

Raadsbesluit gemeente Súdwest-Fryslân

Onderwerp	gewijzigd vaststellen bestemmingsplan 'Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne - Sneek'
-----------	---

De raad van de gemeente Súdwest-Fryslân;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 11 april 2017;

gelet op 3.8 Wro;

overwegende dat

- het ontwerpbestemmingsplan "uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne - Sneek" met ingang van 4 maart 2016 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;
- tegen bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan 6 zienswijzen zijn ingediend;
- de zienswijzen aanleiding geven het plan aan te passen in die zin dat een bij de voorschriften opgenomen tekening wordt verwisseld;
- er ten behoeve van het kostenverhaal een overeenkomst is gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente;

b e s l u i t:

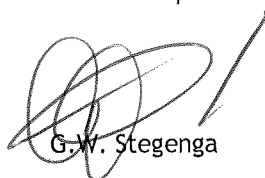
1. de Zienswijzennota ontwerp bestemmingsplan Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne-Sneek vast te stellen;
2. het bestemmingsplan "Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne-Sneek gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen. De wijziging betreft in detail het vervangen van een bijlage (betrekking hebbende op een gewijzigde parkeeroplossing en inrichting van de openbare ruimte) in de regels;
3. te bepalen dat voornoemd bestemmingsplan langs elektronische weg is vastgelegd in het GML-bestand NL.IMRO.1900.201oostMdzlaan4-vast en tevens in die vorm is vastgesteld;
4. te bepalen dat voor de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de Grootschalige Basiskaart Nederland;
5. geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne -Sneek" vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
18 mei 2017



drs. H.H. Apotheker

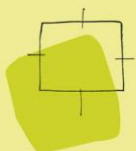
, voorzitter.



G.W. Stegenga

, griffier.

Zienswijzennota ontwerp
Bestemmingsplan Uitbreiding Albert
Heijn Stadsfenne - Sneek



BügelHajema
Plek voor ideeën

**Zienswijzennota ontwerp
Bestemmingsplan Uitbreiding Albert
Heijn Stadsfenne - Sneek**

Inhoud

Rapport + bijlagen

Separaat bijgevoegd:

- Toetsing vergroting AH en vestiging
Jumbo

10 maart 2017

Projectnummer 027.47.59.21.00



Ideeën voor een plek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	De terinzagelegging	5
1.2	Resultaat	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Overzicht van ingekomen zienswijzen	7
3	Behandeling van zienswijzen	9
3.1	Indiener 1	9
3.2	Indiener 2	12
3.3	Indiener 3	14
3.4	Wijkplatform Stadsfenne	15
3.5	Huurdersvereniging Sneek	17
3.6	Indiener(s) 4	28
4	Resultaat	31

Bijlagen

Bijlage 1.	Zienswijzen
Bijlage 2.	Situatietekening
Separaat.	Toetsing vergroting AH en vestiging Jumbo

Inleiding



1.1

De terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan “*Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne - Sneek*” heeft met bijbehorende stukken vanaf 4 maart 2016, gedurende een periode van zes weken, tot en met 14 april 2016, voor een ieder ter inzage gelegen bij de gemeenteloketten. Het ontwerp met als planidentificatienummer NL.IMRO.1900.2014oostMdzlaan4-ontw is ook in te zien geweest op de website ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens de genoemde termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om kennis te kunnen nemen van, alsmede een zienswijze (zowel per brief als per mail) in te kunnen dienen bij de gemeenteraad van Súdwest-Fryslân betreffende de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan. Ook heeft de mogelijkheid bestaan tot het inbrengen van mondelinge zienswijzen bij het gemeentelijk Team Ruimtelijke Ontwikkeling en Economische Zaken.

1.2

Resultaat

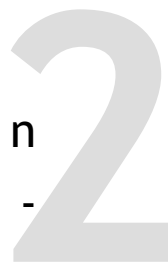
In totaal zijn negen afzonderlijke zienswijzen op het plan ontvangen, waarvan er nadien drie zijn ingetrokken. In navolgende zienswijzennota zijn de resterende zes zienswijzen behandeld. De ingetrokken zienswijzen zijn in deze nota verder niet benoemd of behandeld.

1.3

Leeswijzer

In de navolgende hoofdstukken 2 en 3 van deze zienswijzennota is nader ingegaan op de tegen het bestemmingsplan ontvangen zienswijzen. In hoofdstuk 4 is vervolgens ingegaan op het resultaat van deze zienswijzennota en is het voorstel gegeven voor de verwerking in het vast te stellen bestemmingsplan. In de bijlage bij deze zienswijzennota zijn verder de origineel ingekomen zienswijzen opgenomen. Verder geldt een vernieuwde situatietekening van het plan betreffende het verkeer en parkeren als bijlage en is een aanvullend uitgevoerd onderzoek met betrekking tot de nut en noodzaak van de vergroting van de supermarkt als separate bijlage opgenomen.

Overzicht van ingekomen ziens- wijzen



In het hiernavolgende is het overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. De volgorde is op basis van binnenkomst op het gemeentehuis. De lijst correspondeert verder in chronologische volgorde met de in de bijlage opgenomen originele zienswijzen. Elke zienswijze is in een eigen paragraaf in het hiernavolgende hoofdstuk behandeld.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN:

1. Indiener 1 (Bottinge 88), d.d. 11-04-2016.
2. Indiener 2 (De Eker 13), d.d. 08-04-2016.
3. Indiener 3 (Zijlroede 10), geen dagtekening.
4. Wijkplatform Stadsfenne, d.d. 11-04-2016.
5. Huurdersvereniging Sneek, d.d. 10-04-2016.
6. Indiener(s) 4 (Bordine 6), d.d. 14-04-2016.

De ingekomen zienswijzen onder 4 en 5 zijn namens belangenpartijen ingediend. De overige zienswijzen zijn afkomstig van natuurlijke personen uit de directe omgeving van het plangebied (met uitzondering van indiener 2).

Behandeling van zienswijzen



3.1

Indiener 1

Samenvatting

1. Indiener geeft aan het bezwaarlijk te vinden dat CROW-publicatie 317 niet zonder extra kosten is te raadplegen voor diegenen die zich verder in de verkeersgevolgen van het bestemmingsplan willen verdiepen.
2. Indiener ziet in de toelichting bevestigd dat de verkeersafwikkeling is gebaseerd op modellen en daarmee niet (of minder) op de werkelijke situatie ter plaatse.
3. Opgemerkt wordt dat de uitbreiding naar 2.450 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) de ondergrens van een zogeheten ‘grote supermarkt’ benadert. Door hier onder te blijven, wordt voorkomen dat moet worden voldaan aan strengere eisen op het gebied van parkeren en verkeersafwikkeling.
4. Indiener verwacht toenemende verkeersproblemen omdat in toenemende mate bewoners uit andere delen van Sneek en zelfs van buiten Sneek de supermarkt bezoeken.
5. Thans is de Middelzeelaan op gezette tijden al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Indiener geeft aan dat met regelmaat kleine aanrijdingen tussen verschillende weggebruikers plaatsvinden, mede omdat de ingang ook als uitgang wordt gebruikt ondanks de bebording die dit niet toestaat. Van handhaving hierop is geen sprake. Geparkeerde voertuigen op de Middelzeelaan maken de situatie extra onoverzichtelijk.
6. Indiener maakt zich zorgen over de toekomstige verkeersafwikkeling. Een versmalling van de Middelzeelaan, alsook het realiseren van extra parkeerplaatsen waar oversteekbewegingen mee gepaard gaan, is gellet op het toenemende aantal verkeersbewegingen onwenselijk. Een grotere parkeercapaciteit op eigen terrein verandert dit volgens indiener niet, want men zal aan de overzijde van de straat blijven parkeren. Een adequate oplossing voor de verkeersafwikkeling op de kruising Middelzeelaan-Loëngasterlaan/Bordine en de T-splitsing Middelzeelaan - Groenedijk wordt gemist in het plan.
7. Indiener stelt dat met gebruikmaking van parkeerruimte op eigen terrein (85 pp), ingang van de Bordine (25 pp) en aan beide zijden van de Middelzeelaan en de Loëngasterlaan (zeker 15 pp) begrijpelijk is dat het beschikbare aantal (totaal 125 pp) voor de supermarkt momenteel goed functioneert. Het plan voor 137 parkeerplaatsen op het eigen terrein is volgens indiener echter een geringe capaciteitsuitbreiding

ten opzichte van het te verwachten extra verkeer. Verwacht wordt een toenemende parkeerdruk in de omringende straten.

8. De situatietekeningen op p. 10 (planvoornemen) p. 49 (parkeeroplossing) lijken een tegenstrijdig beeld te geven en indiener vraagt daarom om een toelichting hierop.

Beantwoording

- Ad. 1.** De verkeerseffecten van het planvoornemen zijn op basis van CROW-publicatie 317 uitgebreid aan de orde geweest in het bestemmingsplan. Dat voor de aanschaf van deze publicatie geldt wordt gevraagd, ligt buiten de gemeentelijke invloedsfeer. Overigens is het boekwerkje eventueel via de bibliotheek op te vragen. Daarnaast is het op afspraak ook op de gemeentelijke afdeling van het Team Ruimtelijke Ontwikkeling en Economische Zaken in te zien. Ter indicatie hanteert de gemeente de hoogste parkeernorm. In de richtlijn is er een bepaalde bandbreedte in de parkeernorm.
- Ad. 2.** Een model is een schematische voorstelling van de werkelijkheid, waarmee huidige en toekomstige effecten zo goed als mogelijk kunnen worden nagebootst met de kennis die daarover thans beschikbaar is. De hiertoe voor de verkeerseffecten gehanteerde kencijfers van CROW zijn gebaseerd op recent (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. Met de cijfers voor het parkeren en de verkeersgeneratie wordt een beeld van een functie gegeven. Dit kan variëren naar gelang de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, specifieke eigenschappen van de functie, mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie en het gemeentelijk parkeer- of mobiliteitsbeleid. Voor de berekening van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie is uitgegaan van objectief bepaalbare, algemene uitgangspunten.
- Ad. 3.** De grens tussen fullservice supermarkt en grote supermarkt is in CROW-publicatie 317 bij 2.500 m² wvo gelegd. Het planvoornemen gaat in de nieuwe situatie uit van een wvo van 2.450 m². Inderdaad wordt daarmee de ondergrens van een grote supermarkt genaderd. Het planvoornemen zit op het snijvlak van een fullservice (1.000 - 2.500 m² wvo) en een grote supermarkt (2.500 - 4.000 m² wvo). Omdat geen sprake zal zijn van een Albert Heijn XL, die bij de definiëring van het begrip 'grote supermarkt' wordt aangehaald, kan binnen het marktconcept van Albert Heijn nog steeds worden uitgegaan van een fullservice supermarkt. In de definiëring van een fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) wordt de reguliere Albert Heijn ook als voorbeeld genoemd. Omdat in de nieuwe situatie sprake is van een fullservice supermarkt aan de bovengrens, is het daarom toepasselijk geacht om voor de verkeersgeneratie en het parkeren uit te gaan van de voor een fullservice supermarkt maximaal aangegeven kencijfers. Dit heeft tot effect dat ingezet is op een maximale parkeeroplossing op eigen terrein voor de fullservice supermarkt. Dit is

gelukt met de parkeeroplossing die thans met het planvoornemen voorligt (figuur 13 van de toelichting).

- Ad. 4.** Voor de supermarkt geldt van oudsher al dat sprake is van een groter verzorgingsgebied dan enkel de omliggende wijk(en). Dit werd in de eerdere detailhandelsnota van de toenmalige gemeente Sneek ook onderkend. Daarin werden de wijken De Zwette, Stadsfenne, De Domp, Pasveer en ook de omgeving Offingawier en recreatiegebied De Potten tot het verzorgingsgebied benoemd. Later zijn daar nog bijgekomen het plan Oudvaart, De Loten I en II, Harinxmaland en voor de nabije toekomst het plan Houkepoort/Houkemar. Deze vormen primair het verzorgingsgebied van de supermarkt. Verder valt er niet te sturen in wie precies een winkel, op welk moment en van waar afkomstig bezoekt.
- Ad. 5.** Conflicten tussen autoverkeer en onbeschermde verkeersdeelnemers op kruisingen voor gemengd verkeer zijn helaas nooit helemaal uit te sluiten. Dat de Middelzeelaan op gezette tijden onoverzichtelijk kan zijn, valt niet te ontkennen. Drukke zorgt er ook juist voor dat men beter uitkijkt en voor een lagere snelheid kiest. Een lagere snelheid is altijd veiliger en leidt ook tot minder overlast. Er geldt daarnaast aan de hand van bebording een routing voor het zo veilig mogelijk bezoeken als wel vertrekken van het supermarktterrein. Dat diverse mensen daar kennelijk geen boodschap aan hebben, betreft een vorm van burgerlijke ongehoorzaamheid op basis van eigen verantwoordelijkheid van die personen. De routing is op eigen terrein en in de nieuwe situatie zal dit opnieuw worden aangegeven. Verder geldt dat het gebied in een 30 km/uur-zone ligt. De Middelzeelaan is ook als een weg met een dergelijk verkeersregime aangewezen. Ter plaatse is geen parkeerverbod op de weg van kracht. Het is aan beide zijden, al dan niet in langsparkeervakken, toegestaan om te parkeren. De Middelzeelaan biedt hier in de huidige situatie met een breedte van 10 m ook ruim voldoende profiel voor. Er komt een nieuwe inrichting van het openbare gebied rond de supermarkt met een smallere rijbaan en meer parkeren op eigen terrein en snelheidsremmers.
- Ad. 6.** De Middelzeelaan wordt beschouwd als een weg met een te ruim profiel voor een 30 km/uur-weg. De ruimtelijke inrichting is op dit moment niet dusdanig dat daarmee een lage snelheid wordt afgedwongen. Een versmalling van de Middelzeelaan vanwege het planvoornemen van het bestemmingsplan wordt juist geacht om de verkeersveiligheid ten goede te komen. Het plan gaat uit van een versmalling van de weg naar 5 m met snelheidsremmers. Dit is een gangbare verhardingsbreedte voor het profiel voor een erftoegangsweg. De uitbreiding van de parkeercapaciteit waarmee is gerekend in het bestemmingsplan vindt verder aan de zijde van de supermarkt plaats. Er is geen sprake van extra oversteekbewegingen over de openbare weg, zoals over de Middelzeelaan of Loëngasterlaan. Er komt al meer parkeren wat zoekverkeer en oversteekbewegingen moet beperken. Hoewel de afspraak van de supermarkt er met het kerkgenootschap ligt, dat

elkaars parkeerterrein over en weer kan worden gebruikt, is het parkeren aan de Bordine verder buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan gelaten (en ook niet meegenomen in de parkeerberekeningen). De genoemde T-splitsing Middelzeelaan - Groenedijk ligt verder buiten de reikwijdte van het voorliggende bestemmingsplan. De verkeerskundige ontwikkeling ter plaatse wordt in de gaten gehouden door de gemeente.

- Ad. 7.** Voor het planvoornemen is uitgegaan van voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein. De bestaande parkeercapaciteit in de omgeving is derhalve niet bij de toekomstige situatie betrokken. Dit kan als overloopcapaciteit worden beschouwd. Hierin worden geen grote wijzigingen verwacht. Het is verder niet te voorkomen dat eventueel door klanten van de supermarkt in de openbare ruimte wordt geparkeerd. Dit is ook niet verboden. Daarnaast is overloopparkeren, waarbij de op dat moment ongebruikte parkeercapaciteit tijdelijk wordt gebruikt, uit oogpunt van duurzaamheid maar ook ruimtelijk gezien een wenselijke zaak. Parkeren doet men het liefst voor de ingang. Er worden geen problemen verwacht in de omliggende straten, aangezien dit verder weg is dan de eigen parkeerplaatsen en ook in combinatie met de voorgenomen uitbreiding van de parkeercapaciteit.
- Ad. 8.** Figuur 2 op p. 10 in de toelichting toont een groter gebied met parkeervoorzieningen dan figuur 13 op p. 49. Figuur 2 betreft een eerdere in januari 2015 door het architectenbureau opgestelde tekening van het plan. De nadruk lag daarbij op de weergave van de uitbreiding van het supermarktgebouw richting het noorden. Figuur 13 betreft de voorgestelde parkeeroplossing voor het op de verbeelding gedefinieerde plangebied. Deze parkeeroplossing is als bijlage met de regels verbonden. Daarmee is vastgelegd dat het parkeren op deze wijze wordt uitgevoerd. Ook toont deze figuur de uitwerking van de groenstructuur.

3.2

Indiener 2

Samenvatting

1. Indiener vindt het te kort door de bocht om publiekrechtelijk volledige medewerking te verlenen aan initiatieven van privaatrechtelijke partijen. Kennelijk is vooraf al een overeenkomst gesloten. Indiener spreekt van gelegenheidsplanologie en dat de afweging in een veel breder maatschappelijk perspectief moet worden bekeken.
2. Aangegeven wordt dat extra investeringen voor nu en in de toekomst op verkeersgebied of andere thema's vanwege de uitbreiding van het supermarktbedrijf niet op de gemeenschap moeten worden afgewenteld.
3. Opgemerkt wordt dat de uitbreiding het niveau van een toelaatbare reguliere supermarkt te boven gaat in relatie tot het schaalniveau van

de woonwijk, en daardoor een meer dan toelaatbare overlast en verkeershinder veroorzaakt.

4. Indiener maakt ook bezwaar dat de voorgenomen schaalvergroting ten koste gaat van de woon- en groenfunctie. Het belang van sloop van de woningen is niet aangetoond. Dit neigt volgens indiener naar een daad van onbehoorlijk bestuur. Het onttrekken van gronden aan de openbare groenvoorziening wordt niet gecompenseerd.
5. Volgens indiener is er in het ontwerp onvoldoende transparantie opgenomen over de effecten van compensatiemaatregelen van de gewijzigde/gevestigde bestemmingen en van de onderhavige elementen verkeer, wonen en groen.

