

Ruimtelijke onderbouwing
bouwplan kavels B04-04a

Aria Goes

oktober 2013

Ruimtelijke onderbouwing

Aria, bouwplan kavels B04-04a

opdrachtgever:

FR/ABC (Fraanje/ABC) Vastgoed b.v.
ir. A. van Vuuren

opsteller:

Habets Stedenbouw
ir. A. Habets

oktober 2013

Inhoud

1	aanleiding	2
2	strijdigheid bestemmingsplan	4
3	parkeren	6
4.	conclusie	8



Het oorspronkelijke plan Aria met aanduiding van de bouwblokken in de Houtblazersbuurt die in aanbouw zijn en van de plek waar planwijziging wordt voorgesteld

1 aanleiding

Deze rapportage geeft een ruimtelijke onderbouwing van een bouwplan voor een 2-onder-1-kapwoning dat strijdig is met het bestemmingsplan omdat het maximum aantal woningen met één wordt overschreden en het plan niet geheel binnen het bouwvlak past.

wijziging in het bouwprogramma

Aria is thans vijf jaar in aanbouw. Vijftig woningen zijn gerealiseerd. De bouw schrijdt voort in kleine stappen van hoogstens 10 woningen per bouwphase. Kort na de aanvang van de bouw in 2008 stagneerde de verkoop. De achtergronden zijn bekend. Ontwikkelaar ABC heeft, gedwongen door de veranderde vraag op de woningmarkt, het roer drastisch omgegooid. De vraag naar vrijstaande woningen en appartementen is vrijwel stilgeval- len. Rijwoningen zijn slechts verkoopbaar onder de prijs van circa € 210.000. Dat vraagt om een ander bouwprogramma dan in 2008. De volgende cijfers maken duidelijk hoe in Aria nu de wind waait.

In 2007 waren in de bouwblokken A t/m D 77 grondgebonden woningen gepland. Daarvan waren er slechts 16 rijwoning (21%). In 2013 luidt de planning voor dit zelfde gebied: 95 grondgebonden woningen waarvan 40 rijwoning (42%).

Het stedenbouwkundig plan propageerde in 2007 onder het motto 'wonen in de breedte' nog een minimum kavelbreedte van 7 meter en het welstandsplan Aria stelde in 2008 nog optimistisch:

"De tijd van rijwoningen van 5,10 of 5,40 breed is voorbij. Zo'n smalle woning is niet geliefd in Zeeland, maar ook elders valt hij het eerst ten prooi aan leegstand. Hij staat voor armoede".

Die stelling wordt door de huidige praktijk gelogenstraft. Van de 7 meter brede rijwoningen zijn er in Aria maar vijf gebouwd. De huidige rijwoning blijft ver onder die maat. Breedten van 5,40 en 5,50

meter zijn weer gangbaar.

ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten van deze wijzigingen zijn, in het algemeen gesproken:

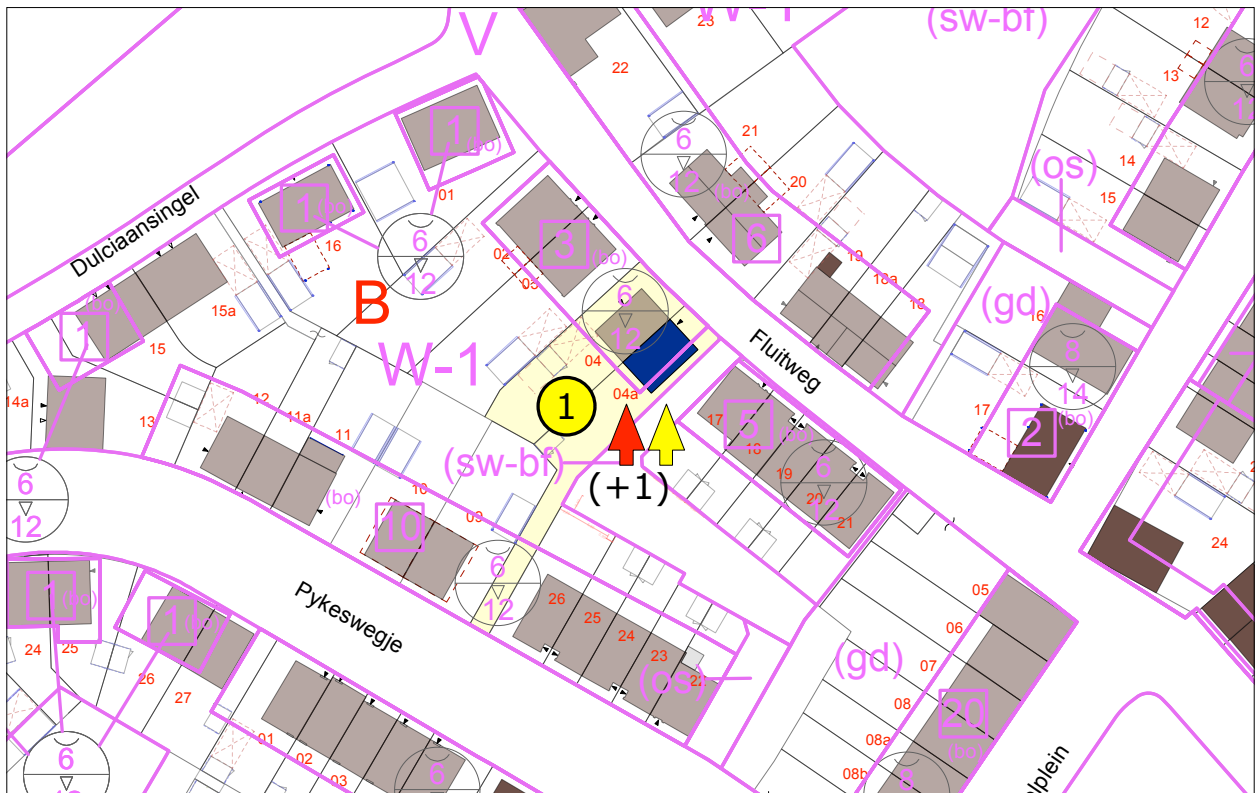
- krappere woningbreedten vragen smallere kavels
- de rijwoning wordt de dominante woonvorm, terwijl hij in het oorspronkelijk plan eerder uitzondering was.
- toename van het woningtal, in het bijzonder bij rijwoningen, verhoogt de parkeerdruk
- in het algemeen is sprake van 'verdichting': meer woningen en auto's per blok. Dit heeft ook gevolgen buiten de kavels: uitritten en riool-aansluitingen verschuiven van plaats. De nauw samenhangende ordening van uitritten, parkeren, straatlantaarns en bomen moet worden bijgesteld.

