstructuur. Het is een schakel tussen de twee groene wiggens: Brainport Park & Genneperparken.

Het kanaal doet dienst als afwatering voor de Dommel en de Gender. De rol van kanaal is in andere opzichte nog beperkt. De economische en logistieke functie is beperkt. Recreatief gezien zijn er functies (jachthaven, waterscouting). Het oorspronkelijke dijktaalud heeft hoge natuurwaardes, maar rond het stedelijk gebied is dit veelal verdwenen. De stad staat voor een groot deel nog met de rug naar het kanaal.



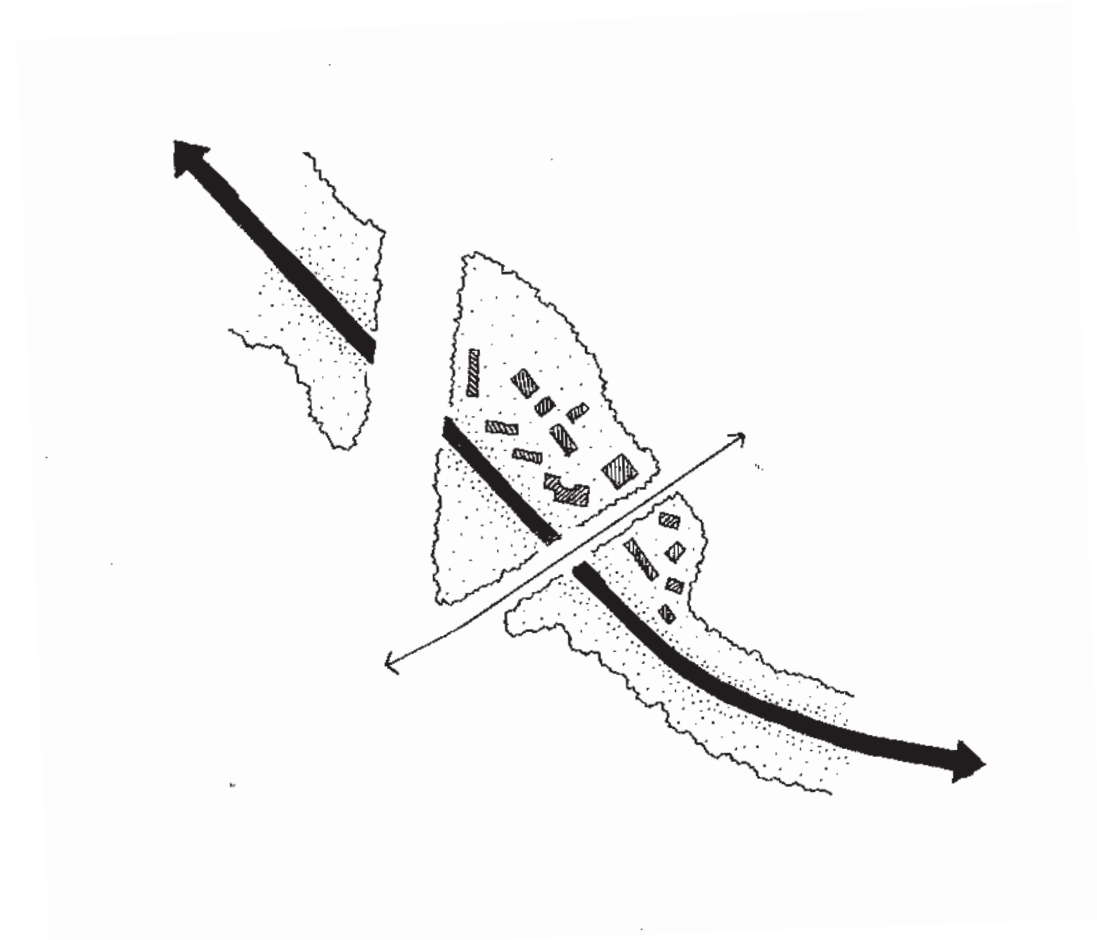
Kansen

Het kanaal vormt een landschappelijke hoofdstructuur die de stad in veel opzichten een antwoord kan bieden op vele uitdagingen waar de stad mee te maken heeft: verlies van biodiversiteit en natuurwaarden, behoefte aan recreatieve en ontspannen omgevingen, de behoefte aan afwisselende en hoogwaardige woonomgevingen.

-in een hoogwaardige woonomgeving: de kans om een unieke woonplek aan het water te realiseren. Op de planlocatie door het eerste gebouw te zijn in deze omgeving wat zich ook gaat richten naar het kanaal.

-in het kanaal als recreatieve route in de stad: tussen belangrijke spots als Genneper Parken, High Tech Campus, De Hurk, Meerhoven Park, Flight Forum, BIC. Door op de planlocatie toegang te bieden en een openbare route naast het kanaal mogelijk te maken.

-in het verstevigen van de groene- en natuurwaarde en deze dieper de stad in krijgen: het kanaal als backbone voor het verrijken van de ecologie en biodiversiteit. Door een groene inrichting met een alzijdig gebouw dat zich manifesteert als stedelijk wonen in het groen.



3

CONCLUSIES EN KANSEN DE OUDE RADIAAL ZEELSTERSTRAAT

Conclusies

De planlocatie ligt op de schakel van de oude radiaal Zeelsterstraat en de nieuwe radiaal Noord Brabantlaan. Beide structuren hebben een eigen rol.

Dat er veel structuren samenkomen is niet gek, dat is al honderden jaren zo. De planlocatie maakte tot na de oorlog onderdeel uit van een fijnmazig netwerk van Strijpse gehuchten, waaronder het gehucht Heuvel, met daartussen verbindingswegen. De buurtschappen zijn inmiddels opgeslokt door planmatige ontwikkelingen maar sommige structuren zijn nog zichtbaar in het wegennetwerk of landschap.

De belangrijkste verbindingsweg, de huidige Zeelsterstraat, vormde al honderden jaren de levensader tussen de gehuchten, dorpen, stadsdelen en gemeenten. De laatste jaren is het een levendige fietsstraat waar het een stuk prettiger is door de relatieve afwezigheid van de auto. De oude radiaal botst de laatste decennia echter op de planlocatie.

De samenkomst van de oude radialen (gebruikt door fietsers) en nieuwe radialen (gebruikt door HOV en auto) in combinatie met het kanaal en het enkelzijdige fietspad zorgen voor een fuikwerking. Dit komt de verbinding tussen Meerhoven en centrum niet ten goede.

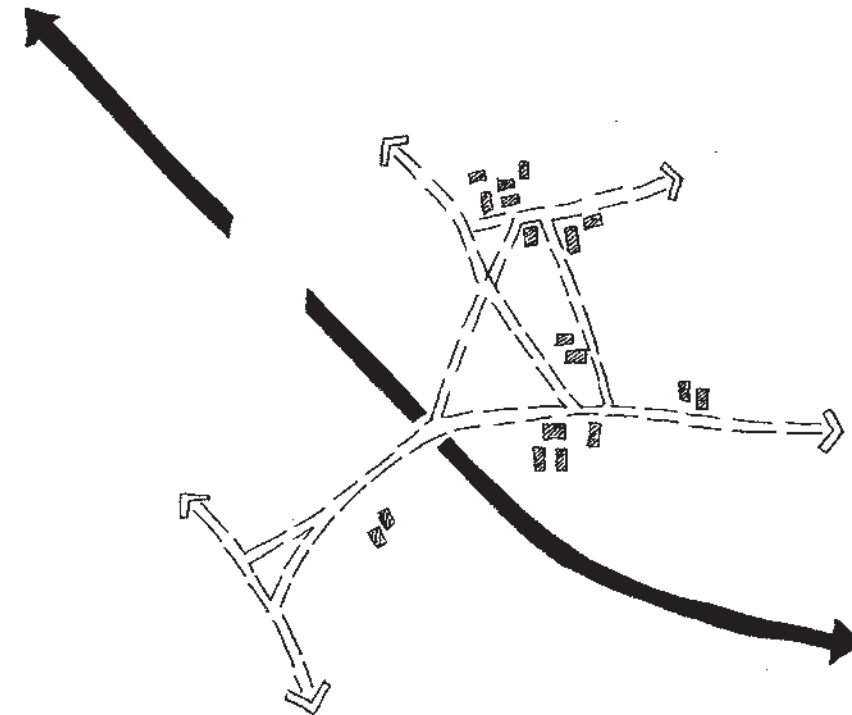
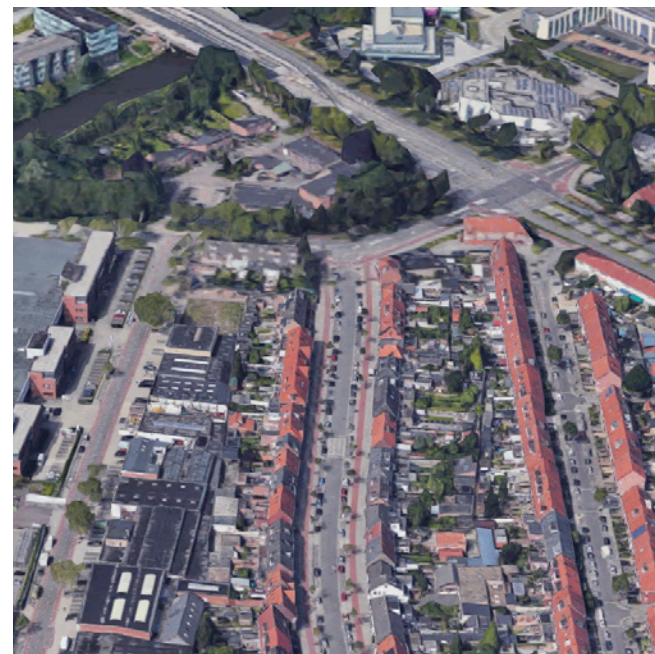
Kansen

Het oude netwerk van gehuchten en verbindingswegen vormen een directe of indirecte inspiratie om naar de huidige problematiek te kijken:

-de locatie biedt mogelijkheden om de fuikwerking deels tegen te gaan door de ligging van het oude lint weer bruikbaar en beleefbaar te maken. Dit komt het comfort en de doorstroming ten goede.

-de gebouwen kunnen zoals het oude gehucht Heuvel als aaneenschakeling van alzijdige gebouwen (met een eigen identiteit) aan de oude wegenstructuur staan.

-de kleinschaligheid, het gemeenschapsgevoel en de integratie van stad en landschap van de oude gehuchten als inspiratie voor de nieuwbouw



CONCLUSIES EN KANSEN DE STRATEGISCHE A2-ZONE EN DE HURK

Conclusies

De ligging nabij de A2/N2 op de kruising van de Westcorridor en Brainport Avenue maakt het een zeer strategische locatie die zowel aantrekkelijk is voor mensen van binnen als van buiten Eindhoven. Dit is terug te zien in de aanwezigheid van de Slowlane, de P+R-locatie en de HOV lijn.

Beleidsdocumenten duiden de omgeving als een prominent gebied wat duidelijk bijdraagt aan de zichtbaarheid en representativiteit van Brainport Eindhoven ('visitekaartje') en het slechten van de barriere tussen beide zijden van de snelweg.

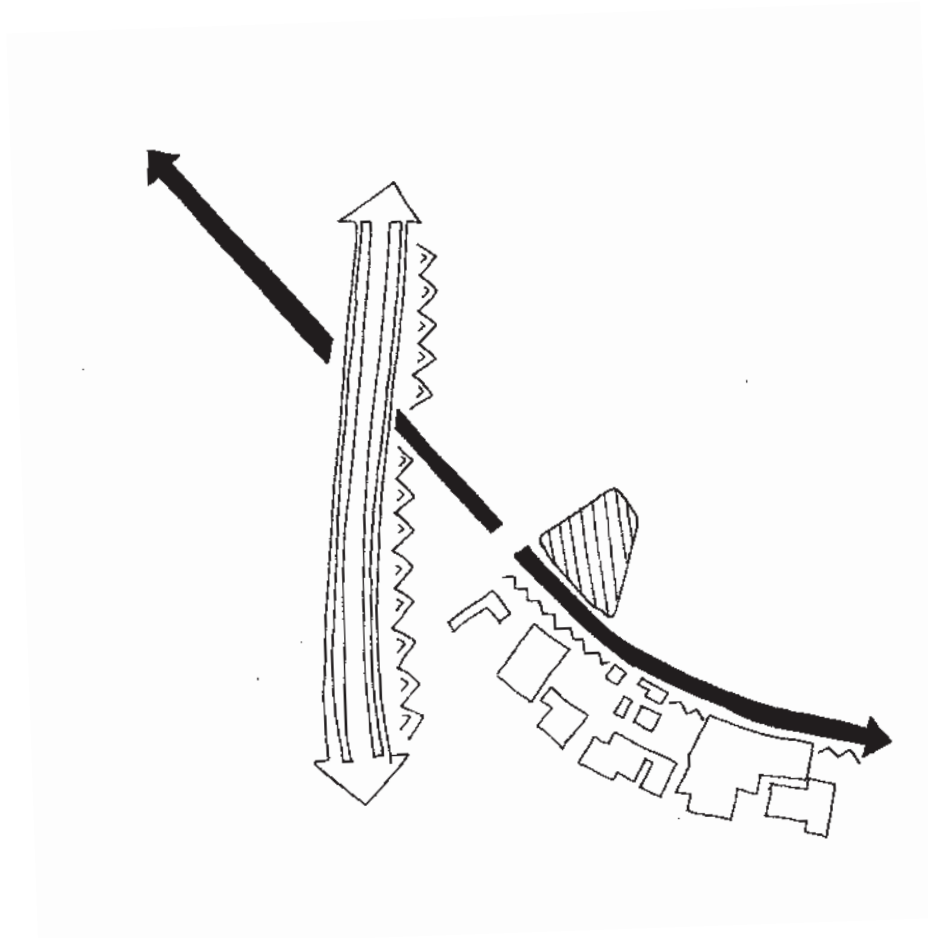
Maar de ligging nabij de snelweg en De Hurk brengen ook een aantal potentiële uitdagingen op het gebied van externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit met zich mee.

Check bodemverontreinigingen zware metalen...

Kansen

De ligging van de locatie geeft kansen voor het maken van een bijzonder woonmilieu wat een bijdrage levert aan de representatie en aantrekkelijkheid van de Brainport-regio. Omdat het door de uitstekende bereikbaarheid een woonhub vormt die aantrekkelijk is voor mensen uit zowel de regio als dichtbij de locatie.

Daarnaast zal de locatie kansen moeten grijpen op ecologische- en milieu aspecten: hoog inzetten op de 'gezonde stad'. Dus aandacht voor de prestatie van het gebied in het reduceren van geluid, fijnstof, stikstof en de risico's van externe veiligheid.



6

CONCLUSIES EN KANSEN DE WOONWIJK 'T VEN

Conclusies

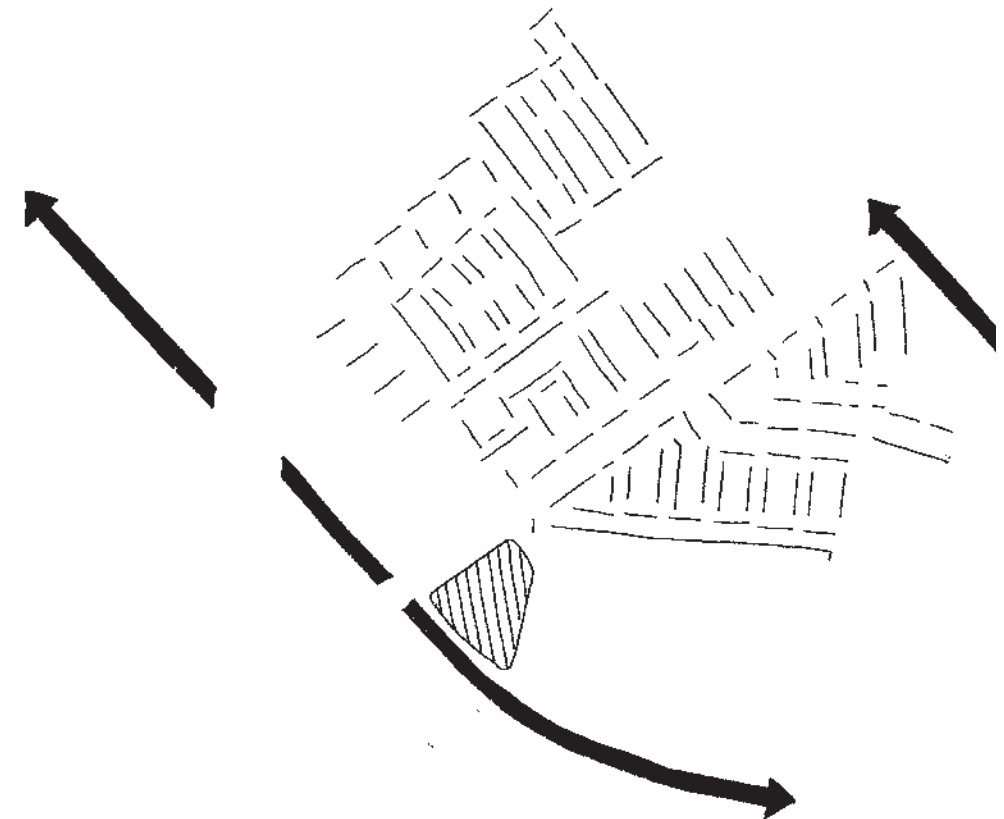
Hoewel prominente stedenbouwkundige lijnen rondom de planlocatie samenkomen is het gebied historisch nooit onderdeel geweest van de wijken 't Ven en Lieveendaal. De stadsplannen voor de uitbreidingswijken stopten aan de andere zijde van de Zeelsterstraat en lieten de planlocatie als restgebied aan het kanaal. Een reststrook die door de jaren heen is ingevuld door verschillende functies zoals kantoren en maatschappelijke voorzieningen.

De wijken 't Ven en Lieveendaal zijn opgebouwd volgens de parochiegedachte. De voorzieningen, het groen, de wegen en de bebouwing zijn volgens een hiërarchisch systeem vormgegeven. Een systeem wat niet op alle vlakken meer goed functioneert: de groenstructuur is versnipperd, de voorzieningen hebben een kwetsbaar draagvlak, het inwoneraantal neemt af en de auto domineert de straten. Het woningaanbod is relatief eenzijdig, iets wat terug te zien is in de bewonerssamenstelling: relatief lage inkomens, relatief veel onder sociaal minimum en veel bijstandsgerechtigden.

Kansen

Qua stedenbouwkundige structuur heeft de planlocatie geen sterke verbinding met de naastgelegen woonwijken. Het zou wel in de gedachte van de samenhangende, geplande woonwijken mogelijk een goede beëindiging/ start kunnen vormen van de woongebieden.

Op programmatisch en sociaal-maatschappelijk vlak kan de locatie wel bijdragen aan een gezonde woonwijk. Bijvoorbeeld door meer diversiteit in woonvorm aan te bieden of het richten op een grotere mix aan doelgroepen.



2

interviews: DNA
van de locatie

W

De ligging geeft het gevoel van vrijheid!

De woningen zijn gebouwd als dienstwoningen. Bij de bouw mochten we al meedenken met de indeling.

We wonen op een ideale plek in de stad, we zijn zo op de snelweg de stad uit en zo op de fiets in het centrum

Positief dat er woningen komen

Sociale woningbouw is niet altijd goed in het nieuws. Hoe garandeer je de leefbaarheid?

Liever niet één grote groep van dezelfde mensen. We hopen op het combineren van verschillende groepen: van gezinnen tot ouderen.

Een plek waar kinderen veilig kunnen spelen zou goed zijn, nu is die er niet

kwalitatief en goed verzorgd groen is belangrijk!

We zijn geïnteresseerd om mee te liften op mogelijke duurzaamheidsplannen

Een gezelligheid hofje zou leuk zijn

Kunnen we onderzoeken of we meer dingen kunnen delen?

Weet je waarin de Marechaussee kazerne hier staat? Door de aanwezigheid van de Nederlandse bank aan de overkant.

Het gerucht ging dat er onder de Noord Brabantlaan een tunnel lag die de Marechaussee kazerne en de Nederlandse bank met elkaar verbond

Met de bus ben je zo in het centrum

We hebben de laatste jaren helemaal geen last van de zorgwoningen van Amarant

We houden van de bomen rond het terrein

het straatje is rustig en groen,

er wordt geparkeerd door buurtbewoners op terrein

Soms is het huidige groen wat verwaarloosd en mag het wat beter onderhouden worden

Ooit heeft hier een sportveldje gelegen. Nu wordt het vooral gebruikt als hondenuitlaatplaats

Kunnen er parkeerplekken voor vrachtwagens gemaakt worden naast het kanaal?

Ooit zijn er plannen voor een fietspad naast het kanaal geweest

Er ligt een stroomkabel direct naast het kanaal

De kanovereniging maakt veel gebruik van het kanaal

Achter onze tuinen wordt veel gevist

Rijkschool De Leeuw wilde een strook aan kanaal aankopen en een bedrijfspand bouwen

De bramenstruiken zorgen ervoor dat er geen rottigheid plaats kan vinden

We doen de boodschappen dichtbij bij de Nettorama

De tuinen liggen prachtig op de zon en in de zomer is de begroeiing zo dicht dat je bedrijven niet meer kan zien

Er komen veel vogels en eekhoorns voor in de tuinen. Vroeger was dat nog veel meer

Het voordeel van deze plek is dat je echt samen aan een straatje woont

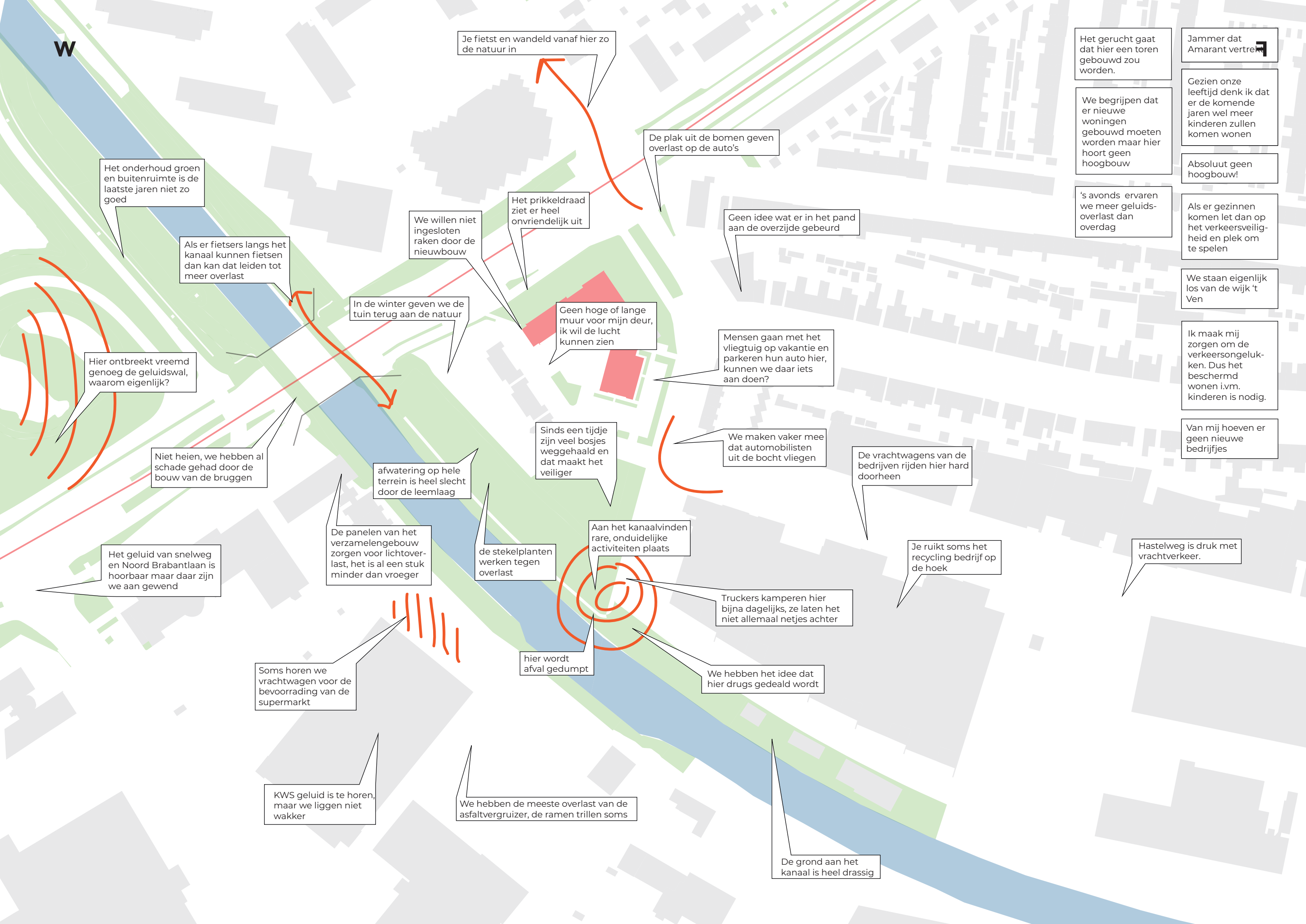
De muur is prettig tegen het verkeer maar het ziet er ook onvriendelijk uit

soms wandelt er een bezoeker door het gebied. Dat moet ook gewoon kunnen, we verstoppen ons niet!

vroeger was er een pad onder de tunnel door

De grond bestaat uit een dikke leemlaag. Er zijn jaren geleden putten en sleuven gegraven voor de afwatering, maar dat heeft niet geholpen

De jachthaven lag vroeger ter hoogte van het knooppunt



W

Het onderhoud groen en buitenruimte is de laatste jaren niet zo goed

Als er fietsers langs het kanaal kunnen fietsen dan kan dat leiden tot meer overlast

Hier ontbreekt vreemd genoeg de geluidswal, waarom eigenlijk?