Beantwoording

- Ad. 1. Door initiatiefnemer is een onderbouwd principeverzoek om medewerking aan het planvoornemen bij de gemeente ingediend. Het voornemen is van gemeentewege op zijn merites beoordeeld. Het college van burgemeester en wethouders heeft daarop besloten in principe geen bezwaren tegen de uitbreiding richting de Zijlroede te hebben met inlevering van de vier huurwoningen. Planologisch (functioneel oogpunt) is het voornemen acceptabel geacht. Stedenbouwkundig (ruimtelijk oogpunt) zijn aandachtspunten voor de invulling aan initiatiefnemer meegegeven. Hieraan is met het opstellen van de plannen voldaan.
- Ad. 2. Wat betreft de economische uitvoerbaarheid van het planvoornemen geldt dat de gemeente geen risicodragende investeringen voor haar rekening hoeft te nemen. De kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van het plan worden volledig door de initiatief nemende partij gedragen. Hiertoe is een zogenaamde anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer gesloten.
- Ad. 3. Indiener wordt op dit punt verwezen naar de beantwoording van de onder 3 en 4 opgenomen opmerkingen in de zienswijze van indiener 1.
- Ad. 4. De belangenafweging is voor een belangrijk deel juist gericht op de uitbreiding van de supermarkt ten koste van de vier huurwoningen daar het voornemen anders niet kan worden gerealiseerd. Deze afweging is naar onze mening zorgvuldig tot stand gekomen. De eerste plannen voor uitbreiding van de supermarkt dateren al van enige jaren geleden. Daarbij is ook gekeken naar een volledige nieuwbouw op een andere locatie. Daarnaast zijn diverse mogelijkheden op dan wel nabij de huidige locatie en in combinatie met andere ontwikkelingen onderzocht. Om uiteenlopende redenen hebben deze echter de eindstreep niet gehaald. Omdat met het onderhavige plan wel aan de gestelde randvoorwaarden kon worden voldaan, bleek dit de meest voor de hand liggende oplossing. Dat dit ten koste van de vier huurwoningen gaat, is jammer, maar niet onoverkomelijk. De diverse belangen worden naar het oordeel van de gemeente niet onevenredig geschaad. Groencompensatie vindt verder in belangrijke mate plaats door een bijzondere groene inpassing aan de noordwand van het gebouw met zogenaamde 'hangende tuinen' te realiseren.

Ad. 5. Zowel het geldende bestemmingsplan als het ontwerp is digitaal raadpleegbaar geweest. Zodoende had indiener beide plannen kunnen vergelijken. Daarnaast is het geldende bestemmingsplan in de toelichting van het nieuwe bestemmingsplan behandeld en is de bestaande situatie in het plangebied beschreven. In een eventuele planschaderisico-analyse kan een verdere financiële vergelijking worden uitgewerkt met betrekking tot bestaande en toekomstige toestemmingen voor het gebruik en het bouwen in de bestemmingen van het betrokken plangebied. Het staat een ieder verder vrij om op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek in de tegemoetkoming van planschade in te dienen wanneer het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Mogelijke planschadekosten komen ook voor rekening van de aanvrager van de bestemmingsplanherziening. Hiervoor is met de gemeente een planschadeovereenkomst gesloten.

3.3

Indiener 3

Samenvatting

Indiener heeft er bezwaar tegen dat goede huurwoningen met garage worden opgeofferd, dat de structuur uit de wijk wordt gehaald en dat aanwonenden worden geconfronteerd met een lange muur.

Beantwoording

De door indiener ingebrachte opmerkingen zijn, voor zover ruimtelijk relevant, betrokken en gewogen in de planvorming. In de belangenafweging is het plan aan het gemeentelijke detailhandelsbeleid getoetst. De uitbreiding van de winkel is daarbij, gelet op het verzorgingsgebied van de winkel, in planologisch opzicht acceptabel geacht. Woningbouwvereniging Accolade heeft op verzoek van de initiatiefnemer aangegeven de vier woningen te willen verkopen. Met het oog op de huurprijs zijn deze woningen niet als sociale huurwoningen aan te merken. Er is dan ook geen sprake van een vervangingsplicht. Desalniettemin is bij de voorbereiding van de plannen wel gekeken naar de mogelijkheden voor compensatie. Zo zijn de mogelijkheden bestudeerd om het aantal te slopen woningen op de winkeluitbreiding terug te bouwen. In de afweging daaromtrent heeft de woningbouwvereniging echter aangegeven een compensatie niet wenselijk te vinden. Het beleid van de woningbouwvereniging is er in die zin zelfs op gericht om de duurdere huurwoningen in het woningbestand af te stoten en zich te beperken tot de wettelijke verplichtingen. Van gemeenteweg zijn verder kanttekeningen geplaatst bij de eerder gedachte stedenbouwkundige invulling aan de noordzijde. Er is door het gemeentelijk ruimtelijke kwaliteitsteam aangestuurd op een zo zorgvuldig mogelijk ingepast plan. Voorwaarden die hiertoe zijn gegeven, zijn in paragraaf 2.5 van de toelichting betreffende ruimtelijke kwaliteit benoemd. Hierop is een inpassing ontwikkeld die zich qua verschijningsvorm beter voegt in de bestaande stedenbouwkundi-

ge structuur en een minder harde inbreuk daarop vormt. De groene aankleding aan de noordzijde zal met zogenoemde ‘hangende tuinen’ plaatshebben.

3.4

Wijkplatform Stadsfenne

Het wijkplatform Stadsfenne heeft via de eigen website de wijkbewoners eveneens geïnformeerd dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag. Daarnaast is het plan ook op de website van het wijkplatform te downloaden geweest. Bovendien zijn ongeveer 70 omwonenden huis-aan-huis via een flyer geïnformeerd. Op maandagavond 4 april is er de mogelijkheid voor wijkbewoners geweest om met het bestuur van het wijkplatform van gedachten te wisselen over de geplande uitbreiding. Ongeveer 25 bewoners hebben hiervan gebruik gemaakt. In navolgende opsomming is een samenvatting van de opgetekende opmerkingen gegeven.

Samenvatting

1. In het algemeen geldt dat er bij het bestuur en de bewoners geen principiële bezwaren tegen uitbreiding van de supermarkt en de daarvoor noodzakelijke wijziging van de bestemming bestaan. Daarbij wordt er wel van uit gegaan dat naar tevredenheid afspraken met de bewoners van Zijlroede 14 en 16 worden gemaakt over het vertrek uit de woning.
2. Er bestaat bij bestuur en bewoners echter wel een breed gedeelde zorg over de verkeerssituatie rondom de supermarkt. Zoals al in de wijkvisie is aangegeven, is de verkeerssituatie nu al soms erg druk en onoverzichtelijk. De situatie zal verslechteren door uitbreiding van de supermarkt en daarmee gepaard gaande toenemende verkeersdruk.
3. Aangegeven wordt dat specifieke zorgen over de verkeerssituatie rondom de supermarkt zijn geuit met betrekking tot:
 - A. De T-splitsing Groene Dijk - Middelzeelaan: Met name voor voetgangers is de drukte vaak een probleem en voor fietsers is de situatie onduidelijk omdat het fietspad hier ophoudt en men geacht wordt schuin over te steken.
 - B. De geplande parkeervakken op de Middelzeelaan ter hoogte van de versmalling: De weg wordt hier relatief smal (5 m) en door in- en uitvoegende parkerende auto's ontstaat er voor fietsers een onveilige situatie.
 - C. De versmalling van de Loëngasterlaan: Nu al rijden vrachtwagens regelmatig door de groenstrook omdat de bocht niet wordt gehaald. Daarnaast is dit een betrekkelijk drukke plek omdat het door bewoners wordt gebruikt en ook als uitrit van de supermarkt en route van en naar de naastgelegen basisschool.
 - D. De parkeerplaatsen dwars op de Loëngasterlaan: Deze parkeerplaatsen zijn alleen bereikbaar door met de auto over het trottoir te rijden. Dit lijkt onwenselijk gelet op de naastgelegen basis-

school. Ook de drukte van dit weggedeelte maakt dat in- en uitparkerende auto's geen goed idee is.

Beantwoording

- Ad. 1.** Met de bewoners van Zijlroede 14 en 16 is overeenstemming bereikt over een verhuizing. In april 2017 verhuist de laatste bewoner. Alle vier de te slopen woningen zijn dan niet meer bewoond.
- Ad. 2.** Het is duidelijk dat de huidige verkeerssituatie een zorg is van velen. Met het planvoornemen voor uitbreiding van de supermarkt wordt echter ook gestreefd naar verbeteringen in de huidige parkeer- en verkeerssituatie in het gebied. Deze verbeteringen vinden goeddeels op de eigen gronden van de supermarkt plaats. Enige gemeentelijke gronden die hiervoor nodig zijn, worden door de supermarkt aangekocht. In zijn algemeenheid geldt dat de ontwikkeling van het verkeer en parkeren in het gebied door de gemeente in de gaten zal worden gehouden. Mochten in de toekomstige situatie verdere problemen ontstaan, dan kan door de gemeente nadere verkeerskundige maatregelen in de openbare ruimte worden getroffen. Omdat het verkeersaspect door alle partijen als uiterst belangrijk wordt gezien, is besloten één jaar na de inwerkingtreding van de gewijzigde situatie een evaluatiemoment in te gelasten. In gezamenlijkheid zal dan worden bekeken wat uiteindelijk de praktische gevolgen van de uitbreiding zijn geweest. Er zal dan onder meer worden gekeken naar het parkeren, de verkeerssituatie in het algemeen en de routing op het eigen terrein van de winkel in het bijzonder. Bij de evaluatie worden het wijkplatform, de supermarktondernemer, de politie en de gemeente betrokken.
- Ad. 3.** De onder A geuite zorg met betrekking tot de T-splitsing Groenedijk - Middelzeelaan betreft een bestaande situatie buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Het kruispunt is uitgevoerd als een verhoogd kruisingsvlak om de snelheid te verlagen en aandacht te vestigen op het kruispunt. Door een lagere snelheid van het verkeer wordt tegelijk de veiligheid verbeterd. Een verkeerstoename ter plaatse zal de snelheid nog meer verlagen. De ontwikkeling van de verkeerssituatie ter plaatse wordt verder door de gemeente in de gaten gehouden. Zo nodig kunnen hier te zijner tijd van gemeentewege nadere verkeerskundige maatregelen worden getroffen.
- Wat betreft het zorgpunt onder B wordt allereerst verwezen naar de beantwoording onder 6 van indiener 1. Verder kan worden opgemerkt dat een smaller wegprofiel ook een langzamer snelheid afdwingt en dus tot een veiliger situatie leidt. Het huidige wegprofiel is gewoonweg te breed voor de verkeers- en verblijfsfunctie. Een gebruikelijke wegbreedte is 5 m. Daarnaast komen er speciale parkeervakken naast de rijbaan. Momenteel staan de voertuigen op de weg opgesteld en dat is onveiliger voor fietsers.
- Aan de zuidzijde van het plangebied bestaan ruimtelijke mogelijkheden om een en ander anders in te richten dan eerder gedacht. De on-

der C en D geuite zorgen hebben mede geleid tot een gewijzigd ontwerp ter plaatse. In dit nieuwe ontwerp is rekening gehouden met de draaicirkels van de vrachtwagens om het geschetste probleem van kapotrijden van plantsoen tegen te gaan. Ook het eerder met automotorvoertuigen oversteken van het trottoir is met dit nieuwe ontwerp anders opgelost. Het nieuwe ontwerp (situatietekening) is in de bijlage bij deze zienswijzennota opgenomen. Deze is ter vervanging van de figuur 13 (parkeeroplossing) in de bestemmingsplantoelichting. Op de tekening is nu tevens ter informatie de voorgenomen routing op het terrein aangegeven.

3.5

Huurdersvereniging Sneek

De kern van het bezwaar van de huurdersvereniging Sneek betreft de sloop van vier sociale huurwoningen. De huurdersvereniging vindt dat er momenteel een tekort aan betaalbare huurwoningen in Sneek is. Daarnaast heeft de huurdersvereniging enkele inhoudelijke bezwaren tegen een aantal argumenten die worden gehanteerd. Er worden vragen gesteld die met name betrekking hebben op de onderdelen ladder duurzame verstedelijking, ruimtelijke kwaliteit en het gemeentelijk beleidskader. Verder wordt aanvullend onderzoek op de onderwerpen bedrijvenhinder, verkeerseffecten en geluidshinder bepleit.

Samenvatting

1. Een punt van aandacht bij een eventuele evaluatie van de “*Verordening elektronische bekendmaking en kennisgeving gemeente Súdwest-Fryslân*” uit 2015 is dat het de huurdersvereniging is gebleken dat slechts een beperkte groep personen op de hoogte was van het ter inzage leggen van het ontwerp.
2. De huurdersvereniging doet enkele constatering die de inleidende tekst in het plan tegenspreken dat met de betrokken partijen in de voorbereiding van planvorming overeenstemming is bereikt over het verwerven van de betrokken gronden voor het voornemen. Allereerst wordt opgemerkt dat de drie huurders aan de Zijlroede en ook de huurdersvereniging vooraf niet over een voornemen tot grondoverdracht zijn gehoord. Belanghebbenden en omwonenden zijn pas geïnformeerd toen de initiatiefnemer met het plan voor bestemmingswijziging naar buiten trad en de vierde woning al enige tijd leegstond. Verder zij opgemerkt dat nog twee zaken moeten worden geregeld voor het ontwerp aan de raad ter besluitvorming kan worden voorgelegd. Zo dient een vergoedingssom aan de gemeente overeen te worden gekomen voor het overnemen van de grond met een verkeersbestemming. Daarnaast dient initiatiefnemer met Accolade een koopovereenkomst te sluiten inzake de overname van de gronden. Voordat dit plaatsheeft dienen zowel de gemeente als de huurdersvereniging middels een zienswijze bij de minister van Binnen-

KERN VAN HET BEZWAAR

landse Zaken cq. de Inspectie Leefomgeving en Transport kenbaar te maken of zij wel of geen bezwaar hebben tegen het onttrekken van vier sociale woningen aan de markt.

3. De huurdersvereniging richt zich op de beschikbaarheid van betaalbare huurwoningen. De aandacht gaat dan ook vooral uit naar huurprijzen tot ongeveer €535,- per maand. De huurdersvereniging verwacht met betrekking tot 2.600 woningen (in 2014) in het huursegment goedkoop tot betaalbaar-laag op een totaal van 4.900 sociale huurwoningen (in 2014) een terugval met ongeveer 500 woningen. De berekening hiertoe is in bijlage A bij de zienswijze gevoegd. De daling wordt veroorzaakt door de sloop van sociale huurwoningen in de plannen Noorderhoek (282 woningen) en Noordoosthoek (96 woningen), waarvoor duurdere huurwoningen worden teruggebouwd (betaalbaar-hoog en bereikbaar), en de verkoop van huurwoningen (22 per jaar, over een periode van vijf jaar circa 110).
4. Haaks op de krimp van beschikbare betaalbare woningen staat een toename van de vraag hiernaar. Dit is structureel door recente ontwikkelingen in wetgeving, economisch crisis en bevolkingssamenstelling. Daarnaast is sprake van stagnatie in de doorstroming. Hierdoor is druk op het huursegment tot en met betaalbaar-laag ontstaan met negatieve gevolgen zoals langere wachttijden en een verminderde slaagkans. De gemeente onderschrijft het geschetste beeld, waardoor het op de huurdersvereniging vreemd overkomt dat de gemeente thans meewerkt aan het voorliggende plan om de woningvoorraad verder te laten krimpen zonder compensatie. De gemeente wordt verzocht om van Accolade te eisen dat het onttrekken van de vier woningen aan de sociale huurvoorraad elders in Sneek wordt gecompenseerd.
5. **[§1.4 Gemeentelijke medewerking]:** De huurdersvereniging stelt vast dat het niet gebruikelijk is dat de medewerking van een gemeente zo ver strekt als beschreven staat.
6. **[§2.2.1 Markttechnische onderbouwing]:** Gebaseerd op een eigen studie, waaruit een minder rooskleurig beeld van de toekomst voor de fysieke supermarkt blijkt, constateert de huurdersvereniging dat de omschreven trends anno 2016 zijn achterhaald. Schaalvergroting zou mogelijk voor de komende jaren nog positief kunnen uitwerken, maar daarna krijgen factoren als vergrijzing en andere vormen van winkelen gebaseerd op digitale technologie de overhand.
7. **[§2.2.2 Ladder duurzame verstedelijking]:** Volgens de huurdersvereniging heeft er geen of slechts geringe afweging plaatsgevonden ten aanzien van de wijziging van het ruimtegebruik (wonen versus detailhandel). De wettelijk voorgeschreven zorgvuldige afweging is in een globale toetsing verwoord. De gemeente wordt verzocht om die zorgvuldige afweging alsnog te maken.
8. **[§2.5 Ruimtelijke kwaliteit]:** De huurdersvereniging verzoekt om een meer uitvoerige toelichting waarom de ruimtelijke kwaliteit niet of nauwelijks wordt aangetast. Volgens de huurdersvereniging komt een meer zorgvuldige afweging van wat de schadelijke gevolgen voor de

OVERIGE
OPMERKINGEN

beeldkwaliteit zouden kunnen zijn onvoldoende in de toelichting naar voren. De voorgenomen sloop van de vier woningen tast de bestaande structuur van de Zijlroede aan en ook de aanblik van de twee naastgelegen en identieke wooncomplexen De Wierde en Wagenbrugge. Het aanbrengen van extra groen die het zicht op de toekomstige uitbreiding aan het zicht onttrekt, is te eenvoudig en kort door de bocht gedacht.