Tenslotte is er een juridisch-procedureel effect. Het bestemmingsplan Aria mist de flexibiliteit om de wijzigingen in de vraag op te vangen.

Bouwvlakken zijn nauw begrensd en de vermelde maximum aantallen zijn vastgesteld op basis van inmiddels achterhaalde verkavelingen. De nieuwe verkaveling blijft weliswaar binnen de blokcontouren, maar de zijdelingse kavelgrenzen gaan schuiven. Bouwmassa's overschrijden de in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlakken. Naarmate de bouw verder voortschrijdt worden ook de maximum aantallen een knellend gegeven. De kaart 'strijdigheid bestemmingsplan' toont de conflictpunten.

Bouwvergunning kan pas worden verleend als is aangetoond dat een bouwplan dat afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk verantwoord is.

In het volgende hoofdstuk wordt belicht in welke mate het onderhavige bouwplan strijdig is met het bestemmingsplan.



de bouwlocatie aan de Fluitweg waar sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan: het gebouw overschrijdt de grenzen van het bouwvlak en het maximum aantal te bouwen woningen (+1). Het bouwvlak wordt met 1,14-140m overschreden aan de zuidoostzijde.

2 strijdigheid bestemmingsplan

Het is te danken aan het late tijdstip van totstandkoming van het bestemmingsplan dat het nog zo lang heeft standgehouden. De verdichtingsprojecten tussen Fluitweg en Contrabasweg (blok B en C) konden destijds nog in het plan worden verwerkt. Dat maakte de bouw van in totaal vijf rijtjes van vijf woningen mogelijk. Bij latere verdichtingen, de omzetting van vrijstaande woningen in twee- en driekappers, konden strijdigheden met het bestemmingsplan niet meer worden voorkomen.

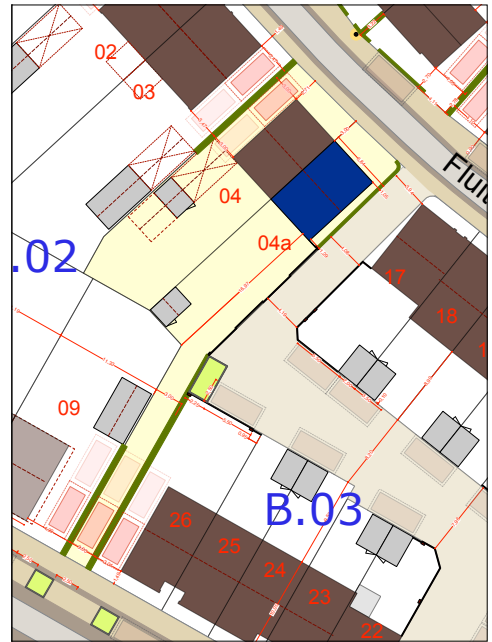
Het meest vooraan in de planning staan de woningen op de onderhavige locatie 1. Welbeschouwd is de helft van het woningpaar, dus één woning, boventallig, dat wil zeggen: het overstijgt het ter plaatse toegestane maximum aantal te bouwen woningen (3). Bovendien is sprake van overschrijding van de bouwvlakgrens met 1,14 tot 1,40 m.

De strijdigheid met het bestemmingsplan mag in dit geval marginaal worden genoemd.

Met een iets flexibeler tekenwijze van de bestemmingsplankaart (bouwvlakgrens valt samen met bestemmingsgrens) was de bouwvlakoverschrijding te voorkomen geweest.

Visueel betekent de verandering geen verslechterring. Omdat de afzonderlijke woningmassa's iets dichter bij elkaar komen te staan, wordt het visuele verband in de straatwand hechter, terwijl de gewenste verscheidenheid behouden blijft. Het pand maakt deel uit van een flauw gebogen straatwand (buitenbocht Fluitweg). Deze weg ligt in het verlengde van het kaarsrechte Jim Morrisonpad in Ouverture, een stedelijk fietspad dat Aria met het station van Goes verbindt. Voor wie Aria binnenkomt over dit pad biedt de Fluitweg het karakteristieke beeld van een smalle gebogen straat met een variëteit aan huizen, waarin zwarte geveldelen domineren.

Het bouwplan voldoet aan de in het bestemmingsplan gestelde eisen omtrent bouw- en goothoogte.



kavel B.04a ligt aan de Fluitweg naast de uitrit van een achterstraatje. Het heeft zelf een uitrit aan het Pykeswegje.

4



De Fluitweg met bouwstraatverharding, gezien vanuit het westen. De bouwlocatie ligt rechts van het witte huis.



parkeerkaart van de blokken A t/m D met aanduiding van rekenzones per straat (gekleurde zones) en per blok(deel), de eersten met rode, de laatste met blauwe tabel. Kavel B.04 ligt in straatzone Fluitweg. Kavel B.04a ligt in straatzone Pykeswegje omdat de uitrit daarop uitkomt. Beide kavels liggen in blokdeel B.02.

3 parkeren

Meer woningen betekent meer parkerende auto's. Bij de eerste verdichtingsronde werden vrijstaande woningen met grote kavels in de bouwblokken B en C vervangen door vijf korte rijtjes van vijf smalle woningen. De eindwoningen van de rijtjes werden zoveel mogelijk uitgerust met een parkeerplaats op eigen erf naast het huis. Bij 7 van de 10 eindwoningen is dit gelukt. Voor de overige 18 woningen moest parkeerruimte buiten het eigen kavel worden gevonden.

