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

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

1

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

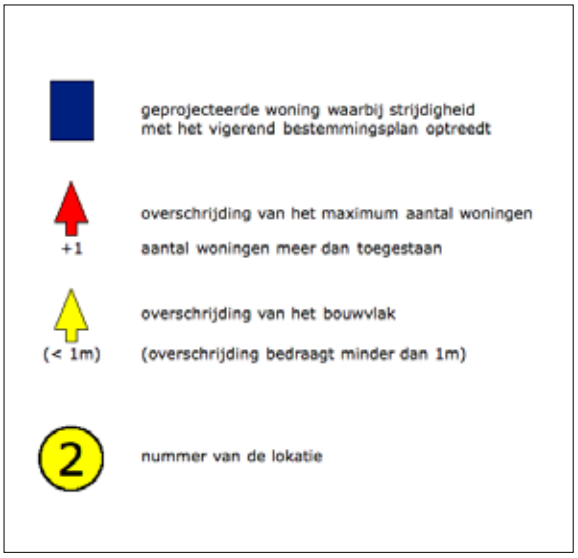
Aria is thans vijf jaar in aanbouw. Vijftig woningen zijn gerealiseerd. De bouw schrijdt voort in kleine stappen van hoogstens 10 woningen per bouwfase. Kort na de aanvang van de bouw in 2008 stagneerde de verkoop. De achtergronden zijn bekend. Ontwikkelaar ABC heeft, gedwongen door de veranderde vraag op de woningmarkt, het roer drastisch omgegooid. De vraag naar vrijstaande woningen en appartementen is vrijwel stilgevallen. 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

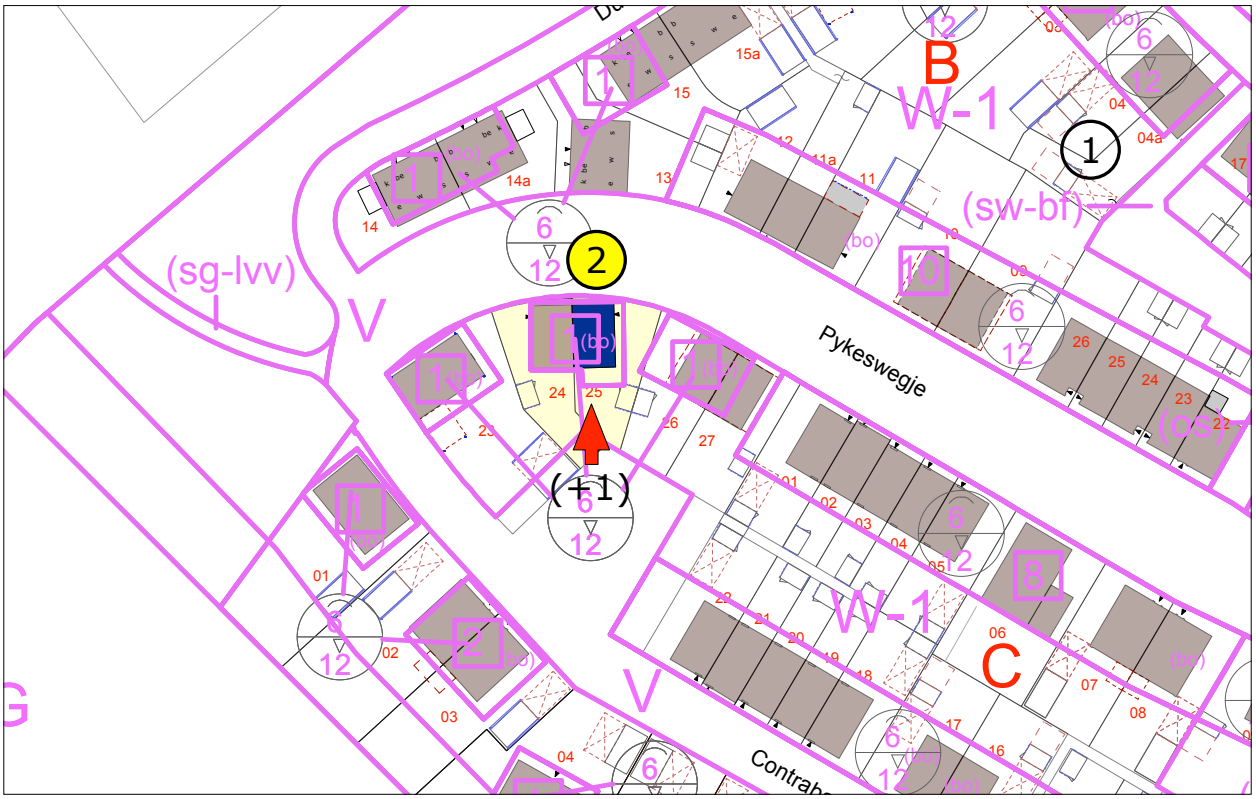
De ruimtelijke effecten van deze wijzigingen zijn, in het algemeen gesproken:
- krappere woningbreedten vragen smallere kavels
- de rijwoning wordt de dominante woonvorm, terwijl hij in het oorspronkelijk plan eerder uitzondering was.
- toename van het woningtal, in het bijzonder bij rijwoningen, verhoogt 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.