9. **[§3.3 Gemeentelijk beleid]:** In de “*Detailhandelsstructuurvisie Súdwest-Fryslân*” (uit 2013) is de AH Stadsfenne onder de categorie ‘solitaire supermarktlocaties’ geschaard. In de visie is genoteerd dat een oppervlakte van circa 1.000 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) voldoende wordt geacht voor het bedieningsniveau van een wijk. De huidige supermarkt heeft al een groter wvo. Momenteel wordt dan ook al een groter verzorgingsgebied bediend dan alleen de wijk en de schil daaromheen. Volgens de huurdersvereniging zal een verdere uitbreiding een grotere aantrekkingskracht tot gevolg hebben en ook een groter verzorgingsgebied. De huurdersvereniging vindt het ontbreken van grenzen aan ontwikkelingen achteraf een hiaat in de structuurvisie en een aandachtspunt voor de gemeente.
10. **[§4.4 Bedrijvenhinder]:** Het valt de huurdersvereniging op dat in de paragraaf omtrent bedrijvenhinder uitsluitend wordt beschreven wat in de literatuur over het onderwerp is terug te vinden. De theorie houdt geen rekening met de praktijk waarbij mogelijk de situering van installaties op het dak van het in omvang uit te breiden gebouw zou kunnen wijzigen. Een toename van (geluids)hinder is daarom niet uit te sluiten en de gestelde conclusie is prematuur. De huurdersvereniging vindt een nadere studie of de conclusie in stand kan blijven noodzakelijk.
11. **[§4.7 Verkeerseffecten]:** De verhuurdersvereniging vindt het laten uitvoeren van een verkeersonderzoek noodzakelijk om de verkeerseffecten van de winkeluitbreiding in kaart te brengen. Hiermee kan duidelijkheid worden verkregen in de voortdurende discussie in de wijk over verkeersoverlast. Op zijn minst wordt gevraagd om een beoordeling van het nu uitgevoerde onderzoek door een onafhankelijk verkeersbureau. Dit is ingegeven door de gedane constatering met betrekking tot:
 - A. Algemene opmerkingen: Het verbaast de huurdersvereniging dat bij de beschrijving van de verkeerseffecten zoveel gewicht aan de wijkvisie uit 2011 wordt toegekend, terwijl deze een beperkte officiële status heeft en in dit geval ook gedateerd is. Sinds 2011 is de verkeerssituatie volgens de huurdersvereniging verder verslechterd. In het plan is geconstateerd dat de nieuwe supermarkt meer verkeer aantrekt dan de huidige supermarkt. Het ligt voor de hand om in het plan ook te kijken naar maatregelen om deze effecten op te vangen.
 - B. Het hanteren van de CROW-publicatie: Gesteld wordt dat de CROW-publicatie is toegepast op een manier waarop de uitkomsten

passend zijn binnen een vooraf bepaald scenario. Zo is aangegeven dat kan worden afgeweken van de genoemde kengetallen om specifieke oplossingen mogelijk te maken, terwijl hier in het plan verder geen gehoor aan wordt gegeven. Ook wordt van een fullservice supermarkt in zowel de huidige als in de toekomstige situatie uitgegaan, terwijl hier volgens de huurdersvereniging wel meer naar boven had mogen worden afgeweken omdat de ondergrens van een grote supermarkt wordt genaderd. Daarnaast wordt uitgegaan van een berekende bvo (1,25 maal de huidige wvo) in plaats van de hogere werkelijke bvo (1,54 maal het wvo).

- C. Verkeersgeneratie: Het is volgens de huurdersvereniging goed dat voor het effect op de verkeersgeneratie tussen de nieuwe en oude situatie van het maximum (worst-case scenario) is uitgegaan. De nieuwe situatie neigt namelijk sterk naar een winkel met de kenmerken van een grote supermarkt. In dat geval zou de verkeersgeneratie nog eens 500 motorvoertuigen bovenop de berekende 1.084 zijn. Op de berekende verkeerstoename is vanwege de zondagopenstelling een correctiefactor van 6/7 toegepast. Dit betreft een aanname die er van uit gaat dat het winkelend publiek hierdoor niet toeneemt en alleen maar wordt verdeeld over alle dagen van de week. Deze aanname is niet gefundeerd op onderzoek, terwijl die gegevens wel bekend (kunnen) zijn omdat de huidige supermarkt ook al op zondag open is. De huurdersvereniging vermoedt een groter winkelpubliek hierdoor en daarmee een hogere verkeersgeneratie dan nu voorgespiegeld. In elk geval geldt dat geen verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd. De huurdersvereniging begrijpt niet dat de verkeerseffecten in het ontwerp enkel kunnen worden afgedaan met de melding in welke mate het verkeer op de omliggende wegen zal gaan toenemen zonder daarbij aan te geven wat daarvan de effecten zijn op de (leef)omgeving. De huurdersvereniging heeft de indruk dat toegerekend is naar een uitkomst dat de geplande uitbreiding nauwelijks extra verkeer zal aantrekken.
- D. Parkeren: De conclusie dat de geprojecteerde parkeerplaatsen (pp) voldoende zijn om de toename van de parkeerbehoefte door de supermarktuitbreiding op te vangen, is volgens de huurdersvereniging niet juist en op zijn minst onvoldoende (met gedegen onderzoek) onderbouwd. Het is de huurdersvereniging niet duidelijk waarom in de berekening van het maximale parkeerkencijfer voor een fullservice supermarkt van 5,0 pp/100 m² bvo is uitgegaan. Dit cijfer is lager dan het minimale kencijfer van 5,9 pp/100 m² bvo dat geldt voor een grote supermarkt. Het hanteren van dit cijfer zou volgens de huurdersvereniging realistisch zijn omdat het plan hiernaar neigt. Dit zou een aantal van 10 tot 15 extra parkeerplaatsen betekenen. In het bestemmingsplan is verder niet geborgd wat er gebeurt als de toekomstige parkeervoorziening te weinig blijkt te zijn. Ook is er geen inzicht in de hinder die omwonenden kunnen

ondervinden als het winkelpubliek in de woonstraten gaat parkeren. De huurdersvereniging stelt dat een deel van de bestaande Middelzeelaan wordt opgeofferd om voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren en eenrichtingsverkeer in te voeren. Langs de weg wordt langsparkeren toegepast wat in combinatie met eenrichtingsverkeer en een versmalde rijbaan mogelijk kan leiden tot meer verkeersonveiligheid. De effecten hiervan zijn niet in het plan onderzocht en is daarmee volgens de huurdersvereniging onvoldoende onderbouwd.

12. **[§4.8 Luchtkwaliteit]:** In het plan is aangegeven dat sprake is van een in betekenende mate van invloed op de verslechtering van de luchtkwaliteit bij een toename van 1.283 voertuigbewegingen van personenauto's. In het plan wordt uitgegaan van 1.084 bewegingen, maar volgens de huurdersvereniging (zie punt 11C) kunnen dit er eenvoudig 500 meer zijn. In dat geval kan niet zonder meer worden gesteld dat de uitvoerbaarheid van het plan niet door onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen worden belemmerd.
13. **[§4.9 Geluidhinder]:** In de toelichting is de uitspraak van de initiatiefnemer genoteerd dat er geen wijzigingen in de vorm of intensiteit van de bevoorrading van de supermarkt optreden. De huurdersvereniging geeft aan dat dit geen garantie is. Naast het geluid van wegverkeer speelt ook het geluid van de activiteiten ter plaatse een rol. Hieraan is in het plan geen aandacht besteed. Formeel is dat ook niet nodig. Deze toetsing heeft in het kader van het Activiteitenbesluit bij de aanvraag om omgevingsvergunning plaats. Met het vaststellen van een bestemmingsplan zonder inzicht in de te verwachten geluidseffecten kan echter een ontwikkeling mogelijk worden gemaakt die in de praktijk tot benodigde (geluidbeperkende) maatregelen leiden die ook inbreuk doen op het woon- en leefklimaat van de buurt.
14. Wat betreft verkeerseffecten wordt ook aandacht voor het punt geluidhinder van het wegverkeer van en naar de supermarkt gevraagd. De huurdersvereniging geeft aan dat ook voor dit thema conclusies zonder onderbouwing worden getrokken. Gesteld wordt dat geen gedegen verkeersonderzoek is uitgevoerd waardoor niet bekend is hoe de verkeersstromen in de toekomstige situatie zullen gaan lopen. Het is de huurdersvereniging echter wel duidelijk dat het drukker wordt met verkeer en dat dit per definitie ook betekent dat meer verkeerslawaaï optreedt. Ook de geluidssituatie langs 30 km/uur-wegen moet volgens jurisprudentie voldoen aan de randvoorwaarden van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit betekent dat de geluidsbelasting van wegverkeer (of andersoortige geluidsbronnen) in lijn moet zijn met de verwachting die je in dergelijke woongebieden mag hebben. Verzocht wordt om akoestisch onderzoek.

Beantwoording

Ad. 1. Deze opmerking is voor kennisgeving aangenomen.

- Ad. 2.** De bedoelde overeenstemming tussen betrokken partijen in de inleidende tekst betreft die tussen partijen met een eigendomspositie in het bestemmingsplangebied. Het gaat hierbij dus niet om de huurders van de woningen aan de Zijlroede of een belangenpartij zoals de huurdersvereniging. Voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan zullen verder de definitieve overeenkomsten worden gesloten. De in de toelichting opgenomen informatie is niet onjuist. Daarnaast is het voor het opstellen van een bestemmingsplantoelichting niet verplicht maar ook niet wenselijk om dusdanig uitvoerig op dergelijke door indiener aangehaalde zaken in te gaan.
- Ad. 3.** De netto huurprijs van de bij het plan betrokken 2-onder-1-kap-woningen aan de Zijlroede bedraagt in de huidige situatie (prijspeil 2016) ongeveer rond de €800,- per maand. Dit is ruim boven de aangegeven huurgrens waar de aandacht van de huurdersvereniging normaliter naartoe uitgaat. De woningen vallen in de huurprijsklasse duur en worden ingezet voor de vrije sector en niet als sociale huurwoning. Er is ook geen huurtoeslag voor deze woningen mogelijk. Verder geldt er een inkomenseis. De ingebrachte rekenkundige exercitie van de huurdersvereniging met betrekking tot de voorraad sociale huurwoningen wordt ter kennisgeving aangenomen. We constateren echter wel dat de samenvatting een overtrokken beeld weergeeft. Zo zou de kernvoorraad voor goedkoop en betaalbaar-laag in 2014 nog uit 2.600 woningen bestaan en thans (door stedelijke vernieuwingsplannen en door woningverkoop in de afgelopen 5 jaar) al tot 2.100 woningen zijn afgenomen.
- Ad. 4.** Zoals onder het voorgaande punt is aangegeven, zijn de woningen aan de Zijlroede in te delen in de huurprijsklasse hoog. Met het planvoornemen worden dan ook geen woningen uit de sociale huurvoorraad onttrokken. Voor de huurprijsklasse duur wordt geacht dat er momenteel verder voldoende plannen in ontwikkeling zijn om de doorstroming in de lokale woningmarkt te faciliteren. Verder worden tussen gemeente en woningbouwcorporatie op basis van wettelijke verplichtingen prestatieafspraken gesloten ten behoeve van een gezonde huurwoningmarkt. Daarbij is aandacht voor de sociale huurvoorraad.
- Ad. 5.** Indiener maakt niet duidelijk op welk punt de medewerking van de gemeente precies zou knellen. De gebruikelijke te nemen stappen, om tot een ruimtelijke ontwikkeling te komen, zijn door de initiatiefnemer doorlopen. Zo is bij de gemeente een verzoek om gemeentelijke medewerking voor het planvoornemen ingediend (principeverzoek). Het voornemen is vervolgens ambtelijk op zijn merites beoordeeld. Daarbij zijn uitgangspunten en randvoorwaarden voor medewerking geformuleerd die daarop door het college in het vooruitzicht is gesteld. Het eindoordeel ligt tot slot bij de raad die het plan, samen met deze zienswijzennota, ter vaststelling krijgt voorgelegd.
- Ad. 6.** De voorspellingen van de huurdersvereniging zijn weinig tot niet beargumenteerd. Deze reactie is derhalve ter kennisgeving aangenomen.

- Ad. 7.** Wij zijn het hierover niet eens met indiener. De supermarkt voorziet in een duidelijke behoefte voor de omgeving. Een supermarkt mag als een belangrijke basisvoorziening voor de wijk worden gezien. Voor een toekomstig gezond voort kunnen bestaan van de supermarkt ter plaatse is uitbreiding nodig. Bij de planvorming is gekeken naar alternatieve mogelijkheden, waaronder een verplaatsing naar elders (zie hiertoe de beantwoording onder punt 4 bij indiener 2). Dit bleek om verschillende redenen niet haalbaar en daarnaast ook niet wenselijk. In de afweging van belangen heeft de uitbreiding van detailhandel geprevaleerd. Dit is gelet op de consequenties voor bewoners zeker geen zaak waar lichtvaardig over nagedacht is. Dat een weloverwogen keuze is gemaakt, blijkt ook uit de beantwoording onder punt 4 bij indiener 2. Overigens is na de tervisielegging aanvullend ook nog een onderzoek verricht naar de nut en noodzaak, mede in het kader van de ladder van duurzame verstedelijking, van onder meer de uitbreiding van de supermarkt in Stadsfenne⁴. Dit onderzoek is als afzonderlijke bijlage bij deze zienswijzennota opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de planvorming voor de supermarkt voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (en ook aan de gemeentelijke uitgangspunten).
- Ad. 8.** Een uitgebreider in de toelichting op te nemen paragraaf over ruimtelijke kwaliteit wijzigt het voorgenomen plan niet. Door het gemeentelijk ruimtelijk kwaliteitsteam is gestuurd op de nu gepresenteerde inpassing van het geheel. Hierover is naar ons inzien voldoende duidelijke informatie opgenomen voor een bestemmingsplantoelichting. Daarnaast geldt dat de stedenbouwkundige wederopbouwstructuur aan de Zijlroede geen van rijks-, provincie- of gemeentewege te beschermen waarde betreft. Hierop is in de paragraaf handelend omtrent het cultuurhistorisch aspect nader ingegaan. Dat de aanblik van de structuur van de naastgelegen De Wierde en Wagenbrugge vanwege het plan wordt aangetast is niet juist. Enkel de structuur aan de Zijlroede wordt met het plan gewijzigd. De identieke stempels aan de Wierde en Wagenbrugge blijven onaangetast.
- Ad. 9.** Zie de beantwoording onder punt 4 bij indiener 1.
- Ad.10.** Het onderzoek naar bedrijvenhinder uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening heeft op de gebruikelijke wijze plaatsgevonden. De mogelijkheid om eventuele installaties op het dak te plaatsen, wordt verder conform het Activiteitenbesluit gereguleerd. Uiteraard gelden uit milieuoogpunt bezien in dat kader eveneens beperkingen ten aanzien van hinder. Een nadere beschouwing van bedrijvenhinder is naar onze mening niet nodig.

⁴ “Sneek: Toetsing vergroting AH en vestiging Jumbo”, Broekhuis Rijs Advisering, Zuidhorn, projectnummer 0816.323, 21-09-2016.

Ad. 11. Er zijn verkeersmetingen met betrekking tot de Middelzeelaan (uit 2012) en de Groenedijk (uit 2014) beschikbaar geweest⁵ die in conceptstadia van planvorming ook zijn betrokken. Informatie hierover is niet in het uiteindelijke ontwerpbestemmingsplan terechtgekomen. Samengevat leren de tellingen dat in het jaar van verkeerstelling de verkeersintensiteit op de Groenedijk 6.078 motorvoertuigbewegingen (mvtb) per werkdag en 5.811 per weekdag betrof. Voor de Middelzeelaan was dit in 2012 een aantal van 4.865 mvtb per werkdag en 4.705 mvtb per weekdag.

Gelet op de inhoud van de diverse zienswijzen en de achtergrond van verkeersoverlast in de wijk zijn nieuwe verkeerstellingen⁶ in september 2016 (periode van 02/09 tot 16/09) verricht door TCW Verkeersonderzoek en -advies uit Bolsward. Dit heeft op diverse locaties nabij het plangebied plaatsgevonden, in een vergelijkbare telperiode als eerder en op de volgende locaties aan de Middelzeelaan en de Groenedijk waar ook reeds eerder is geteld:



Een overzicht van de telresultaten met een vergelijking van de bekende eerdere situatie(s) is als volgt:

⁵ “SNK062 Middelzeestraat Sneek 2012, Meting 4 september 2012 tm 12 september 2012” en “SNK042 Groeneweg Sneek 2014, Meting 12 september 2014 tm 3 oktober 2014” van TCW Verkeersonderzoek en -advies uit Bolsward.

⁶ “SNK062 Middelzeestraat Sneek 2016, Meting 2 september 2016 tm 16 september 2016”, “SNK042 Groenedijk Sneek 2016, Meting 2 september 2016 tm 16 september 2016”, “SNK032 Sytsingawiersterleane Sneek 2016, Meting 2 september 2016 tm 16 september 2016” en “SWF362 Groenedijk Sneek 2016, Meting 2 september 2016 tm 16 september 2016” van TCW Verkeersonderzoek en -advies uit Bolsward.