Binnen Aria geldt een overall parkeernorm van 2 plaatsen per woning. In het overleg tussen ontwikkelaar en gemeente wordt van bouwplan tot bouwplan bezien of het parkeren goed is geregeld, dat wil zeggen of er zowel op eigen terrein als op straat voldoende parkeergelegenheid is. Plaatselijk kan een tekort acceptabel zijn, als in de directe omgeving een overmaat aanwezig is. Gestreefd wordt naar minstens 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein of collectieve binnenhof en minstens 0,3 pp/w op de openbare weg.

verkeer en parkeren	
	parkeerplaats op eigen terrein (links niet, rechts wel meegeteld)
	parkeerplaats op straat of parkeerhof
F 25	plaatsnummer (verwijst naar kavel)
	toegangsroute auto's tot parkeerhof
	netwerk voetgangers in bouwblok
	grens rekenzone parkeren blok(deel)
	grens rekenzone parkeren straat
W 44	aantal woningen
Pe 23	aantal pp op eigen terrein
Pc 33	aantal pp op collectieve binnenhof
Po 24	aantal pp op openbare straat
1,8	gemiddeld aantal pp per woning
(+5*0,5)	aantal extra pp op lange uitritten (Pe) of op straat (Po), die geteld zouden kunnen worden als 0,5 plaats. Daaruit volgt een hogere index onder de streep, die eveneens tussen (...) is geplaatst
(1,88)	

legenda parkeerkaart

Vrijstaande en halfvrijstaande woningen krijgen zoveel mogelijk twee opstelplaatsen op eigen terrein, naast of achter elkaar.

Het stedenbouwkundig concept van Aria wordt gedragen door relatief smalle, stoeploze straten, waarin parkeren een ondergeschikte rol zou moeten spelen. Dat kan alleen als voor het bewonersparkeren een aantrekkelijk alternatief wordt geboden binnen de bouwblokcontour. Bij vrijstaande en halfvrijstaande woningen is dat meestal gemakkelijk realiseerbaar op uitritten naast het huis. Bij rijwoningen, en dan vooral de zogenaamde tussenwoningen, zijn die niet altijd mogelijk. Hier zijn de parkeerplaatsen gegroepeerd in collectieve parkeerterreinen binnen de bouwblokcontour. Zo liggen in bouwblok B de parkeerplaatsen aan een zigzaggend achterstraatje dat tussen de rijen doorloopt. In C is naast de rijen een zogenaamde parkeercoffer voor 10 auto's in het bouwblok uitgespaard.

parkeercijfers

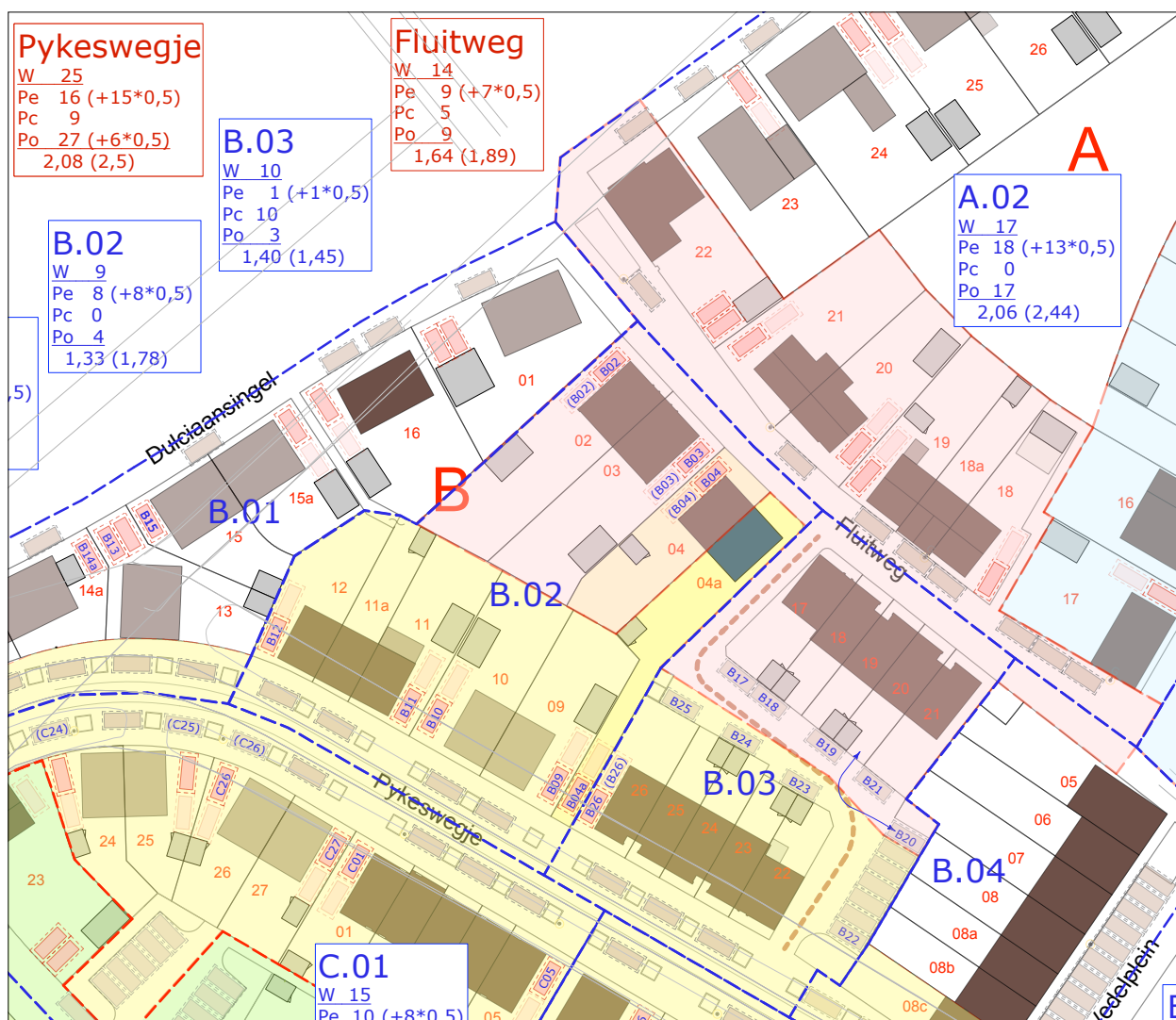
Voor een beoordeling van de parkeercapaciteit zijn rekenzones bepaald. Er zijn twee soorten: per blok of blokdeel en per straat. De zones zijn zo gekozen dat zij min of meer functioneel samenhangende gebieden begrenzen. Hoe meer zones, hoe verfijnder het beeld. De parkeerplaatsen zijn onderscheiden in 'erf', 'collectief' en 'straat'. De 'erf'-plaatsen bevinden zich binnen de grens van een particulier perceel. De collectieve plaatsen liggen aan binnenhoven of achterstraatjes. Ze zijn meestal toebedeeld aan de aanliggende percelen, maar vallen onder het regime van een vereniging van eigenaren. De 'straat'-plaatsen liggen op de openbare weg. De straatzones (rode tabellen) beslaan die kavels die hun uitrit of parkeerplaats aan die straat hebben. Bijzonder aan kavel B.04a is dat het adres aan de Fluitweg ligt, maar de uitrit aan het Pykeswegje. Het ligt dus in straatzone Pykeswegje.