3



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 loacatie 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.

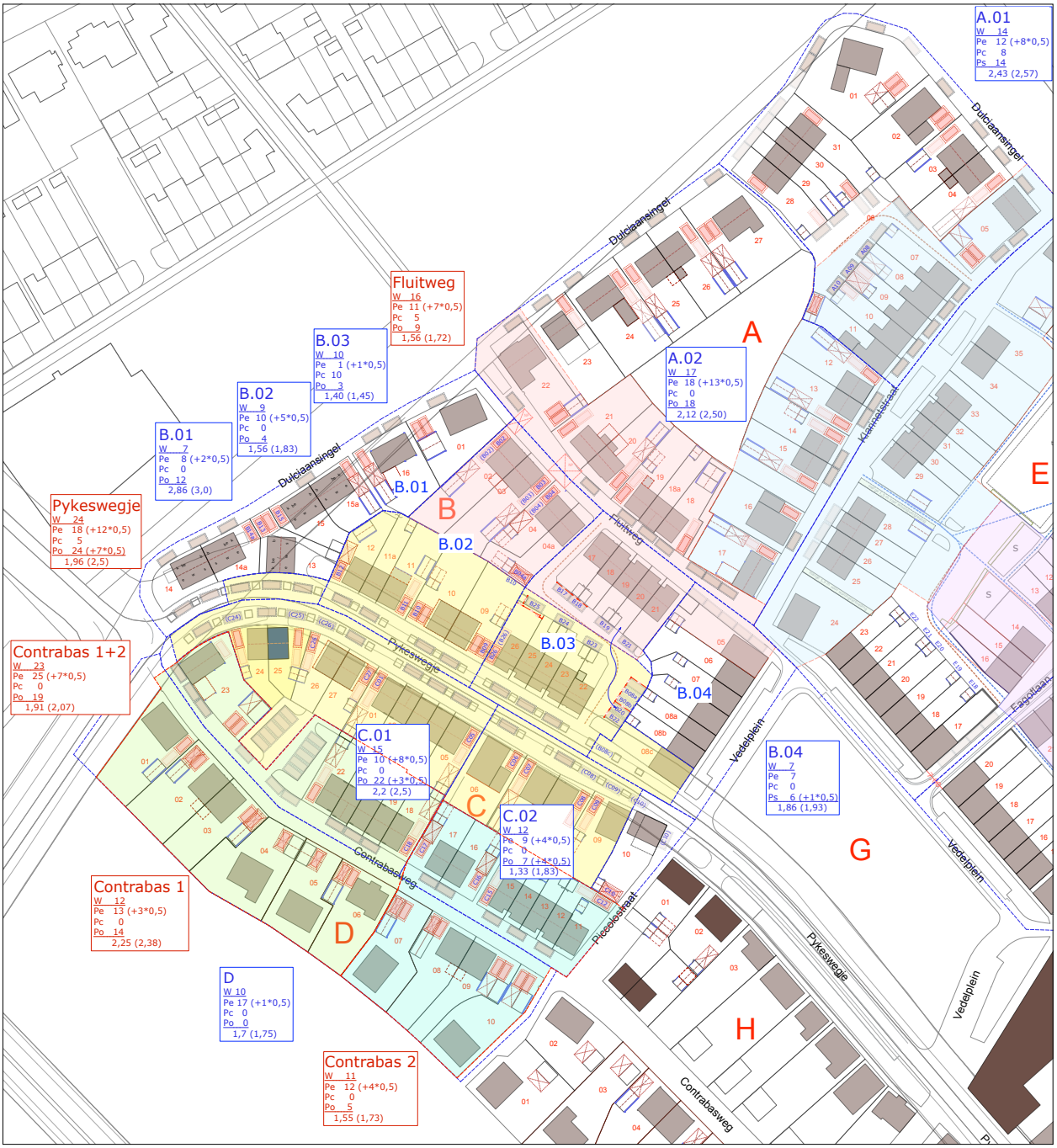
Visueel betekent de verandering geen verslechtering. De situering aan de binnenbocht maakt de locatie op zichzelf al minder opvallend. De bebouwing conformeert zich geheel aan het stedenbouwkundig planconcept: een eenvoudig volume met de nok parallel aan de straat.
Het pand voldoet aan de in het bestemmingsplan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

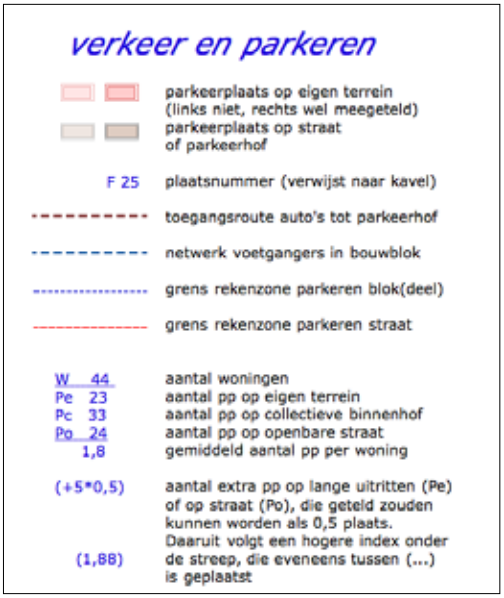
5



parkeerkaart van blok A t/m D met aanduiding van rekenzones per straat (gekleurde zones) en per blok(deel), de eersten met rode, de laatsten 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.