1. 2016: 7.306 mvtb/werkdag [7.049 per weekdag], V85⁽⁷⁾ = 47 km/uur
2013: 7.498 mvtb/werkdag, V85 = 47 km/uur
2012: 6.989 mvtb/werkdag, V85 = 47 km/uur
2. 2016: 4.811 mvtb/werkdag [4.809 per weekdag], V85 = 36 km/uur
2012: 4.865 mvtb/werkdag [4.705 per weekdag], V85 = 36 km/uur
3. 2016: 5.605 mvtb/werkdag [5.435 per weekdag], V85 = 47 km/uur
[n.b. dit is een controletelling, hiervan zijn geen gegevens van een eerdere situatie bekend]
4. 2016: 6.138 mvtb/werkdag [5.938 per weekdag], V85 = 58 km/uur
2014: 6.078 mvtb/werkdag [5.811 per weekdag], V85 = 59 km/uur
2011: 6.188 mvtb/werkdag, V85 = 59 km/uur

Uit vorenstaand overzicht is op te maken dat voor zover telgegevens voor handen zijn er op de Middelzeelaan sprake is van een lichte afname op werkdagen en een lichte groei op weekdagen. Week- en werkdaggemiddelden zijn vrijwel gelijk. Voor de Groenedijk geldt dat er op werkdagen meer verkeer is dan op weekdagen. Op de Sytsingawiersterleane was eerder sprake van een toename, maar nu van een daling. Aan de Groenedijk nabij de Gravinneweg was sprake van een daling, maar dit is nu weer bijna gelijk aan 5 jaar daarvoor.

De nieuwe verkeerstellingen hebben voor de gemeente geen andere inzichten opgeleverd. De tellingen laten zien dat eerder gehanteerde gegevens als uitgangspunt bij de planvorming realistisch zijn geweest. Daarbij werd zelfs uitgegaan van verkeersgroei terwijl de recentelijk uitgevoerde tellingen een min of meer gelijkblijvend verkeersbeeld geven.

- A. De wijkvisie is in de toelichting van het bestemmingsplan enige malen aangehaald. Een verhandeling over de wijkvisie is in paragraaf 3.4 ('Overige') van hoofdstuk 3 ('Beleidskader') van de toelichting opgenomen. Inderdaad heeft deze visie geen officiële status. De wijkvisie is echter wel een relevant document in het lokaal te voeren beleid door de gemeente, aangezien er diverse knelpunten en wensbeelden van bewoners in staan benoemd. Zo is het verkeer en parkeren vanwege de supermarkt al geruime tijd een belangrijk aandachtspunt. Met het planvoornemen worden maatregelen getroffen ten aanzien van het parkeren en de verkeersafwikkeling voor zover dat op het eigen terrein van de supermarkt mogelijk is. Hiertoe worden enige gronden van de gemeente verworven om dit in het plangebied te kunnen doen. Het treffen van verkeerskundige maatregelen op een grotere schaal ligt buiten het plangebied en daarmee de reikwijdte van het bestemmingsplan dat voorligt. Het is aan de gemeente en de verkeerskundige specialisten om hier nader vorm aan te geven. Het beleid van de gemeente is om (verkeerskundige) aanpassingen zoveel mogelijk te combineren met onderhoudswerkzaamheden of ontwikkelingen. Door de voorgenomen ontwikkeling van de supermarkt zijn er in de directe

⁷ V85: Dit betreft de snelheid (Velocity) die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden.

omgeving van het plangebied ook maatregelen mogelijk zoals het verstellen van de rijbaan. Het aanpassen van de Middelzeelaan is al langer een wens vanuit de wijk. De komende jaren zijn er meer aanpassingen mogelijk in combinatie met rioleringswerkzaamheden. Aanpassingen aan de Groenedijk moeten nog even wachten aangezien er hier nog geen werkzaamheden gepland staan.

- B. De reactie van de huurdersvereniging is begrijpelijk omdat omtrent het thema verkeerseffecten in de toelichting een uitgebreide verhandeling is opgenomen die tot verwarring kan leiden. In de toelichting is een omschrijving gegeven hoe de publicatie van CROW ten aanzien van het parkeren en de verkeersgeneratie kan worden gehanteerd. Daarbij is aangegeven dat het voor maatwerkoplossingen mogelijk is om af te wijken van de aangegeven kencijfers wanneer daar redenen toe bestaan. Er is geen aanleiding geweest om dit op het plan toe te passen. Zie voor het overige de beantwoording onder punt 3 bij indiener 1. In de toelichting is verder gemotiveerd dat van het berekende bvo in plaats van de hogere werkelijke bvo wordt uitgegaan omdat het daadwerkelijke wvo de bepalende factor voor het aantrekken van klanten is en niet de grootte van een kantineruimte of een ruimere magazijn- of kantoorruimte. Omdat de werkelijke bvo disproportioneel hoger ligt, zouden aanzienlijk hogere cijfers voor het parkeren en de verkeersgeneratie worden berekend die geenszins aannemelijk zijn. Uiteindelijk wordt voor de supermarkuitbreiding voldaan aan de gestelde maximale parkeernorm.
 - C. Zie de beantwoording onder punt 3 bij indiener 1.
 - D. Zie de beantwoording onder punt 3, 5, 6 en 7 bij indiener 1 en de beantwoording onder punt 2 bij het Wijkplatform Stadsfenne. Op aangeven van het wijkplatform is de afgelopen tijd gestudeerd op een andere parkeeroplossing aan de zuidzijde en is tussen gemeente en initiatiefnemer ook gewerkt aan de technische uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte aan de Middelzeelaan. Dit heeft uiteindelijk tot enkele extra parkeervoorzieningen geleid. Voor de goede orde moet verder worden opgemerkt dat het niet in de bedoeling ligt om op de Middelzeelaan een eenrichtingsverkeersroute in te stellen. De routing voor eenrichtingsverkeer geldt op het eigen terrein van de supermarkt. Dit is op de aangepaste tekening als opgenomen in de bijlage nu ter verduidelijking weergegeven.
- Ad. 12. In de onderbouwing van de uitvoerbaarheid ten aanzien van luchtkwaliteit is de 'nibm-tool' toegepast. Hierin wordt gerekend met een weekdaggemiddelde (dat betekent: het gemiddelde van 7 dagen in de week) voor het aantal voertuigen. In het plan is aangegeven dat reken technisch 929 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal zou kunnen worden verwacht. Gelet op de huidige omvang van het klantenbestand wordt deze berekende toename van het verkeer (het aantal klanten) als zeer ruim gezien. De verwachting is dat dit in werkelijkheid veel lager komt te liggen. Er zijn daarom geen redenen om te veronderstellen dat juist nog meer motorvoertuigbewegingen van

wege het plan zouden plaatshebben, laat staan dat de grens van 'niet in betekenende mate' vanwege de uitbreiding van de bestaande supermarkt zou worden overschreden. Verder geldt dat dat daar waar reeds grenswaarden worden overschreden geen verdere verslechtering van de luchtkwaliteit mag plaatshebben. Hiervan is geen sprake. Als aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan geven de lage waarden voor PM_{10} (en overigens ook voor $PM_{2,5}$ betreffende zeer fijn stof) en NO_2 in het gebied ook geen aanleiding voor verder onderzoek.

- Ad. 13.** De uitbreiding van de supermarkt vergt inderdaad aanvullend milieuonderzoek naar het geluid bij de aanvraag om omgevingsvergunning in het kader van het Activiteitenbesluit bij het veranderen van de inrichting. Het gaat hierbij zoal om geluid afkomstig van het parkeren, de ontsluiting, koeling en andere installaties, laden/lossen en 'rollende' winkelwagens. In het kader van de planologische procedure volstaat de in de bestemmingsplantoelichting opgenomen onderbouwing betreffende bedrijvenhinder in paragraaf 4.4. Bij de nadere uitwerking van het planvoornemen en de aanvraag om omgevingsvergunning kunnen zo nodig nadere maatwerkvoorschriften met betrekking tot geluid worden gesteld als dat op grond van verder onderzoek naar het akoestisch klimaat noodzakelijk blijkt. Hierbij kunnen tal van maatregelen mogelijk zijn, variërend van fluisterstille winkelwagentjes tot bijvoorbeeld het aanpassen van laad- en lostijden. De ontwikkeling biedt ook een goede mogelijkheid om nieuwe(re) technische voorzieningen en installaties te realiseren die stiller zijn dan thans aanwezig. Ingezet wordt op moderne installaties met een zeer geringe geluidsuitstoot die geplaatst worden waar ze de minste hinder veroorzaken. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen vindt deze afstemming plaats. Dit wordt op grond van het Activiteitenbesluit geborgd.
- Ad. 14.** De Wet geluidhinder biedt geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, bescherming tegen geluidhinder afkomstig van onder meer wegverkeerslawaaï bij de aanleg of de wijziging van weginfrastructuur of bij voorgenomen woningniewbouw nabij wegen. Hiervan is met het planvoornemen geen sprake. Daarnaast geldt de Wet geluidhinder niet voor 30 km/uur-wegen. In de directe omgeving van het plangebied dient een eventueel noodzakelijke akoestische afweging dan ook in het kader van de Wet ruimtelijke ordening / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gemaakt te worden; oftewel het beoordelingskader is gelegen in het aantonen van een goede ruimtelijke ordening bij de planologische procedure dan wel bij de behandeling om omgevingsvergunning. Omdat de aantrekkende werking van de supermarkt vanwege de uitbreiding kan toenemen, zal mogelijk ook meer autoverkeer worden gegenereerd. Een toename van verkeersintensiteiten kan er op zijn beurt inderdaad weer voor zorgen dat geluidscontouren gaan verschuiven met een toename van geluidbelasting door wegverkeer op de gevels van woningen tot gevolg. Er bestaan echter ook goede mogelijkheden om dit teniet te doen door het treffen van bronmaatregelen. Zo kunnen bijvoorbeeld geluidsreducerende wegdektypes door de

wegbeheerder worden toegepast. In het kader van reguliere onderhoudswerkzaamheden is medio 2015 zodoende op de route Sytsingawiersterleane, Ath. Bonningaleane en Groenedijk (tot aan de T-kruising Middelzeelaan) al geluidsreducerend asfalt aangebracht. Dit kan ook op de overige toeleidende wegen worden overwogen. Vanwege het voorliggende planvoornemen vindt verder een verkeerskundige herinrichting plaats waarbij diverse maatregelen worden getroffen. Zo worden wegversmallingen en voorzieningen ten behoeve van het langsparkeren aangebracht, alsook dat op de bestaande routing (van betreding en vertrek van het supermarktterrein) wordt gestuurd. Hiermee is aannemelijk dat het zoekverkeer en de daarmee samenhangende congestie met het treffen van verbeterde parkeervoorzieningen vermindert. Dit pakket aan maatregelen die in het gebied en de directe omgeving wordt getroffen, hebben een verkeersremmende werking en een verminderde geluiduitstoot tot gevolg. Samengevat mogen de veranderingen als gevolg van dit plan ten aanzien van geluidseffecten als acceptabel worden beschouwd.

3.6

Indiener(s) 4

Samenvatting

1. Indieners zijn tegen het plan omdat de toekomstige verkeerssituatie aan de Middelzeelaan een gevaarlijke situatie zal opleveren voor fietsers. Gevraagd wordt om de kruispunten te verbeteren door onder meer een wegversmalling en zebrapaden aan te leggen.
2. Daarnaast zal er sprake zijn van meer lawaai en fijnstof. Door meer en beter verdeeld groen aan de tuinkant van de woning van indieners zou een betere bescherming hiertegen kunnen worden verkregen.
3. Indieners vrezen een waardevermindering van de woning.
4. De gemeente wordt verzocht om te beslissen dat er geen driedubbele parkeerplaats aan de Middelzeelaan komt.
5. Er verdwijnt schaars openbaar groen. Daarom wordt gesteld dat als er bomenkap plaatsvindt hier ook nieuwe aanplant voor in de plaats moet komen.

Beantwoording

- Ad. 1.** Zie de beantwoording onder punt 5 en 6 bij indiener 1.
- Ad. 2.** Er is geen indicatie dat met het plan grenswaarden worden overschreden. De woningen aan de Middelzeelaan worden thans reeds afgeschermd met een groenvoorziening in de openbare ruimte. Er bestaan ter plaatse inderdaad wel mogelijkheden om dit verder te verdichten en hoger te laten opgaan. Het aanpakken van deze groenvoorziening kan in samenspraak met bewoners worden opgepakt. Dit kan in samenwerking met de werkgroep van belangstellenden uit de buurt, die

door de initiatiefnemer in het leven is geroepen om de groenvoorziening aan de noordkant van het planvoornemen nader vorm te geven.

- Ad. 3.** Het staat indieners vrij om op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek in de tegemoetkoming van planschade in te dienen wanneer het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Mogelijke planschadekosten komen voor rekening van de initiatiefnemer van de bestemmingsplanherziening. Hierover is met de gemeente een planschadeovereenkomst gesloten.
- Ad. 4.** Er is een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen nodig om tot de benodigde parkeeroplossing te komen. Zo zal op eigen terrein aan de westkant van de supermarktbouw in twee rijen schuin worden geparkeerd. De beide parkeerstroken hiervoor op eigen terrein worden gescheiden door de rijloper voor eenrichtingsverkeer ten behoeve van vertrekkend verkeer. Gescheiden door een smal trottoir zal verder langs de Middelzeelaan enig langsparkeren plaatsvinden. De gronden hiertoe worden van de gemeente overgenomen. Dit betreft dan ook parkeren op eigen terrein. In deze strook zijn ook solitaire bomen gedacht. Een gewijzigd ontwerp van de voorgenomen inrichting is in de bijlage bij deze zienswijzennota opgenomen. Het is ons onduidelijk waarom er niet op deze wijze geparkeerd zou kunnen worden bij de supermarkt. De uitbreiding van de parkeervoorziening ter plaatse is nodig om voldoende in het parkeren te kunnen voorzien.
- Ad. 5.** De Boswet heeft tot doel bossen te beschermen. Hiermee is geregeld dat bomen die worden gekapt ook moeten worden herplant. De te kappen bomen in het plangebied vallen niet onder de Boswet. Compensatie van de voorgenomen bomenkap door het planten van nieuwe bomen is dan ook niet verplicht. Wel is gekeken naar hoe groencompensatie het beste zou kunnen plaatsvinden. In belangrijke mate wordt de noordwand van het gebouw met zogenaamde 'hangende tuinen' aangekleed. Verder wordt de in het gemeentelijke bomenbeleidsplan als belangrijk aangemerkte bomenstructuur langs de Middelzeelaan met het planvoornemen daar waar mogelijk versterkt. Dit vindt plaats door de aanplant van solitaire bomen, op vaste afstand van elkaar.

R e s u l t a a t

4

De ingekomen zienswijzen geven voor het merendeel geen aanleiding tot een bijstelling van het planvoornemen en derhalve ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De zienswijze van Wijkplatform Stadsfenne, punt 3 onder C en D, heeft wel tot een gewijzigde parkeeroplossing en inrichting van de openbare ruimte geleid. Een tekening van het gewijzigd ontwerp is als bijlage 2 opgenomen. Dit zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden verwerkt. De parkeeroplossing is via artikel 3, sub 3 (specifieke gebruiksregels) ook als bijlage aan de regels van het bestemmingsplan verbonden.

Van een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan is sprake wanneer na de ontwerpfasen nog wijzigingen in de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan worden aangebracht.

Omdat het vervangen van de bijlage in de regels een wijziging in de werking van de regels van het bestemmingsplan betreft, is zodoende ook sprake van een gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan.

B i j l a g e 1 .

Z i e n s w i j z e n

Van: Martha Wijnia namens Griffie SWF
Verzonden: maandag 11 april 2016 8:18
Aan: Postkamer SWF
Onderwerp: FW: Bestemmingsplan uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne Sneek
Projectnummer 027.47.59.21.00.00

Goedemorgen,

Bijgaande brief graag inboeken.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

Martha Wijnia
Griffiemedewerker

T: 14 0515

E: M.Wijnia@sudwestfryslan.nl

werkdagen: ma-di-wo-do



Gemeente
Súdwest-Fryslân

Centraal Postadres
Postbus 10.000, 8600 HA Sneek
Bel ons op 14 0515

Loket Bolsward
Kerkstraat 1

Telefonisch bereikbaar van
ma-vrij van 9.00 - 16.00 uur

Loket Sneek
Marktstraat 15

info@sudwestfryslan.nl
www.sudwestfryslan.nl
@SWFryslan

Loket Workum
Merk 1
(tijdelijk gesloten)

Van: Henk Hiemstra [<mailto:h.j.hiemstra@home.nl>]

Verzonden: zaterdag 9 april 2016 16:51

Aan: Griffie SWF

Onderwerp: Bestemmingsplan uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne Sneek Projectnummer
027.47.59.21.00.00

Aan de gemeenteraad van de gemeente Súdwest-Fryslân

Betreft: Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne te Sneek NL.IMRO.1900.2014oostMdzlaan4

Geachte gemeenteraad,

Inzake bovengenoemd bestemmingsplan wil ik u hierbij mijn zienswijze kenbaar maken betreffende de verkeersafwikkeling en de parkeerproblematiek.

In paragraaf 4.7 (bladzijden 44 tot en met 50) van het bestemmingsplan worden de verwachte verkeerseffecten als gevolg van de uitbreiding van de Albert Heijn in kaart gebracht. Deze verwachtingen zijn gebaseerd op een publicatie (317) van de organisatie CROW. Een publicatie die helaas niet zonder extra kosten is te raadplegen. Ik vind het bezwaarlijk voor diegenen die zich in de verkeersgevolgen van dit bestemmingsplan willen verdiepen. In het bestemmingsplan wordt bevestigd dat de cijfers van CROW algemeen van aard zijn en gelden als *“hulpmiddel om de bandbreedte van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen bepalen”*. Met andere woorden: het is gebaseerd op modellen en daarmee niet (of minder) op de wérkelijke situatie ter plaatse.