Fluitweg

De percelen B.04 en B.04a liggen aan de Fluitweg. De rekenzone is zo gekozen dat alle percelen met een uitrit aan deze straat ertoe behoren. Kavel B.04a heeft zijn uitrit aan het Pykeswegje en wordt dus ook in die straatzone meegeteld. Aan de Fluitweg liggen de openbare plaatsen allemaal aan de noordzijde van de weg, dus in blokdeel A.02 (met als gevolg dat ze niet in de blokdeeltabelen van B verschijnen). De Fluitwegzone heeft 23 parkeerplaatsen op 14 woningen, wat neerkomt op 1,64 pp/w. Overloop is mogelijk naar de Dulciaansingel, die ruim van parkeerruimte is voorzien.

B.02

In B.02 liggen vooral half vrijstaande woningen. De kant van het Pykeswegje is redelijk voorzien van parkeerruimte. Er zijn daar 9 plaatsen voor 6 woningen. Aan de Fluitwegkant zijn er 3 plaatsen voor 3 woningen, alle gelegen op eigen terrein. De reserveplekken op de uitritten tellen niet volwaardig mee. Aan de overzijde van de smalle Fluitweg zijn slechts 2 openbare parkeerplaatsen. Tegenover de uitritten kan niet worden geparkeerd zonder het in- en uitrijden te hinderen.



parkeersituatie aan de Fluitweg en het Pykeswegje (rode tabellen) en in de blokdelen B.02, B.03 en A.02 (blauwe tabellen). Openbare parkeerplaatsen liggen alleen aan de noordzijde van de Fluitweg. Tegenover uitritten (B.02 t/m B.04) zijn geen parkeerplaatsen ingetekend omdat zij het in- en uitrijden zouden bemoeilijken. De parkeercijfers voor de Fluitweg zijn aan de krappe kant, die voor het Pykeswegje ruim.

4 conclusie

Het onderhavige bouwplan is weliswaar in strijd met het vigerende bestemmingsplan Aria, maar voldoet aan de eisen die aan een goede ruimtelijke ordening mogen worden gesteld.

Het maximaal toegestane aantal te bouwen woningen wordt met 1 overschreden. De grens van het bouwvlak wordt het bouwvlak met 1,14-1,40 m overschreden.

De ruimtelijk-visuele effecten zijn niet nadelig. De te verwachten toename van de parkeerdruk is gering. Tekeningen en berekeningen tonen aan dat deze grotendeels op eigen erf en voorts op de openbare straat kan worden opgevangen.

De economische uitvoerbaarheid van plan Aria wordt door het bouwplan gunstig beïnvloed. Het bouwplan beantwoordt aan de gewijzigde eisen van de woningmarkt. Bouwrijpe kavels, die anders braak zouden blijven liggen, kunnen op deze wijze worden verkocht.

Het bouwplan brengt weliswaar extra kosten met zich mee door wijziging van de verkaveling en het architectonisch ontwerp, aanpassing van de ondergrondse infrastructuur en plankosten, maar deze kosten wegen op tegen de verwachte inkomsten uit woningverkoop.

Andere ruimtelijke en planologische aspecten zijn bij het bouwplan niet in het geding.

Het is daarom verantwoord dat voor dit bouwplan van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

colofon

opdrachtgever: FRABC (Fraanje/ABC) Vastgoed Goes bv
ir. A. van Vuuren
Postbus 645
6800 AP Arnhem
www.abcvastgoedgoes.nl
www.aria-goes.nl
info@abcvastgoed.nl

opsteller: Habets Stedenbouw
ir. A. Habets
de la Reijstraat 15
6814 AD Arnhem
026 3515805
www.habetsstedenbouw.nl
info@habetsstedenbouw.nl

Arnhem, oktober 2013

Ruimtelijke onderbouwing
bouwplan kavels C24-25

Aria Goes

september 2013

Ruimtelijke onderbouwing

Aria, bouwplan kavels C24-25

opdrachtgever:

FR/ABC (Fraanje/ABC) Vastgoed b.v.
ir. A. van Vuuren

opsteller:

Habets Stedenbouw
ir. A. Habets

september 2013

Inhoud

1	aanleiding	2
2	strijdigheid bestemmingsplan	4
3	parkeren	6
4.	conclusie	8



Het oorspronkelijke plan Aria met aanduiding van de bouwblokken in de Houtblazersbuurt die in aanbouw zijn en van de plek waar planwijziging wordt voorgesteld

1 aanleiding

Deze rapportage geeft een ruimtelijke onderbouwing van een bouwplan voor een 2-onder-1-kapwoning dat strijdig is met het bestemmingsplan omdat het maximum aantal woningen met één wordt overschreden.

wijziging in het bouwprogramma

Aria is thans vijf jaar in aanbouw. Vijftig woningen zijn gerealiseerd. De bouw schrijdt voort in kleine stappen van hoogstens 10 woningen per bouwphase. Kort na de aanvang van de bouw in 2008 stagneerde de verkoop. De achtergronden zijn bekend. Ontwikkelaar ABC heeft, gedwongen door de veranderde vraag op de woningmarkt, het roer drastisch omgegooid. De vraag naar vrijstaande woningen en appartementen is vrijwel stilgevalen. Rijwoningen zijn slechts verkoopbaar onder de prijs van circa € 210.000. Dat vraagt om een ander bouwprogramma dan in 2008. De volgende cijfers maken duidelijk hoe in Aria nu de wind waait.