Niet heien, we hebben al schade gehad door de bouw van de bruggen

Het geluid van snelweg en Noord Brabantlaan is hoorbaar maar daar zijn we aan gewend

In de winter geven we de tuin terug aan de natuur

We willen niet ingesloten raken door de nieuwbouw

Het prikkeldraad ziet er heel onvriendelijk uit

Geen hoge of lange muur voor mijn deur, ik wil de lucht kunnen zien

Sinds een tijdje zijn veel bosjes weggehaald en dat maakt het veiliger

afwatering op hele terrein is heel slecht door de leemlaag

De panelen van het verzamelgebouw zorgen voor lichtoverlast, het is al een stuk minder dan vroeger

de stekelplanten werken tegen overlast

Aan het kanaalvinden rare, onduidelijke activiteiten plaats

hier wordt afval gedumpt

Truckers kamperen hier bijna dagelijks, ze laten het niet allemaal netjes achter

We hebben het idee dat hier drugs gedeald wordt

We hebben de meeste overlast van de asfaltvergruizer, de ramen trillen soms

KWS geluid is te horen, maar we liggen niet wakker

De grond aan het kanaal is heel drassig

Geen idee wat er in het pand aan de overzijde gebeurt

Mensen gaan met het vliegtuig op vakantie en parkeren hun auto hier, kunnen we daar iets aan doen?

We maken vaker mee dat automobilisten uit de bocht vliegen

De vrachtwagens van de bedrijven rijden hier hard doorheen

Je ruikt soms het recycling bedrijf op de hoek

Hastelweg is druk met vrachtverkeer.

De plak uit de bomen geven overlast op de auto's

Het gerucht gaat dat hier een toren gebouwd zou worden.

We begrijpen dat er nieuwe woningen gebouwd moeten worden maar hier hoort geen hoogbouw

's avonds ervaren we meer geluids-overlast dan overdag

Jammer dat Amarant vertrekt

Gezien onze leeftijd denk ik dat er de komende jaren wel meer kinderen zullen komen wonen

Absoluut geen hoogbouw!

Als er gezinnen komen let dan op het verkeersveiligheid en plek om te spelen

We staan eigenlijk los van de wijk 't Ven

Ik maak mij zorgen om de verkeersongelukken. Dus het beschermd wonen i.v.m. kinderen is nodig.

Van mij hoeven er geen nieuwe bedrijfjes



HET BOEIENDE VERLEDEN VAN GEHUCHTEN EN RADIALEN

De lagen van de geschiedenis zijn nog voelbaar: oorspronkelijk bestond het gebied uit een versnippering van gehuchten. Over de tijd is de bebouwing uitgebreid langs lintvormige structuren, tot de bouw van 't Ven. Op de planlocatie komen deze lagen samen. In de huidige tijd ligt de nadruk vooral op de grotere structuren van Eindhoven en diens positie in de regio.



EEN VEILIG GEMEENSCHAPJE MET RUIMTE VOOR ONTMOETING

We willen graag een plek waar we ons veilig voelen en we een leuke gemeenschap kunnen vormen. De beslotenheid is prettig. Dit betekent echter niet dat we ons willen verstoppen! Bezoekers van ons paradijsje zijn zeker welkom.



EEN PLEK IN DE STAD MET POTENTIE

Het is bijna een verborgen stukje stad. Maar als je goed kijkt op een hele prominente locatie: op een kruising van kanaal, snelweg, HOV-baan en oude radialen. Deze plek kan zich meer openen naar de stad. Hoogbouw is daarbij niet gewenst.



HET BEDRIJVENTERREIN DICHTBIJ

De aanwezigheid van bedrijventerrein de Hurk in de achtertuin wordt gevoeld: geur, licht, geluid, drukte.. de bedrijvigheid heeft invloed op het alledaagse leven. Voor nieuwe bouwactiviteiten zouden omwonenden graag zien dat de overlast beperkt blijft.



HET WATER EN DE NATUUR DICHTBIJ

De locatie is uniek in Eindhoven: centraal gelegen en toch wonen aan water en groen. Dat de natuur zo dichtbij is zorgt echter ook voor uitdagingen in onderhoud en afwatering. Omwonenden merken wel op dat deze structuur belangrijk is voor de natuurwaardes en recreatie in Eindhoven.



IN DE MIX

Het is een echt stukje stad met verschillende soorten leeftijden, leefstijlen en achtergronden. De gezelligheid en ontmoeting past in deze wijk. Wat nog ontbreekt is meer ruimte voor kinderen. elkaar te ontmoeten.

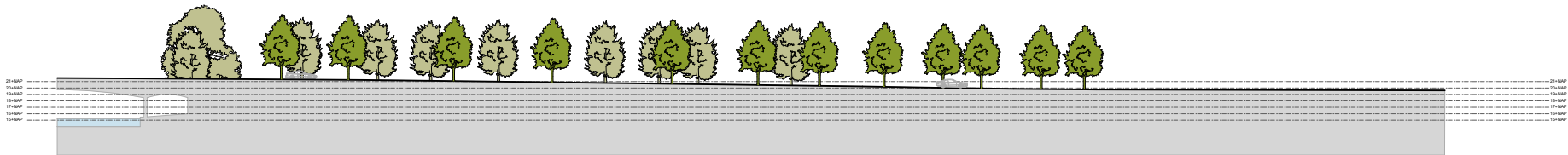
3

locatie

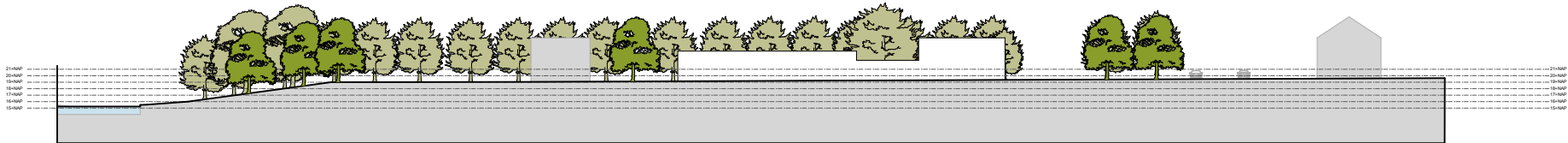
LOCATIE BESTAAND



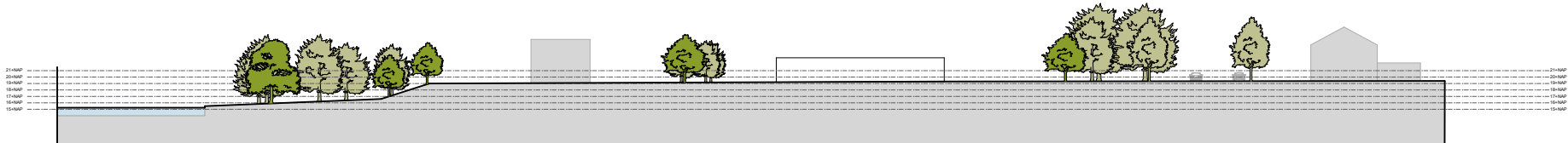
DOORSNEDE LOCATIE



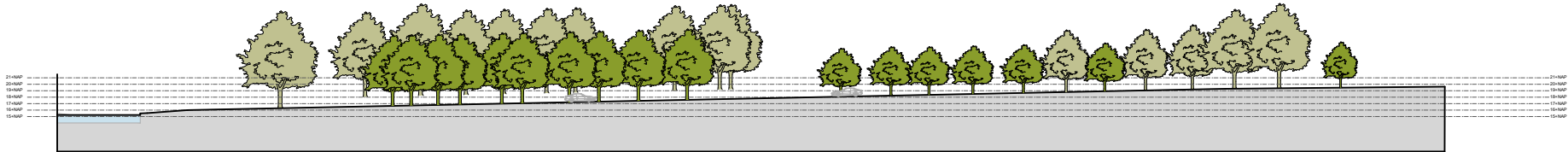
doorsnede A



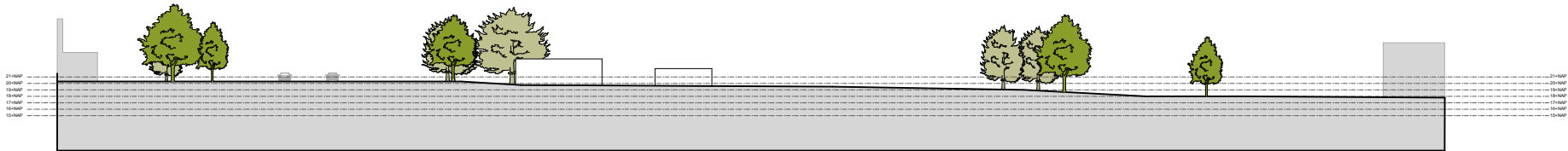
doorsnede B



doorsnede C



doorsnede D

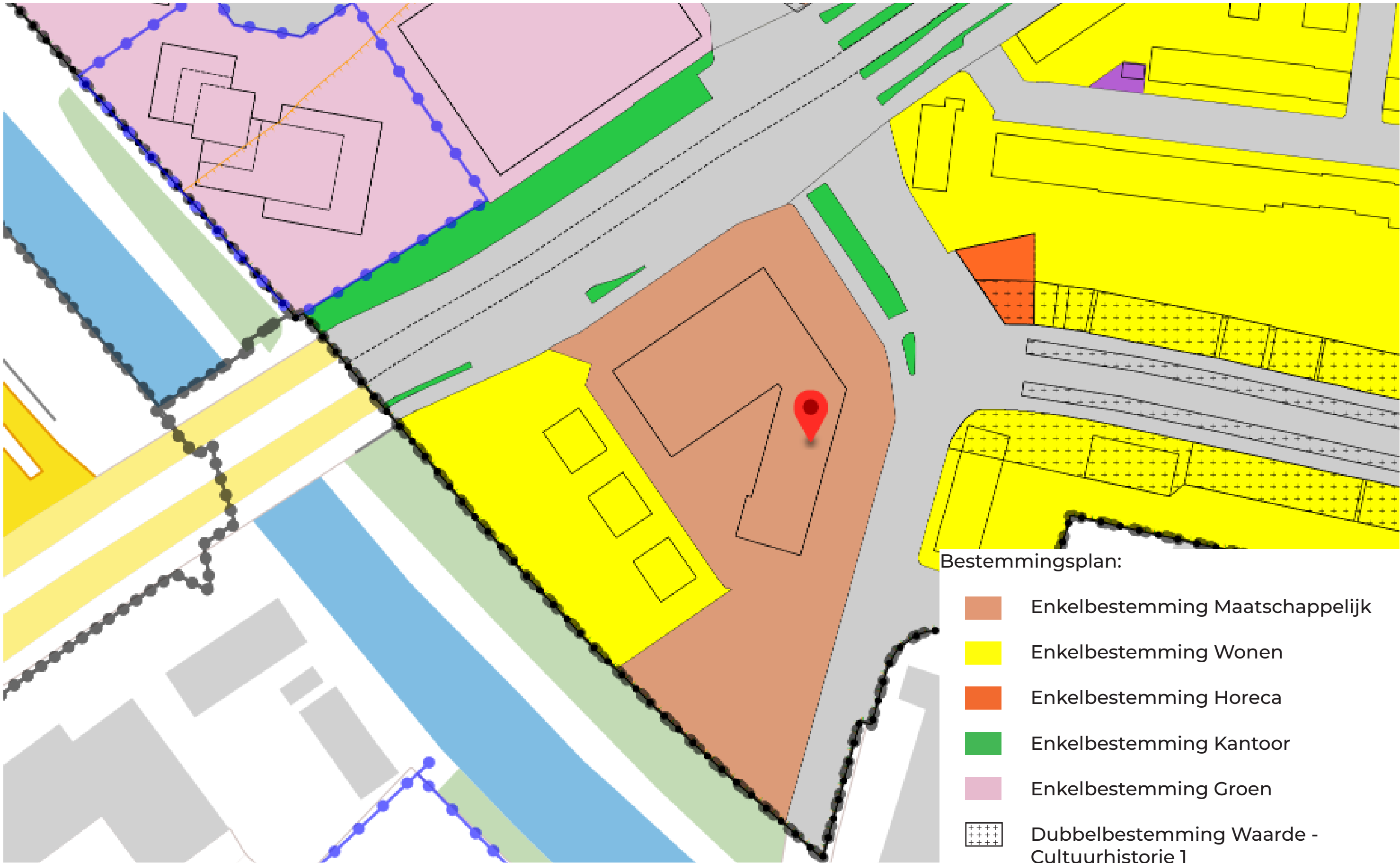


doorsnede E

KADASTER



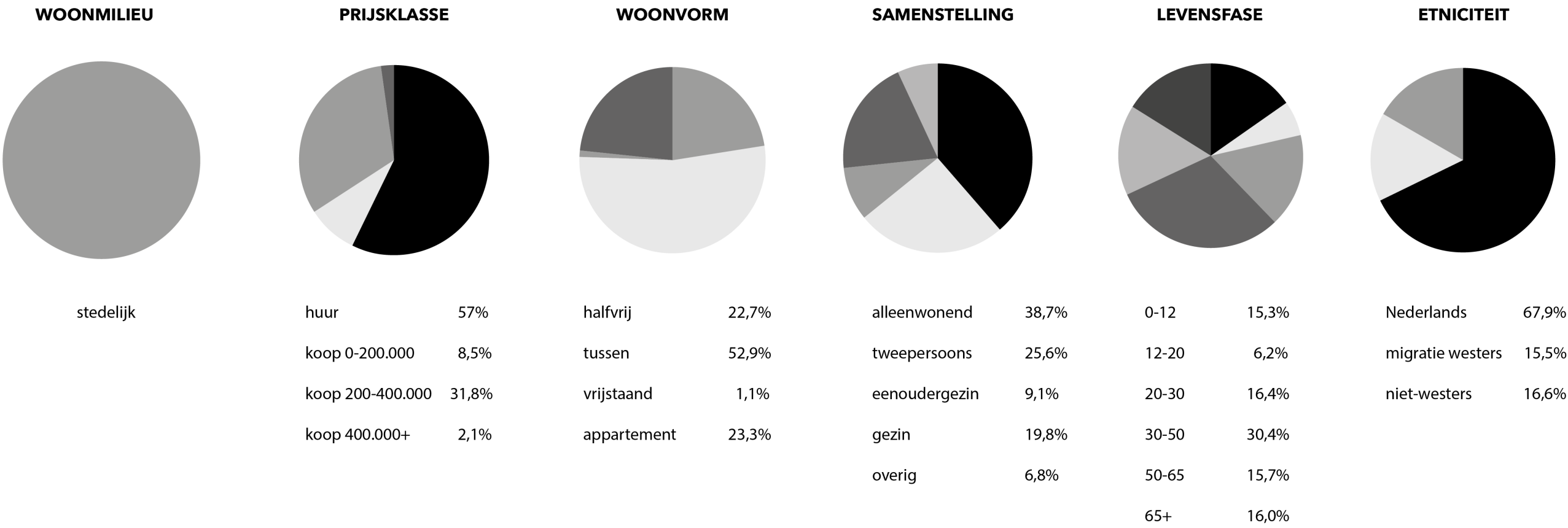
BESTEMMINGSPLAN



4

doelgroep

OPBOUW VAN DE WIJK - SOCIAAL



OPVALLENDHEDEN



UITGANGSPUNTEN

GEMEENTE EINDHOVEN

Advies vanuit Wonen voor intake Hastelweg 287.

Initiatief: inspiratiedocument. Plan voor 92 woningen, 4 woningtypen (gbo 33m², 47m², 49m² en 72m²) sociale huur in samenwerking met Woningbelang over 3 woonblokken.

kwaliteitsaspect/ score	-	-/+	+
Is er sprake van transformatie		Braak liggend terrein	
Is er sprake van een ontwikkeling binnen de ring	Nee		
Is er sprake van een kwaliteit impuls voor de omgeving			Ja
Is het initiatief onderscheidend t.o.v. andere projecten		Nog onduidelijk	
Is het marktsegment helder en is daar behoefte aan			Ja sociale huur, veel behoefte aan
Is het woonmilieu helder en is daar behoefte aan		Liefst 2 en 3 kamerappartementen, dat is nu nog onduidelijk	
Is er sprake van een variatie aan woningtypen			Ja vier woningtypen, maar aandacht voor woonoppervlakte
Is er aandacht voor betaalbaarheid voor de lagere of middeninkomens			Ja sociale huur
Draagt het initiatief bij aan onze duurzaamheidsambities		Nog onduidelijk	

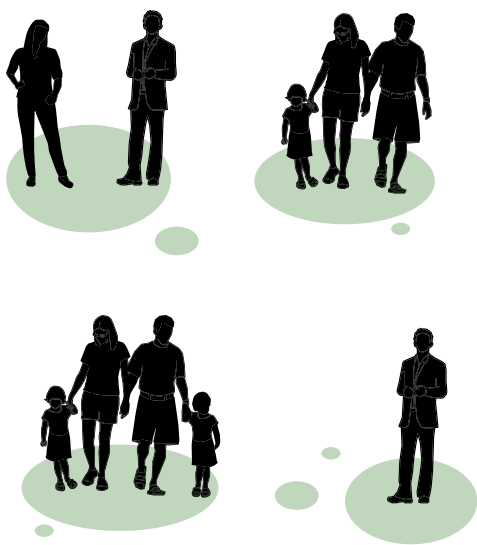
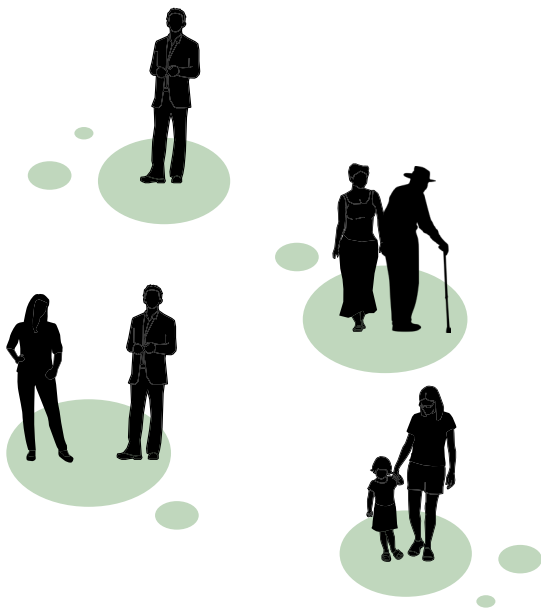
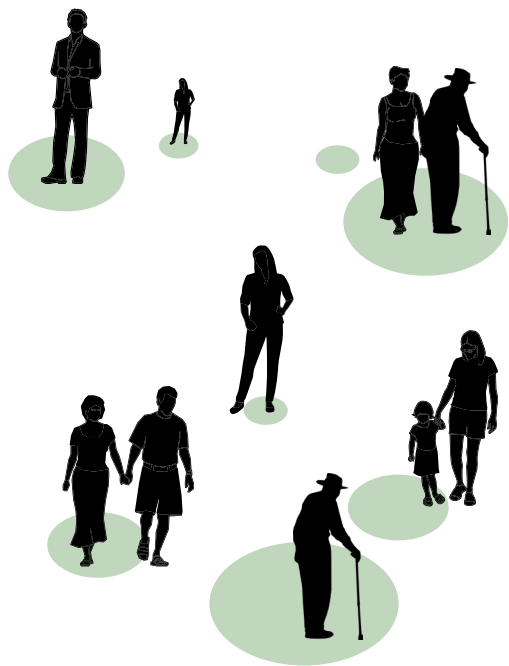
*inclusief korte toelichting indien dat passend is

Extra opmerkingen/aandachtspunten:

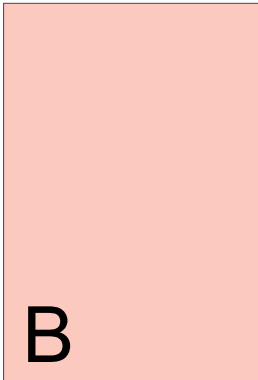
- Onduidelijk of alle woningen in het sociale huursegment gerealiseerd worden, is wenselijk gezien de tekorten.
- Aandacht voor betaalbaarheid, realiseer de woningen < 72m² ten minsten onder de huurtoeslaggrens. De grotere woningen kunnen eventueel wel boven deze grens.
- Bij nieuwbouw is balkon verplicht vanaf 50m² woonoppervlakte, hier worden appartementen voorgesteld van 47m² en 49m² wenselijk als deze een privé balkon/ buiten krijgen.
- Eenheden kleiner dan 50m² vinden wij, zeker buiten de ring, ook voor sociale huurwoning klein. Dit is echt onze minimumgrens. Enkel voor bijzondere doelgroepen bv studenten kan kleiner worden gerealiseerd.
- Belangrijk dat de appartementen een aparte slaapkamer hebben. De grotere appartementen liefst 2 slaapkamers, dat is couranter en maakte de overstap van eengezinswoning naar appartement realistischer.

Advies, positieve houding maar aandacht voor uitwerking/ aanpassing bovengenoemde punten.

WONINGPROGRAMMA



A
2 kamer
1 slaapkamer
bvo <60m2
gbo <50m2



B
3 kamer
2 slaapkamer
bvo 65-70m2
gbo <60m2



C
3 kamer
2/3 slaapkamer
bvo 80m2
gbo >70m2

PROGRAMMA
WONINGBELANG

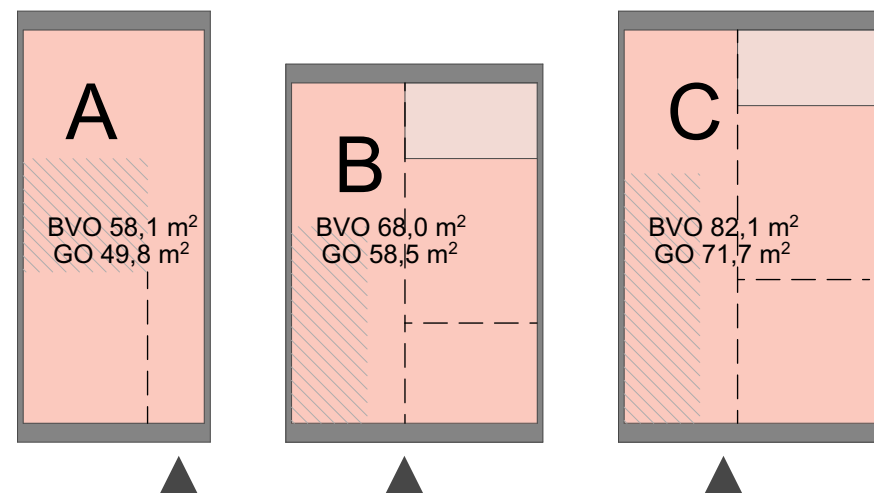
type **A** 30 X APP MET 1 SLAAPKAMER (BVO <60 M2) MET EEN
HUURPRIJS VAN €607 EN EEN STREEFHUUR VAN €607

type **B** 30 X APP MET 2 SLAAPKAMERS (BVO 65-70 M2) MET EEN
HUURPRIJS VAN €607 EN EEN STREEFHUUR VAN €651

type **C** 13 X APP MET 2/3 SLAAPKAMERS (BVO ONG. 75 M2) MET EEN
HUURPRIJS VAN €651 EN EEN STREEFHUUR VAN €680

8 X APP MET 2/3 SLAAPKAMERS (BVO ONG. 80 M2) MET EEN
HUURPRIJS VAN €720 EN EEN STREEFHUUR VAN €720

PROGRAMMA



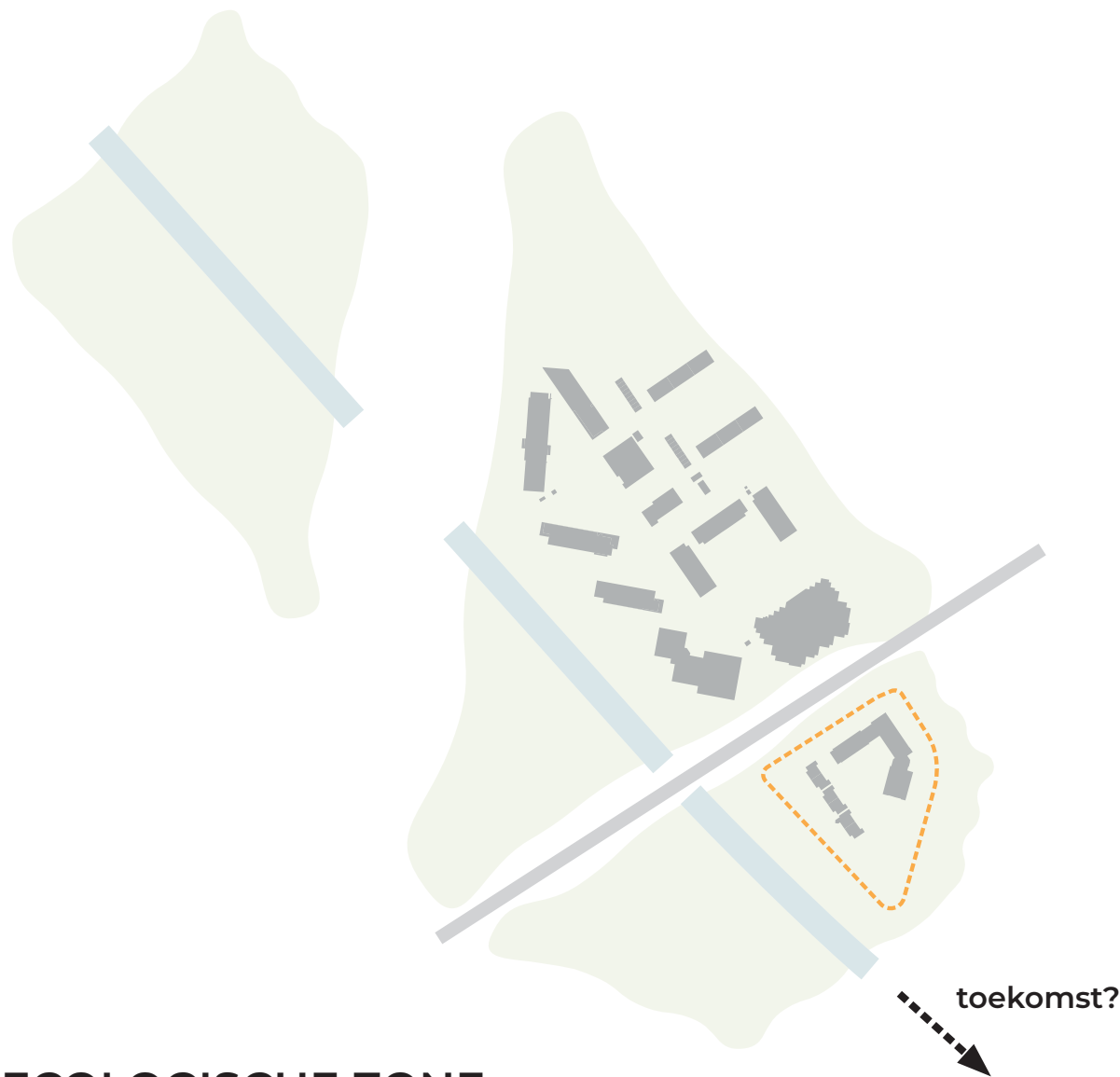
uitgangspunten:

- voegen naar de bomen
- veelal dove gevel
- bij voorkeur eigen buitenruimte voor appartementen <50m²
- eigen buitenruimte voor appartementen >50m²
- individuele bergingen voor alle appartementen

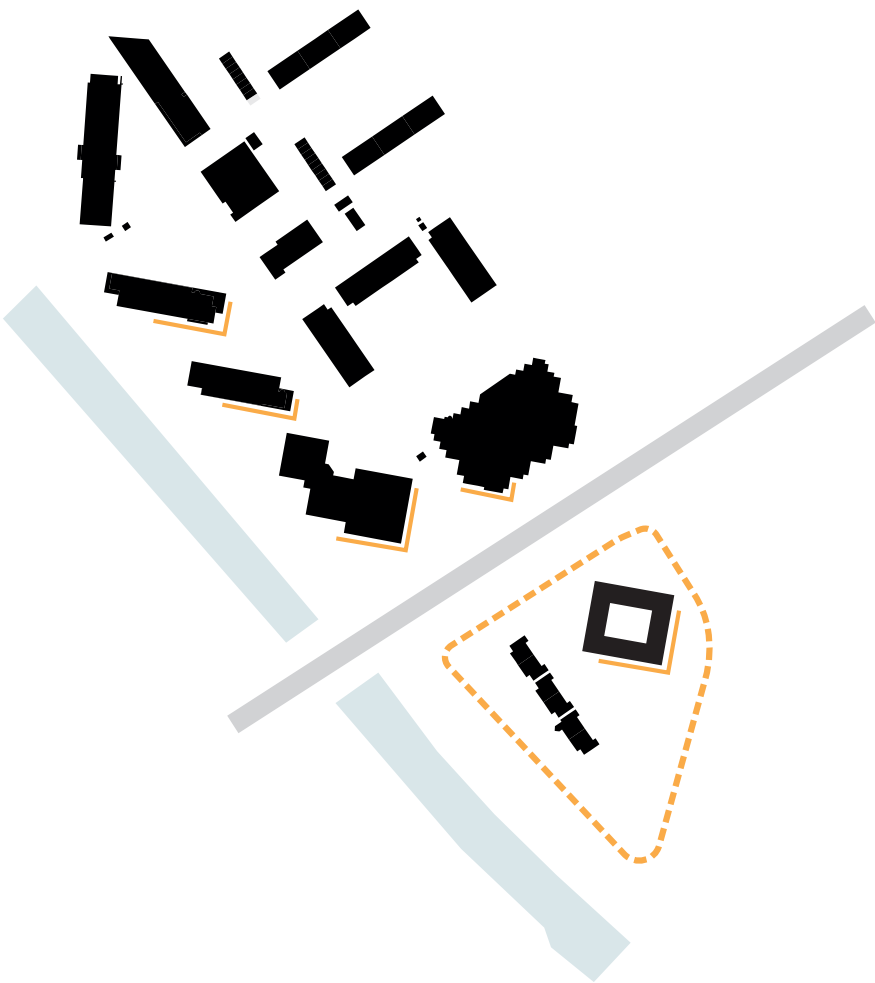
5

schetsontwerp

CONCEPT

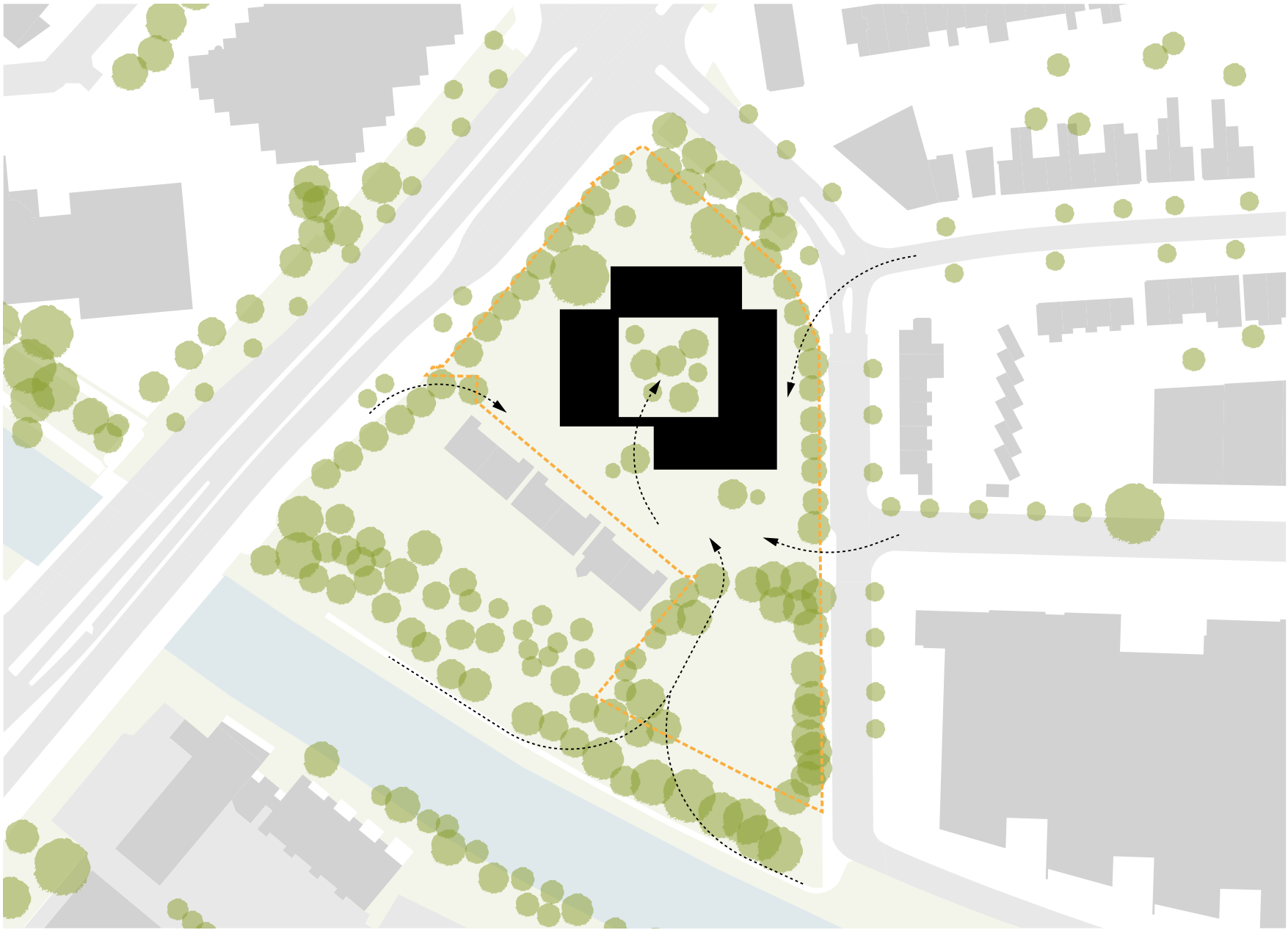


ECOLOGISCHE ZONE



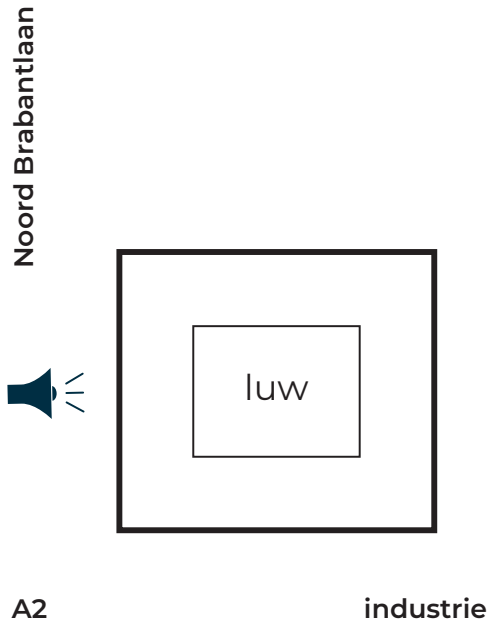
ORIENTATIE GEBOUWVOLUME

CONCEPT

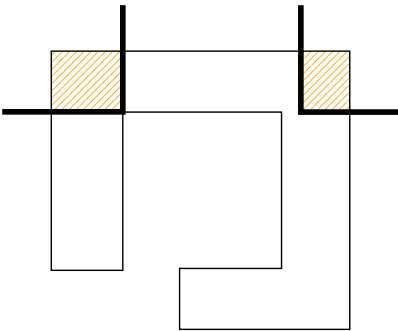


DOORWAARDBAARHEID GEBIED

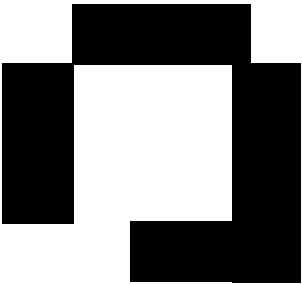
CONCEPT



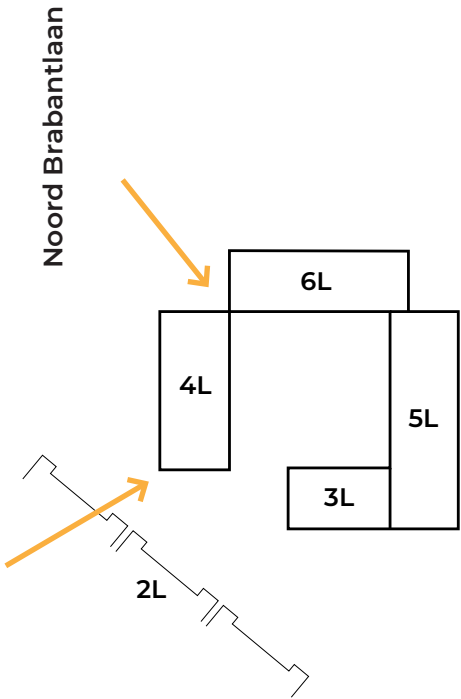
CARRÉ VORM
GELUIDSBELASTING



SPARINGEN
BESTAANDE BOMEN



GEBOUWVOLUME
WONINGEN

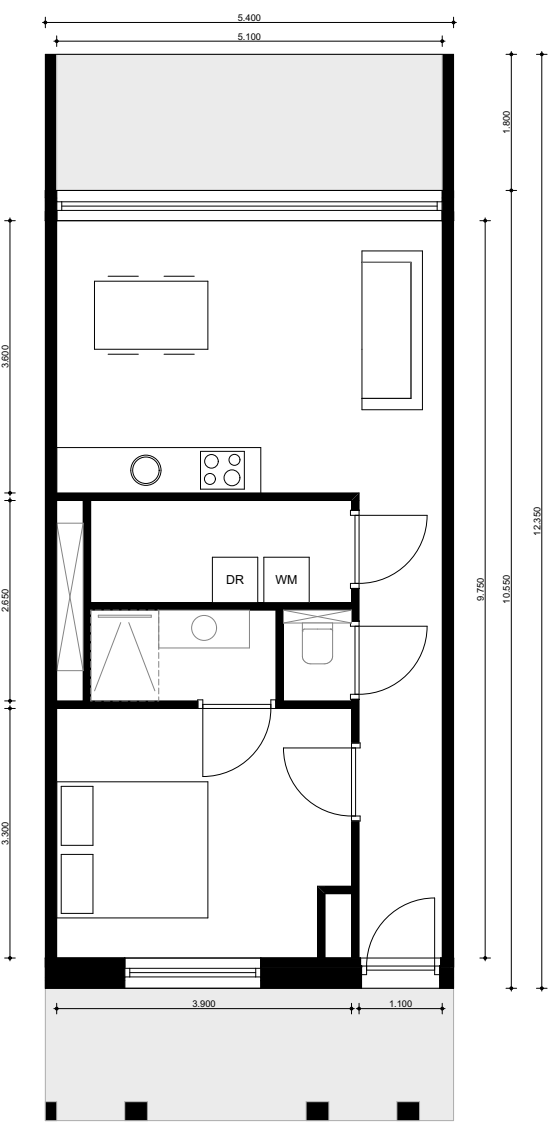


HOOGTE
ivm zicht NB-laan en
bestaande woningen

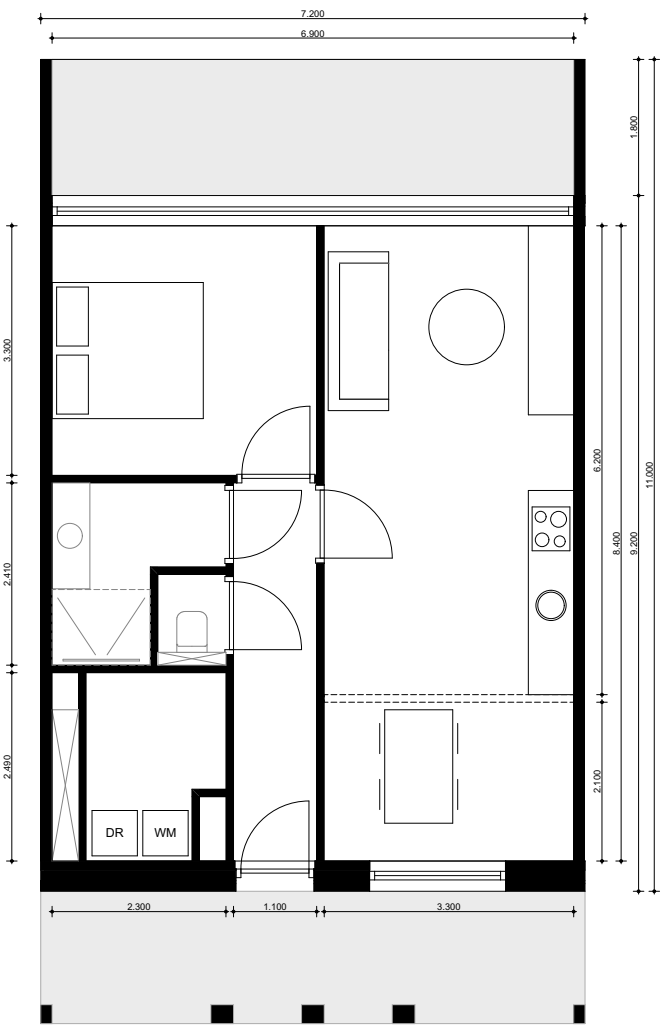


GALERIJ
ONTSLUITING

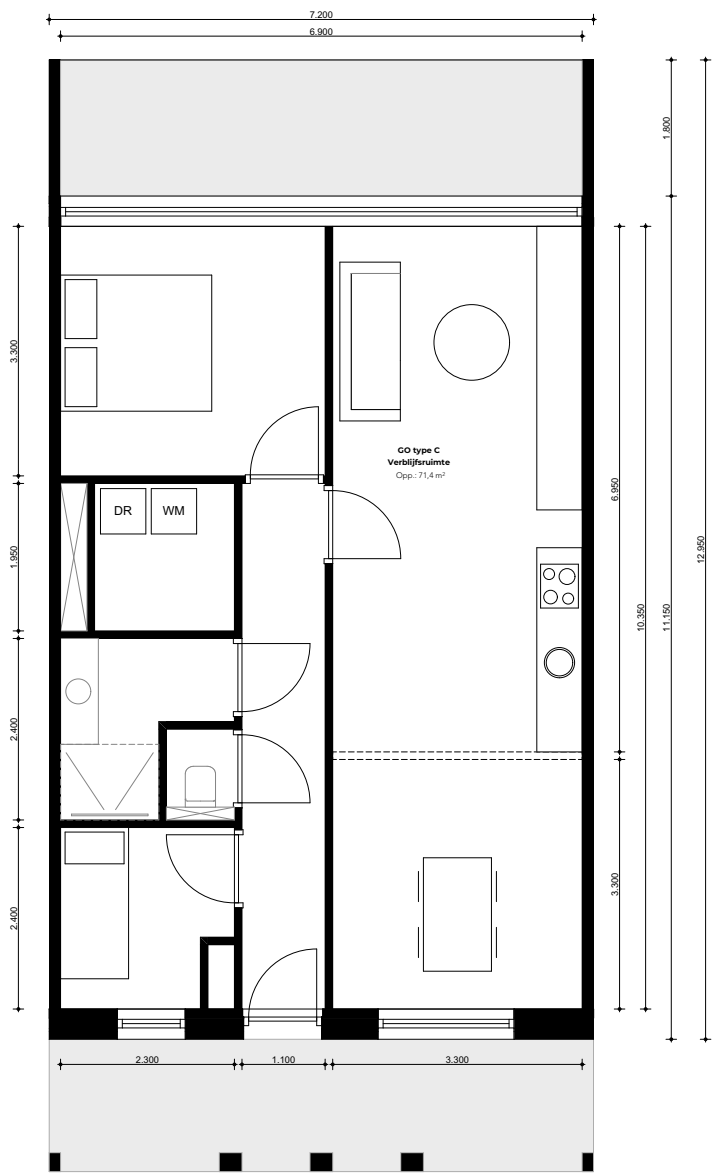
WONINGTYPE



A GO 49,7 m²
BVO 57,0 m²
2 kamer



B 2/3 kamer
BVO 66,2 m²
GO 58,0 m²



C 3/4 kamer
BVO 80,3 m²
GO 71,4 m²

C+ 3 kamer
BVO 93,9 m²
GO 83,7 m²

C- 3 kamer
BVO 76,0 m²
GO 67,3 m²

Woningen

type A appartement
30 x BVO 57,0m², GO 49,7m²
type B appartement
30 x BVO 66,2m², GO 58,0m²
type C appartement
16 x BVO 80,3m², GO 71,4m²
type C+ appartement
3 x BVO 93,9m², GO 83,7m²
type C- appartement
2 x BVO 76,0m², GO 67,3m²

totaal 81 woningen
7998 BVOM² gebouw

woning BVO 5480m²
lift-trappenhuis BVO 270m²
balkon BVO 962m²
gallerij BVO 2985m²
parkeren BVO 1606m²
bergen BVO 642m²

Parkeren

56 plaatsen beschikbaar in garage
60 parkeerplaatsen vereist incl. bezoekers

norm Ehv restgebied
- niet-grondgebonden woningen klein
(0 tot en met 60m² BVO) min. 1,00 incl. 0,3 bezoekers
- Niet-grondgebonden woningen midden
(60 tot 120m2 bvo) 1,2 incl 0,3 bezoekers

mobiliteitscorrectie
HOV-lijn met HOV halte Hurksestraat binnen 400m,
25% parkeerplaats reductie.

rekentool parkeren
(Extra) Parkeerbehoefte: 60 parkeerplaatsen
(Extra) Fiets parkeerbehoefte: 230 fietsstallingen

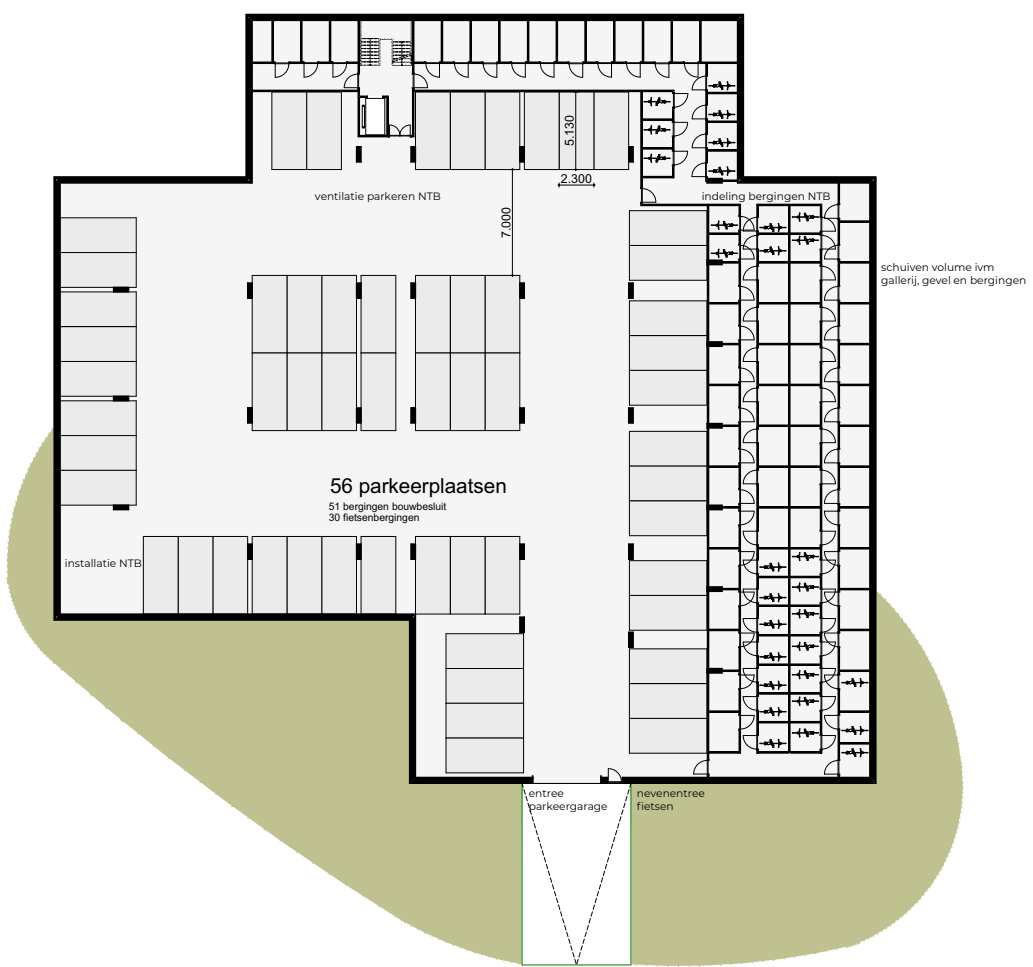
Bergingen

Woningen <50m² eigen berging, 3,6m² per woning
Woningen >50m² eigen berging, 5m² per woning
81 individuele bergingen

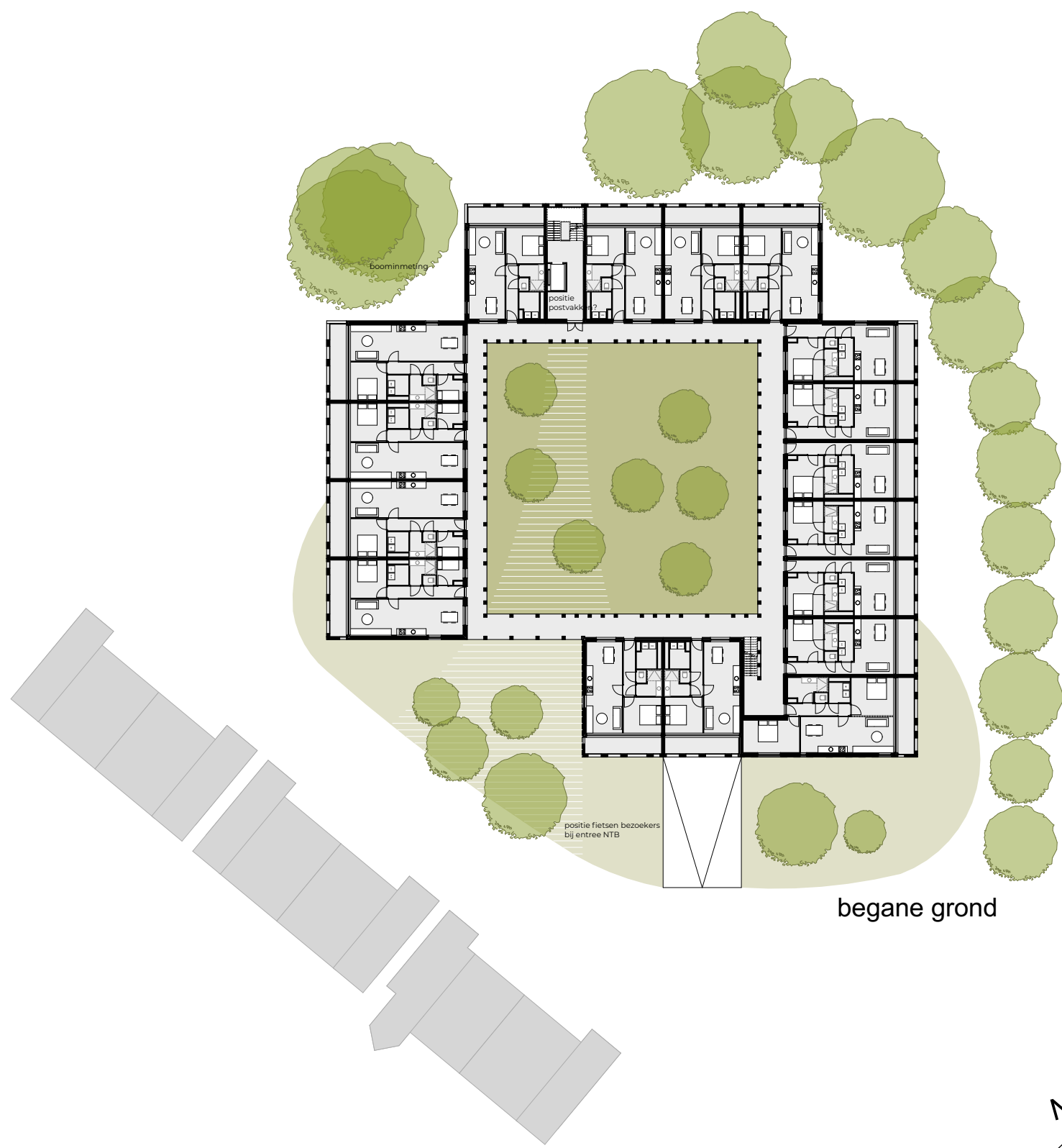
Fietsparkeren
Fietsopstelplekken zijn opgenomen in de bergingen.
Elke berging heeft 2 opstelplekken
Deels publieke fietsparkeerplaatsen voor bezoekers naast het gebouw