Opvallend is verder dat in het plan gerekend wordt met een uitbreiding van het wvo naar 2.450 m², waarmee wordt voorkomen dat de supermarkt volgens de publicatie van CROW te boek komt te staan als ‘grote supermarkt’. Ik wil u erop attenderen dat het verschil tussen de geplande Albert Heijn en een ‘grote supermarkt’ in dit geval slechts 2% wvo is. Toch voorkomt men hiermee te moeten voldoen aan de strengere eisen op het gebied van parkeren en verkeersafwikkeling.

Gevaarlijke situaties

Het zal u (maar zeker de ondernemer) bekend zijn dat deze Albert Heijn niet alleen door bewoners uit de omliggende wijken wordt bezocht, maar in toenemende mate door bewoners uit andere delen van Sneek en zelfs van buiten Sneek. Ik verwacht hierdoor toenemende verkeersproblemen. In het bestemmingsplan wordt gerekend op maximaal zo’n 2.000 (!) extra verkeersbewegingen per dag (blz. 47: 1.084 motorvoertuigen per weekdag die arriveren en vertrekken).

Het is tijdens drukke tijden op de Middelzeelaan op dit moment al bijzonder onoverzichtelijk en gevaarlijk. Er vinden met regelmaat kleine aanrijdingen plaats tussen auto’s en fietsers, mede omdat de ingang aan de zijde van de Middelzeelaan intensief wordt gebruikt als uitgang terwijl dit volgens de bebording niet is toegestaan. Van handhaving is geen sprake. De situatie wordt extra onoverzichtelijk omdat op de Middelzeelaan bijna altijd auto’s zijn geparkeerd, waaronder die van de ondernemer zelf. Hij geeft daarmee voor anderen het ‘goede voorbeeld’.

Verkeersafwikkeling

Ik heb de nodige zorgen over de toekomstige afwikkeling van het verkeer. De Middelzeelaan wordt in het plan ter plaatse versmald en aan beide zijden voorzien van parkeerplaatsen. Ik wil u erop attenderen dat het flinke aantal parkeerplaatsen aan de overzijde van de Middelzeelaan (langs de weg en 25 bij de ingang van de Bordine) betekent dat ter plaatse vele voetgangers zullen (blijven) oversteken. Met het oog op het toenemend aantal verkeersbewegingen is dit mijns inziens zeer onwenselijk. De versmalling van de Middelzeelaan zal hier geen verandering in brengen. De grotere parkeercapaciteit op het eigen terrein zal dit naar mijn verwachting niet veranderen. Ook als het eigen parkeerterrein nog lang niet vol is, worden auto’s aan de overzijde geparkeerd. Door de realisatie van het plan zal dit niet veranderen. Daarnaast zullen de kruising Middelzeelaan-Loëngasterlaan/Bordine en de T-splitsing Middelzeelaan-Groenedijk in toenemende mate een probleem vormen. Als bewoner van de Bottinge maak ik van deze route veelvuldig gebruik. Bij de huidige verkeersafwikkeling is er met grote regelmaat sprake van opstoppen. Ik mis in het plan voor deze verkeersafwikkeling een adequate oplossing. Het is mijn verwachting dat dit met genoemde 2.000 extra verkeersbewegingen volledig uit de hand zal lopen.

Parkeren

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het nu beschikbare aantal van 85 parkeerplaatsen voor de supermarkt goed functioneert. In de huidige situatie met gebruikmaking van de eigen parkeerruimte, de parkeerruimte bij de ingang van de Bordine, in de Loëngasterlaan en aan beide zijden van de Middelzeelaan, is dit begrijpelijk. De parkeerruimte die op dit moment in drukke tijden rond de Albert Heijn wordt gebruikt, bedraagt al snel zo'n 125 plaatsen: 85 bij Albert Heijn, 25 op de parkeerplaats bij de ingang van de Bordine, en zeker 15 aan beiden zijden op de Middelzeelaan en in de Loëngasterlaan). Het plan voor 137 parkeerplaatsen (op het eigen terrein) is daarom een bijzonder geringe capaciteitsuitbreiding ten opzichte van het te verwachten extra verkeer. Het gevolg zal een toenemende parkeerdruk zijn in de omringende straten. Als bewoner van de Bottinge maak ik daartegen bezwaar. Overigens geven de situatietekeningen op de bladzijden 10 (Planvoornemen) en 49 (Parkeeroplossing) een tegenstrijdig beeld. Wellicht kan hierop een toelichting worden gegeven?

Samenvattend voorzie ik de nodige grote problemen op het gebied van verkeersveiligheid, -afwikkeling en parkeren. Ik wil u daarom verzoeken om de gevolgen voor de door mij genoemde problemen te laten onderzoeken door een onafhankelijk(!) verkeersadviesbureau.

Uiteraard ben ik bereid een toelichting te geven op mijn zienswijze. Ik verzoek u in dat geval contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

H J Hiemstra
Bottinge 88
8604 AL Sneek
0515-424846
06-51311662

11 APR 2016

Aan de Raad van de Gemeente Súdwest Fryslân
Sneek, 08 april 2016



I16.008412

Ontwerp Bestemmingsplan Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne - Sneek
Kenmerk NL.IMRO.1900.2014oostMdzlaan4-ontw

Mijn zienswijze:

In het onderhavige ontwerp bestemmingsplan worden ingrijpende planologische maatregelen voorgesteld. U onttrekt woningen en openbaar groen aan hun bestemming ten gunste van schaalvergroting aan de noordzijde van een AH vestiging.

Het is *veel te kort door de bocht om de volledige planologische loper uit te leggen* voor de partijen in privaatrechtelijke zin: (AH-eigenaar, belanghebbende, Woningbouwcorporatie Accolade voor de sloop van 4 woningen, Gemeente SWF als eigenaar Openbaar Groen en in mindere mate Liander Nutsgebouw) die vooraf kennelijk al een *deal* hebben gemaakt.

Hier-en-daar nog enige massage in het voortraject met wijkbewoners en op voorhand zijn er al twee woningen ontruimd. Het lijkt warempel wel op gelegenheidsplanologie. Een dergelijke afweging is buitengewoon smal en dient vanuit een veel breder maatschappelijk perspectief te worden bekeken. Uw raad dient hier een belangenafweging te maken en uw verantwoordelijkheid te nemen. Extra Investerings voor nu en in de toekomst op het gebied van verkeer of andere inconvenïenten met betrekking tot of als gevolg van uitbreiding(en) van dit bedrijf dienen niet op de gemeenschap te worden afgewend.

Ik maak hiertegen bezwaar omdat:

- De schaalvergroting van AH Middelzeelaan te Sneek in voorgestelde orde past niet in een woonwijk. De uitbreiding gaat het niveau van een toelaatbare reguliere supermarkt in Sneek te boven en bezorgt op basis hiervan de wijkbewoners en anderen meer dan toelaatbare overlast en verkeershinder.
- De voorgenomen schaalvergroting van het AH gaat ten koste van de bestemming wonen en groen
- Er worden voor deze uitbreiding 4 woningen aan hun woonbestemming onttrokken/gesloopt, Het belang van deze sloop wordt niet aangetoond. Deze onttrekking en sloop neigt naar een daad van onbehoorlijk bestuur.
- Er wordt voor deze uitbreiding een oppervlakte van ongeveer 10 aren onttrokken aan openbare groenvoorziening/bestemming. Het belang van deze onttrekking wordt niet aangetoond en wordt soortgelijk niet gecompenseerd
- Er is onvoldoende transparantie in het ontwerp opgenomen over de effecten en compensatie-maatregelen van de gewijzigde/gevestigde bestemmingen en van de onderhavige elementen verkeer, wonen, groen.

Ik ben bereid mijn zienswijze nader mondeling toe te lichten

Hoogachtend,

Anske Smit

De Eker 13

8604 VA Sneek

Wijk Pasfeer

(e) a.j.smit@home.nl (t) 051541976 (m) 0637604010



Gemeenteraad Südwest Friesland

Postbus 10.000

8600 HA. Sneek.

20500 8500H4000

A. J. Smit
de Exer 13
Boek 11A Sneek.



I16.009235

Aan de gemeente raad Luidwest - Fryslân

12 APR 2016

Natuurlijk heb ik bezwaren tegen het
bestemmingsplan. Ik woon hier van af
het begin met groot plezier. Nu worden er
gaede huizen huizen met garage opgeofferd
tot overvloed van velen die hele structuur
gaat uit onze wijk en we worden opgesluisd
met in lange muur.

Ik zie al tegen de muur van de school
geen last zeggen de nou mooi wel bekijk
de groen voor ziening eens een grote groep
Er is in groot tekort aan huizen woningen
Bouw aan het boek huis neem het parkje
mee en verleg het pad naar rechts
Waarom niet gewoon in buurtsuper
laat het zo blijven. Mijnen woonst
zelf in een pracht bungalow dus die
heeft nergens last van.

Ik vind het in slechte stads architect

En waarom geeft de gemeente 2' in fraai

Blykbaar in geld kwestie

Heel grote geld geleend

Dit is wat ik kwijt wil

een verontschuldiging

L. Hoijmans

L. Hoijmans - v.d. Oever

Zijlroede 10

8604 BA Sneek

412608



116.009006

Gemeenteraad Súdwest-Fryslân
Postbus 10.000
8600 HA Sneek

Sneek, 11 april 2016

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne

Als bestuur van het Wijkplatform Stadsfenne willen wij graag onze zienswijze over de geplande uitbreiding van Albert Heijn Stadsfenne onder uw aandacht brengen.

Via onze website www.stadsfenne.nl hebben wij wijkbewoners geïnformeerd dat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage lag bij de gemeente. Het ontwerp bestemmingsplan was op deze site ook te downloaden. Ongeveer 70 direct omwonenden van Albert Heijn hebben we bovendien huis-aan-huis via een flyer geïnformeerd. Op maandagavond 4 april was er de mogelijkheid voor wijkbewoners om met het bestuur van het wijkplatform van gedachten te wisselen over de geplande uitbreiding. Ongeveer 25 bewoners hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De reacties die wij tijdens deze avond hoorden bevestigden het beeld dat wij als bestuur zelf ook hebben. Dat beeld houdt in dat de bewoners in het algemeen geen principiële bezwaren hebben tegen uitbreiding van de Albert Heijn en de daarvoor noodzakelijke wijziging van de bestemming zoals in het ontwerp aangegeven.

Daarbij gaan we er wel van uit dat er naar tevredenheid afspraken worden gemaakt met de bewoners van Zijlroede 14 en 16 over het vertrek uit hun woning.

Echter, er bestaat wel een breed gedeelde zorg over de verkeerssituatie rondom de supermarkt. Zoals ook in de wijkvisie staat aangegeven is de verkeerssituatie rondom Albert Heijn ook nu al soms erg druk en onoverzichtelijk. De uitbreiding van Albert Heijn en daarmee gepaard gaande toenemende verkeersdruk, zullen de situatie verder verslechteren.

Bewoners hebben specifiek hun zorg geuit over:

- de t-splitsing Groene Dijk - Middelzeelaan. Met name voor voetgangers is de drukte vaak een probleem. Voor fietsers is de situatie onduidelijk omdat het fietspad hier ophoudt en men geacht wordt schuin over te steken.
- De geplande parkeervakken op de Middelzeelaan, ter hoogte van de versmalling. De weg wordt hier relatief smal (5 meter). Door in- en uitvoegende parkerende auto's ontstaat er voor fietsers een onveilige situatie.

- De versmalling van de Loengasterlaan. Nu al rijden vrachtwagens al regelmatig door de groenstrook, omdat ze de bocht niet halen. Bovendien is dit een heel druk stukje weg omdat het niet alleen door bewoners gebruikt wordt, maar ook de uitrit van Albert Heijn is en de route van en naar de naastgelegen basisschool.
- De parkeerplaatsen dwars op de Loengasterlaan. Deze parkeerplaatsen zijn alleen bereikbaar door met de auto over het trottoir te rijden. Dit lijkt ons buitengewoon onwenselijk, zeker gezien de naastgelegen basisschool. Gezien de drukte van dit weggedeelte zijn invoegende en (achteruit) uitparkerende auto's ook geen goed idee.

Kortom, als Wijkplatform Stadsfenne hebben we geen bezwaar tegen wijziging van de bestemming als zodanig, maar vinden wel dat er in de verdere uitwerking van de plannen nadrukkelijk rekening gehouden moet worden met zorgen van bewoners over de verkeerssituatie rondom de supermarkt.

Desgewenst zijn wij graag bereid onze zienswijze mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van het Wijkplatform Stadsfenne,

Anton van Dijk, secretaris.
Loengasterlaan 358
8604 ZZ Sneek

tel. 06 3732 9302

9406



Gemeenteraad Sudwest-Fryslan
Postbus 10.000
8600 HA Sneek

Z03CC 8600HA0000





Huurdersvereniging Sneek

Aangesloten bij de Nederlandse Woonbond



I16.009077

Sneek
Ontvangen

Datum 13 APR 2016

Aan de Gemeenteraad van de gemeente SWF

Postbus 10.000
8600 HA SNEEK

Sneek, 10 april 2016.

Onderwerp: Zienswijze tegen ontwerp –bestemmingsplan:

Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne – Sneek

NL.IMRO.1900.2014oostMdzlaan4

Geachte Gemeenteraad,

In het Gemeenteblad nr. 25430 d.d. 3 maart 2016 is het bovenvermelde ontwerp - bestemmingsplan bekendgemaakt.

Hierbij maakt de Huurdersvereniging Sneek HVS haar Zienswijze kenbaar over het ontwerp - bestemmingsplan **Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne – Sneek**.

Het betreft in feite een wijziging van het bestaande bestemmingsplan die het mogelijk maakt dat vier sociale huurwoningen plaats moeten maken voor een uitbreiding van een bestaande detailhandelsvestiging.

De kern van ons bezwaar richt zich op de mogelijke sloop van vier sociale huurwoningen.

Een aantal argumenten ligt aan onze Zienswijze ten grondslag. Deze komen puntsgewijs aan de orde in de Bijlage bij deze brief.

Op basis van de in de Bijlage genoemde argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp –bestemmingsplan **Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne – Sneek**.

Naar aanleiding van ons bezwaar verzoeken wij u met inachtneming van onze Zienswijze het ontwerp - bestemmingsplan niet vast te stellen.

De Huurdersvereniging Sneek is gaarne bereid haar Zienswijze nader toe te lichten.

Wij gaan ervan uit dat u de Huurdersvereniging Sneek HVS van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Frans de Bruin

Parkstraat 6, 8601 GS Sneek

Bijlage: Zienswijze Ontwerp – bestemmingsplan Uitbreiding Albert Heijn Stadsfenne Sneek

Algemeen

De Gemeenteraad SWF heeft in 2015 ingestemd met de "Verordening elektronische bekendmaking en kennisgeving gemeente SúdWestFryslân".

Daarmee zijn officiële bekendmakingen voor burgers en andere belanghebbenden slechts via de digitale weg toegankelijk.

Men dient alert te zijn en moeite te doen om tijdig op de hoogte te raken van besluiten en voornemens waarop men wil reageren.

In dit geval was ons gebleken dat slechts een beperkte groep burgers/ belanghebbenden op de hoogte waren van het ter inzage zijn van het Ontwerp-bestemmingsplan.

Een punt van aandacht om mee te nemen bij een eventuele nadere evaluatie van de aangehaalde Verordening.

Samenvatting van ons bezwaar

De Huurdersvereniging maakt bezwaar tegen de mogelijke sloop van vier sociale huurwoningen. Wij vinden dat er op dit moment een tekort aan betaalbare huurwoningen is in de woonkern Sneek. Dat leggen wij verderop in de Zienswijze uit.

Elke huurwoning die uit de bestaande voorraad wordt gehaald/verdwijnt is er 1 teveel.

Buiten dit kernpunt van ons bezwaar hebben wij inhoudelijke bezwaren tegen een aantal argumenten die worden gehanteerd ter onderbouwing van het ontwerp-Bestemmingsplan. De bezwaren staan in deze Zienswijze beschreven.

Aanloophase naar het ter inzage leggen van het ontwerp – bestemmingsplan

De Huurdersvereniging Sneek wil duidelijk maken hoe zij aankijkt tegen het proces dat heeft geleid tot het ter inzage leggen van het Ontwerp – Bestemmingsplan.

In het Ontwerp – Bestemmingsplan staat in de Inleiding (1.1. Plangebied pagina 10)

“Met de betrokken partijen is in de voorbereiding van de planvorming overeenstemming bereikt over het verwerven van de betrokken gronden voor het planvoornemen”.

Constatering 1

De direct betrokken drie huurders aan de Zijlroede als de Huurdersvereniging Sneek zijn nooit vooraf gehoord over een voornemen tot grondoverdracht.

De vierde woning stond al een tijd leeg kennelijk bewust in verband met de op stapel staande plannen.

Pas toen de initiatiefnemer tot het wijzigen van het huidige Bestemmingplan naar buiten zou treden (september 2014) werden belanghebbenden en omwonenden over het voornemen geïnformeerd.

Constatering 2

Er blijken nog twee zaken te moeten worden geregeld alvorens het Ontwerp – Bestemmingsplan aan de Gemeenteraad ter besluitvorming kan worden voorgelegd.

1. De initiatiefnemer dient met de gemeente SWF een vergoedingssom over een te komen voor afname van grond dat nu een verkeersbestemming heeft.
2. De initiatiefnemer dient met Accolade een koopovereenkomst te sluiten inzake overname van grond waarop de vier sociale huurwoningen aan de Zijlroede staan.

Alvorens de verkoop te kunnen realiseren dienen zowel Gemeente SWF als de Huurdersvereniging Sneek middels een Zienswijze bij de minister van BZK cq. de toezichthouder ILT kenbaar te maken of zij wel/geen bezwaar hebben tegen het onttrekken van de vier bedoelde sociale huurwoningen aan de woningmarkt.

Met het noemen van de feiten wil de Huurdersvereniging Sneek aangeven dat de geciteerde zinsnede niet het hele verhaal vertelt.