In 2007 waren in de bouwblokken A t/m D 77 grondgebonden woningen gepland. Daarvan waren er slechts 16 rijwoning (21%). In 2013 luidt de planning voor dit zelfde gebied: 95 grondgebonden woningen waarvan 40 rijwoning (42%).

Het stedenbouwkundig plan propageerde in 2007 onder het motto 'wonen in de breedte' nog een minimum kavelbreedte van 7 meter en het welstandsplan Aria stelde in 2008 nog optimistisch:

"De tijd van rijwoningen van 5,10 of 5,40 breed is voorbij. Zo'n smalle woning is niet geliefd in Zeeland, maar ook elders valt hij het eerst ten prooi aan leegstand. Hij staat voor armoe".

Die stelling wordt door de huidige praktijk gelogenstraft. Van de 7 meter brede rijwoningen zijn er in Aria maar vijf gebouwd. De huidige rijwoning blijft ver onder die maat. Breedten van 5,40 en 5,50 meter zijn weer gangbaar.

ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten van deze wijzigingen zijn, in het algemeen gesproken:

- krappere woningbreedten vragen smallere kavels
- de rijwoning wordt de dominante woonvorm, terwijl hij in het oorspronkelijk plan eerder uitzondering was.
- toename van het woningtal, in het bijzonder bij rijwoningen, verhoogt de parkeerdruk
- in het algemeen is sprake van 'verdichting': meer woningen en auto's per blok. Dit heeft ook gevolgen buiten de kavels: uitritten en riool-aansluitingen verschuiven van plaats. De nauw samenhangende ordening van uitritten, parkeren, straatlantaarns en bomen moet worden bijgesteld.

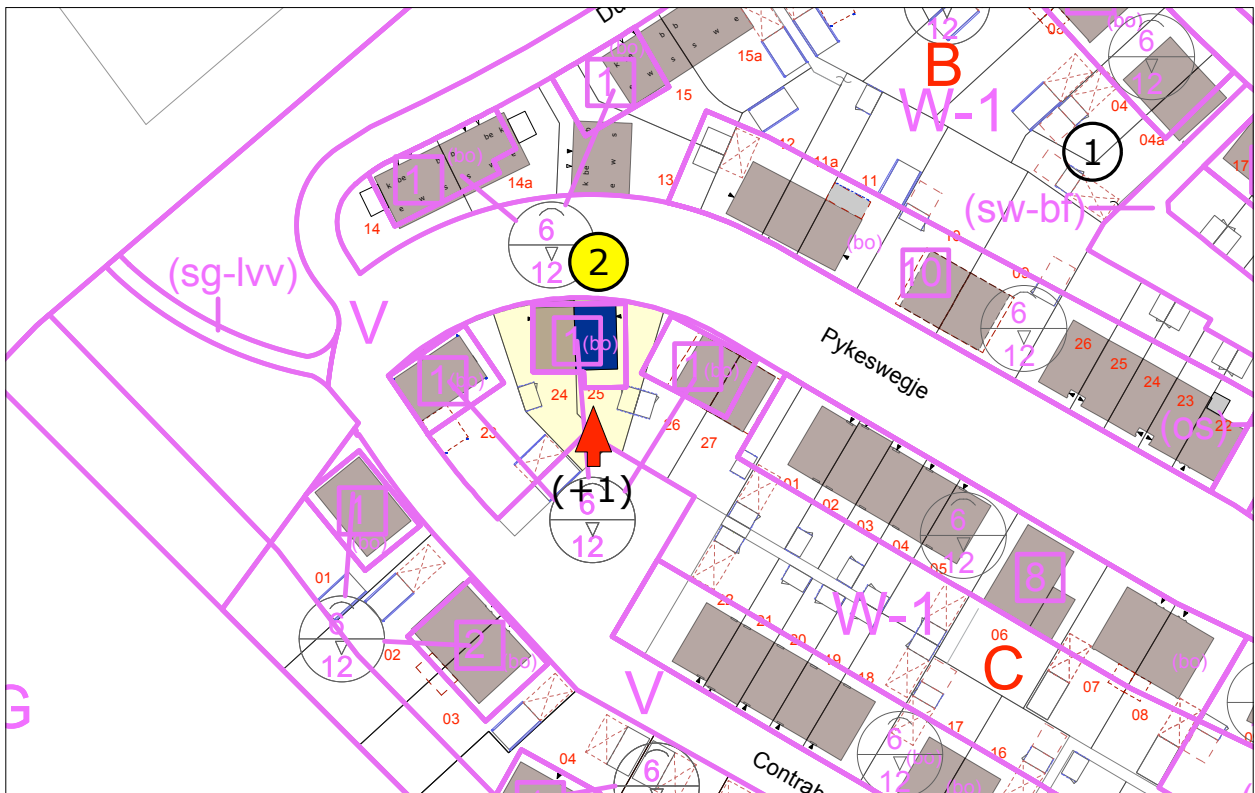
Tenslotte is er een juridisch-procedureel effect.

Het bestemmingsplan Aria mist de flexibiliteit om de wijzigingen in de vraag op te vangen.