- opmerking:
- parkeren volgens rekentool, op eigen terrein.
 - afkoop parkeren bezoekers mogelijk
 - exacte geluidsbelasting op de gevel afhankelijk van model en dient op basis van het model berekend te worden.
 - fietsparkeren bezoekers voor entree gebouw

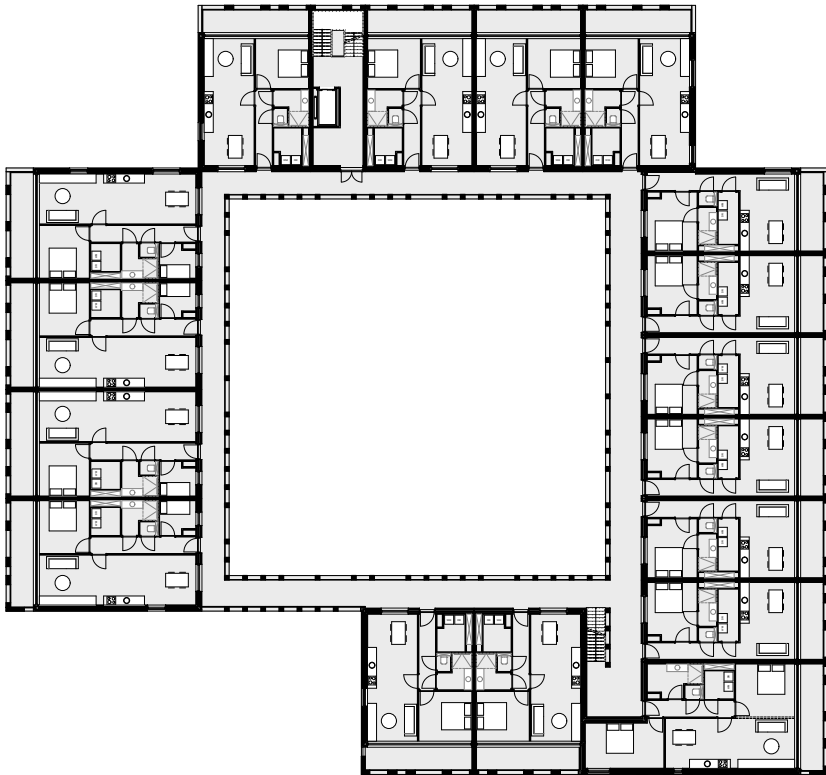


-1 Souterrain

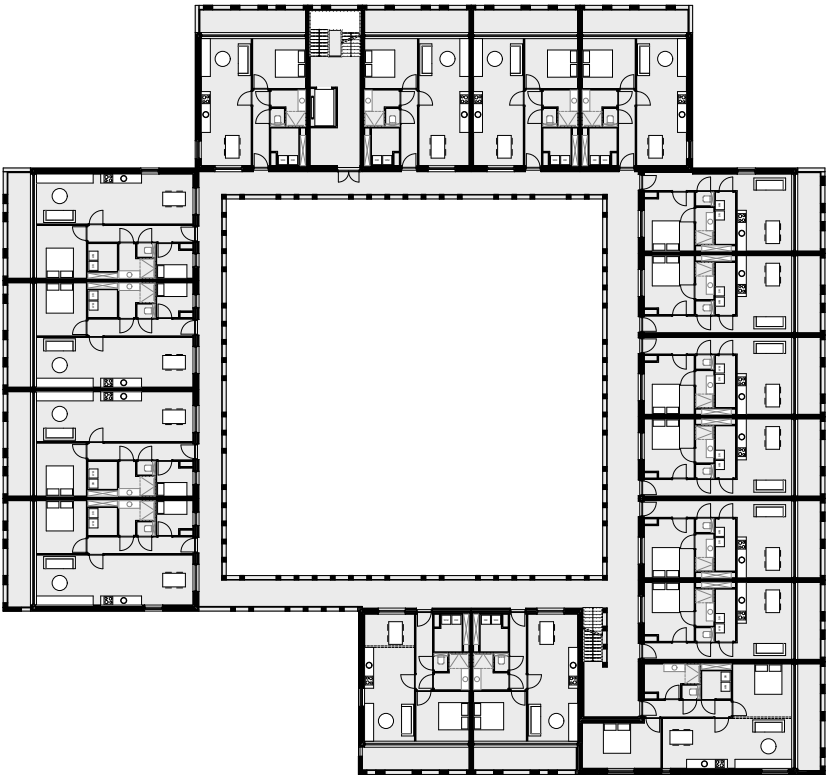


begane grond





1e verdieping

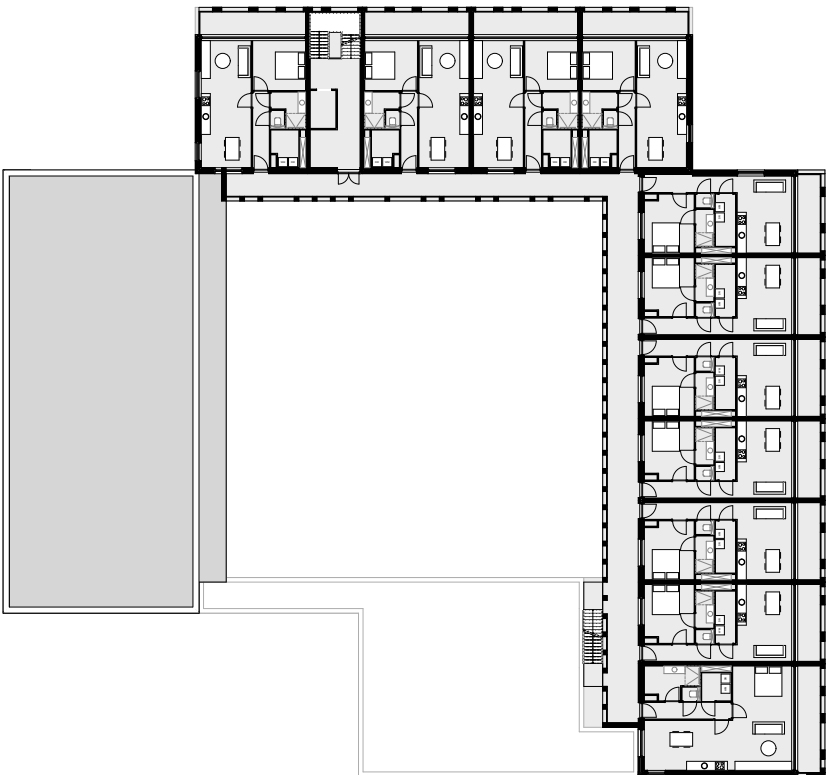


2e verdieping



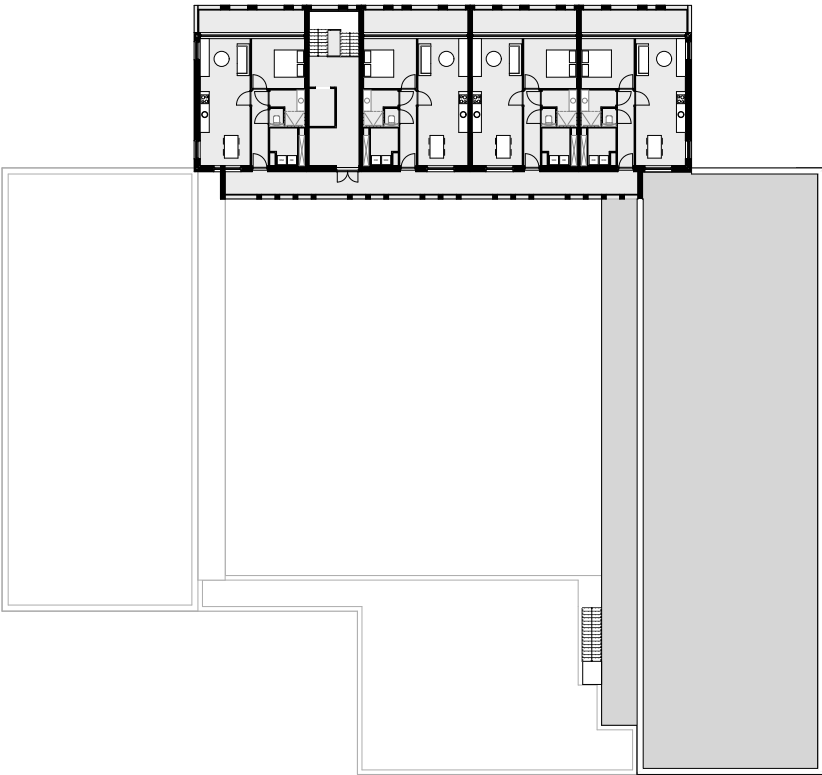


3e verdieping

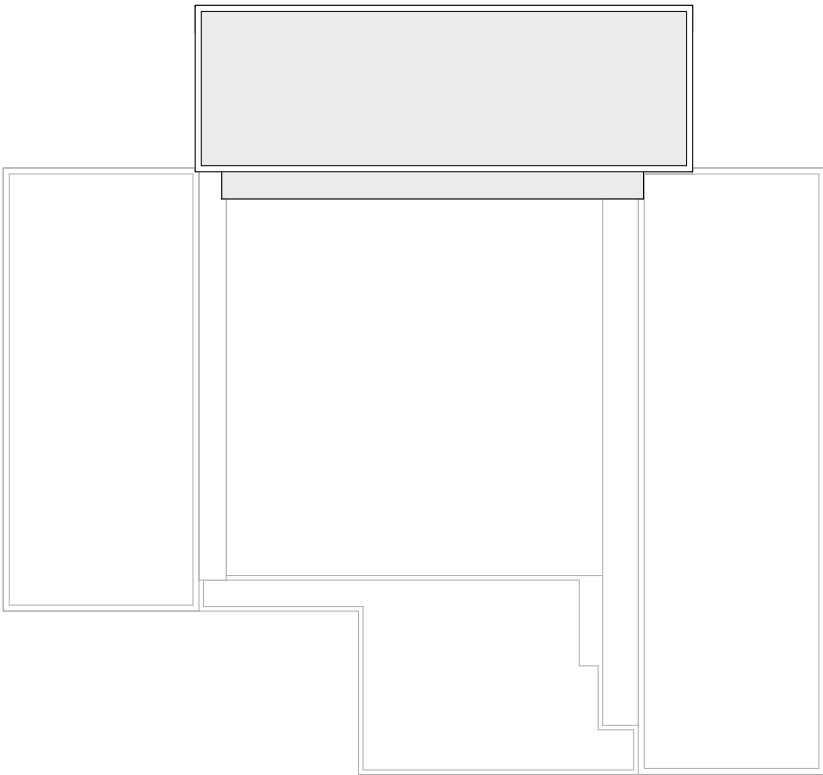


4e verdieping





5e verdieping



6e verdieping



GROEN EN ROUTE



GEBOUW

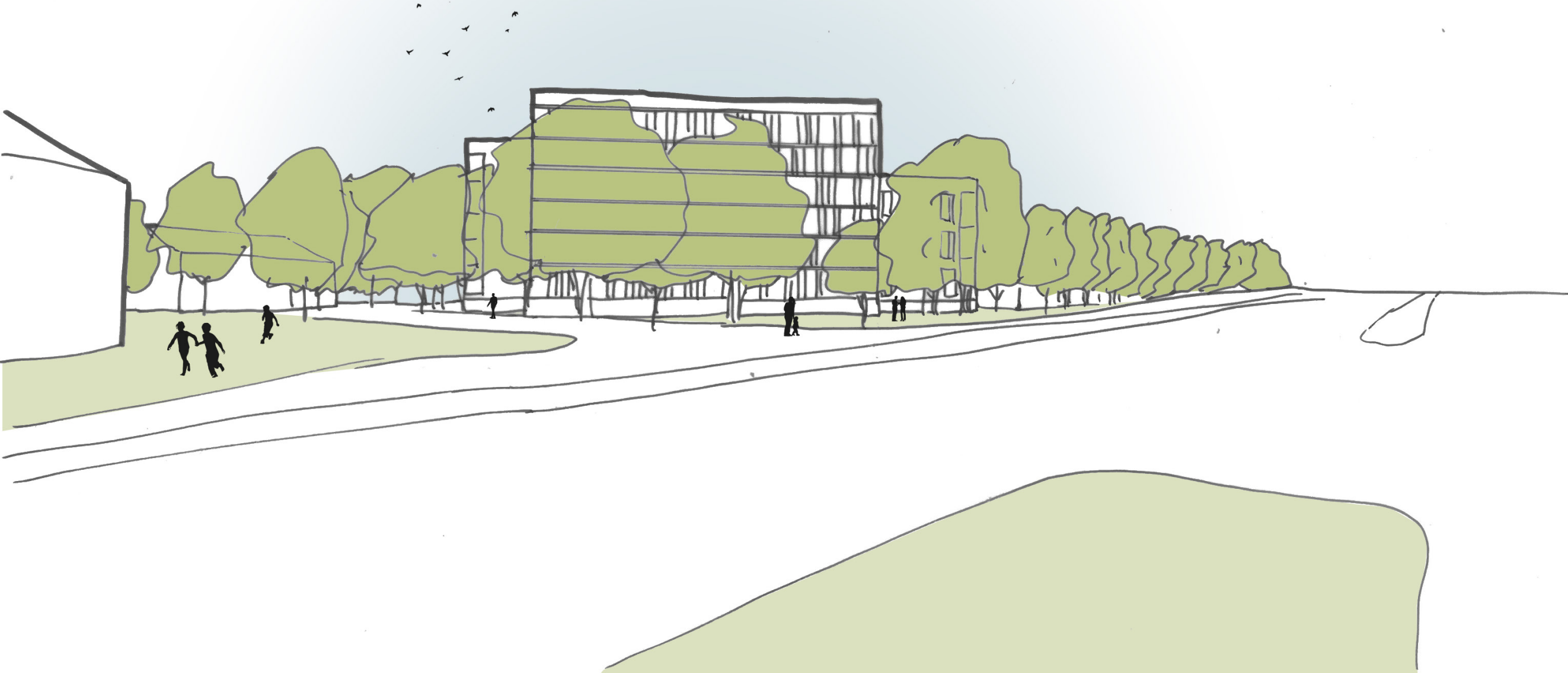








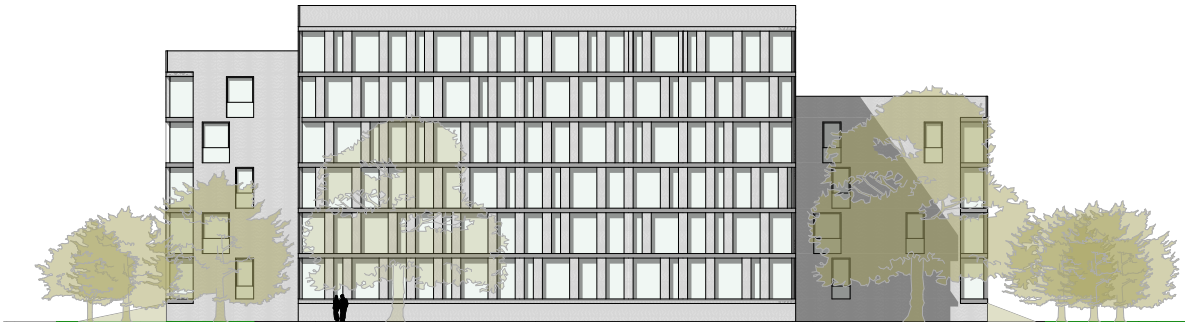




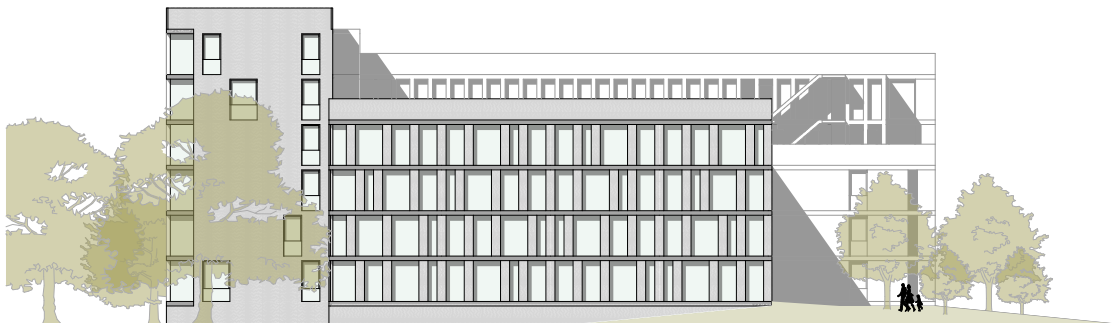




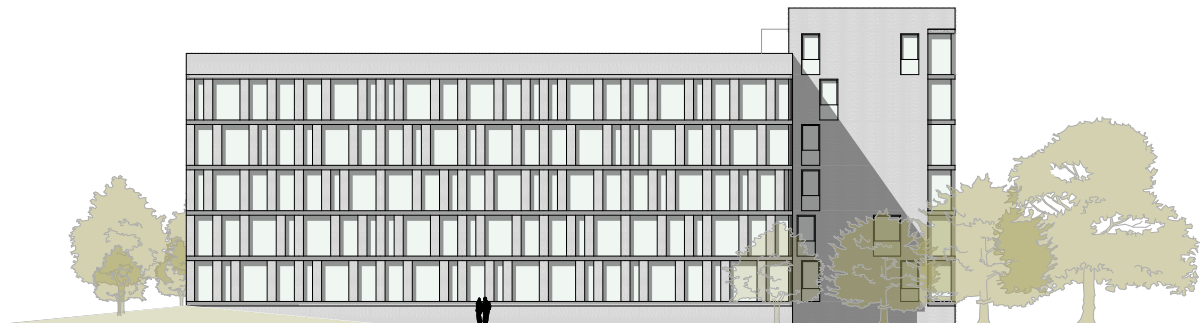
Voorgevel



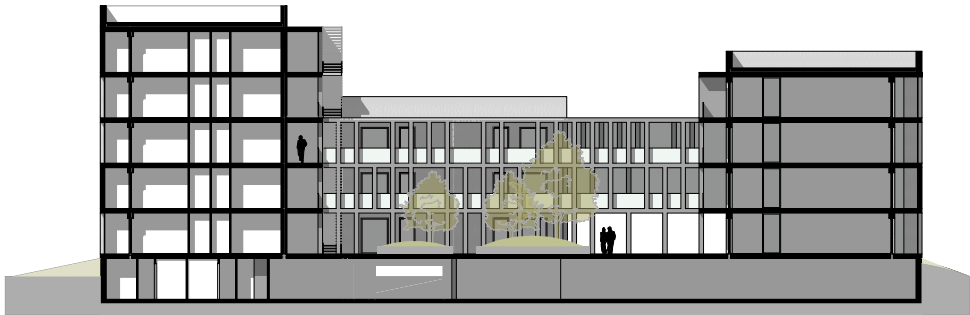
Achtergevel



Linkergevel



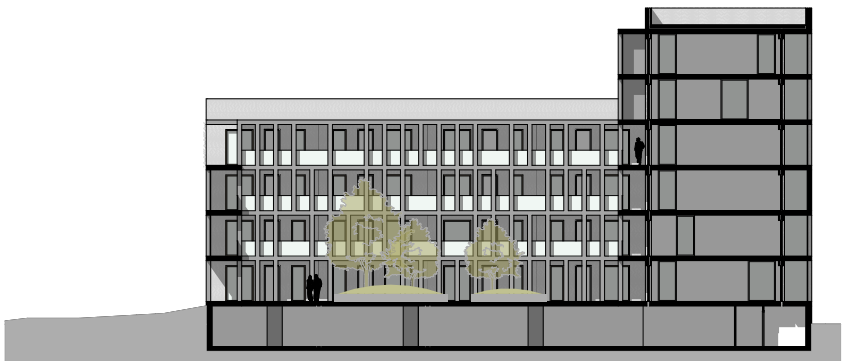
Rechtergevel



Binnen Voorgevel



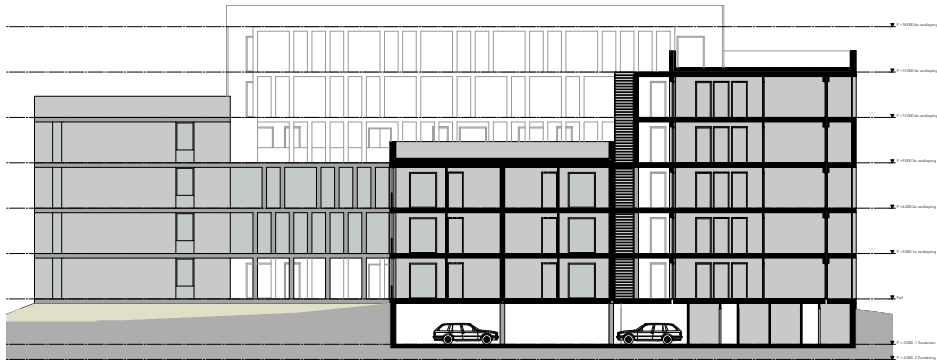
Binnen Achtergevel



Binnen Linkergevel



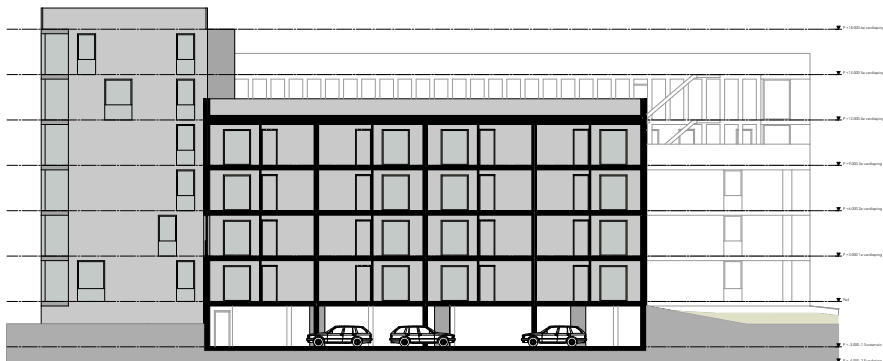
Binnen Rechtergevel



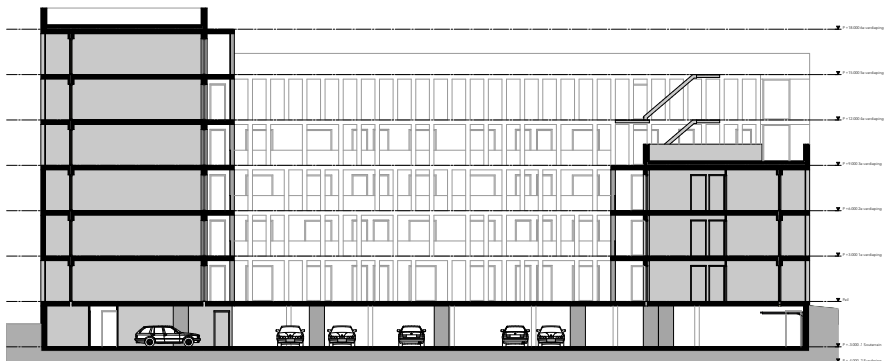
Doorsnede A-A



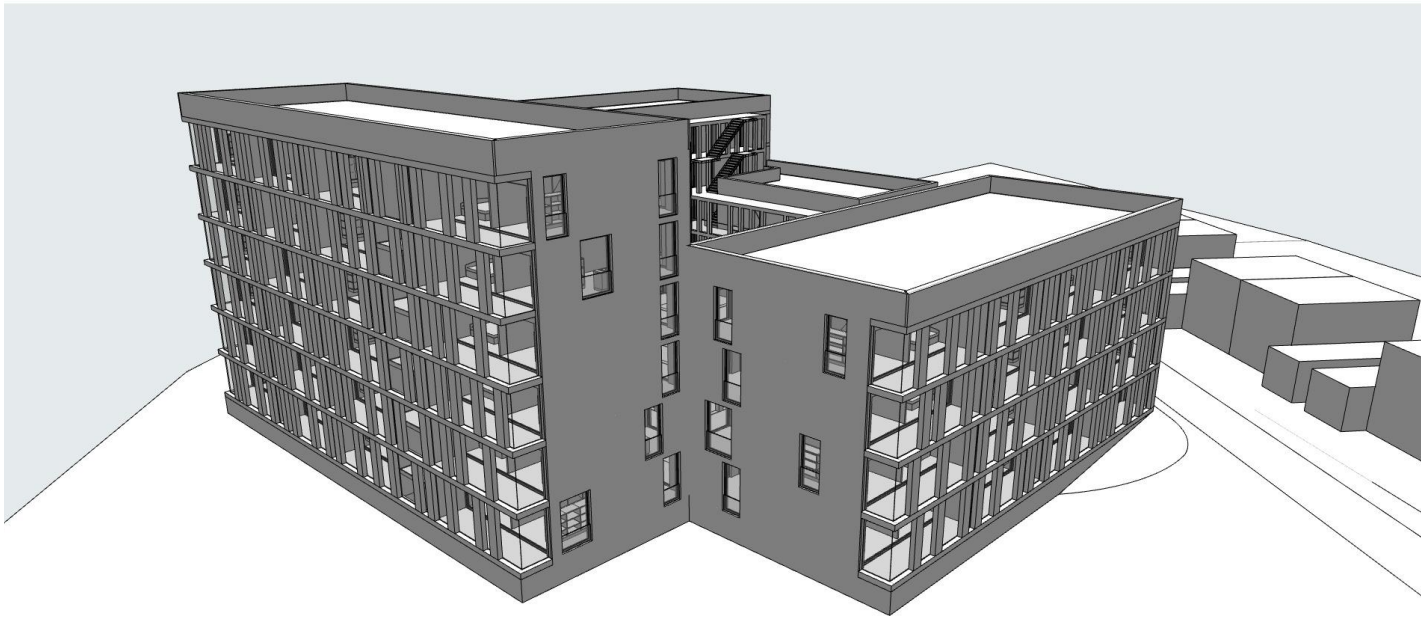
Doorsnede B-B



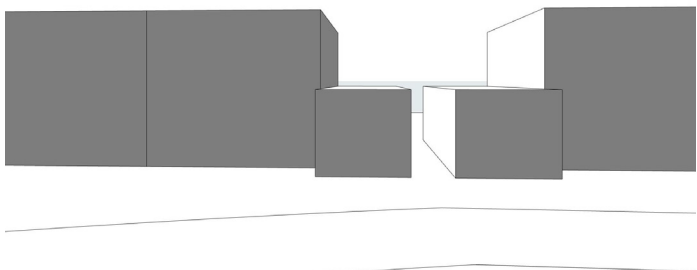
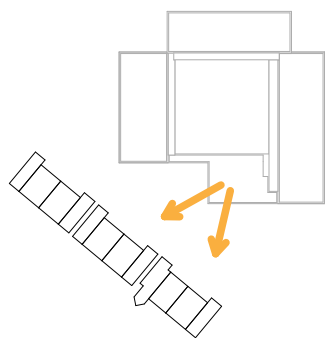
Doorsnede C-C



