

HOOFDSTUK 4 Doelstellingen bestemmingsplan

4.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan biedt de ruimtelijke en functionele opzet waarbinnen de ontwikkeling van het appartementengebouw en de kantoorruimte dient plaats te vinden.

Momenteel lopen er meerdere initiatieven om gebouwen langs de Tramsingel te bestemmen voor woningen. Zo wordt onderzocht of zowel links als rechts van de beoogde locatie twee kantoorgebouwen omgevormd kunnen worden naar studentenhuisvesting. Dit sluit goed aan op onderhavig project met 77 appartementen.

4.2 Ontwikkeling

Het plan bestaat uit een appartementencomplex met 77 appartementen voor starters en senioren. In de plint van het appartementengebouw komt 1.377 m² aan kantoorruimte zonder baliefunctie.

Het appartementengebouw bestaat uit een gevarieerde bouwhoogte van 5 en 6 bouwlagen en een maximale hoogte van bijna 20 m aan de zijde van de tramsingel. Aan de achterzijde is sprake van een parkeerdek van 1 laag (max. 3,5 m. exclusief hekwerk). Dit parkeerdek sluit qua hoogte aan op de bestaande bebouwing, die achter het plangebied lager is dan de nieuw geplande bebouwing.

De appartementen hebben loggia's die georiënteerd zijn op het zuiden en kijken uit op de Tramsingel en het water. De woningen zijn te bereiken via een galerij aan de noordzijde.

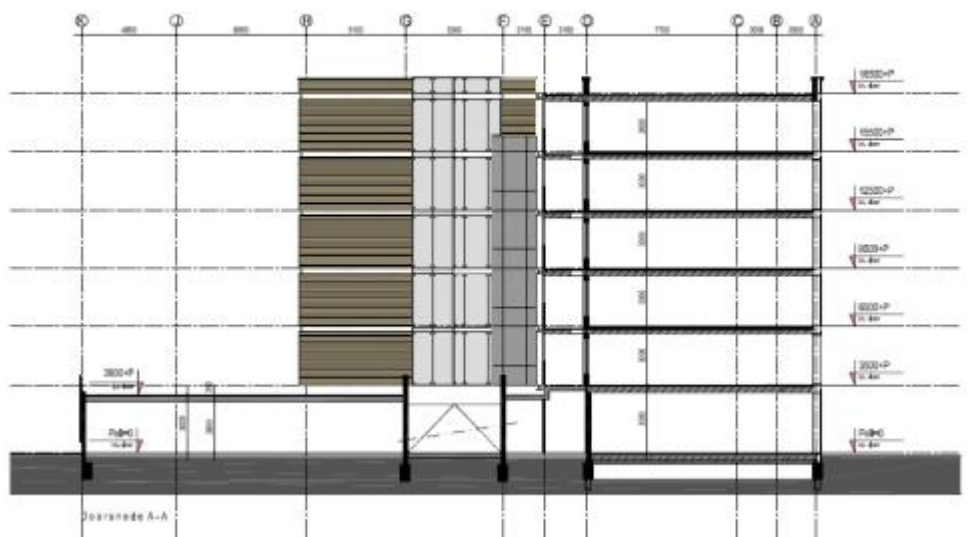
De gevel van het appartementengebouw ligt verspringend ten opzichte van de Tramsingel waardoor een gevarieerd beeld ontstaat. Deze verspringingen worden door de architectuur van het gebouw versterkt, doordat de gevelopeningen, kleur- en materiaalgebruik van de gevel worden afgewisseld bij iedere verspringing.

De woningen krijgen een EPC norm van 0,5. Op het dak van het appartementengebouw komen zonnecollectoren. Ten behoeve van de zonnecollectoren komt er op het dak een ketelhuis.

Achter het gebouw wordt een parkeervoorziening gerealiseerd met 109 plaatsen.

De parkeervoorziening bestaat uit twee lagen en wordt ontsloten vanaf de Gieterijstraat.

Een zijaanzicht is in onderstaande afbeelding weergegeven. Het plangebied aan de Tramsingel, met een oppervlak van circa 4.800 m², wordt grotendeels bebouwd.



Afbeelding 4.7. Dwarsdoorsnede



Afbeelding 4.8. Vooraanzicht appartementengebouw



Afbeelding 4.9. Zij aanzicht appartementengebouw

Doelgroep en woningtype

Door de ligging van het appartementengebouw leent de locatie zich uitstekend voor kleine huishoudens die graag in een centrum stedelijk woonmilieu wonen en zowel in de nabijheid van de fraaie binnenstad alsmede het station van Breda willen wonen. Dat kunnen zowel ouderen, als jongeren/ starters op de woningmarkt zijn.

Indien het Strategisch Voorraad Beleid van WonenBreda wordt bekeken, dan blijkt het grote volkshuisvestelijke belang van de voorgestane ontwikkeling op deze locatie.

In het SVB is geconcludeerd dat de belangrijkste doelgroepen bestaan uit starters en 55+ ers. Gezien het belang van de inkomenssituatie voor de keuze tussen huren of kopen is het vanzelfsprekend dat het met name alleenstaanden zijn die willen huren, meerpersoons-huishoudens tot 55 jaar zonder en mét kinderen zoeken hun heil grotendeels in de koopsector.