Bouwvlakken zijn nauw begrensd en de vermelde maximum aantallen zijn vastgesteld op basis van inmiddels achterhaalde verkavelingen. De nieuwe verkaveling blijft weliswaar binnen de blokcontouren, maar de zijdelingse kavelgrenzen gaan schuiven. Bouwmassa's overschrijden de in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlakken. Naarmate de bouw verder voortschrijdt worden ook de maximum aantallen een knellend gegeven. De kaart 'strijdigheid bestemmingsplan' toont de conflictpunten.

Bouwvergunning kan pas worden verleend als is aangetoond dat een bouwplan dat afwijkt van het bestemmingsplan ruimtelijk verantwoord is.

In het volgende hoofdstuk wordt belicht in welke mate het onderhavige bouwplan strijdig is met het bestemmingsplan.



de bouwlocatie aan het Pykeswegje waar sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan:
het gebouw overschrijdt het maximum aantal te bouwen woningen (+1).

2 strijdigheid bestemmingsplan

Het is te danken aan het late tijdstip van totstandkoming van het bestemmingsplan dat het nog zo lang heeft standgehouden. De verdichtingsprojecten tussen Fluitweg en Contrabasweg (blok B en C) konden destijds nog in het plan worden verwerkt. Dat maakte de bouw van in totaal vijf rijtjes van vijf woningen mogelijk. Bij latere verdichtingen, de omzetting van vrijstaande woningen in twee- en driekappers, konden strijdigheden met het bestemmingsplan niet meer worden voorkomen.

Het meest vooraan in de planning staan de woningen op locatie 1 (B.04-04a) en op de onderhavige locatie 2 (C24-25). Welbeschouwd is de helft van het woningpaar, dus één woning, boventallig, dat wil zeggen: het overstijgt het ter plaatse toegestane maximum aantal te bouwen woningen (1). Er is geen sprake van overschrijding van het bouwvlak.

De strijdigheid met het bestemmingsplan mag in dit geval marginaal worden genoemd.

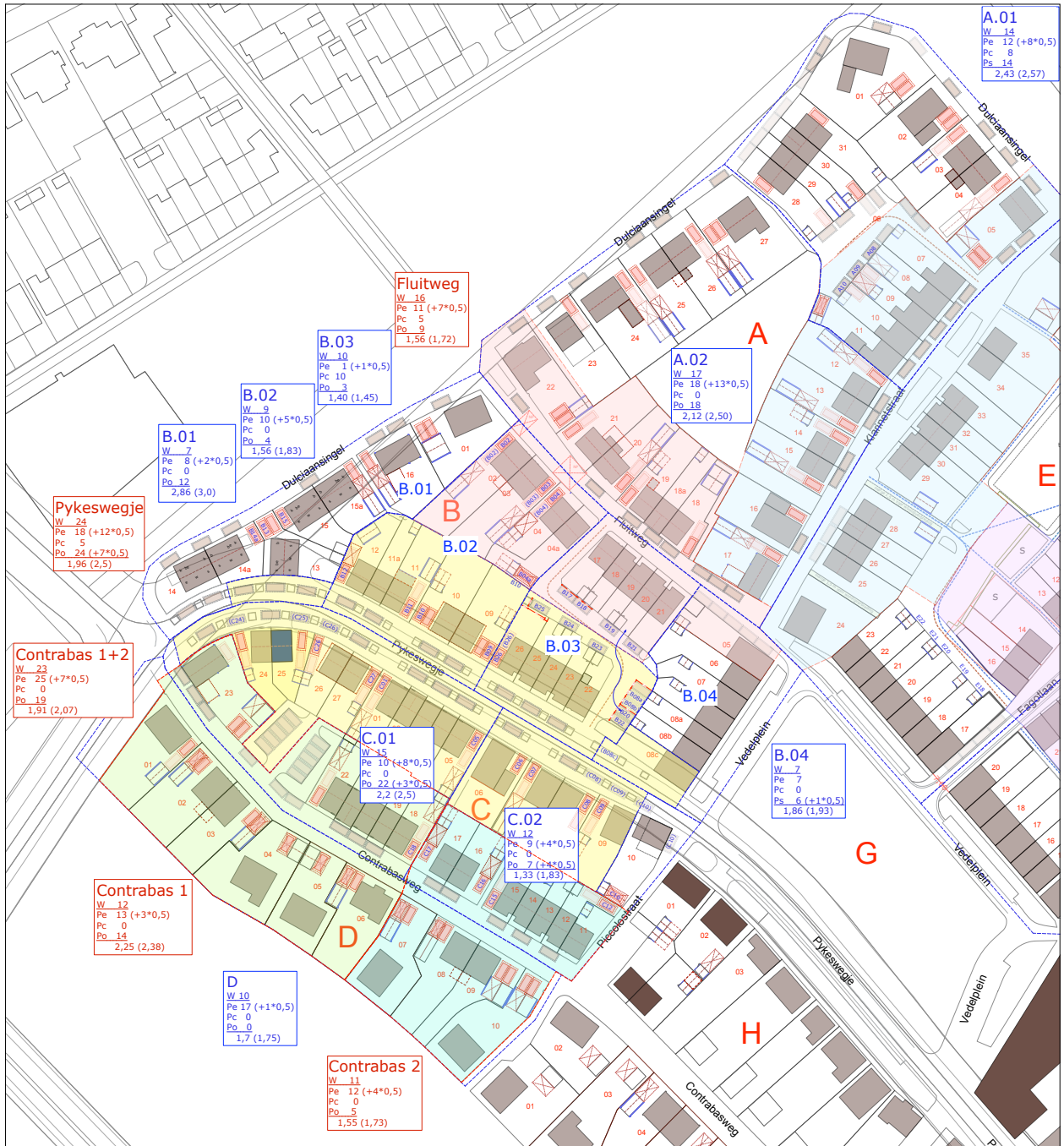
Visueel betekent de verandering geen verslechterring. De situering aan de binnenbocht maakt de locatie op zichzelf al minder opvallend. De bebouwing conformeert zich geheel aan het stedenbouwkundig planconcept: een eenvoudig volume met de nok parallel aan de straat.