Primair bezwaar tegen het ontwerp - bestemmingsplan

De Huurdersvereniging Sneek komt op voor het algemeen belang van huurders in Sneek en in het bijzonder voor degenen die een woning huren van Accolade.

Een van onze grote speerpunten/zorgen heeft betrekking op de ontwikkelingen in de huursector in Sneek.

Wij willen hierbij onze visie op dat onderwerp met u delen.

Woningmarkt Sneek – Voorraad Sociale huurwoningen

Algemeen beeld

De Huurdersvereniging heeft op basis van beschikbare informatie voor de woonkern Sneek een aantal berekeningen gemaakt.

De woonkern Sneek telde eind 2014 ongeveer 4.900 sociale huurwoningen.

Betaalbaarheid staat op plaats 1 als het belangrijkste speerpunt voor de Huurders en haar vertegenwoordigers.

Onze aandacht richt zich dan ook op huurprijzen tot ongeveer € 535 per maand. Wij zien over vijf jaar gemeten een terugval van 2.600 naar 2.100 huurwoningen in voornoemd huursegment.

Voor de berekening en aanvullende informatie zie bijlage A.

Het begrip “**krimp**” is volgens de Huurdersvereniging Sneek het enige juiste woord voor de hiervoor beschreven ontwikkelingen.

Nb. Voor de volledigheid moet worden vermeld dat er wel nieuwbouw is en wordt gerealiseerd. Deze realisatie heeft vrijwel uitsluitend betrekking op de “vrije sector” en het segment “bereikbaar” voor wat sociale huurwoningen betreft.

Haaks op de hiervoor geschetste “**krimp**” staat een **toename van de vraag** naar goedkope, betaalbare sociale huurwoningen. Een vraag die de afgelopen tijd flink is vergroot. Dat is niet een eenmalig of tijdelijk fenomeen maar heeft een structureel karakter gekregen. Oorzaken o.a.:

Recente ontwikkelingen in wetgeving (o.a. Passend toewijzen), economische crisis en samenstelling van de bevolking (o.a. huisvesting van statushouders).

Een andere ontwikkeling is de stagnerende of zelfs opgedroogde doorstroming.

Dat is een groot probleem met negatieve gevolgen voor de beschikbaarheid.

Er is sprake van regelrechte druk op voornoemd huurprijssegment met alle negatieve gevolgen voor langere wachttijden en mindere slaagkans.

Ook de gemeente SWF erkent dit beeld van toenemende druk op bepaalde delen van de sociale huursector. De gemeente vindt al jaren dat er te weinig woningen in Sneek zijn c.q. worden gebouwd.

Dan komt het voor de Huurdersvereniging Sneek op zijn zachtst gezegd “vreemd” over dat de gemeente SWF meewerkt aan een plan dat een belangrijk segment van de woningvoorraad verder doet krimpen zonder compensatie in nieuwbouwwoningen.

De Huurdersvereniging Sneek verzoekt de gemeente SWF dan ook om indien het Ontwerp - Bestemmingsplan in zijn huidige opzet wordt uitgevoerd van Accolade te eisen dat het onttrekken van de vier woningen aan de sociale huurvoorraad wordt gecompenseerd door bijvoorbeeld vervangende betaalbare nieuwbouw elders binnen Sneek.

Immers Accolade verkrijgt een opbrengst uit de verkoop van grond. De gemeente SWF kan in het kader van Woonvisie-Prestatieafspraken eisen dat Accolade die opbrengst gebruikt voor investeren in nieuwbouwwoningen in Sneek.

Vier sociale huurwoningen aan de Zijlroede

In het ontwerp – bestemmingsplan wordt aangegeven dat vier woningen moeten wijken voor de uitbreiding van de bestaande vestiging van Albert Heijn Middelzeelaan Sneek.

De woningen hebben een uitstekende prijs/kwaliteit verhouding, zijn gewild en zijn vrij uniek in Sneek wat betreft de sector sociale huur.

De Huurdersvereniging Sneek heeft Accolade verzocht om de nu twee leegstaande woningen weer te verhuren.

Wat exploitatie vooruitzichten voor Accolade betreft zijn de woningen aan de Zijlroede een mooie belegging en dus positief voor de huurders van Accolade.

De Huurdersvereniging Sneek vindt het belang van “voorzien in een duidelijke behoefte aan goede sociale huurwoningen” zwaarder dient te wegen “dan het faciliteren van de commerciële behoefte van een particuliere ondernemer”.

STANDPUNT VAN DE HUURDERSVERENIGING SNEEK

***De Huurdersvereniging Sneek is tegen het ontwerp – Bestemmingsplan
Uitbreiding Albert Heijn Middelzeelaan – Sneek.***

Overige opmerkingen over de inhoud van het ontwerp – bestemmingsplan.

Naast de kern van onze Zienswijze willen wij de volgende punten onder de aandacht brengen. Voor de leesbaarheid houden wij de volgorde van de planbeschrijving aan.

1. Inleiding

1.4 Gemeentelijke medewerking (pagina 12)

De Huurdersvereniging Sneek stelt vast dat het niet gebruikelijk is dat de medewerking van een gemeente zover strekt als in de paragraaf beschreven staat.

De gemeente SWF lijkt heel ver te zijn gaan in het ondersteunen van het traject dat heeft geleid tot het voorliggende Ontwerp – Bestemmingsplan.

Het gevoel bekruipt dat de gemeente SWF op voorhand de geschetste planontwikkeling heeft omarmt.

2.2 Nut en noodzaak (pagina 17-18)

De Huurdersvereniging Sneek pleegt naar aanleiding van de voorgenomen uitbreiding eigen onderzoek op het gebied toekomstige ontwikkelingen specifiek gericht op de winkelformule Supermarkt.

Deskundigen als Laurens Slood, bijzonder hoogleraar Retail Marketing Groningen, schetsen een minder rooskleurig beeld van de toekomst voor de fysieke supermarkt.

Schaalvergroting kan mogelijk voor de komende jaren nog positief uitwerken.

Maar daarna krijgen factoren als vergrijzing en andere vormen van winkelen gebaseerd op digitale technologie de overhand.

Anno 2015 was het aandeel digitale aankoop bij supermarkten ongeveer 2 tot 3%.

Voorspeld wordt dat over 5 jaar het aandeelpercentage tot 10 a 15 % kan oplopen.

Een dergelijk aandeel percentage heeft gevolgen voor het fysieke bezoek aan de supermarkt en andere winkels.

De trends die op pagina 17 staan beschreven zijn nu anno 2016 achterhaald.

Inderdaad zal bij uitbreiding van het winkeloppervlakte sprake zijn van bredere toegankelijkheid voor rollator- en scootmobiel gebruik bij gelijk blijvend assortiment aan producten (zie pagina 18).

Maar de Huurdersvereniging Sneek denkt eerder aan een ontwikkeling in leegstand binnen het winkeloppervlakte na eventuele uitbreiding.

Leegstand die dan op een andere manier moet worden bestreden met bijvoorbeeld verkoop van andere soorten goederen dan het huidige assortiment van een doorsnee supermarkt.

2.2.2 Ladder duurzame verstedelijking (pagina 18)

De Huurdersvereniging Sneek ziet een andere trend zich ontwikkelen dan de uitgesproken optimistische visie (visioen?) van de initiatiefnemer van het Ontwerp – Bestemmingsplan.

Daarmee komen wij aan het volgende punt.

Volgens de Huurdersvereniging Sneek heeft er **geen of slechts geringe** afweging plaats gevonden ten aanzien van de wijziging van het ruimtegebruik (wonen versus detailhandel).

De zorgvuldige afweging die wettelijk is voorgeschreven is hier slechts verwoordt in de vorm van een "globale toetsing".

De Huurdersvereniging Sneek verzoekt de gemeente SWF om die zorgvuldige afweging als nog te maken..

2.5 Ruimtelijke kwaliteit (pagina 22)

De Huurdersvereniging Sneek heeft een andere opvatting over "ruimtelijke kwaliteit" dan de paar zinnen die in het Ontwerp – Bestemmingsplan daar aan zijn gewijd.

De voorgenomen sloop van vier woningen tast de bestaande structuur van de Zijlroede aan. Het tast ook de aanblik van de twee naastgelegen en identieke wooncomplexen De Wierde en Wagenbrugge aan.

Er is te eenvoudig, kort door de bocht gedacht in termen van:

Aanbrengen van extra groen onttrekt het zicht op de toekomstige uitbreiding.

Een meer zorgvuldige afweging van wat de schadelijke gevolgen voor de beeldkwaliteit zouden kunnen zijn komt onvoldoende in de tekst naar voren.

De Huurdersvereniging Sneek verzoekt de gemeente SWF om een meer uitvoerige toelichting waarom de ruimtelijke kwaliteit niet of nauwelijks wordt aangetast.

3. Beleidskader

3.3. Gemeentelijk beleid (pagina 28-29)

De Huurdersvereniging Sneek wil hier specifiek ingaan op de door de Gemeenteraad in 2013 vastgestelde "Detailhandelsstructuurvisie Súdwest-Fryslân".

Volgens die structuurvisie valt AH Stadsfenne onder de categorie "solitaire supermarkt locaties".

Ook valt daarin te lezen dat een oppervlakte van circa 1.000 m² winkel vloeroppervlakte (wvo) voldoende wordt geacht voor een bedieningsniveau van een wijk.

AH Stadsfenne heeft op dit moment al een wvo die daar ver boven ligt. Zij bedient op dit moment al een groter verzorgingsgebied dan de wijk Stadsfenne en een schil daar om heen.

De voorgenomen uitbreiding zal een grotere aantrekkingskracht tot gevolg hebben en daarmee komt een nog groter verzorgingsgebied in het vizier.

De Huurdersvereniging Sneek vindt dat met de wetenschap van nu – met name de toenemende winkelleegstand- de genoemde Structuurvisie op enkele punten hiaten bevat.

Het ontbreken van grenzen aan m² voor solitaire winkelvoorzieningen o.q. winkelvoorzieningen op bedrijfsterreinen (dus buiten de stadskernen als de binnenstad Sneek) is daarvan een voorbeeld.

Door het ontbreken van grenzen zijn ontwikkelingen als de uitbreiding van Albert Heijn Stadsfenne mogelijk gemaakt.

Een aandachtspunt voor de Gemeenteraad SWF.

Omgevingsaspecten

4.4 Bedrijvenhinder (pagina 39 t/m 41)

De Huurdersvereniging Sneek valt het op dat in de paragraaf uitsluitend wordt beschreven wat in de literatuur over het onderwerp is terug te vinden.

Een theoretische beschrijving die 1op 1 wordt geprojecteerd op de locatie van Albert Heijn Middelzeelaan Sneek.

Er is geen rekening gehouden met de mogelijke andere situering van installaties op het dak van het in omvang uit te breiden gebouw.

De kans dat er toename van (geluids-)hinder zal plaatsvinden is geenszins uit te sluiten.

De conclusie zoals die onderaan pagina 41 staat is daarom prematuur.

Een nadere studie of de conclusie in stand kan blijven vinden wij noodzakelijk.

4.7 Verkeerseffecten (pagina 44 t/m 50)

Algemene opmerkingen.

De Huurdersvereniging Sneek spreekt zijn verbazing uit over het feit dat bij het beschrijven van de verkeerseffecten zoveel gewicht wordt toegekend aan de Wijkvisie Stadsfenne.

De Wijkvisie Stadsfenne is in 2011 opgesteld in samenwerking met het Wijkplatform Stadsfenne, actieve wijkbewoners, toenmalig gemeente Sneek, Accolade e.a.

Een Wijkvisie heeft een beperkte officiële status en is in dit geval gedateerd.

In voornoemde Wijkvisie is de verkeerssituatie rond de vestiging van Albert Heijn als een belangrijk knelpunt beschreven. De feitelijke situatie is sinds 2011 verder verslechterd.

Die constatering moet ook bij de gemeente SWF bekend zijn.

In het Ontwerp - Bestemmingsplan wordt aangegeven dat de nieuwe supermarkt meer verkeer zal aantrekken dan de supermarkt in de huidige situatie.

Het blijft bij die constatering.

Hierboven is al aangegeven dat er zorgen zijn over de verkeerssituatie ter plaatse van de Albert Heijn.

De Huurdersvereniging Sneek vindt het voor de hand liggend dat daar waar gesproken wordt over "aantrekken van meer verkeer" ook gekeken dient te worden naar maatregelen om de effecten op te vangen.

Daarover leest de Huurdersvereniging Sneek niets in het Ontwerp – Bestemmingsplan.

Het hanteren van de publicatie "Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie" 2012

De genoemde publicatie uitgegeven door CROW (een kennisplatform) schijnt de bijbel voor verkeersdeskundigen te zijn.

De opstellers van het Ontwerp – Bestemmingsplan zijn daarmee stevig aan de slag gegaan op een manier dat de uitkomsten passen binnen een vooraf bepaald scenario.

Een voorbeeld:

Aangegeven wordt dat verkeerseffecten van het planvoornemen kunnen worden ingeschat met behulp van kengetallen van het CROW. Daarbij wordt ook aangegeven dat van deze kengetallen kan worden afgeweken. Bij specifieke oplossingen dient rekening te worden gehouden met

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke eigenschappen van een functie;
- mobiliteitskenmerken van bezoekers van de functie;
- het gemeentelijk parkeer- of mobiliteitsbeleid.

Deze opmerking wordt in het Ontwerp - Bestemmingsplan wel gemaakt maar in het plan wordt hier verder geen 'gehoor aan gegeven'.

1 op 1 wordt uitgegaan van de CROW-kengetallen.

Bij het hanteren van de CROW-kengetallen, voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de benodigde parkeercapaciteit, wordt uitgegaan van een fullservice supermarkt in zowel de huidige als toekomstige situatie.

Gelet op:

- de nieuwe grootte van de supermarkt (bijna 2.500 m² winkelvloeroppervlak - de ondergrens van een grote supermarkt)
- het grote verschil in de CROW-kengetallen tussen fullservice en grote supermarkt
- de aanduiding dat naar eigen inzicht van de kengetallen kan worden afgeweken (zie vorige bladzijde)

had hier volgens de Huurdersvereniging Sneek in het gebruik van de kengetallen wel meer naar boven mogen worden afgeweken. Door het 1 op 1 hanteren van de (lagere) kengetallen van een fullservice supermarkt worden de effecten wellicht te rooskleurig berekend.

De kengetallen van het CROW zijn gebaseerd op de m² bruto vloeroppervlak (bvo) van winkels. Bij de berekening van de verkeerseffecten van Albert Heijns Stadsfenne wordt uitgegaan van een berekende bvo (1,25 maal het wvo) in plaats van het (veel hogere) werkelijke bvo (circa 1,54 maal het wvo (=3.764/2.450)). Hieraan ligt geen specifiek voor deze locatie onderzoek (relatie met opmerking vorige bladzijde) aan ten grondslag. Hiermee kan niet geverifieerd worden of het gehanteerde uitgangspunt wel juist is.

Verkeersgeneratie

Zoals al aangegeven is de verkeersgeneratie van de huidige en nieuwe supermarkt bepaald op basis van een berekende bvo.

Of dit juist is, is niet verifieerbaar/onderbouwd met onderzoek.

Voor het effect op de verkeersgeneratie tussen nieuwe en oude situatie wordt uitgegaan van het maximum. Dat is op zich goed (worst case) maar gelet op voorstaande ook niet meer dan logisch. De nieuwe situatie neigt sterk naar een winkel met de kenmerken van 'grote supermarkt'. Nu is een toename van 1.084 motorvoertuigen berekend. Uitgaande van een 'grote supermarkt' zou dit nog eens ruim 500 motorvoertuigen meer zijn.

Op de berekende verkeerstoename van 1.084 wordt een correctie (factor) van 6/7 toegepast in verband met ook de openstelling op zondag. Die aanname gaat er klakkeloos vanuit dat het winkelpubliek door de "zondag openstelling" niet toeneemt en alleen maar verdeeld over alle dagen van de week. Deze aanname is niet gefundeerd op onderzoek, terwijl deze gegevens in principe bekend (kunnen) zijn, aangezien de huidige supermarkt al een zondag openstelling heeft ingevoerd. Ons vermoeden is dat naast een verdeling van winkelpubliek de openstelling op zondag ook leidt tot meer winkelpubliek. Daarmee zou de verkeersgeneratie hoger uitvallen dan nu wordt voorgespiegeld. In elk geval ligt aan deze aanname (wederom) geen (verkeerskundig) onderzoek aan ten grondslag.

Een van de belangrijkste constatering is dat met de verkeerseffecten berekening in het Ontwerp - Bestemmingsplan wel wordt aangegeven dat en in welke mate het verkeer op de omliggende wegen zal gaan toenemen, maar dat geenszins wordt aangegeven wat daarvan de effecten zijn op de (leef)omgeving. Blijkbaar kan dit fenomeen in het plan, met alleen de vermelding dat het drukker zal worden, worden afgedaan. De Huurdersvereniging Sneek vindt dat dat onbegrijpelijk.

De Huurdersvereniging Sneek haalt uit de beschreven uitkomsten op basis van de CROW kengetallen de indruk dat toegerekend is naar een uitkomst cq conclusie dat de geplande uitbreiding nauwelijks extra verkeer zal aantrekken.

Parkeren

De Huurdersvereniging Sneek is het opgevallen dat bij de berekening van de extra benodigde parkeercapaciteit is uitgegaan van de toename van het werkelijke Bruto Vloer Oppervlakte (bvo) namelijk 1.027 m².

Bij de paragraaf inzake *Verkeersgeneratie* is gerekend met een omrekeningsformule.

Van winkel vloer oppervlakte (wvo) keer 1,25 naar bvo. De wvo neemt met 50 % toe.