De locatie aan de Tramsingel is juist voor starters en senioren bestemd, waarbij het accent op starters ligt. Het appartement sluit goed aan op de woonwens van deze doelgroep.

Uit bronnen van het CBS is gebleken dat het aantal huishoudens zal toenemen van 7,3 miljoen in 2009 tot 8,3 miljoen rond 2039. Het aantal eenpersoonshuishoudens zal de komende jaren flink toenemen waardoor de vraag naar appartementen naar verwachting zal toenemen. De sterke groei van het aantal huishoudens zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden neemt echter af.

Ontsluiting

Het beleidskader wordt gevormd door de gemeentelijke wegcategorisering conform Duurzaam Veilig. De verkeersproductie van de woningen wordt bepaald aan de hand van de kengetallen uit CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' en CROW publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Voor de herontwikkelingslocatie dient de verkeersproductie van de toekomstige situatie in beeld gebracht om zodoende vast te stellen welke extra verkeersaantrekkende werking de herontwikkeling tot gevolg heeft. Teneinde de verkeersaantrekkende werking van het plan te bepalen is er van uitgegaan dat de appartementen elk vijf verkeersbewegingen per dag genereren. Voor de plint is uitgegaan van kantallen, rekening houdend met ligging en omgeving. Hierbij is als worst case 40 verkeersbewegingen per 100 m² BVO gehanteerd. Totaal genereert het plan aldus $77 \cdot 5 + 1377 \cdot 40 / 100 = 935$ verkeersbewegingen.

Op basis van expert judgement wordt geconcludeerd dat de huidige wegenstructuur de extra verkeersbewegingen die het plan genereert op kan vangen.

Parkeren

Vanuit het gemeentelijk beleid worden de volgende normen voorgeschreven:

Werken				
Functie	Binnenstad	Schil	Overig gebied	Per (eenheid)
Kantoren - zonder baliefunctie	0,8	1,0	1,2	100 m ² bvo
- met baliefunctie	1,5	2,0	2,5	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,0	1,2	100 m ² bvo
Arbeidsextensieve bedrijven*	0,4	0,5	0,7	100 m ² bvo
Arbeidsintensieve bedrijven**	1,0	1,5	2,0	100 m ² bvo

Toelichting:

- ◇ * bestaat uit loods, opslag, groothandel, transportbedrijf en dergelijke
- ◇ ** bestaat uit industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats en dergelijke.
- ◇ 1 arbeidsplaats omvat 25-35 m² bvo voor kantoren en 30-50 m² bvo voor de overige werkfuncties.
- ◇ Voor de gemengde milieus uit locatiebeleid (woon-werkterrein Boschstraat, Haagse Markt/Princehage, winkelcentra Prinsenbeek, Bavel, Ulvenhout, Teteringen en wijkvoorzieningen) geldt een hogere parkeernorm van 2,9 per 100m² bvo, of 2,5 bij een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer (Stuurgroep stadsregio Breda, 2002).

Wonen				
Functie	Binnenstad	Schil	Overig gebied	Per (eenheid)
Eengezinswoning	1,3	1,6	1,8	Woning
Meergezinswoning, appartement en dergelijke	1,2	1,2	1,3	Woning
Karrierhuur, atelier en dergelijke	0,3	0,5	0,6	Woning
Bejaardenzorgwoning, aanleunwoning	0,3	0,4	0,5	Woning

Toelichting:

- ◇ Onderscheid in koop en huur of naar de prijs van de woning wordt niet meer gemaakt, evenmin worden seniorenwoningen nog apart genoemd (worden gezien als eengezinswoningen).
- ◇ In diverse plannen in de binnenstad en in de plannen van Via Breda wordt al een norm gehanteerd van 1 tot 1,5 parkeerplaats per woning. Mede daardoor en door het feit van een verhoogd autobezit (en -gebruik) is de norm voor parkeren in de binnenstad flink hoger geworden.
- ◇ Voor eengezinswoningen en meergezinswoningen, appartementen en dergelijke wordt uitgegaan van 0,3 pp per 100 m² BVO voor bezoekers. Bij karrierhuur, atelier en dergelijke en bejaardenzorgwoning en aanleunflat wordt uitgegaan van 0,2 pp per 100m² BVO voor bezoekers. Deze parkeernormen zijn in bovenstaande parkeernormen verwerkt.

Voor de herontwikkelingslocatie is een beknopte parkeerbalans opgesteld. In de balans is uitgegaan van de parkeernorm van de gemeente Breda.

De parkeerbalans ziet er als volgt uit:

- Parkeernorm binnenstad schil, appartementen is 1,2 p.p. per appartement x 77 geeft 93 parkeerplaatsen.
- Parkeernorm binnenstad schil, kantoren zonder baliefunctie is 1 p.p. per 100 m² bvo bij 1.377 m² bvo geeft dat 14 parkeerplaatsen.

Totaal is voor de herontwikkeling aan de Tramsingel 107 parkeerplaatsen vereist. In het huidige ontwerp zijn 109 parkeerplaatsen opgenomen. Het plan voldoet aan de gemeentelijk beleid inzake parkeren.