Het pand voldoet aan de in het bestemmingsplan gestelde eisen omtrent bouw- en goothoogte.

Voor de economische uitvoerbaarheid is het bouwplan noodzakelijk. Gewijzigde marktomstandigheden nopen de ontwikkelaar tot beperking van de verkoopprijzen en tot een focus op rijwoning en goedkope tweekapper.

Het parkeren verdient nadere beschouwing. In het volgende hoofdstuk wordt hierop ingegaan.

De overige onderdelen van het bestemmingsplan, - overheidsbeleid, milieuwetgeving, archeologische waarden, waterhuishouding, e.d.- zijn door uitvoering van het bouwplan niet in het geding. Zij blijven daarom verder onbesproken.



parkeerkaart van blok A t/m D met aanduiding van rekenzones per straat (gekleurde zones) en per blok(deel), de eersten met rode, de laatste met blauwe tabel. Kavel C.24-25 ligt in straatzone Pykeswegje (geel) en blokdeel C.01.

3 parkeren

Meer woningen betekent meer parkerende auto's. Bij de eerste verdichtingsronde werden vrijstaande woningen met grote kavels in de bouwblokken B en C vervangen door vijf korte rijtjes van vijf smalle woningen. De eindwoningen van de rijtjes werden zoveel mogelijk uitgerust met een parkeerplaats op eigen erf naast het huis. Bij 7 van de 10 eindwoningen is dit gelukt. Voor de overige 18 woningen moest parkeerruimte buiten het eigen kavel worden gevonden.

Binnen Aria geldt een overall parkeernorm van 2 plaatsen per woning. In het overleg tussen ontwikkelaar en gemeente wordt van bouwplan tot bouwplan bezien of het parkeren goed is geregeld, dat wil zeggen of er zowel op eigen terrein als op straat voldoende parkeergelegenheid is. Plaatselijk kan een tekort acceptabel zijn, als in de directe omgeving een overmaat aanwezig is. Gestreefd wordt naar minstens 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein of collectieve binnenhof en minstens 0,3 pp/w op de openbare weg.

verkeer en parkeren	
	parkeerplaats op eigen terrein (links niet, rechts wel meegeteld)
	parkeerplaats op straat of parkeerhof
F 25	plaatsnummer (verwijst naar kavel)
	toegangsroute auto's tot parkeerhof
	netwerk voetgangers in bouwblok
	grens rekenzone parkeren blok(deel)
	grens rekenzone parkeren straat
W 44	aantal woningen
Pe 23	aantal pp op eigen terrein
Pc 33	aantal pp op collectieve binnenhof
Po 24	aantal pp op openbare straat
1,8	gemiddeld aantal pp per woning
(+5*0,5)	aantal extra pp op lange uitritten (Pe) of op straat (Po), die geteld zouden kunnen worden als 0,5 plaats. Daaruit volgt een hogere index onder de streep, die eveneens tussen (...) is geplaatst
(1,88)	

legenda parkeerkaart

Vrijstaande en halfvrijstaande woningen krijgen zoveel mogelijk twee opstelplaatsen op eigen terrein, naast of achter elkaar.

Het stedenbouwkundig concept van Aria wordt gedragen door relatief smalle, stoeploze straten, waarin parkeren een ondergeschikte rol zou moeten spelen. Dat kan alleen als voor het bewonersparkeren een aantrekkelijk alternatief wordt geboden binnen de bouwblokcontour. Bij vrijstaande en halfvrijstaande woningen is dat meestal gemakkelijk realiseerbaar op uitritten naast het huis. Bij rijwoningen, en dan vooral de zogenaamde tussenwoningen, zijn die niet altijd mogelijk. Hier zijn de parkeerplaatsen gegroepeerd in collectieve parkeerterreinen binnen de bouwblokcontour. Zo liggen in bouwblok B de parkeerplaatsen aan een zigzaggend achterstraatje dat tussen de rijen doorloopt. In C is naast de rijen een zogenaamde parkeerkoffer voor 10 auto's in het bouwblok uitgespaard.