Dat is op zijn zachtst gezegd opmerkelijk en komt voor de berekening beter uit.

In de berekening wordt uitgegaan van het maximale parkeerkencijfer voor een fullservice supermarkt van 5,0 pp/100 m² bvo. Waarom is niet duidelijk (wordt niet (met onderzoek) gemotiveerd).

Het kencijfer van 5,0 pp/100m² bvo is echter altijd nog lager dan het minimale kencijfer van 5,9 pp/100m² bvo dat geldt bij een 'grote supermarkt'. Rekening houdend met de toekomstige grootte van de supermarkt (neigt naar 'grote supermarkt' en de aangegeven mogelijkheid om af te wijken van de algemene CROW-kengetallen zou het hanteren van een hoger parkeerkencijfer (bijvoorbeeld van circa 6,0 parkeerplaatsen per 100m² extra bvo) volgens de Huurdersvereniging Sneek dan ook realistisch zijn. Hetgeen betekend dat de berekende aantallen benodigde extra parkeerplaatsen naar onze mening **te laag** zijn ingeschat. Met een andere berekening zouden er zeker nog 10 tot 15 parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden.

In het Ontwerp Bestemmingsplan staat zelf al aangegeven dat de parkeersituatie op piekmomenten in de huidige situatie (85 parkeerplaatsen) druk is (pagina 48).

In het Ontwerp Bestemmingsplan wordt niet geborgd wat er gebeurd als het aantal toekomstige parkeerplaatsen te weinig blijkt te zijn. Ook is er geen inzicht in (of het oplossen daarvan) de hinder die omwonenden kunnen ondervinden als het winkelpubliek in de woonstraten gaat parkeren.

Algemeen kan ten aanzien van de effecten op de parkeersituatie worden gesteld het ook hier ontbreekt aan gedegen onderzoek. Om voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren wordt een deel van de bestaande weg (Middelzeelaan) opgeofferd en wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Langs de weg wordt langsparkeren toegepast wat, in combinatie met eenrichtingsverkeer en een versmalde rijbaan, mogelijk kan leiden tot meer verkeersonveiligheid (doorgaand verkeer versus parkerend verkeer). De effecten hiervan zijn niet specifiek onderzocht en daarmee naar onze mening onvoldoende onderbouwd in het Ontwerp Bestemmingsplan.

De conclusie, waarin wordt gesteld dat de geprojecteerde parkeervoorzieningen voldoende zijn op de toename van de parkeerbehoefte door uitbreiding van de supermarkt op te vangen is volgens de Huurdersvereniging Sneek niet juist en op zijn minst onvoldoende (met gedegen onderzoek) onderbouwd.

Samenvattend:

De Huurdersvereniging Sneek vindt het laten uitvoeren van een verkeersonderzoek noodzakelijk om de verkeerseffecten van een mogelijke uitbreiding van Albert Heijn Stadsfenne Sneek in kaart te brengen.

Daarmee wordt duidelijkheid geschapen in de voortdurende discussie in de wijk Stadsfenne over verkeersoverlast.

Het minste wat zou moeten worden gedaan is het laten uitvoeren van een "second opinion" onderzoek door een onafhankelijk verkeersbureau.

4.8 Luchtkwaliteit (pagina 50 t/m 51)

De effecten voor de luchtkwaliteit zijn bepaald op basis van de eerder ingeschatte, met behulp van kencijfers berekende, extra verkeersgeneratie. Zoals eerder al aangegeven kunnen de daarbij gehanteerde uitgangspunten gemakkelijk ter discussie worden gesteld. En indien er wordt uitgegaan van iets hogere kencijfers (meer richting een 'grote supermarkt'), dan neemt de berekende extra verkeersgeneratie van de nieuwe supermarkt snel sterk toe.

In het Ontwerp- Bestemmingsplan wordt aangegeven dat er in onderhavige situatie sprake zal zijn van een in betekenende mate van invloed op de verslechtering van de luchtkwaliteit als er sprake zal zijn van een toename van 1.283 extra voertuigbewegingen van personenauto's.

Uit de berekening in het Ontwerp – Bestemmingsplan volgt dat dit er (zonder de toegepaste correctie) 1.084 bewegingen zijn. Volgens onze berekening (zie opmerking in paragraaf *Verkeersgeneratie*) kunnen dit er eenvoudig 500 meer zijn.

En indien dat uitgangspunt wordt gehanteerd is er plots wel sprake van een in betekenende mate bijdrage van het plan aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (meer dan 3% verslechtering).

De conclusie op pagina 51: "De uitvoerbaarheid van voorliggend plan wordt niet door onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit belemmerd." kan naar de mening van de Huurdersvereniging Sneek niet zonder meer zo worden gesteld.

Een gedegen onderzoek op basis van meer nauwkeurig vastgestelde uitgangspunten is wat ons betreft nodig.

De Huurdersvereniging Sneek verwacht dat de uitkomst van een gedegen onderzoek niet zal leiden tot het afwijzing van het voorgestelde uitbreidingsplan.

Maar met de huidige constatering worden de effecten van het plan op de luchtkwaliteit waarschijnlijk wel te rooskleurig voorgespiegeld.

4.9 Geluidhinder (pagina 52 t/m 54)

De Huurdersvereniging Sneek leest op pagina 53 in de paragraaf Onderzoek de passage "Daarnaast vinden geen wijzigingen in de vorm of intensiteit van de bevoorrading van de supermarkt plaats."

Dat is een herhaling van een mondelinge uitspraak van de heer Grakist van Albert Heijn gedaan tijdens een voorlichtingsbijeenkomst september 2014.

Die uitspraak is geen (kei)harde garantie.

Naast het geluid van wegverkeer speelt bij winkels en vooral supermarkten ook het geluid van de activiteiten die plaatsvinden.

Wij doelen op het geluid van winkelwagens, van dichtstaande portieren (parkeren), laden en lossen van vrachtwagen en (koel)installaties op en rondom het gebouw.

In het Ontwerp - Bestemmingsplan wordt hier geen aandacht aan besteed en formeel gezien is dit ook niet nodig. Het geluid van deze geluidsbronnen op de (woningen in de) omgeving moet worden getoetst in het kader van het Activiteitenbesluit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Bij het vaststellen van het Bestemmingplan zonder inzicht in de te verwachten geluidseffecten van de nieuwe supermarkt loopt men het gevaar dat het Bestemmingsplan iets mogelijk maakt wat in de praktijk nog leidt tot benodigde (geluid beperkende) maatregelen die ook inbreuk doen op het woon- en leefklimaat van de buurt.

Het vooraf inzicht krijgen in deze effecten, op basis van gedegen onderzoek, kan (extra) teleurstellingen bij zowel omwonenden als de supermarkt ondernemer voorkomen.

In deze wil de Huurdersvereniging Sneek wijzen op de jaren slepende juridische procedure rond de voormalige vestiging van Lidl aan het Antoniusplein Sneek. Een dergelijke herhaling wil niemand opnieuw meemaken.

Terugkomend op het onderdeel "Verkeerseffecten" vragen wij aandacht voor het punt geluidhinder van het wegverkeer naar en van de Albert Heijn Stadsfenne.

Ook hier geldt dat conclusies worden getrokken zonder onderbouwing.

Zo valt te lezen dat "Er is geen onderzoek uitgevoerd omdat wordt gesteld dat dit niet nodig is voor wegen met een 30 km/uur-regime."

Deze bewering is echter onjuist. En wat een grotere verbazing wekt is dat de mogelijke effecten van een toename van maar liefst circa 1.000 motorvoertuigen van en naar de nieuwe, uitgebreide supermarkt worden weggeschreven.

Omdat er geen gedegen (verkeerskundig) onderzoek is uitgevoerd, is niet bekend hoe de verkeersstromen in de toekomstige situatie, ten opzichte van de huidige situatie, zullen gaan lopen. In elk geval is duidelijk dat het drukker zal worden met verkeer. En drukker betekent per definitie ook meer verkeerslawaai, ongeacht of dit verkeer is op een niet wettelijk gezonde 30 km/uur-weg of een weg van een hogere orde.

De geluidssituatie langs 30 km/uur-wegen moet volgens jurisprudentie voldoen aan de randvoorwaarden van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dat betekent dat de geluidsbelasting van wegverkeer (of andersoortige geluidsbronnen) in lijn moet zijn met de verwachting die je in dergelijke woongebieden mag hebben.

Omdat er geen akoestisch onderzoek is uitgevoerd is in het Ontwerp-Bestemmingsplan niet duidelijk gemaakt of het plan voldoet aan de randvoorwaarden van een 'goede ruimtelijke ordening'. En daarmee schiet het Ontwerp- Bestemmingsplan ook op dit punt zeer tekort.

De Huurdersvereniging Sneek pleit daarom voor het houden van een akoestisch onderzoek.

Samenvatting ten aanzien van de inhoud van het ontwerp - Bestemmingsplan

De tekst roept bij diverse punten vragen op die beantwoord zouden moeten worden.

Dit geldt met name voor de onderdelen:

Ladder duurzame verstedelijking

Ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader – Gemeentelijk beleid

De Huurdersvereniging Sneek pleit voor aanvullend onderzoek op de onderwerpen:

Bedrijvenhinder

Verkeerseffecten

Geluidshinder

Sneek, 10 april 2016

Bijlage A**Beschrijving van de sociale huurvoorraad woonkern Sneek**

De Huurdersvereniging Sneek richt zijn aandacht op de huurprijs segmenten goedkoop en betaalbaar-laag van de woningvoorraad.

Onder het begrip "goedkoop" wordt verstaan huurprijzen tot € 405 per maand.

Onder het begrip "betaalbaar-laag" wordt verstaan huurprijzen vanaf € 405 tot € 535 per maand.

Het aandeel "goedkoop" in de totale voorraad huurwoningen is ongeveer 15 tot 17 %.

In aantallen 800 woningen.

Het aandeel "betaalbaar" in de totale voorraad huurwoningen is ongeveer 60 %.

In aantallen 3.000 woningen.

De categorie "betaalbaar" wordt sinds kort uitgesplitst in "betaalbaar-laag" en "betaalbaar". De knip in de huurprijs is € 535.

De verhouding "betaalbaar-laag" en "overig- betaalbaar" is 60 40.

De kernvoorraad "goedkoop en betaalbaar-laag" bestond in 2014 uit 2.600 huurwoningen.

In de afgelopen vijf jaar is met name de voorraad huurwoningen tot een huurprijs van € 535 stevig onder druk komen te staan.

Omschrijving	"oude" voorraad	"nieuwe" voorraad	Verlies
Noorderhoek 1 a)	282	232	50
Noordoost hoek b)	96	33	63
Verkoop huurwoning c)	110		100
Totaal	488		213

a) Noorderhoek 1

282 verouderde doch goedkope huurwoningen maken plaats voor 232 nieuwbouw woningen. De nieuwbouwwoningen vallen in de huurprijsklasse betaalbaar-hoog en bereikbaar.

b) Noordoosthoek

96 goedkoop tot betaalbaar-laag huurwoningen zijn gesloopt (blauwe furmerus flat).

De plannen voor vervangende nieuwbouw zijn jaren vertraagd maar ook de aantallen nieuwbouwwoningen zijn steeds verder verlaagd van 81 via 57 naar 33.

Het laatst genoemde getal krijgt vorm in grondgebonden woningen met een huurprijs van betaalbaar-hoog.

c) Verkoop van huurwoningen

Naast de hiervoor geschetste feiten is tot voor kort het beleid van woningcorporaties gericht geweest op verkoop van vrij komende woningen. Dat waren met name woningen in het huurprijs segment "betaalbaar-laag".

Binnen de woonkern Sneek zijn de afgelopen jaren door de Woningcorporaties Accolade plus De Wieren/Elkien gemiddeld 22 huurwoningen per jaar verkocht. Over een periode van vijf jaar zijn dat circa. 110 woningen.

Samenvattend:

Het aantal sociale huurwoningen met een huurprijs tot ongeveer € 535 per maand is in de achterliggende vijf jaar afgenomen van circa 2.600 tot circa 2.100!!



I16.009254

Sneek, 14 april 2016

Bezwaarschrift; Wijziging bestemmingsplan NL.imro1900 2014 oostMdlzlaan ontwerp

Geachte Raadsleden,

Ondergetekende A.Schuringa en Y.Abelskamp wonende Bordine 6 8604 AD Sneek, maakt hierbij bezwaar tegen het besluit betreffende wijziging bestemmingsplan Stadsfenne ten behoeve van de uitbreiding Albert Heijn.

Wij kunnen ons niet verenigen met dit besluit, omdat de toekomstige verkeerssituatie aan de Middelzeelaan een gevaarlijke situatie zal opleveren voor fietsers, er meer lawaai, fijnstof etc.

De waardevermindering van onze woning.

Het verdwijnen van het toch al zo schaarse openbaar groen. {de 40 jr oude bomen zullen moeten wijken voor de uitbreiding}

Ik verzoek u te beslissen dat er geen drie-dubbele parkeerplaats aan de Middelzeelaan komt.

Als er bomen worden gekapt hiervoor ook nieuwe in de plaats komen.

Wij door meer en beter verdeeld groen aan de tuinkant van onze woning een betere bescherming tegen lawaai en fijnstof krijgen.

De verkeerssituatie op de kruispunten verbeterd wordt door oa. wegversmalling en zebrapaden aan te leggen.

Ik verzoek u mij, naast een ontvangstbevestiging van het bezwaarschrift, op grond van art. 6:6 Awb een redelijke termijn te stellen waarbinnen de naderende gronden van het bezwaarschrift

kenbaar moeten worden gemaakt.

Ook ontvang ik graag met deze ontvangstbevestiging afschriften van relevante stukken die op bovengenoemde beslissing betrekking hebben.

Hoogachtend,

A.Schuringa

Y.Abelskamp

Bordine 6
8604AD Sneek

B i j l a g e 2 .

S i t u a t i e t e k e n i n g



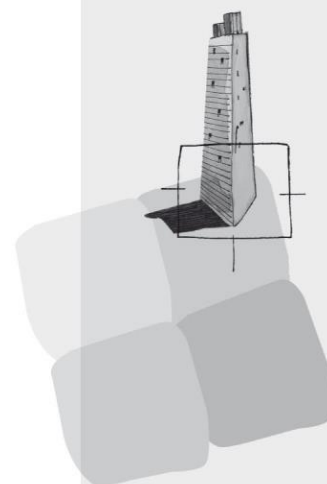
Colofon

Opdrachtgever
Albert Heijn Stadsfenne
dhr. R. Grakist

Contactpersoon
Gemeente Súdwest-Fryslân
dhr. H. Woltjer

Rapport
BügelHajema Adviseurs
dhr. J.A. van der Ploeg MSc

Projectnummer
027.47.59.21.00



BügelHajema Adviseurs bv
Adviseurs voor leefomgeving en
omgevingsrecht BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 0592 314 035
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort

Sneek



Toetsing vergroting AH en
vestiging Jumbo

Sneek

Toetsing vergroting AH en vestiging Jumbo

Opdrachtgevers: Gemeente Súdwest-Fryslân
Projectnummer: 0816.323
Datum: 21-9-2016

Broekhuis Rijs Advisering
Postadres: Wederik 1
9801 LX Zuidhorn
Tel. (0594-528358)
E-mail: info@broekhuisrijs.nl
Internet : www.broekhuisrijs.nl

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Gegevens planontwikkeling	5
3	Ladder duurzame verstedelijking	8
4	Toetsing criteria gemeente	11
5	Conclusies	17

1 Inleiding

Sneek is de hoofdkern van de gemeente Súdwest-Fryslân, gelegen in het zuidwesten van Friesland.

Het college van B&W heeft enige tijd geleden ingestemd met een nieuw toetsingskader voor supermarktiniciatieven, als aanscherping op het geldende detailhandelsbeleid. Op basis van dit kader, dat in nauwe samenwerking met de supermarktondernemers in de gemeente tot stand gekomen is, gaat de gemeente nieuwe initiatieven van supermarkten toetsen. Aan de hand van een aantal vastgelegde criteria zal deze toetsing plaatsvinden door een onafhankelijke partij. Daarvoor hebt u ons nu benaderd.

Op dit moment ligt er een tweetal concrete verzoeken voor toetsing van supermarktplannen. Het ene betreft de vergroting van de AH-supermarkt in de wijk Stadsfenne te Sneek. Het andere is een verzoek tot nieuwbouw van een Jumbo-supermarkt op het zogenaamde Flexa-terrein aan de Oppenhuizerweg te Sneek. De ruimtelijke toets is inmiddels positief verlopen voor beide plannen, waarna nu de overige toetsingsaspecten uitgevoerd kunnen worden. U hebt ons verzocht hiervoor een offerte uit te brengen.

Vraagstelling

Op basis van voorgaande zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

1. Hoe verhouden de plannen zich ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking?
2. Voldoen de plannen van AH en Jumbo aan de vastgestelde criteria ten aanzien van met name de verzorgingsstructuur? Hierbij beoordelen we de plannen op de drie gemeentelijke uitgangspunten.

Werkwijze

Om deze vragen te kunnen beantwoorden beschrijven we in Hoofdstuk 2 eerst de plannen voor de beide supermarkten. In hoofdstuk 3 zullen we de verschillende stappen van de Ladder voor duurzame verstedelijking langslopen. Vervolgens geven we in hoofdstuk 4 antwoord op de vragen, die de gemeente ten aanzien van de criteria heeft gesteld. Hierbij geven we een analyse van de huidige en toekomstige verzorgingsstructuur. Tenslotte volgen in hoofdstuk 5 de conclusies.