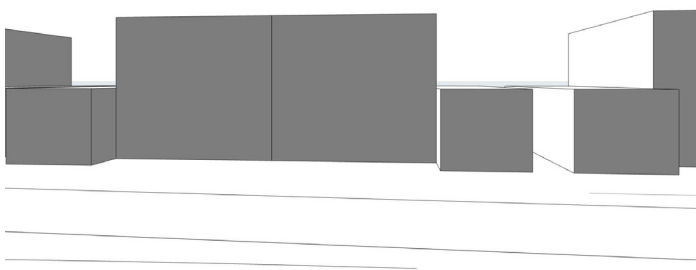
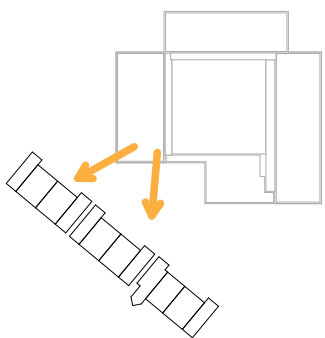
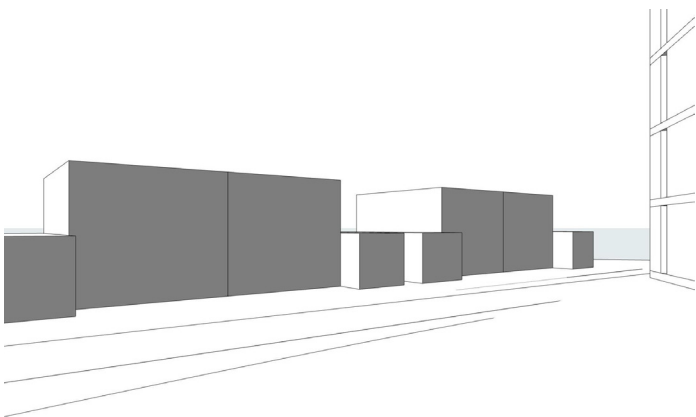
Doorsnede D-D



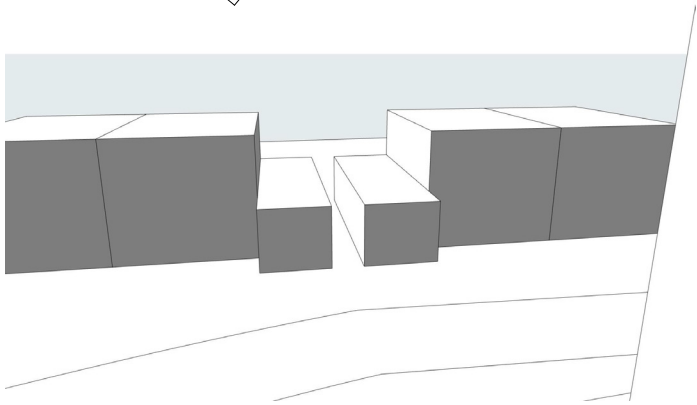
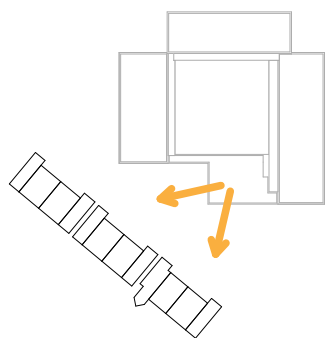
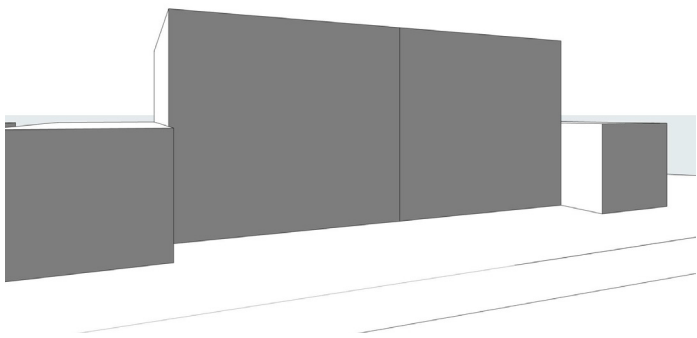
Straatbeeld



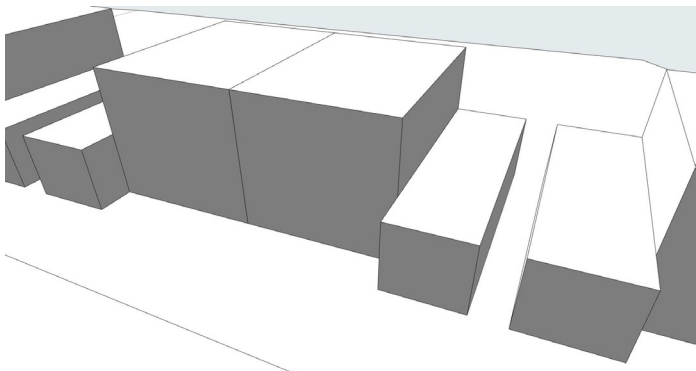
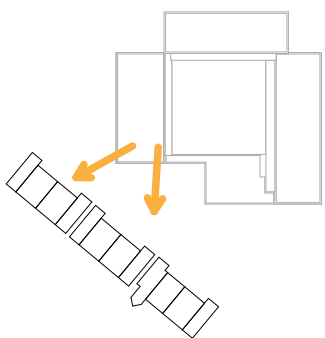
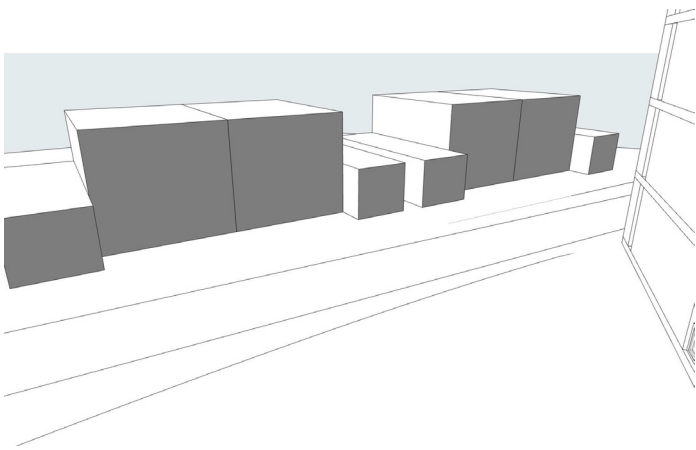
vanuit hoekappartement begane grond
links van entree



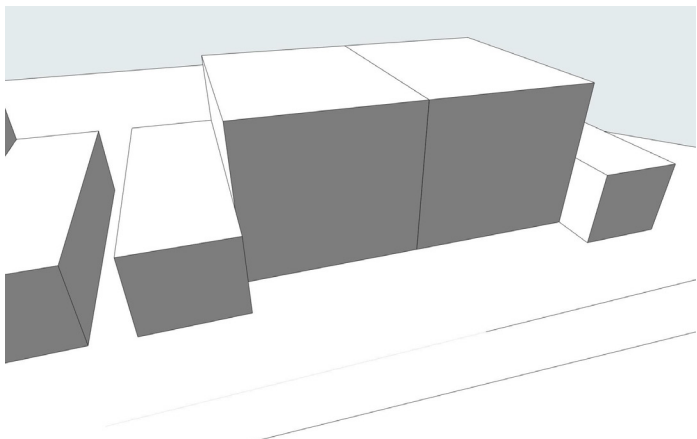
vanuit hoekappartement begane grond
rechts van entree



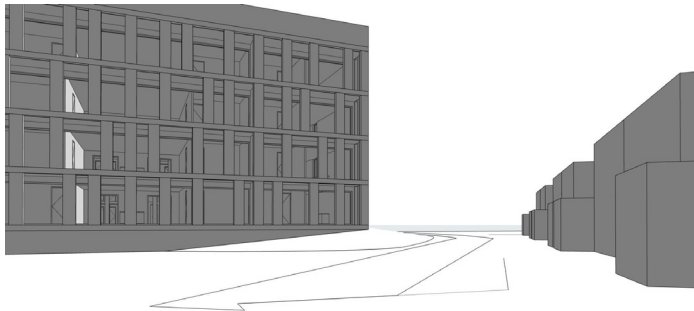
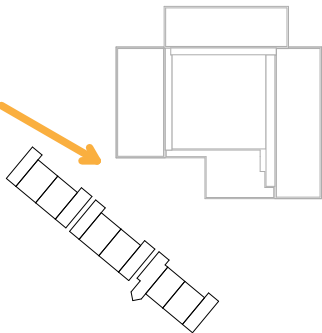
vanuit hoekappartement 3e verdieping
links van entree



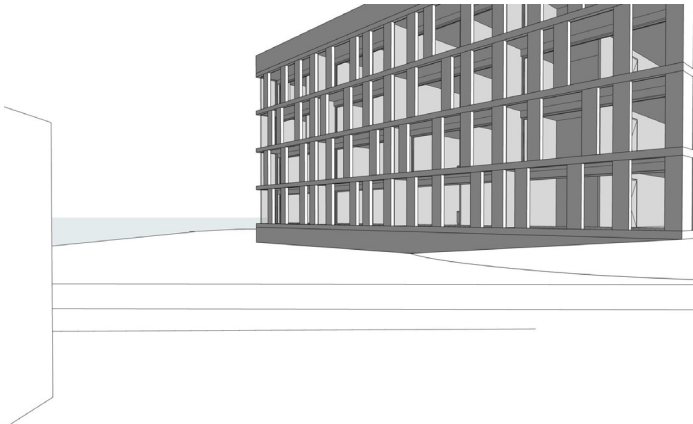
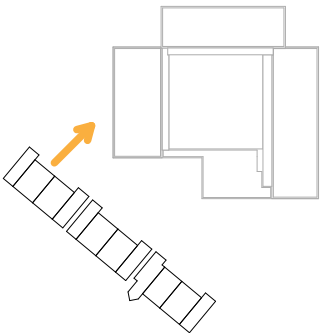
vanuit hoekappartement 4e verdieping
rechts van entree



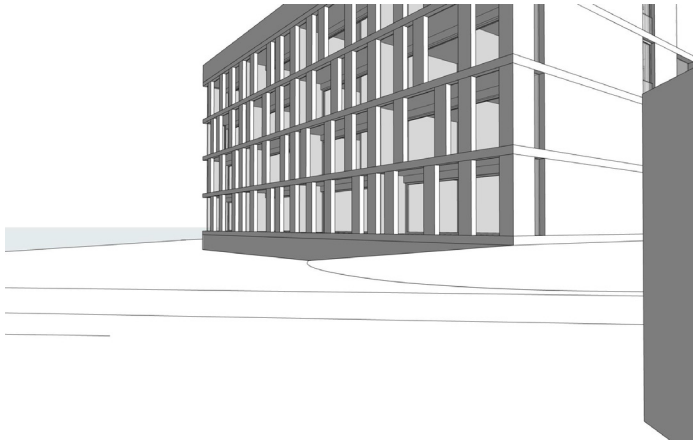
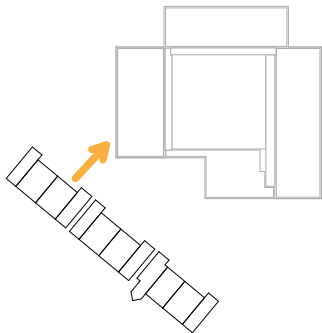
Straatbeeld



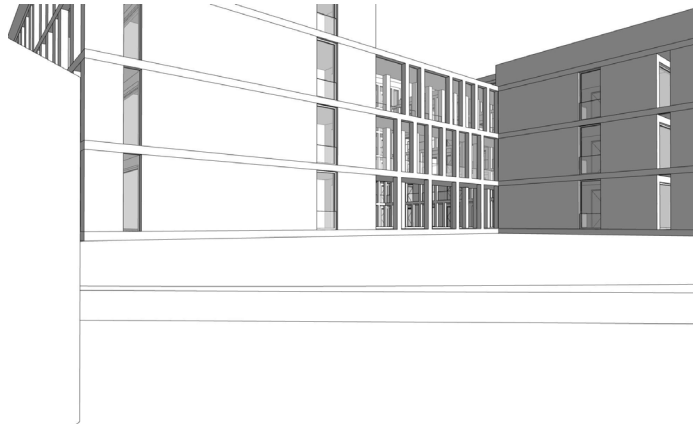
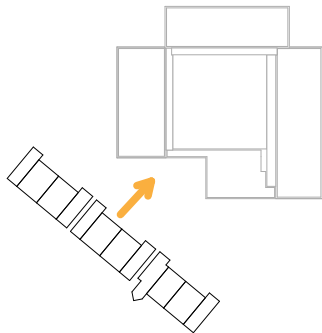
vanuit NoordBrabantlaan



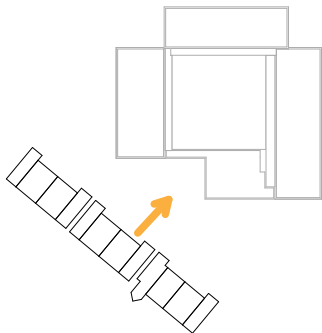
vanuit Hastelweg 285



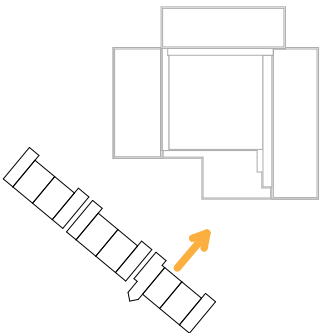
vanuit Hastelweg 283



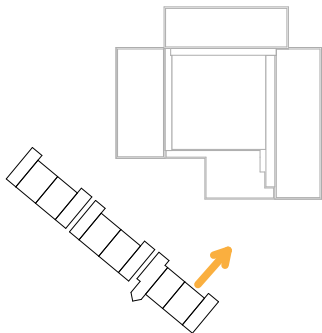
vanuit Hastelweg 281



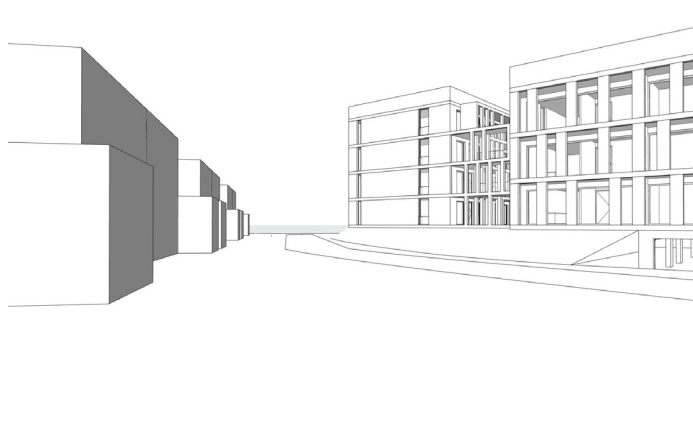
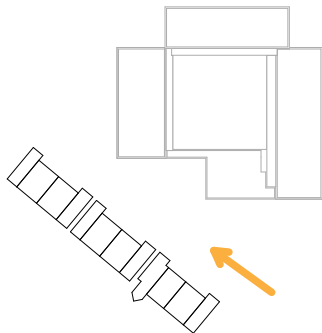
vanuit Hastelweg 279



vanuit Hastelweg 277



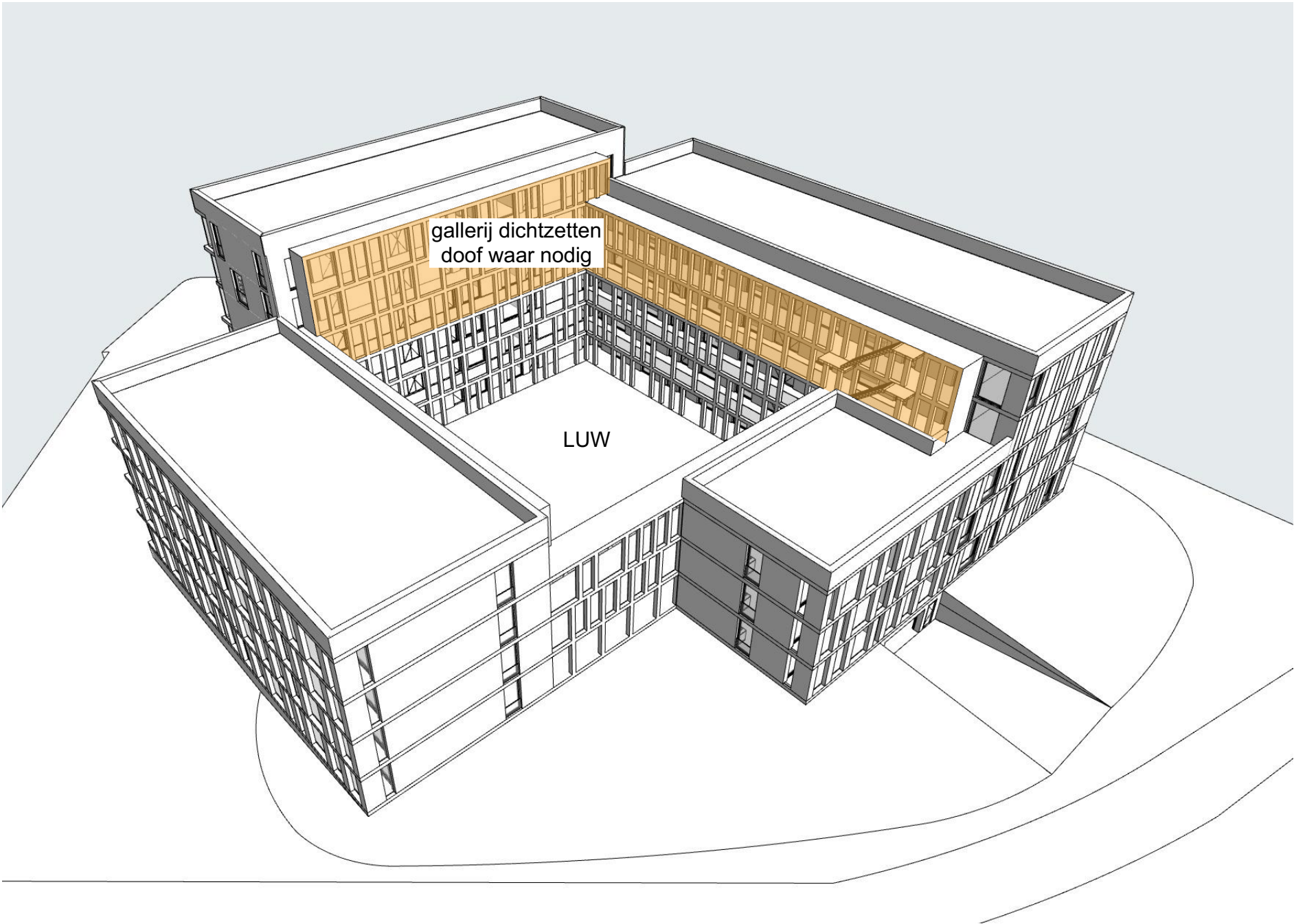
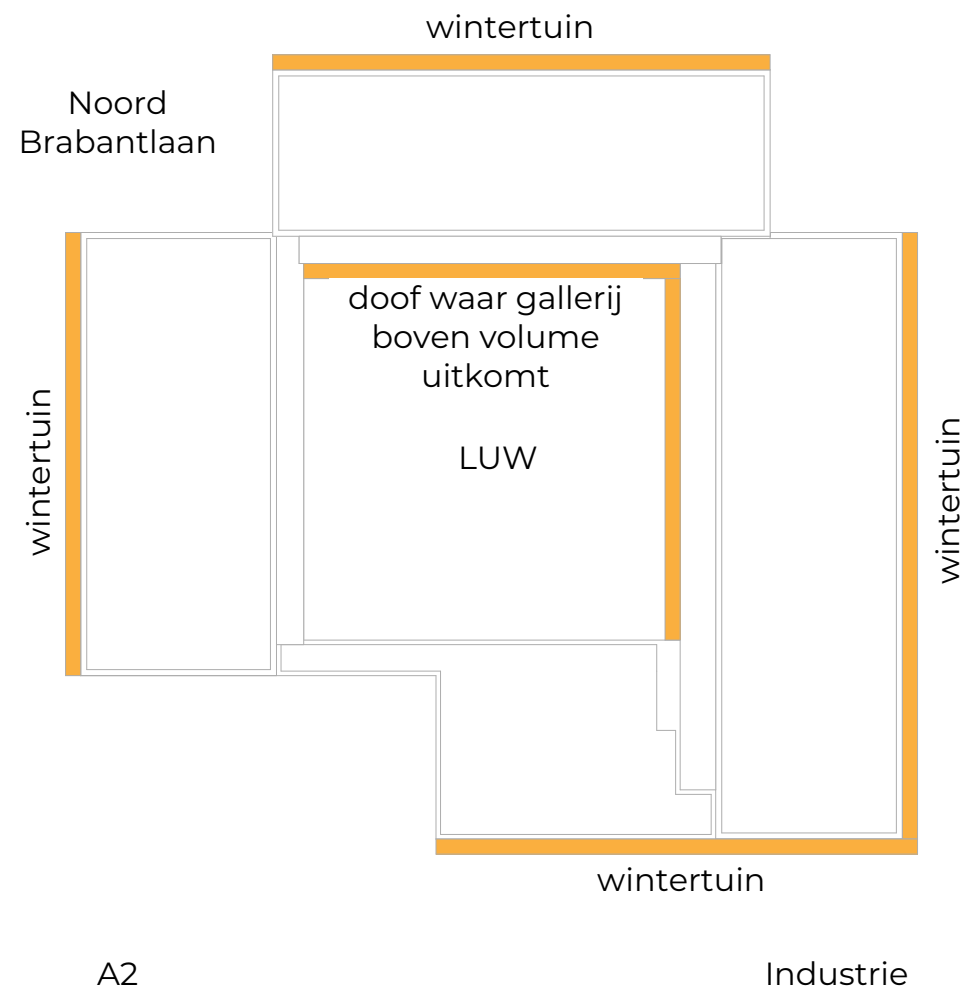
vanuit Hastelweg 275