parkeercijfers

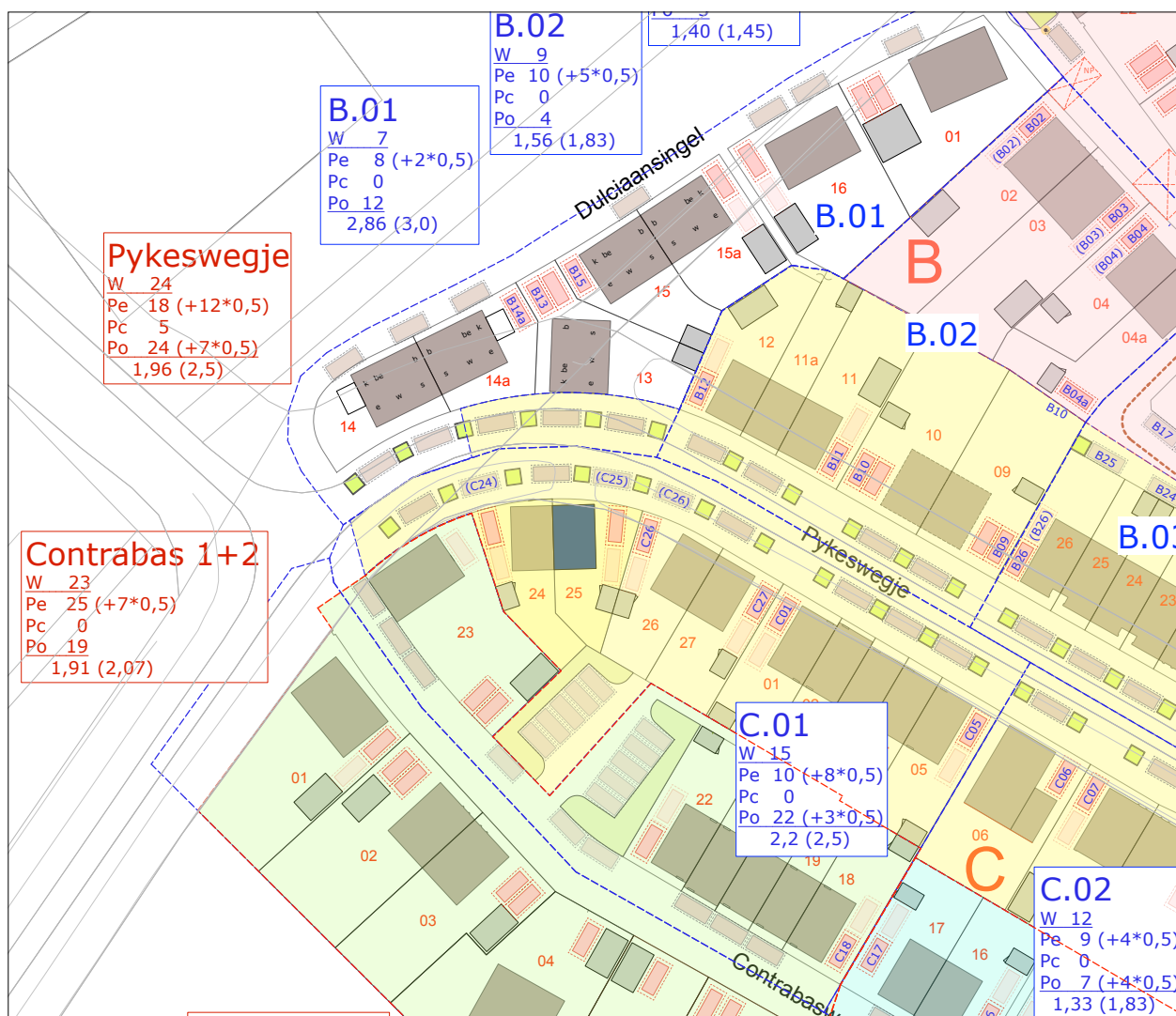
Voor een beoordeling van de parkeercapaciteit zijn rekenzones bepaald. Er zijn twee soorten: per blok of blokdeel en per straat. De zones zijn zo gekozen dat zij min of meer functioneel samenhangende gebieden begrenzen. Hoe meer zones, hoe verfijnder het beeld. De parkeerplaatsen zijn onderscheiden in 'erf', 'collectief' en 'straat'. De 'erf'-plaatsen bevinden zich binnen de grens van een particulier perceel. De collectieve plaatsen liggen aan binnenhoven of achterstraatjes. Ze zijn meestal toebedeeld aan de aanliggende percelen, maar vallen onder het regime van een vereniging van eigenaren. De 'straat'-plaatsen liggen op de openbare weg. Ook de tien plaatsen in de parkeerkoffer van zone C.01 vallen in die laatste categorie.

Pykeswegje

De percelen C24 en C25 liggen aan het Pykeswegje. De zone is zo gekozen dat alle percelen met een uitrit aan deze straat ertoe behoren. Ook de helft van de parkeercoffer is ertoe gerekend, omdat het door een achterpad verbonden is met de rijwoningen C.01 t/m C.04. De Pykeswegzone heeft 47 parkeerplaatsen op 24 woningen, wat neerkomt op 1,96 pp/w. Vooral aan het einde van de straat, bij de bouwlocatie, is de parkeersituatie ruim voldoende.

C.01

De 15 woningen in blokdeel C.01 hebben de beschikking over 32 parkeerplaatsen, waarvan 22 openbaar toegankelijk. De 11 reserveplekken op en voor de uitritten zijn daarbij dan nog niet meegerekend. De parkeersituatie in de omgeving van de bouwlocatie mag riant worden genoemd.



parkeersituatie aan het Pykeswegje (gele zone, rode tabel) en in de blokdelen C.01, B.01 en B.02 (blauwe tabel). Openbare parkeerplaatsen liggen tussen de bomen aan weerszijden van de straat en in de parkeercoffer achter C24. Extra plaatsen op en voor de uitritten (C.24 t/m C.26) worden niet volwaardig meegeteld. Ze zijn verwerkt in de getallen tussen haakjes

4 conclusie

Het onderhavige bouwplan is weliswaar in strijd met het vigerende bestemmingsplan Aria, maar voldoet aan de eisen die aan een goede ruimtelijke ordening mogen worden gesteld.

Het maximaal toegestane aantal te bouwen woningen wordt met 1 overschreden. De dubbele woning blijft binnen de contour van het bouwvlak dat voor een vrijstaande woning was bedoeld.

De ruimtelijk-visuele effecten zijn niet nadelig.

De te verwachten toename van de parkeerdruk is gering. Tekeningen en berekeningen tonen aan dat deze gemakkelijk kan worden opgevangen. De parkeersituatie rond de bouwlocatie is ruim voldoende.

De economische uitvoerbaarheid van plan Aria wordt door het bouwplan gunstig beïnvloed. Het bouwplan beantwoordt aan de gewijzigde eisen van de woningmarkt. Bouwrijpe kavels, die anders braak zouden blijven liggen, kunnen op deze wijze worden verkocht.

Het bouwplan brengt weliswaar extra kosten met zich mee door wijziging van de verkaveling en het architectonisch ontwerp, aanpassing van de ondergrondse infrastructuur en plankosten, maar deze kosten wegen op tegen de verwachte inkomsten uit woningverkoop.

Andere ruimtelijke en planologische aspecten zijn bij het bouwplan niet in het geding.

Het is daarom verantwoord dat voor dit bouwplan van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

colofon

opdrachtgever: FRABC (Fraanje/ABC) Vastgoed Goes bv
ir. A. van Vuuren
Postbus 645
6800 AP Arnhem
www.abcvastgoedgoes.nl
www.aria-goes.nl
info@abcvastgoed.nl

opsteller: Habets Stedenbouw
ir. A. Habets
de la Reijstraat 15
6814 AD Arnhem
026 3515805
www.habetsstedenbouw.nl
info@habetsstedenbouw.nl

Arnhem, september 2013