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

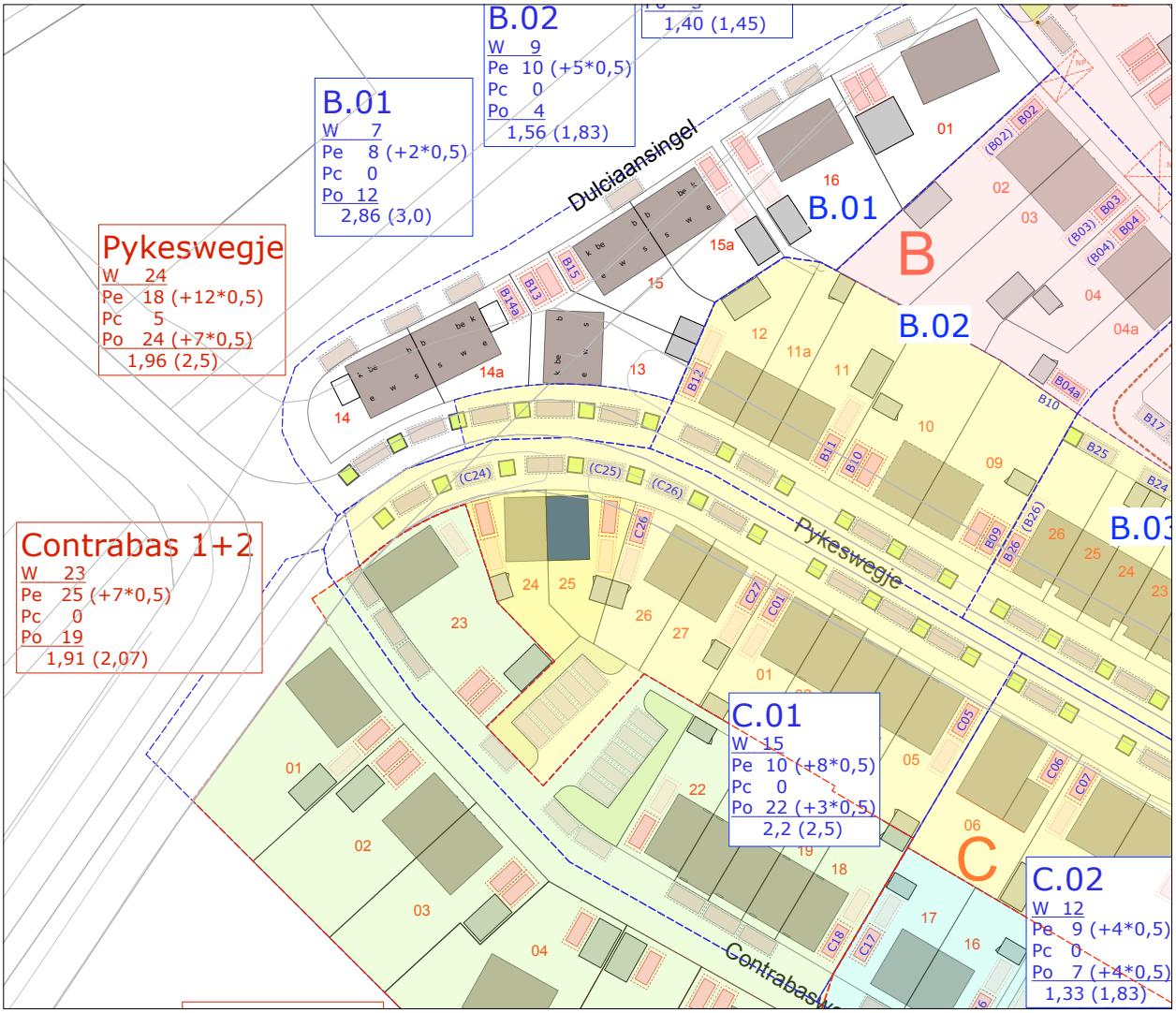
Voor een beoordeling van de parkeercapaciteit zijn rekenzones bepaald. Er zijn twee soorten: per blok of blokdeel en per straat. De zones zijn zo gekozen dat zij min of meer functioneel samenhangende gebieden begrenzen. Hoe meer zones, hoe verfijnder het beeld. De parkeerplaatsen zijn onderscheiden in '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 parkeerkoffer 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 meegeteld. 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 parkeerkoffer 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 bouwlacatie is ruim voldoende.

De economische uitvoerbaarheid van plan Aria wordt door het bouwplan gunstig beinvloed. 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