vanuit Hastelweg

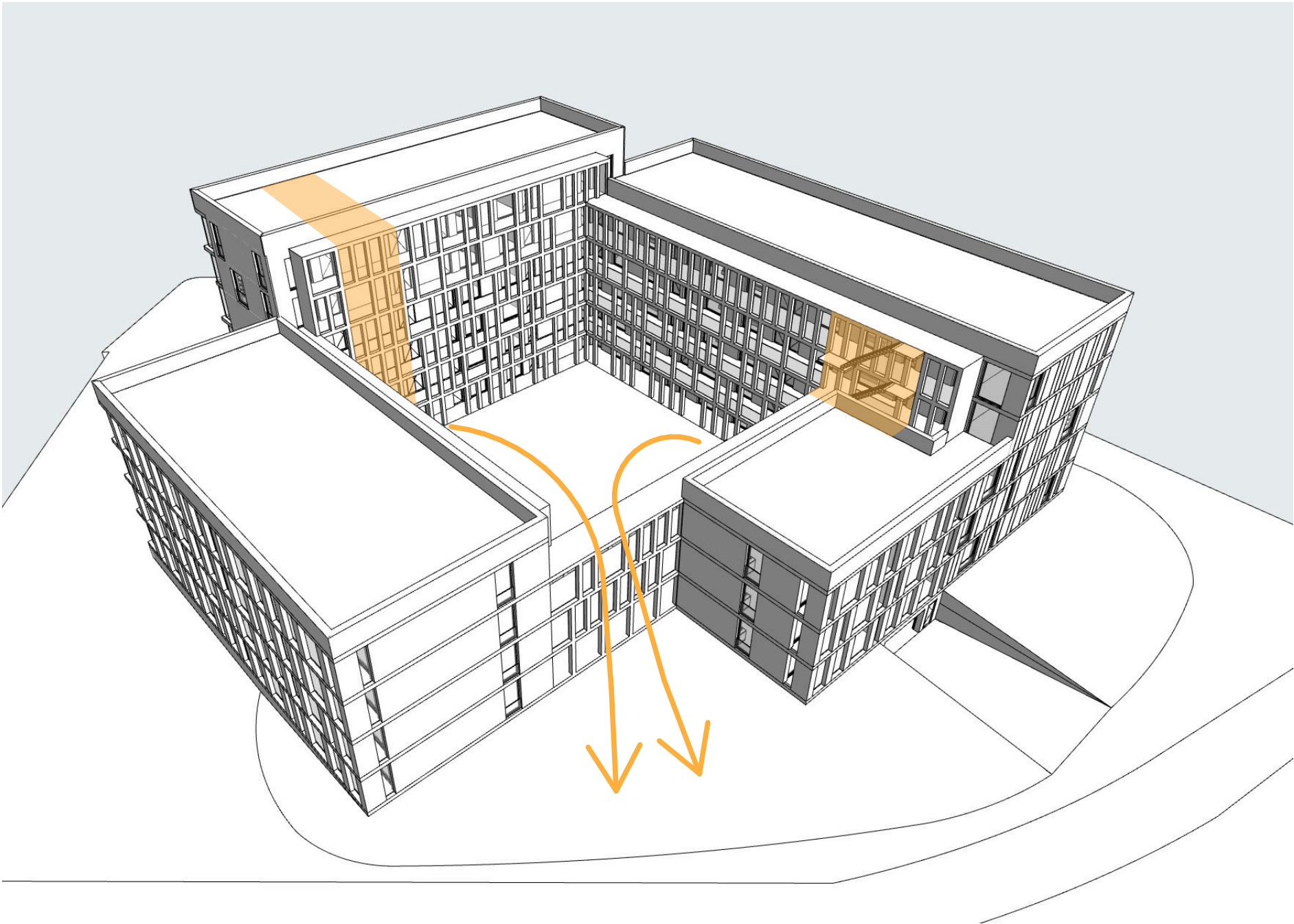
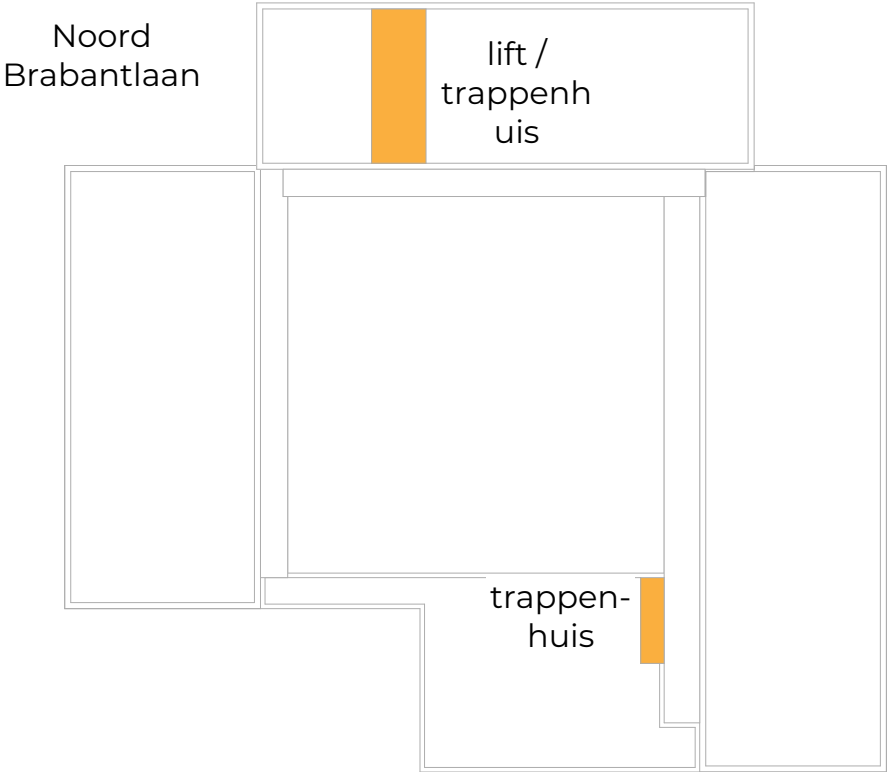
GELUIDBELASTING

- Wintertuin met dove gevel. Waar mogelijk na berekening openen gevel
- Basishouding goed of te goed?
- Is er één dove gevel vereist? mag de galerij dan open zijn?
- Hoe de wintertuin ventileren? Mag de gevel los staan van de vloer?



EXTERNE VEILIGHEID

- Explosiegevaar
- Ontvluchten



ZONNESTUDIE

Onderzoeksopzet

Voor deze studie is gebruik gemaakt van verschillende bronnen van uiteenlopende nauwkeurigheid. Voor de bestaande situatie is uitgegaan van de kadastrale tekening voor locatie; voor de gebouw- en terreinhoogtes zijn aannames gedaan op basis van foto's. De nieuwbouw is gebaseerd op het tekenwerk van FAAM architects. Zonder inmeting van terrein moet een marge gehanteerd worden op de getoonde resultaten. Als bijvoorbeeld het grondpeil 0,5 meter hoger of lager blijkt te bevinden dan nu aangenomen, kan dat net het verschil maken met wel of niet binnen de norm vallen. Ook raamopeningen zijn hierbij van belang.

De gekozen tijdsintervallen zijn de aanbevolen intervallen. Met een korter interval kan er uiteraard nauwkeuriger getoetst worden, maar dit lijkt gezien de nauwkeurigheid van het model in deze fase niet aangewezen.

TNO norm

Lichte norm: ten minste 2 uur per etmaal direct zonlicht tussen 19 feb en 21 okt

Streng norm: ten minste 3 uur per etmaal direct zonlicht tussen 21 jan en 22 nov

meetpunt is midden van de vensterbank, binnenzijde glas, 75cm boven vloerpeil.

Data en tijdstippen van meting

		09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
streng norm	21-jan	X	X	X	X		
lichte norm	19-feb	X	X	X	X		
zon op hoogste punt	21-jun	X	X	X	X	X	X
lichte norm	21-okt	X	X	X	X		
streng norm	22-nov	X	X	X	X		

Conclusie

Nieuwe situatie - *voldoet ruim aan streng norm*

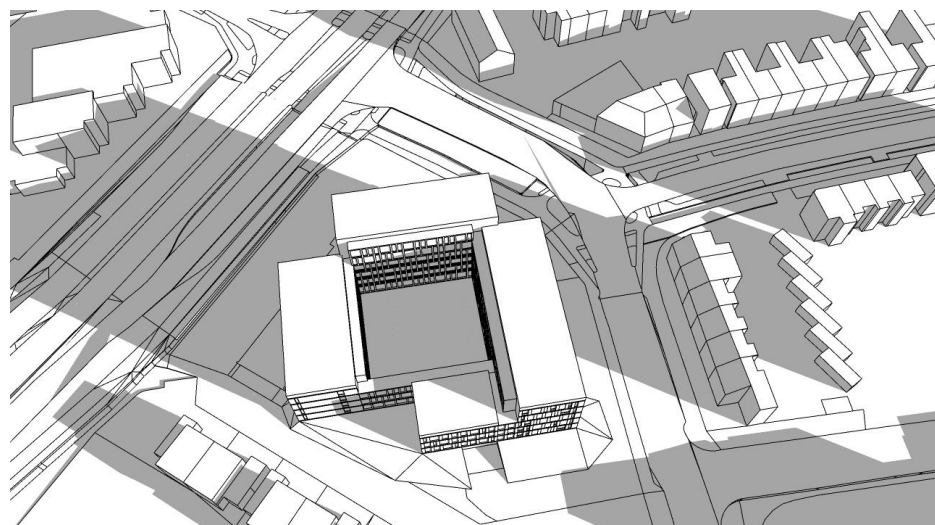
Nieuwe situatie gaat uit van het gebouw zoals in SO is uitgewerkt door FAAM architects. In deze situatie vormt de bebouwing geen belemmeringen voor de omgeving.

Bomen in de omgeving zijn meer van invloed op de bestaande bebouwing.

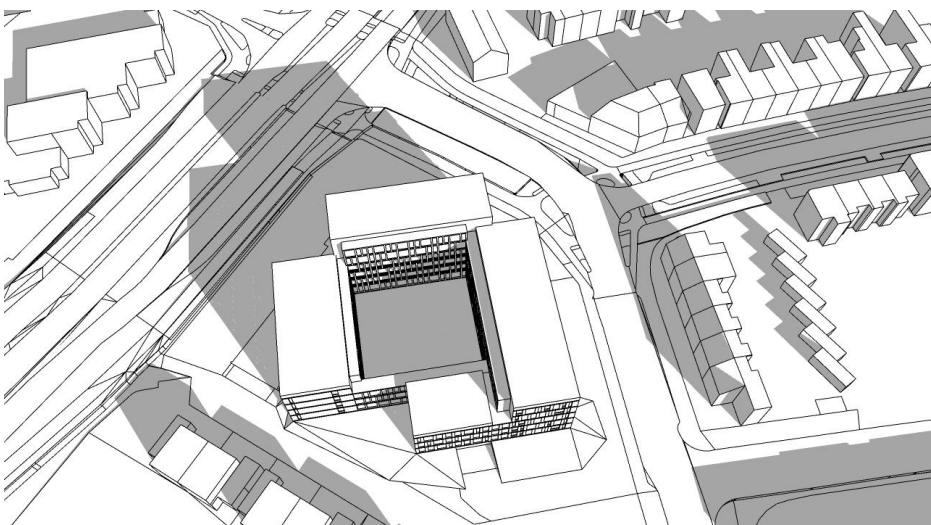
Er wordt voldaan aan de streng norm: meer dan 3 uur direct zonlicht per etmaal, tussen 21 januari en 22 november.

ZONNESTUDIE

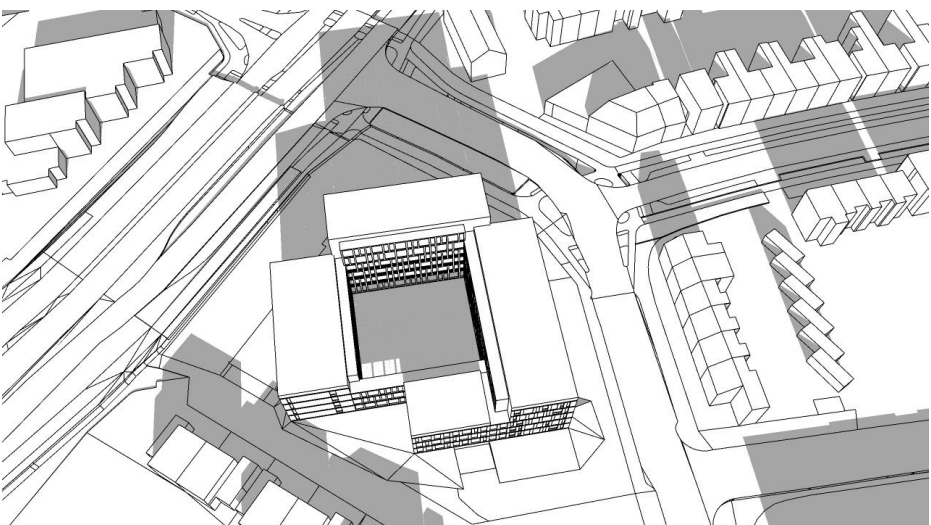
21 januari



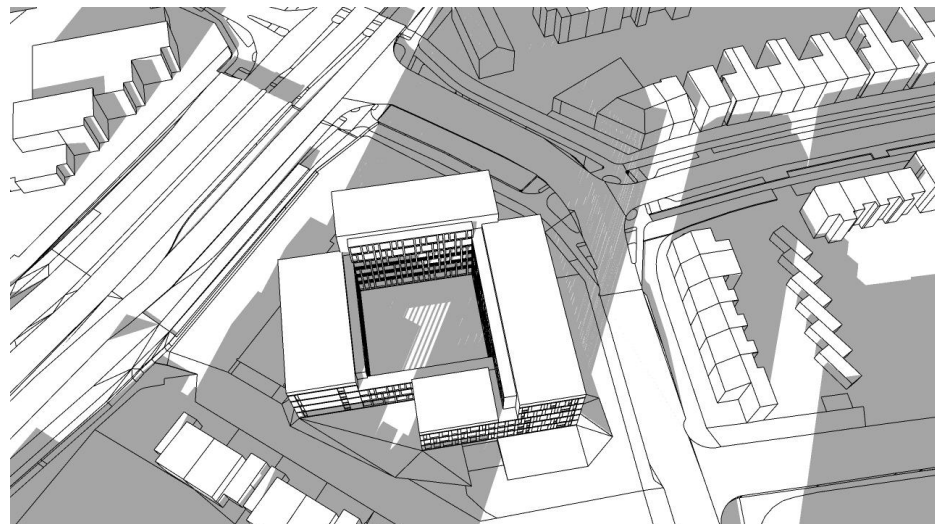
09:00 u



11:00 u



13:00 u



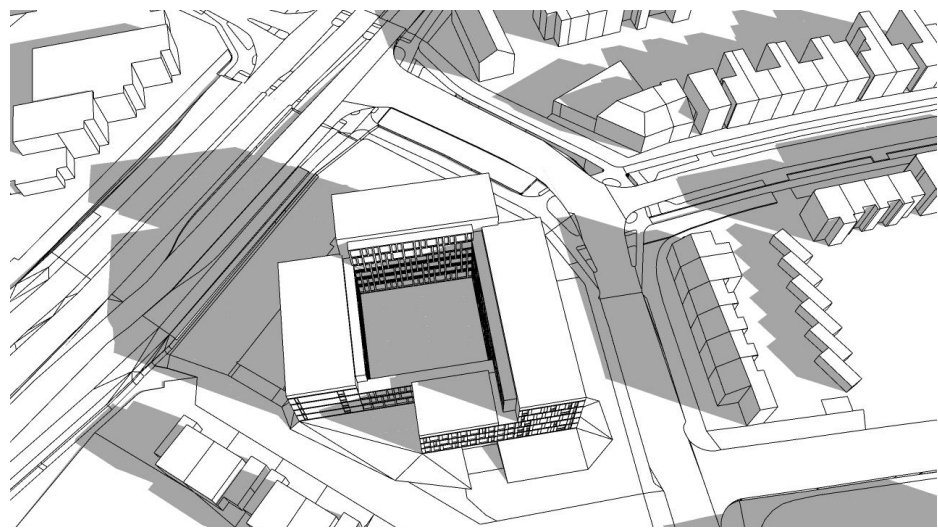
15:00 u

17:00 u

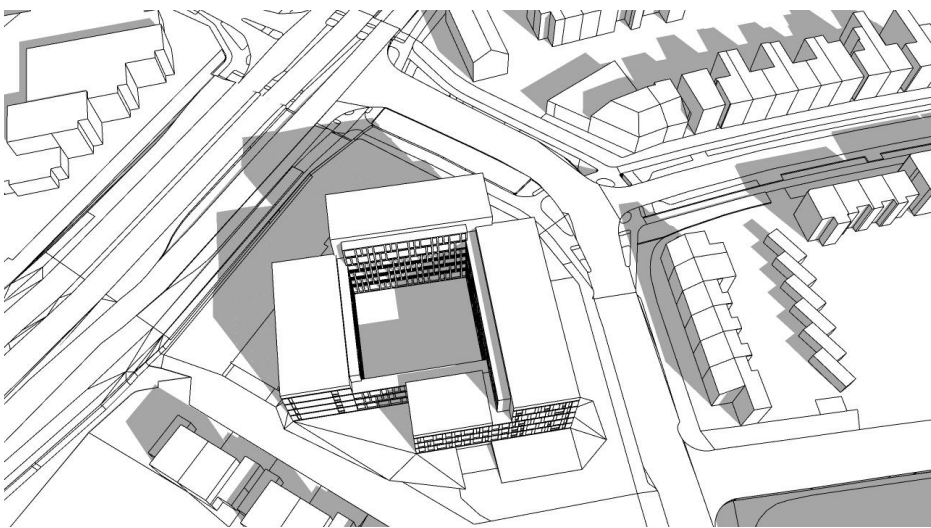
19:00 u

ZONNESTUDIE

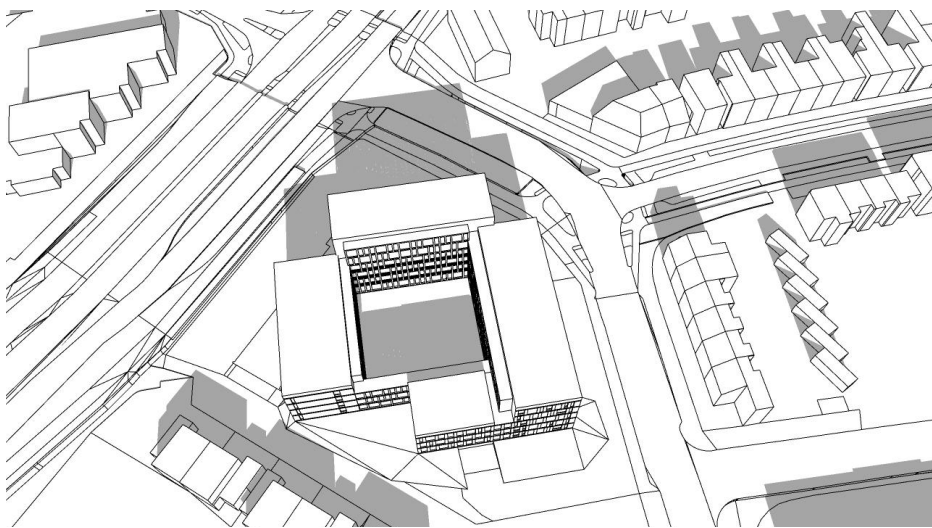
19 februari



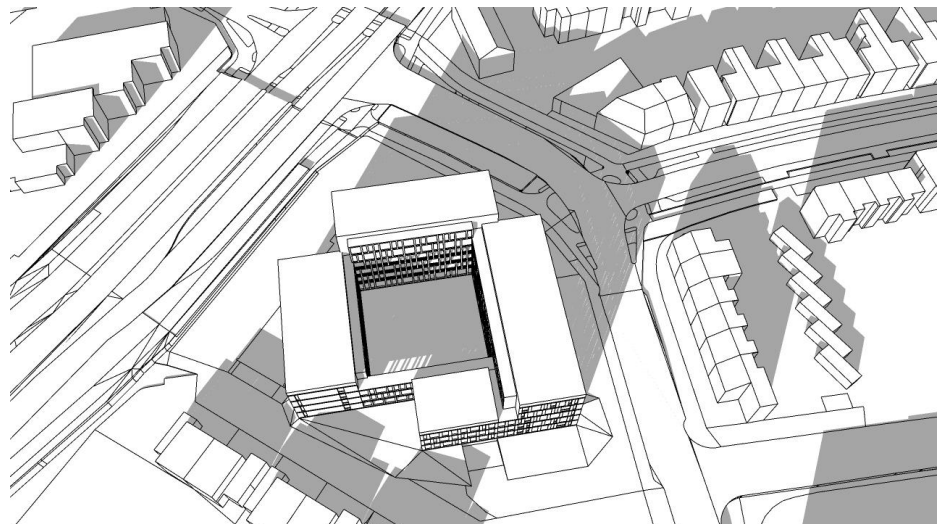
09:00 u



11:00 u



13:00 u



15:00 u



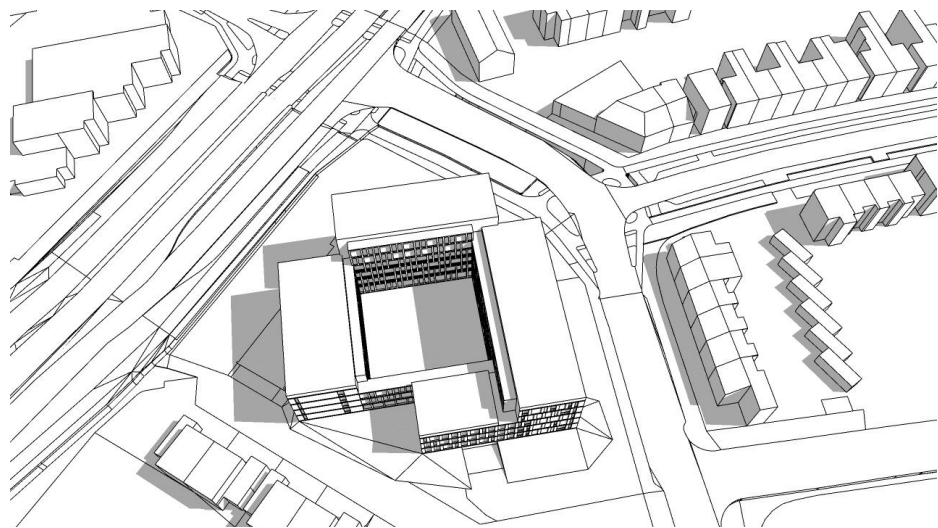
17:00 u



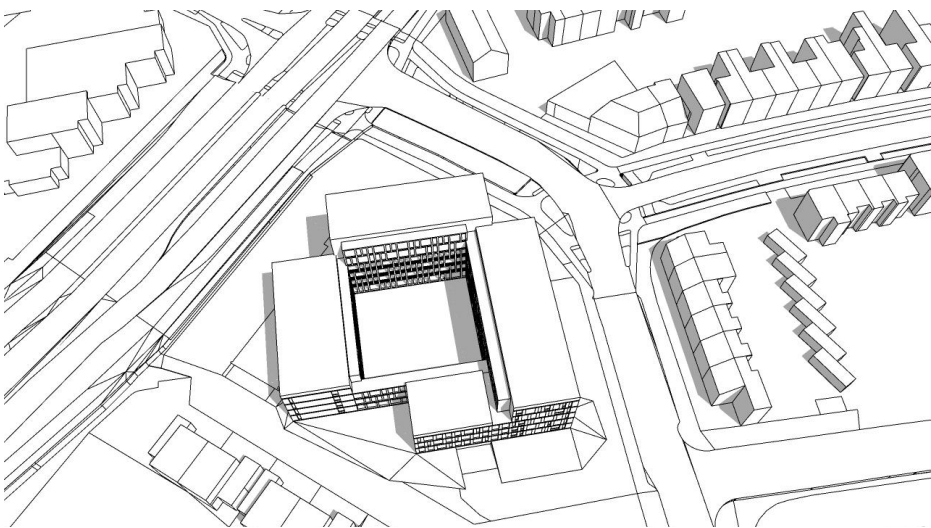
19:00 u

ZONNESTUDIE

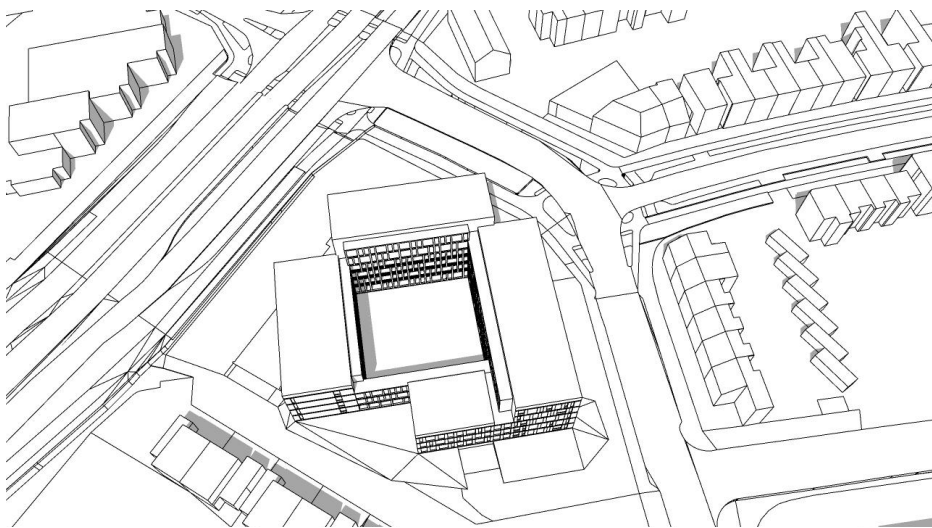
21 juni



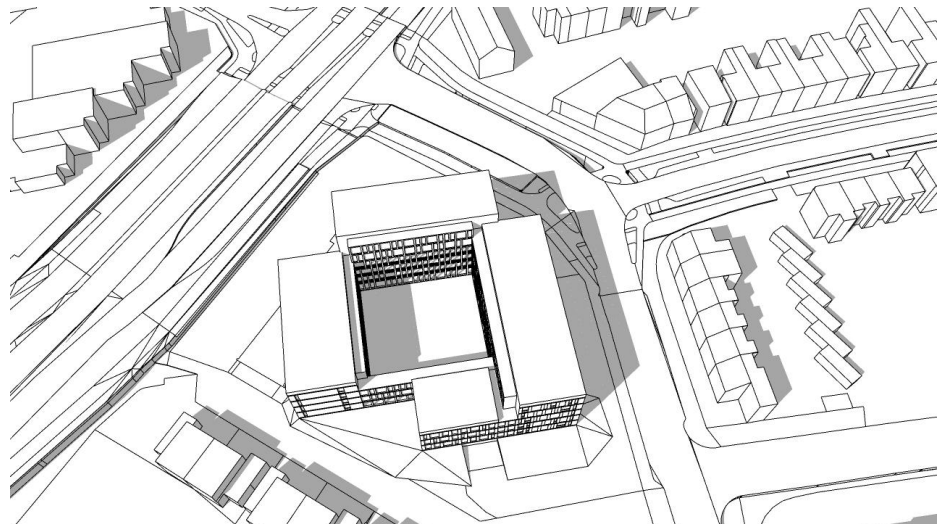
09:00 u



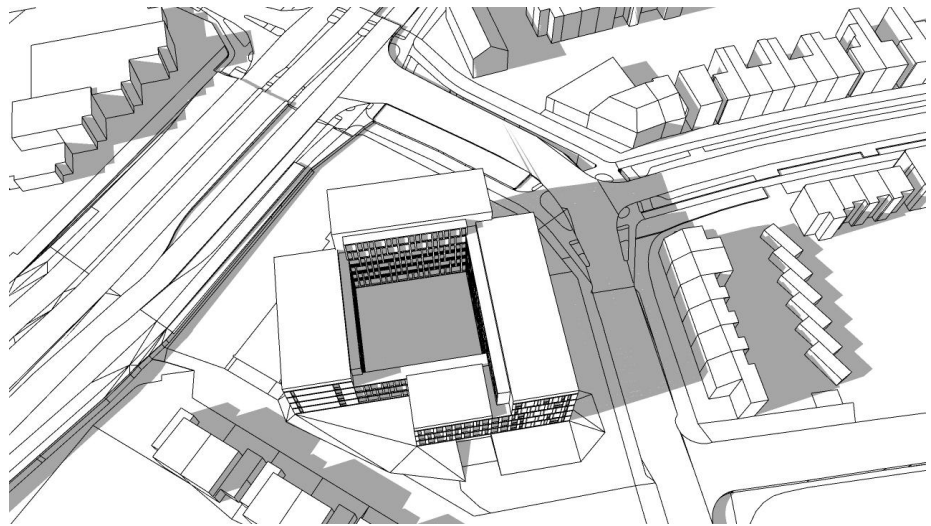
11:00 u



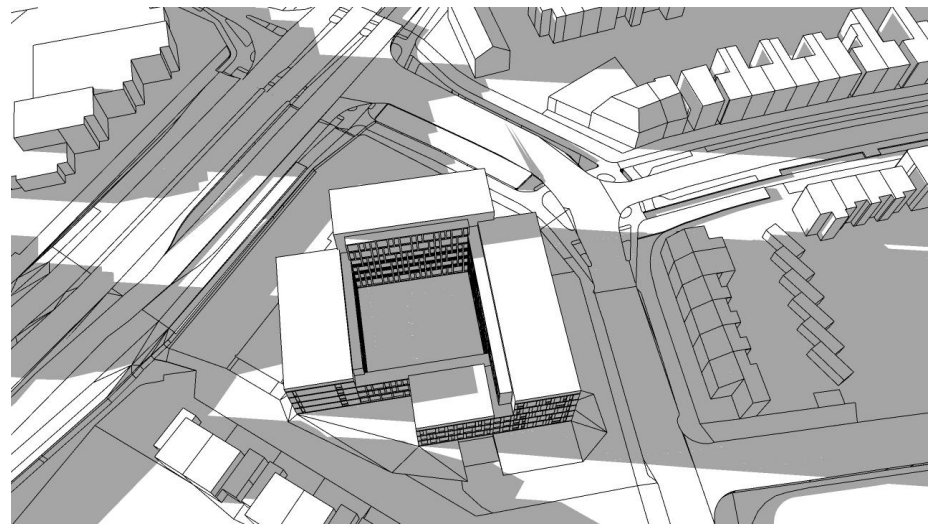
13:00 u



15:00 u



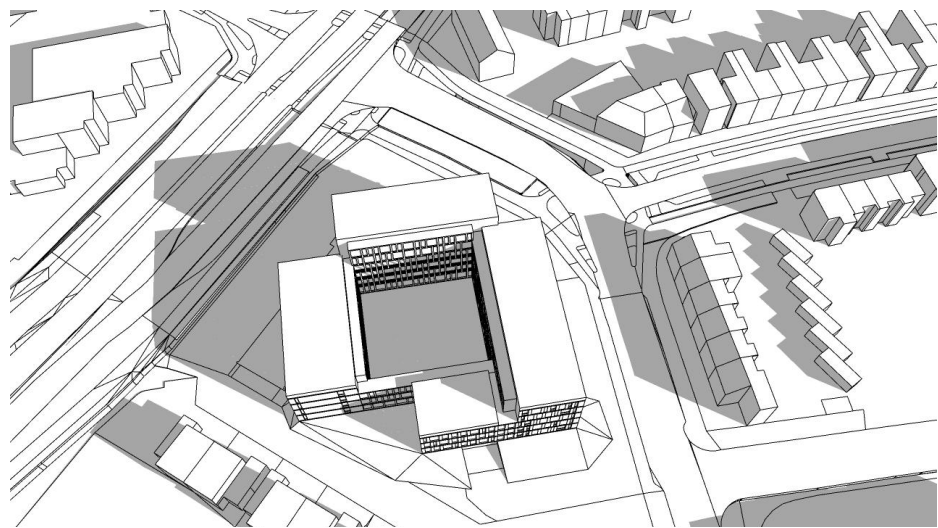
17:00 u



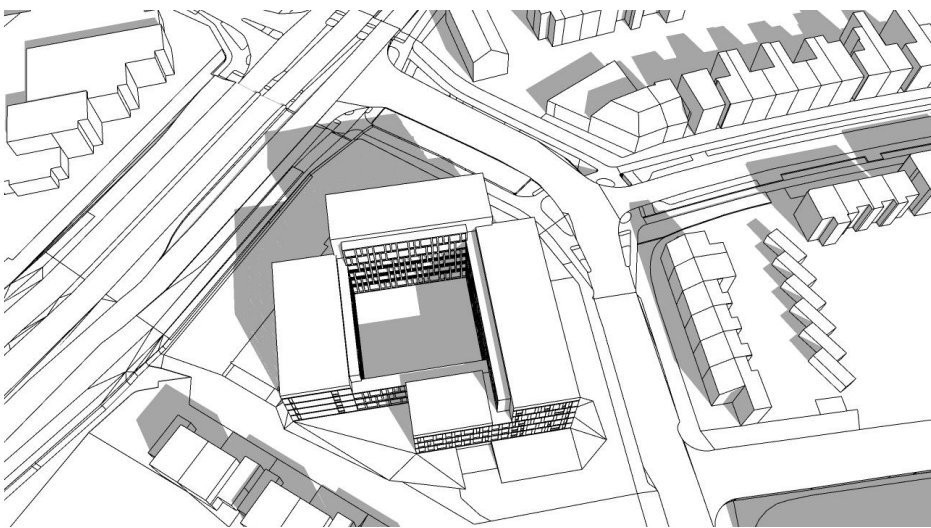
19:00 u

ZONNESTUDIE

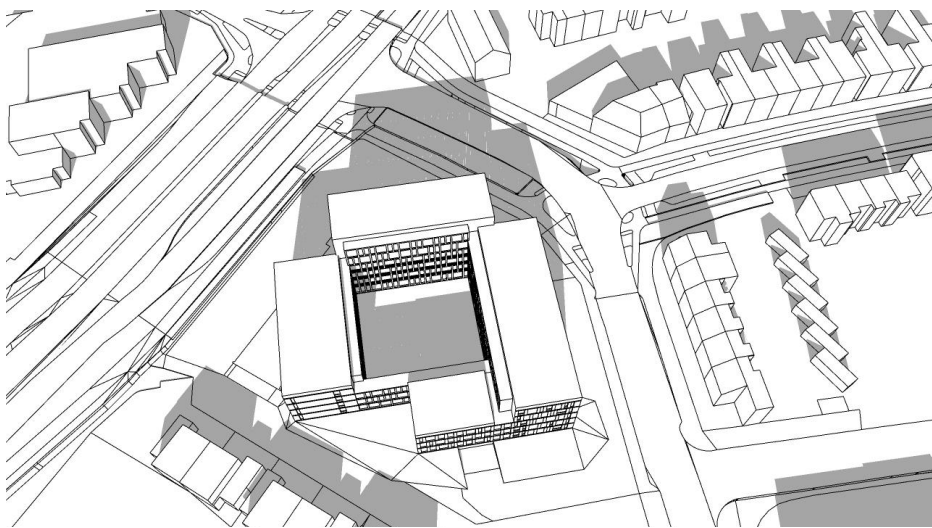
21 oktober



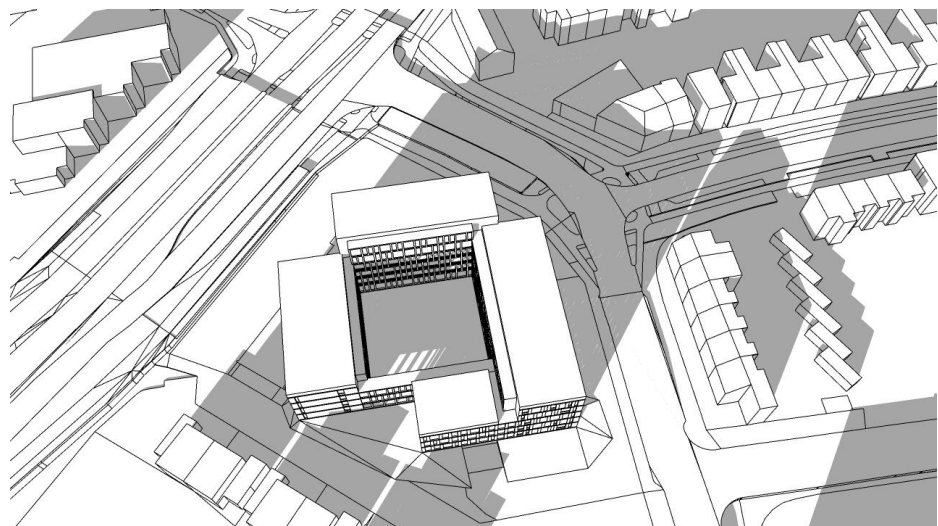
09:00 u



11:00 u



13:00 u



15:00 u



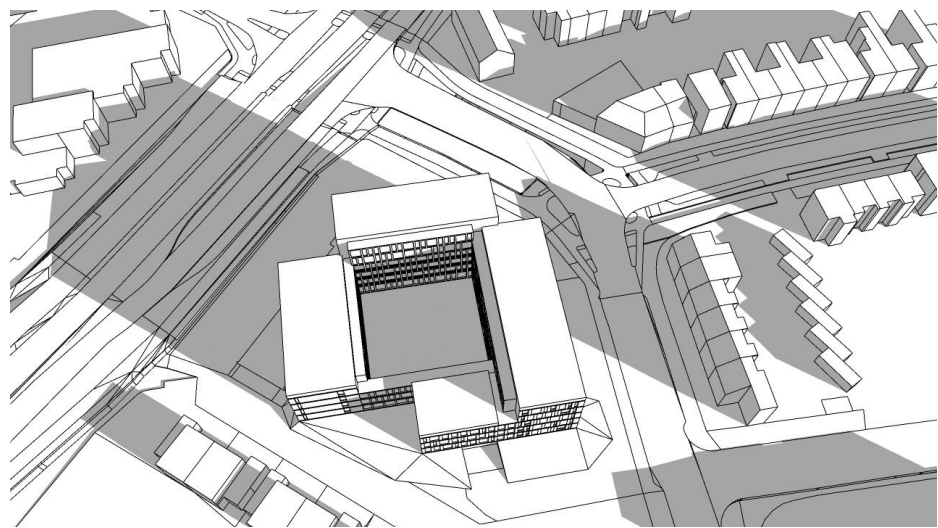
17:00 u



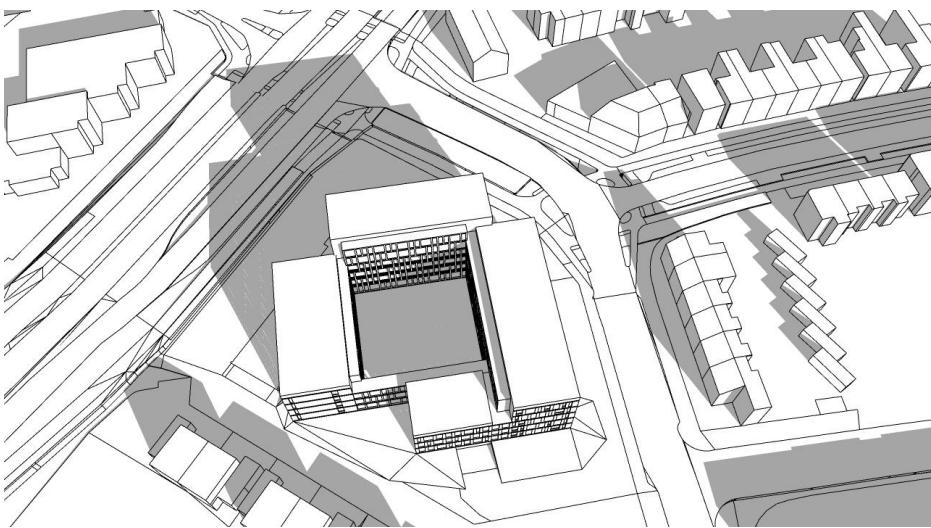
19:00 u

ZONNESTUDIE

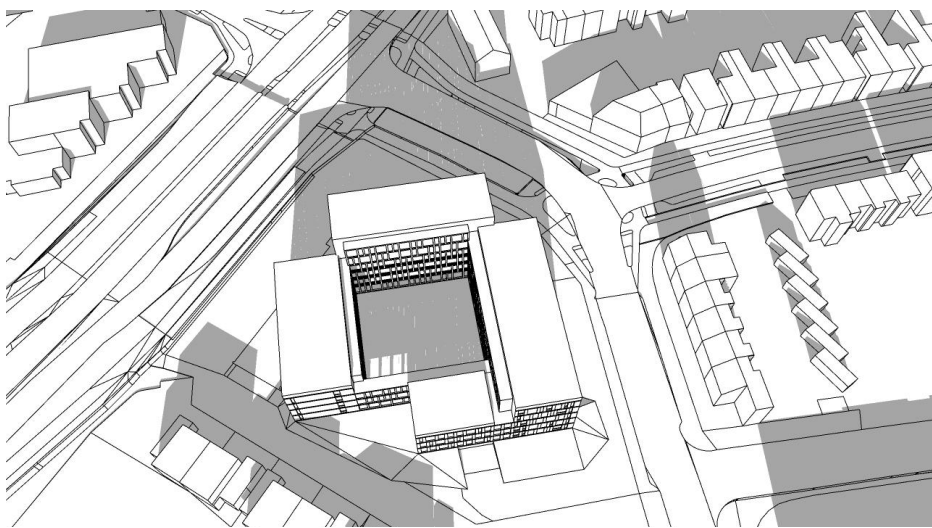
22 november



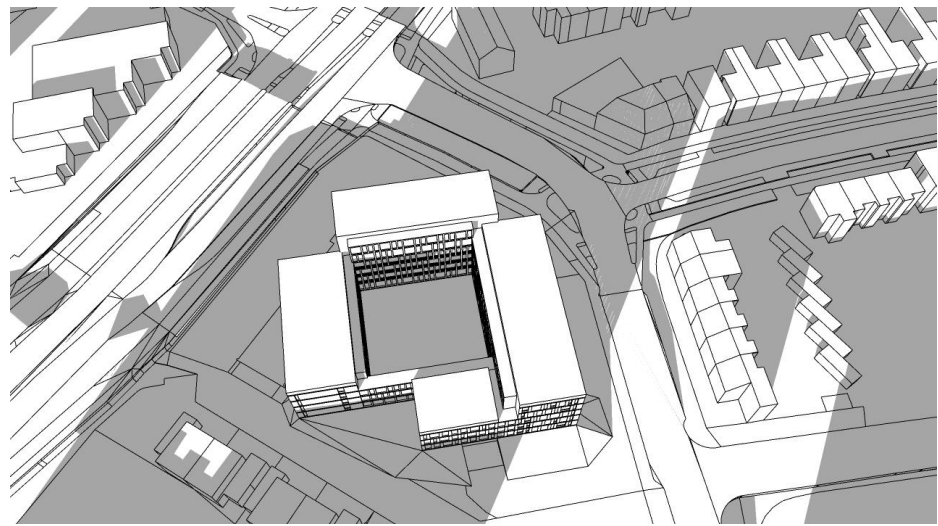
09:00 u



11:00 u



13:00 u



15:00 u



17:00 u



19:00 u

PARKEERNORM



EINDHOVEN

⚠ De parkeernormen zijn gebaseerd op de Nota parkeernormen 2019.

Projectnaam: hastel
Gebied: Rest Gebied
Adres: Hastelweg 287
Datum: 23-09-2020 10:14:41



(Extra) Parkeerbehoefte nieuwe situatie: 60 parkeerplaatsen

(Extra) Fiets Parkeerbehoefte: 230 stallingen

Op de parkeerbehoefte is 25% HOV Reductie toegepast

Berekening

Overzicht

Oude situatie:

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
De huidige locatie heeft (voldoende) parkeerplaatsen aanwezig op eigen terrein.				

Nieuwe situatie:

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	Aantal woningen: 30	0.7	21
Wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 51	0.9	45.9
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 81	0.3	24.3

Aanwezigheidspercentages Oude Situatie

Niet van toepassing

Aanwezigheidspercentages Nieuwe Situatie

Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo) Aantal woningen: 30

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
10.5	10.5	18.9	16.8	21	12.6	16.8	14.7

Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo) Aantal woningen: 51

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
22.95	22.95	41.31	36.72	45.9	27.54	36.72	32.13

Bezoekers Woningen Aantal woningen : 81

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
2.43	4.86	19.44	17.01	0	14.58	24.3	17.01

Toe/Afname Parkeerbehoefte

Totale nieuwe situatie

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
35.88	38.31	79.65	70.53	66.9	54.72	77.82	63.84

Toe/Afname Parkeerbehoefte

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
35.88	38.31	79.65	70.53	66.9	54.72	77.82	63.84

De parkeerbehoefte nieuwe situatie is: 79.65, Dit zijn "80" parkeerplaatsen.

Fiets Totalen

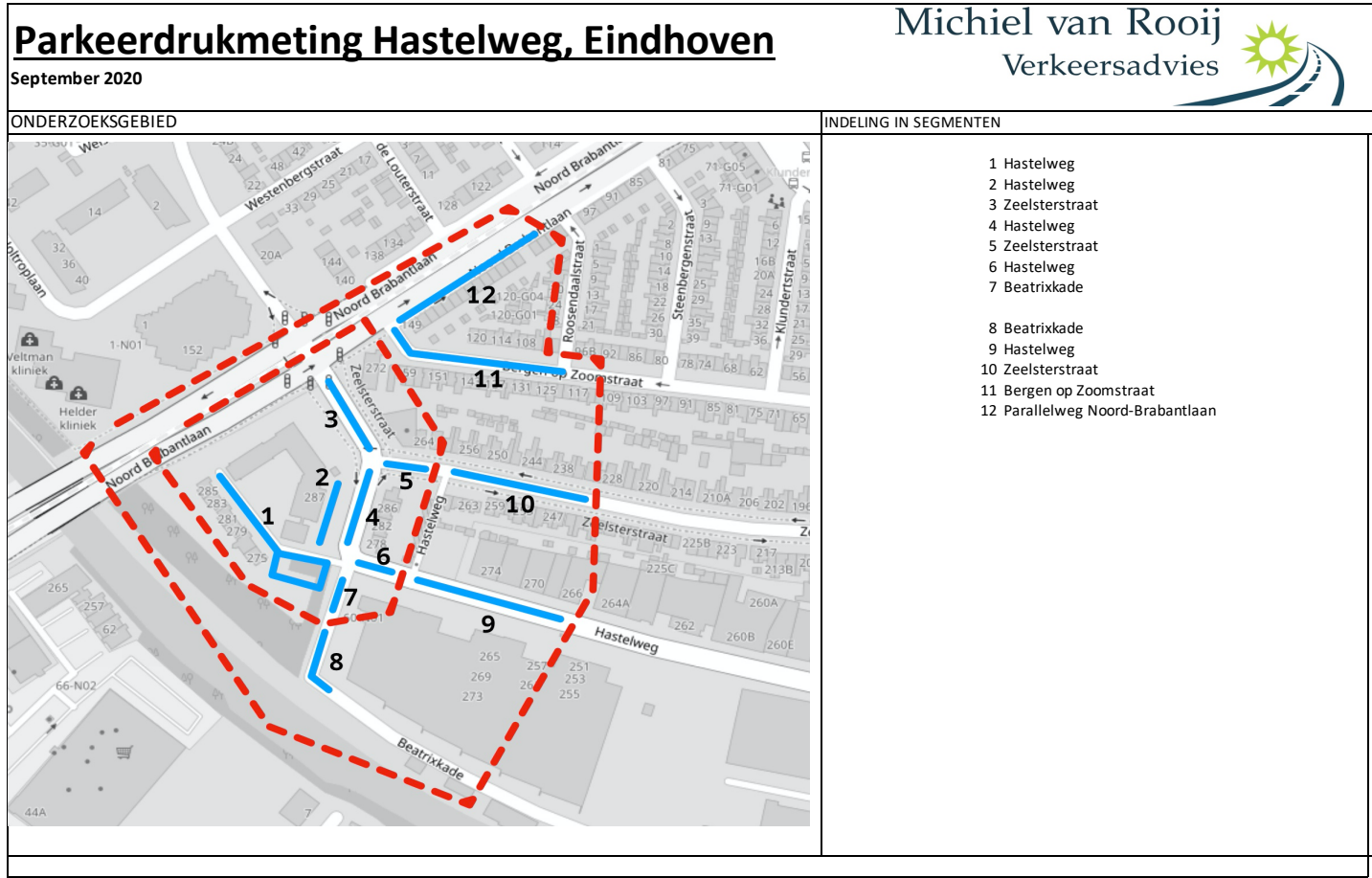
Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	Aantal woningen: 30	2	60
Wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 51	3	153
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 81	0.2	16.2

De fiets parkeerbehoefte is: 229.2, Dit zijn "230" stallingen.

Verplichte HOV reductie

Type	Reductie aantal
Parkeerbehoefte	20

Bij het aanvragen van een vergunning voor bouwen en / of een functiewijziging is een parkeeroplossing voor auto's en fietsen noodzakelijk waarin is aangegeven hoe de benodigde parkeerhoeft wordt opgelost zonder dat overlast in de(directe) omgeving ontstaat. Je hebt verschillende mogelijkheden om de parkeerbehoefte te realiseren: Zet duurzaam alternatief vervoer in zoals deelauto's voor bewoners en/ of ontwikkel bij haltes van HOV(Hoogwaardig openbaar vervoer).Huur of koop(private) parkeerplaatsen of toon aan dat voldoende parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte, dit doe je met parkeeronderzoek.Je kunt ook parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein of(deels) afkopen in een mobiliteitsfonds. Daarnaast stimuleert de gemeente waterdoorlatende materialen voor de benodigde parkeerplaatsen, zodat het regenwater kan infiltreren op de plek waar het valt.Hiermee voorkomen we wateroverlast. Voor meer informatie en voorbeelden van waterdoorlatende verharding kijk op <https://www.eindhovenduurzaam.nl/klimaat>



Parkeer drukmeting Hastelweg, Eindhoven	datum dinsdag 8 september 2020 15.00u											
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD							TOTAAL	
	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren	
Sectie Straatnaam												
1 Hastelweg	13		13	4	31%		4	31%		4	31%	
2 Hastelweg	21		21	5	24%		5	24%		5	24%	
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%	
4 Hastelweg	7		7	2	29%		2	29%		2	29%	
5 Zeelsterstraat	8	2	10	4	40%	1	5	50%		5	50%	
6 Hastelweg	3		3	1	33%		1	33%		1	33%	
7 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%	
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	1	18	31%	0	18	31%	
8 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%	
9 Hastelweg	6		6	4	67%		4	67%		4	67%	
10 Zeelsterstraat	32	2	34	19	56%		19	56%		19	56%	
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	14	52%	1	15	56%		15	56%	
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	6	50%		6	50%		6	50%	
SUBTOTAAL	79	6	83	44	53%	2	45	54%	0	45	54%	
TOTAAL	135	8	141	44	31%	3	63	45%	0	63	45%	

Parkeer drukmeting Hastelweg, Eindhoven	datum dinsdag 8 september 2020 23.00u											
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD							TOTAAL	
Sectie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren	
1 Hastelweg	13		13	6	46%		6	46%		6	46%	
2 Hastelweg	21		21	5	24%		5	24%		5	24%	
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%	
4 Hastelweg	7		7	2	29%		2	29%		2	29%	
5 Zeelsterstraat	8	2	10	7	70%		7	70%		7	70%	
6 Hastelweg	3		3	1	33%		1	33%		1	33%	
7 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%	
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	0	22	38%	0	22	38%	
8 Beatrixkade	4		4	3	75%		3	75%		3	75%	
9 Hastelweg	6		6	3	50%		3	50%		3	50%	
10 Zeelsterstraat	32	2	34	27	79%	1	28	82%		28	82%	
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	28	104%		28	104%		28	104%	
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	12	100%		12	100%	1	13	108%	
SUBTOTAAL	79	6	83	73	88%	1	74	89%	1	75	90%	
TOTAAL	135	8	141	73	52%	1	96	68%	1	97	69%	

Parkeerdrukmeting Hastelweg, Eindhoven	datum donderdag 10 september 2020 15.00u			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD							TOTAAL	
	Capaciteit											
Sectie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren	
1 Hastelweg	13		13	6	46%		6	46%		6	46%	
2 Hastelweg	21		21	7	33%		7	33%		7	33%	
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%	
4 Hastelweg	7		7	3	43%		3	43%		3	43%	
5 Zeelsterstraat	8	2	10	5	50%		5	50%		5	50%	
6 Hastelweg	3		3	0	0%		0	0%		0	0%	
7 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%	
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	0	22	38%	0	22	38%	
8 Beatrixkade	4		4	5	125%		5	125%		5	125%	
9 Hastelweg	6		6	3	50%		3	50%		3	50%	
10 Zeelsterstraat	32	2	34	16	47%	1	17	50%		17	50%	
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	24	89%	1	25	93%		25	93%	
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	5	42%		5	42%		5	42%	
SUBTOTAAL	79	6	83	53	64%	2	55	66%	0	55	66%	
TOTAAL	135	8	141	53	38%	2	77	55%	0	77	55%	

Parkeer drukmeting Hastelweg, Eindhoven	datum vrijdag 11 september 2020 21.00u										
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD						TOTAAL	
Sectie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren
1 Hastelweg	13		13	3	23%		3	23%		3	23%
2 Hastelweg	21		21	6	29%		6	29%		6	29%
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%
4 Hastelweg	7		7	1	14%		1	14%		1	14%
5 Zeelsterstraat	8	2	10	2	20%		2	20%		2	20%
6 Hastelweg	3		3	1	33%		1	33%		1	33%
7 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	0	14	24%	0	14	24%
8 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%
9 Hastelweg	6		6	0	0%		0	0%		0	0%
10 Zeelsterstraat	32	2	34	23	68%	2	25	74%		25	74%
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	18	67%		18	67%		18	67%
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	7	58%		7	58%		7	58%
SUBTOTAAL	79	6	83	49	59%	2	51	61%	0	51	61%
TOTAAL	135	8	141	49	35%	2	65	46%	0	65	46%

Parkeerdrukmeting Hastelweg, Eindhoven	datum donderdag 10 september 2020 23.00u										
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD						TOTAAL	
Sectie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren
1 Hastelweg	13		13	3	23%		3	23%		3	23%
2 Hastelweg	21		21	5	24%		5	24%		5	24%
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%
4 Hastelweg	7		7	3	43%		3	43%		3	43%
5 Zeelsterstraat	8	2	10	6	60%		6	60%		6	60%
6 Hastelweg	3		3	0	0%		0	0%		0	0%
7 Beatrixkade	4		4	2	50%		2	50%		2	50%
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	0	19	33%	0	19	33%
8 Beatrixkade	4		4	4	100%		4	100%		4	100%
9 Hastelweg	6		6	0	0%		0	0%		0	0%
10 Zeelsterstraat	32	2	34	20	59%		20	59%		20	59%
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	25	93%	1	26	96%		26	96%
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	11	92%		11	92%		11	92%
SUBTOTAAL	79	6	83	60	72%	1	61	73%	0	61	73%
TOTAAL	135	8	141	60	43%	1	80	57%	0	80	57%

Parkeer drukmeting Hastelweg, Eindhoven				datum zondag 13 september 2020 13.00u								
	Capaciteit			BEZETTINGSCIJFERS en BEZETTINGSGRAAD							TOTAAL	
Sectie Straatnaam	algemeen	bijzonder	Capaciteit totaal	algemeen	% algemeen	bijz.	totaal	% excl. fout parkeren	fout parkeren	totaal + foutparkeren	% ind. Foutparkeren	
1 Hastelweg	13		13	2	15%		2	15%		2	15%	
2 Hastelweg	21		21	6	29%		6	29%		6	29%	
3 Zeelsterstraat	0		0	0	0%		0	0%		0	0%	
4 Hastelweg	7		7	4	57%		4	57%		4	57%	
5 Zeelsterstraat	8	2	10	8	80%		8	80%		8	80%	
6 Hastelweg	3		3	1	33%		1	33%		1	33%	
7 Beatrixkade	4		4	1	25%		1	25%		1	25%	
SUBTOTAAL	56	2	58		0%	0	22	38%	0	22	38%	
8 Beatrixkade	4		4	3	75%		3	75%		3	75%	
9 Hastelweg	6		6	0	0%		0	0%		0	0%	
10 Zeelsterstraat	32	2	34	21	62%		21	62%		21	62%	
11 Bergen op Zoomstraat	25	2	27	20	74%	1	21	78%		21	78%	
12 Parallelweg Noord-Brabantlaan	12		12	11	92%		11	92%		11	92%	
SUBTOTAAL	79	6	83	55	66%	1	56	67%	0	56	67%	
TOTAAL	135	8	141	55	39%	1	78	55%	0	78	55%	

PARKEERADVIES

CONCLUSIE

Op basis van de parkeertool is de maximale parkeervraag voor bezoekers 25 parkeerplaatsen (zaterdagavond). Binnen het parkeeronderzoek zou dat moeten passen. Binnen 100 meter is nog ruimte voor 30 parkeerplaatsen.

Parkeernota van de Gemeente Eindhoven:

“In de schillen en het restgebied staat de gemeente het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe bij een nieuwe planontwikkeling. Uit het parkeeronderzoek moet blijken of dit mogelijk is. Dit maximum is ingevoerd om andere ontwikkelingen ook mogelijk te kunnen maken. Omdat de openbare ruimte schaars is, dient per benodigde parkeerplaats een bijdrage worden geleverd in het mobiliteitsfonds conform de bedragen genoemd onder stap 6.”

Meer dan 10 parkeerplaatsen is bij uitzondering wel mogelijk, maar dan moet het belang van de ontwikkeling verder worden aangetoond.

Een andere optie is het inzetten van deelauto’s voor bewoners.

1 deelauto vervangt 7 gewone parkeerplaatsen (netto 6, want de deelauto moet ook ergens staan). Daarmee wordt ruimte gecreërd in de garage om ook bezoekers te parkeren. De garage moet dan wel toegankelijk zijn voor bezoek.

Bezoekersparkeren volledig in de openbare ruimte opvangen in overleg met de gemeente.

tabel 1 bezetting binnen 100 meter

tabel 2 restcapaciteit binnen 100 meter

Uitgangspunt is dat de bezetting inclusief ontwikkeling niet boven de 90% mag komen. Er is op het drukste moment nog een restcapaciteit van 30 parkeerplaatsen. In theorie dus genoeg om die 25 plaatsen op te vangen.

Binnen het hele onderzoeksgebied (200 meter) is bij 100-200 meter de bezettingen een stuk hoger. Het opvangen van het volledig bezoekersdeel in openbaar gebied legt dus wel een flinke claim op het openbaar gebied.

Er is kans dat de gemeente aandringt op het openstellen van de garage om dubbelgebruik te bevorderen.

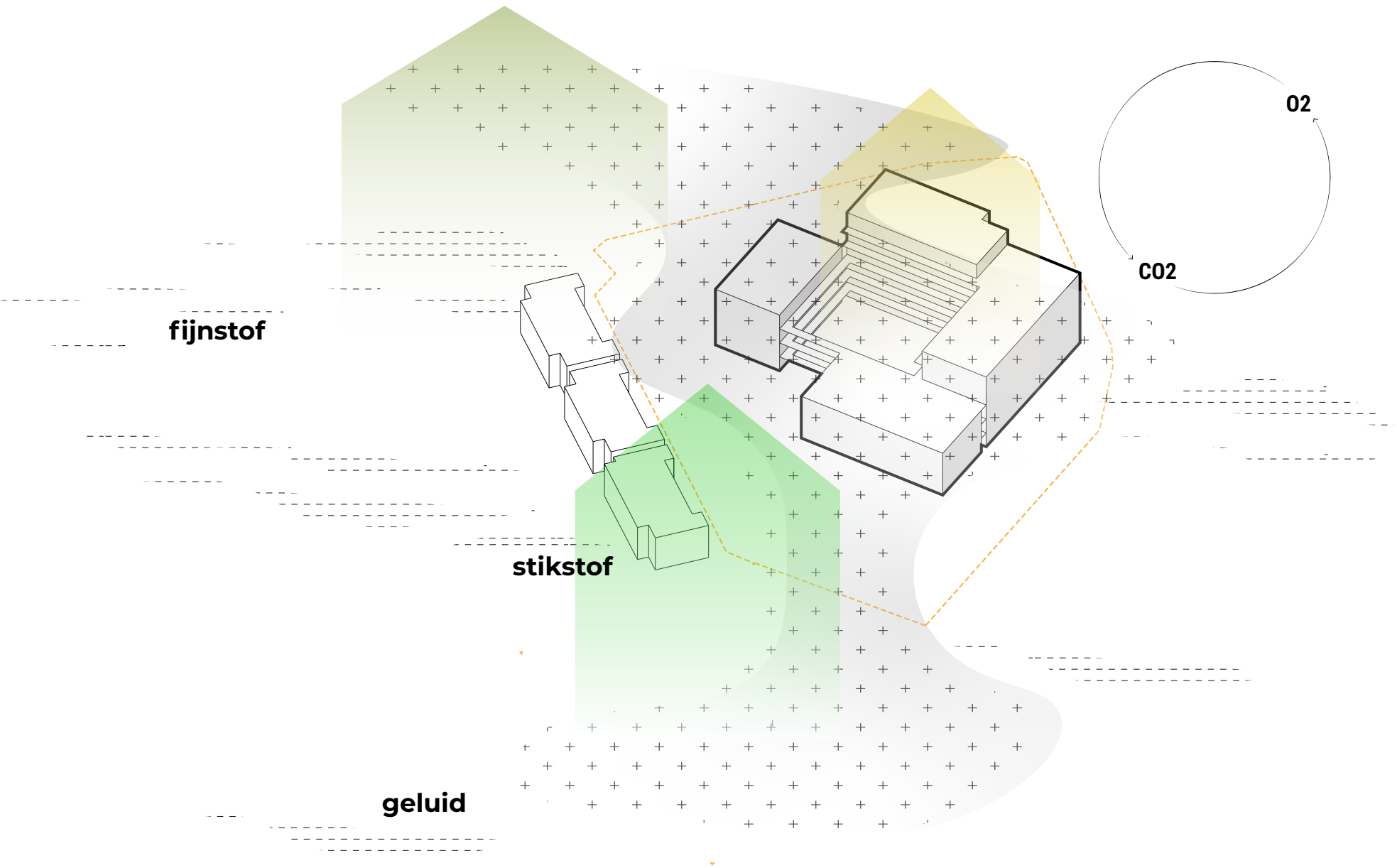
tabel 1 bezetting binnen 100 meter

	Capaciteit	abs.	%
dinsdag 8 september 2020 15.00u	58	18	31%
dinsdag 8 september 2020 23.00u	58	22	38%
donderdag 10 september 2020 15.00u	58	22	38%
donderdag 10 september 2020 23.00u	58	19	33%
vrijdag 11 september 2020 21.00u	58	14	24%
zondag 13 september 2020 12.00u	58	22	38%

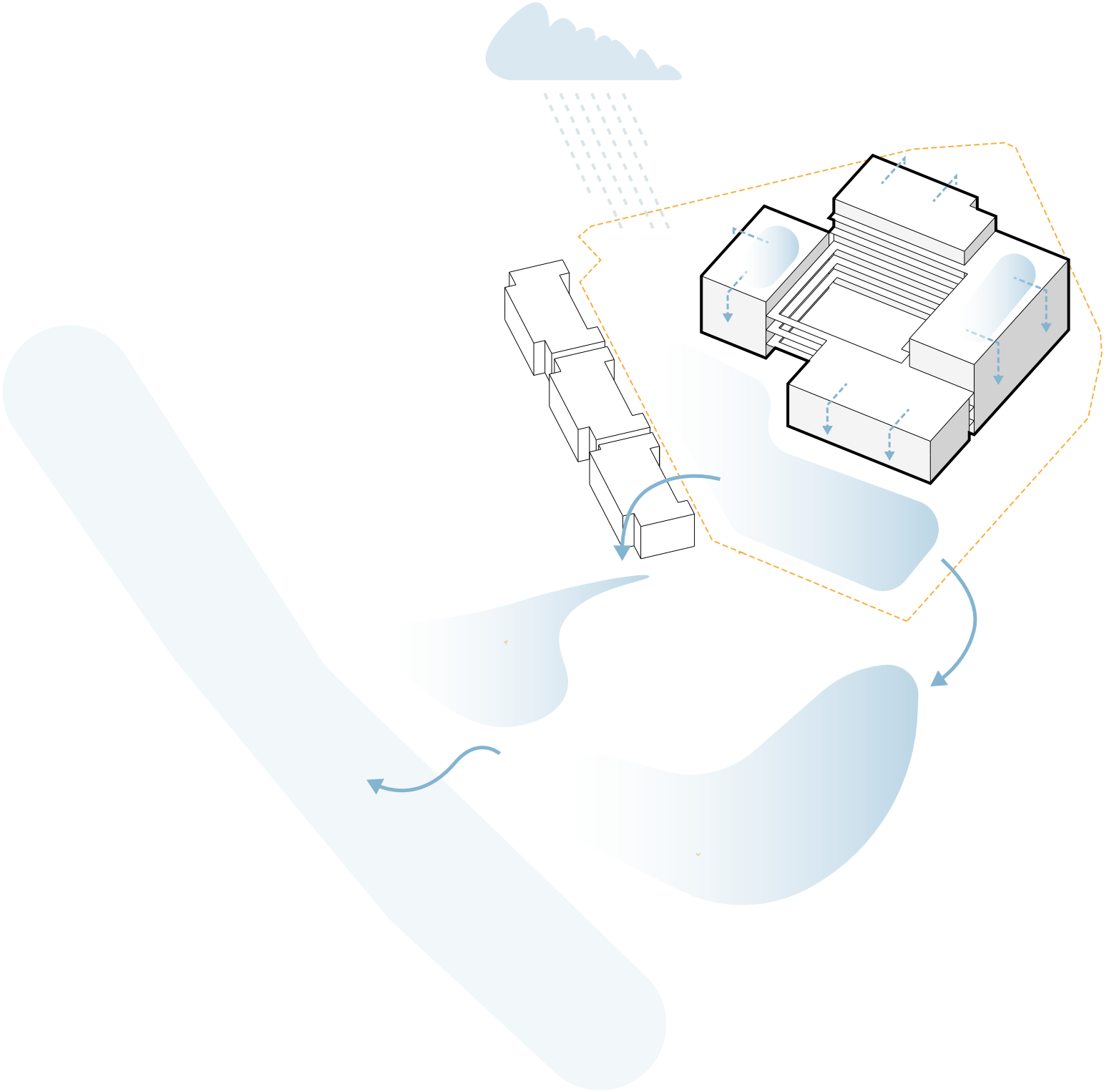
tabel 2 restcapaciteit binnen 100 meter

	Capaciteit	bezetting	Restcapaciteit
dinsdag 8 september 2020 15.00u	58	18	34
dinsdag 8 september 2020 23.00u	58	22	30
donderdag 10 september 2020 15.00u	58	22	30
donderdag 10 september 2020 23.00u	58	19	33
vrijdag 11 september 2020 21.00u	58	14	38
zondag 13 september 2020 12.00u	58	22	30

DUURZAAMHEID



WATER



WATER

Kerngegevens van het project

Locatie (hart van het plangebied)	51.4380, 5.4315
Oppervlak plangebied	6490 m²
Is er binnen het plangebied een gedeelte waarvan de inrichting of bebouwing ongewijzigd blijft?	ja
Is een deel van het plangebied na oplevering gemeentelijk openbaar terrein?	ja
Is het bouwwerk 30 m hoog of hoger?	nee
De ontwikkeling vindt plaats in een groenarme buurt van Eindhoven.	

Maatregelen

Grote tuinen bij woningen en/of (bedrijfs)panden	-
Kleine tuinen bij woningen en/of (bedrijfs)panden	-
Traditioneel dak	-
Groen dak (>=60 mm waterberging per m²)	-
Groen dak (>=45 mm waterberging per m²)	-
Groen dak (>=30 mm waterberging per m²)	-
Groen dak (<30 mm waterberging per m²)	1660 m²
Waterdak	-
Nieuw (particulier) groen	3830 m²
Ongewijzigd bestaand groen	-
(Ongewijzigd) openbaar groen	-
Water met bergende functie	-
Gesloten of open bestrating	1000 m²
Halfverharding	-
Ongewijzigd bestaand dak/bestrating	-
(Ongewijzigd) openbare bestrating	-
Geveloppervlak boven 30 m gezien vanuit het zuidwesten	-
Bovenstaande invulling van het plan resulteert in een (nog) te realiseren waterbergingsopgave van 39,9 m³	

Extra maatregelen

Extra substraatberging nieuw groen dak	-
Extra waterberging op maaiveld (wadi/sloot/verlaagd groen, geen parkeerterrein)	31 m³
Extra waterberging in ondergrondse voorzieningen met leegloop op het gemeentelijk riool	-
Nieuwe boom (min. 6 m³ ondergrondse groeirimte per boom)	-
Faunavoorziening	-
Groene gevel	-
Regenton	-

Met de genomen extra maatregelen is de waterbergingsopgave tot -0,4 m³ teruggebracht en wordt aan de opgave voldaan.

Aangemaakt op 16-12-2020 / Bekentstellings 2.1

GROENBELEID

Groencompensatie

Ruimtelijke strategiënkaart:
Stad, rood beeldbepalend

Groenwaardenkaart:
laag 1 Deels groenwaarden hoog
laag 2 Onderdeel van groenarme gebieden

Bij ontwikkelingen binnen bebouwd gebied is de streefwaarde
4-8 m² toevoeging groen per toegevoegde woning.

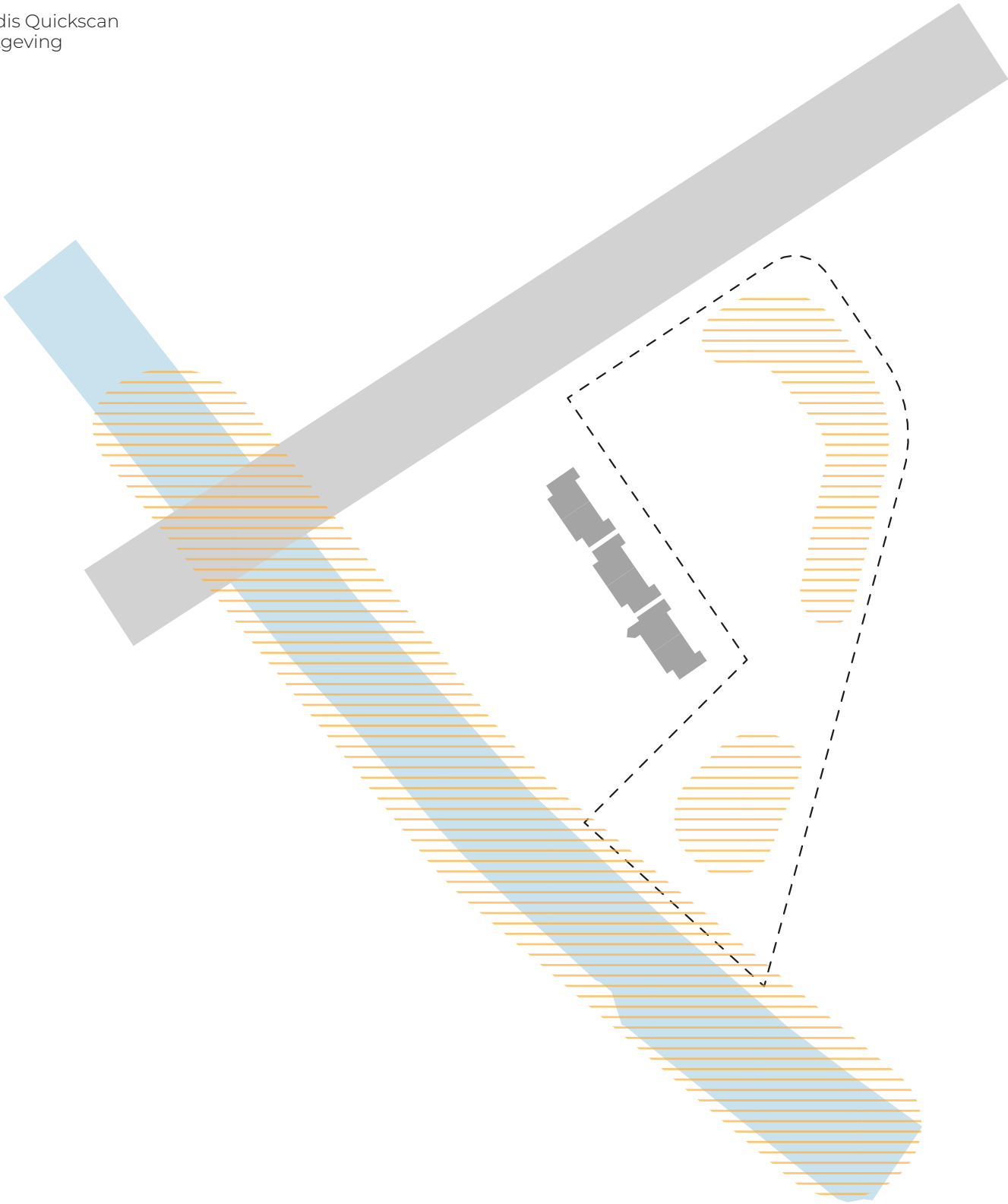
Toevoeging van 328m² - 656m² groen voor 81 nieuwe appartementen
conform de streefwaarde uit het Groenbeleidsplan.
Er wordt circa 14m² groen per wooneenheid toegevoegd.

NATUURINCLUSIVITEIT



ECOLOGIE

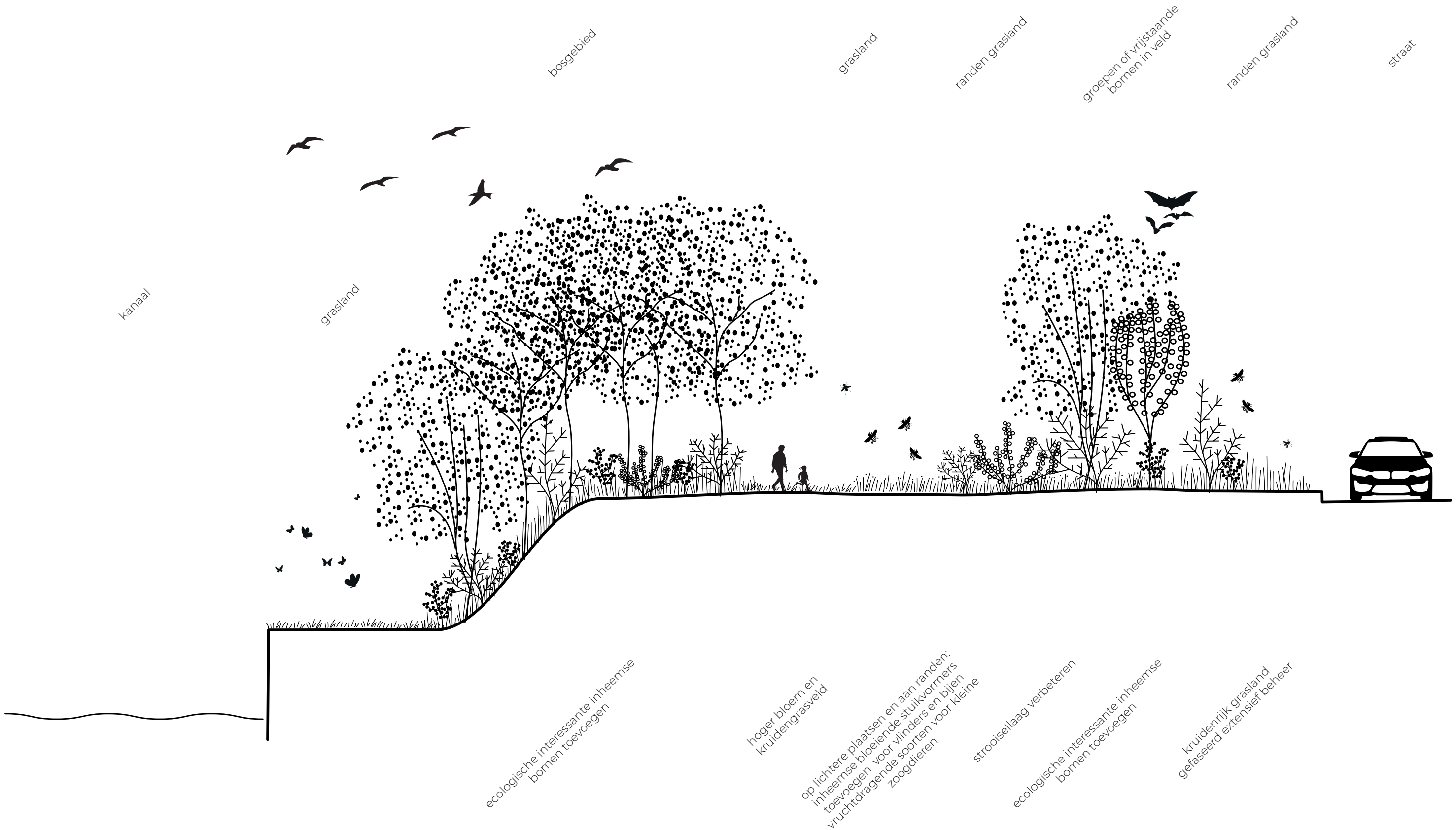
bron: Arcadis Quicksan
Natuurwetgeving



foerageergebied



DOELEN STELLEN



LET'S TALK