2. Gegevens planontwikkeling

In de *noordoostelijke* wijk Stadsfenne is al jaren een supermarkt van AH gevestigd. De ondernemer van deze supermarkt wil graag uitbreiden. Aan de *zuidoostelijke* kant van het centrumgebied van Sneek was jarenlang de fabriek van Flexa gevestigd. Na vertrek van de fabriek is dit terrein ingericht als parkeerterrein voor het centrumgebied. Op deze locatie wil Jumbo graag een supermarkt met parkeerplaatsen realiseren. Op onderstaande kaart staan beide locaties aangegeven. We zullen achtereenvolgens beide plannen iets uitgebreider bespreken.

Kaart 1 Ligging supermarkten in Sneek



Bron: Google, bewerkt door Broekhuis Rijs Advisering

Vergroting AH

De supermarkt van AH ligt in de wijk Stadsfenne; de winkelvloeroppervlak (wvo) van de huidige supermarkt is nu ongeveer 1.600 m². Inpandig is tevens een vestiging van Gall&Gall aanwezig. Op de verdieping bevinden zich sociale ruimtes. Aan de voor- en zijkant van de supermarkt liggen ca. 85 parkeerplaatsen; tevens wordt gebruik gemaakt van een aan de overzijde gelegen terreintje van de kerk.

De huidige planvorming gaat uit van een vergroting in noordelijke richting. In totaal gaat het om een vergroting van het huidige 2.737 m² bruto vloeroppervlak (bvo) naar 3.764 m² bvo. Dit betekent dat de wvo kan toenemen tot ongeveer 2.450 m². Per saldo komt er (voor de klant zichtbaar) zo'n 850 m² wvo bij.

Kaart 2 Uitbreiding AH



Bron: Google Maps, bewerkt door Broekhuis Rijs Advisering

De uitbreiding kan plaatsvinden door de aan de noordzijde gelegen groenstrook en een viertal woningen bij de winkel te betrekken. De aanwezige verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Zijlroede en de Middelzeelaan zal worden opgewaardeerd. Ook de Middelzeelaan zelf zal aangepast worden. Tevens zal het aantal parkeerplaatsen verder uitgebreid kunnen worden.

Nieuwe vestiging Jumbo

De Oppenhuizerweg is een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Sneek, vanuit het zuidoosten. De projectlocatie voor de vestiging van een Jumbo ligt op loopafstand van het centrum; het terrein wordt nu benut als parkeerterrein voor het centrum.

Kaart 3 Locatie Jumbo



Bron: Google Maps, bewerkt door Broekhuis Rijs Advisering

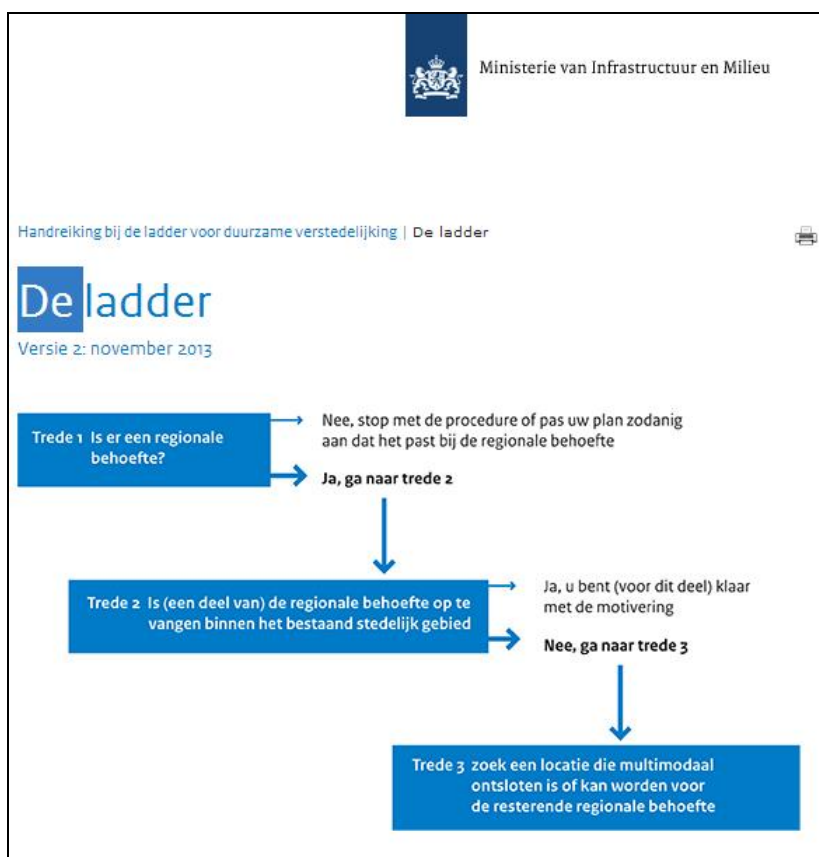
In het verleden was op deze locatie de Flexafabriek gevestigd. Sinds 2007 is men bezig om dit voormalige industriegebied te herontwikkelen. Het terrein grenst direct aan het Zomerrak/de Houkesloot.

De toekomstige Jumbo aan de Oppenhuizerweg zal volgens de huidige planning een bruto oppervlakte krijgen van 2.775 m², zodat een winkelvloeroppervlak van ca. 2.200 m² wvo gerealiseerd kan worden. Bovendien zullen zo'n 244 parkeerplaatsen op maaiveld aangelegd worden, en tevens 53 op de verdieping. Op het moment dat deze Jumbosupermarkt gerealiseerd en geopend kan worden, dan zal de huidige Jumbo aan het Normandiaplein gaan sluiten. Het betreft derhalve een verplaatsing van de Jumbosupermarkt. Hoewel de kans erop gering lijkt bestaat de mogelijkheid dat in het achterliggende pand aan het Normandiaplein opnieuw een supermarkt (van een andere formule) komt. Per saldo zal het winkelvloeroppervlak in theorie dus met 2.200 m² gaan toenemen, maar zal het in de praktijk naar verwachting om ongeveer 1.000 m² gaan.

3. Ladder duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. Het doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder kent drie treden, die achtereenvolgens worden doorlopen.

De eerste trede gaat om het bepalen van de regionale vraag naar ruimte. Sneek kent een duidelijke winkelstructuur, waarbij het grootste aanbod zich bevindt in het kernwinkelgebied in het centrum, aangevuld met een winkelaanbod geconcentreerd in de wijken. Deze structuur is in de onlangs opgestelde structuurvisie voor Súdwest-Fryslân nogmaals bevestigd als gewenst.



De supermarkten in Sneek bevinden zich vooral rondom het centrum, in de schil. De Jumbo aan de Oppenhuizerweg komt hier ook te liggen, vanaf een andere schilloccatie. Het aanbod in de wijken bestaat in veel gevallen alleen uit een supermarkt. In Stadsfenne is de AH de enige supermarkt.

In hoofdstuk 4 wordt weergegeven dat de huidige en toekomstige AH dezelfde functie zullen vervullen. De vergroting is fors; de meeste wijkwinkels zijn kleiner in omvang. Niettemin blijft het een wijksupermarkt; hooguit zullen enkele 'extra' klanten vanuit de nieuwbouwlocaties hier naartoe komen. De vergroting behelst vooral een kwaliteitsslag. De vloerdruk is op dit moment erg hoog, waardoor bezoekers elkaar in de weg lopen. Men wenst vooral meer ruimte in de winkel te creëren, waarbij ook gedacht wordt aan de ouder wordende bevolking. Meer mensen komen tegenwoordig met een rollator of scootmobiel in de supermarkt; hiervoor zijn bredere gangpaden gewenst.

De distributie planologische berekening (zie hoofdstuk 4) laat zien, dat er voldoende draagvlak aanwezig is voor versterking van het dagelijkse aanbod. De wijk heeft behoefte aan een goede supermarkt, waarvoor de distributieve ruimte ook vrijwel aanwezig is. Hiermee is de regionale behoefte naar deze ruimte aangetoond.

Op dezelfde wijze kan ook de regionale behoefte voor de Jumbo aan de Oppenhuizerweg worden aangetoond. In Sperkhem en het zuidelijk deel van de binnenstad is geen supermarkt; de inwoners moeten grotere afstanden afleggen om bij een fullservice supermarkt te komen. Voor het zuidoostelijke regiogebied (Oppenhuizen) is dit de meest logische locatie voor een supermarkt.

Uit de rekensom in hoofdstuk 4 blijkt op basis van normcijfers dat de marktruimte in feite onvoldoende aanwezig is. Wanneer we er vanuit gaan dat door de grote omvang van de aanwezige supermarkten en de aanwezigheid van een viertal discounters de vloerproductiviteit gemiddeld in Sneek duidelijk lager ligt dan landelijk het geval is, en vooral ook de structuur niet verstoord wordt, kunnen we aangeven dat een uitbreiding verantwoord is.

Hiermee kunnen we concluderen dat er sprake is van een regionale behoefte voor zowel de vergroting van AH als de realisatie van de Jumbo.

Na de eerste trede positief te hebben beantwoord, volgt de tweede trede. Deze motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaande stedelijk gebied. De achterliggende gedachte bij deze vraag is vooral of hierdoor geen leegstaande ruimtes gaan ontstaan. De beoogde locatie voor de supermarkt van Jumbo gaat juist een open ruimte binnen het stedelijke gebied invullen. De verwachting is reëel dat de achterblijvende locatie aan het Normandiaplein weer tijdig ingevuld kan gaan worden, gezien de commerciële kracht van deze schillocatie. De kans op invulling van de locatie met opnieuw een supermarkt achten we evenwel gering. De uitbreiding van AH zal direct grenzend aan de huidige supermarkt plaatsvinden. Beide ontwikkelingen zullen binnen het bestaande stedelijke gebied plaatsvinden.

Aangezien de projecten binnen het bestaand stedelijk gebied gepland zijn, is de derde trede (zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte) niet aan de orde. Niettemin is het zo, dat met de uitbreiding van AH ook de Middelzeelaan zelf verbeterd gaat worden. De geplande supermarkt van Jumbo komt aan een belangrijke toegangsweg van Sneek te liggen. Beide supermarkten worden prima ontsloten.

Geconcludeerd kan worden dat de planvorming voor de supermarkten voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4. Toetsing criteria gemeente

4.1 Kracht kernwinkelgebied

Nieuwe initiatieven in de gemeente Súdwest-Fryslân mogen geen afbreuk doen aan de kracht van de kernwinkelgebieden van de betreffende kern. Sneek heeft een echt historische binnenstad met veel trekkers in de niet-dagelijkse sector. In de binnenstad is met name het modische aanbod geconcentreerd, zodat het accent duidelijk op het shoppen ligt.

De supermarkten liggen in de schil rondom de binnenstad (zie ook kaart 1); in de binnenstad is onvoldoende ruimte aanwezig voor de omvang van een moderne supermarkt. Aan het Boschplein – aan de zuidzijde van het centrum – zijn een Poiesz en een Aldi gevestigd. Deze twee supermarkten zijn nog relatief nieuw en goed bereikbaar vanuit vooral het zuiden. Zij vervullen tevens een wijkfunctie voor de wijken ten oosten en westen van de Lemmerweg. Aan de westzijde van het centrum, aan het Antoniusplein, is een vestiging van AH gelegen. Aan de noordzijde is er de combinatie van een Aldi met een Jumbo (voormalige C1000), aan het Normandiaplein. Deze Jumbo zal hier gaan sluiten op het moment dat de Jumbo aan de Oppenhuizerweg kan gaan openen.

Verder zijn in de diverse wijken supermarkten gevestigd. Hiervan is de AH in de wijk Stadsfenne er één. De huidige supermarkt in de Stadsfenne, maar ook de toekomstige, heeft primair een functie voor de eigen wijk, en deels voor de aangrenzende wijken.

Het kernwinkelgebied zal geen hinder ondervinden van de realisatie van de vergroting van AH. Het kernwinkelgebied haalt haar aantrekkingskracht vooral uit het gedifferentieerde niet-dagelijkse aanbod, in combinatie met overige functies, zoals horeca. De AH daarentegen is een solitaire foodaanbieder in een woonwijk.

In feite is dat ook het geval met de toekomstige Jumbo aan de Oppenhuizerweg. Deze zal net als de andere genoemde supermarkten aan het Boschplein, Normandiaplein en Antoniusplein in de schil rondom het centrum liggen. In de Detailhandelsstructuurvisie van de gemeente Súdwest-Fryslân is aangegeven, dat de verbinding met het kernwinkelgebied goed op orde moet zijn en dat de parkeergelegenheid (als belangrijk bronpunt) voldoende is. Vanaf de Oppenhuizerweg is de verbinding met de binnenstad goed en zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig en/of te realiseren. De parkeersituatie zal bij de toekomstige Jumbo aan de Oppenhuizerweg veel beter geregeld kunnen worden dan op dit moment bij de Jumbo aan het Normandiaplein. De toekomstige solitaire supermarkt van Jumbo op een schillocatie zal derhalve het kernwinkelgebied kunnen ondersteunen, zoals dat ook gebeurt op de andere schillocaties.

4.2 Verzorgingsstructuur

De gemeente Súdwest Fryslân telde per 1 januari 2016 ruim 84.000 inwoners; Sneek – de grootste kern - telde 33.695 inwoners (bron: CBS). Volgens de prognoses van het PBL/CBS zal het inwonertal van de gemeente nog tot ongeveer 2027 blijven toenemen, waarna een daling geprognoseerd wordt. Het aantal huishoudens zal nog wel langer blijven groeien. De toename van inwonertal vindt vooral plaats in de hoofdkernen; het landelijke gebied laat krimp van de bevolking zien.

Sneek zal derhalve de komende tijd een lichte groei van het inwonertal laten zien. De nieuwbouw van Sneek zal vooral aan de noord-noordwestzijde van Sneek en aan de oostzijde plaatsvinden. Het gaat dan om wijken als Harinxmaland en Houkepoort.

De gemeente Súdwest-Fryslân vindt het belangrijk dat sprake is van een ruimtelijk gebalanceerde verzorgingsstructuur. Ze wensen bij voorkeur een supermarkt in elke wijk van enige omvang, zodat iedere inwoner een goed dagelijks aanbod heeft op loop- en fietsafstand. Dit aanbod dient op wijkverzorgend niveau te functioneren, en niet wijk-overstijgend.

Verzorgingsgebied AH Stadsfenne

De AH ligt in de wijk Stadsfenne; hier wonen 3.060 mensen. Direct ten zuiden van Stadsfenne ligt 'omgeving Leeuwarderweg' (810 inwoners), waar verder geen voorzieningen aanwezig zijn. Voor deze wijk vervult de AH ook een functie, evenals voor de wijk De Domp, ten zuidoosten van de supermarkt. In deze wijk (met 1.925 inwoners) is geen supermarkt aanwezig. Gezien de structuur van de wegen zullen inwoners grotendeels op de AH in Stadsfenne georiënteerd zijn. Inwoners van Het Eiland (1.365 inwoners) zullen meer op het Normandialein gericht zijn.

Ten westen van Stadsfenne ligt de wijk Zwetteplan. In deze wijk is een supermarkt van Aldi gevestigd; deze discounter bezoekt de consument vaak naast een fullservicesupermarkt. Daarvoor komen zowel de AH in Stadsfenne, de Poiesz in de wijk Noorderhoek als de schilsupermarkten in beeld. De wijk Zwetteplan telt 2.045 inwoners.

De inwoners van de nieuwe wijken Harinxmaland en Houkepoort krijgen geen eigen supermarkt in de wijk, daarvoor is de omvang te gering. Voor beide wijken geldt, dat de AH op relatief korte afstand is gelegen, en mogelijk voor deze wijken dus een functie zal gaan vervullen. Daarnaast kunnen deze inwoners (met name van Harinxmaland) ook eenvoudig bij de Poiesz in de Noordoosthoek terecht.

In feite vervult de AH in Stadsfenne een verzorgende functie voor de noord/noordoostelijke wijken van Sneek; een gebied met ongeveer 7.900 inwoners (Stadsfenne, Leeuwarderweg, De Domp, Zwetteplan, Loënga). Het primaire verzorgingsgebied bestaat uit Stadsfenne, Leeuwarderweg en De Domp (5.800 inwoners). Met de vergroting zal hierin geen verandering optreden. De ligging van de supermarkt in de wijk speelt hierbij ook een belangrijke rol. Mede om deze reden zal de uitbreiding van AH weinig effect hebben op de schillocaties. Er zal sprake zijn van gezonde concurrentie, maar de wijkfunctie van de AH in Stadsfenne zal bovenliggend zijn. De dichtstbij de AH liggende schillocatie is het Normandiaplein. Voor het niet-dagelijks winkelaanbod zal geen enkel effect optreden; ook voor de Aldi zullen nauwelijks effecten optreden, aangezien de discounter in een ander marktsegment opereert. De concurrentie met de Jumbo zal gaan toenemen; maar deze gaat immers bij voorkeur verhuizen naar de Oppenhuizerweg, en neemt dan een andere schillocatie in. Voor het combinatiebezoek met het kernwinkelgebied zal de uitbreiding van AH geen negatief effect hebben. Naar verwachting zal het bronpunt juist in kracht toenemen, wanneer de Jumbo naar de Oppenhuizerweg gaat. De druk op het parkeerterrein zal gaan afnemen, waardoor meer ruimte ontstaat voor centrumbezoekers.

Verzorgingsgebied Jumbo-Oppenhuizerweg

Voor de toekomstige situatie van de Jumbo aan de Oppenhuizerweg ligt de situatie iets anders, omdat het hier niet om een wijksupermarkt maar om een supermarkt in de schil gaat. Niettemin zal ook deze supermarkt een primaire functie vervullen voor de direct aangrenzende wijken. Dan gaat het met name om Sperkhem en de binnenstad van Sneek. Hier wonen samen bijna 4.000 inwoners. Iets zuidelijker langs de Oppenhuizerweg is een Lidl gevestigd; de supermarkten van Lidl (discounter) en Jumbo (full service) vullen elkaar goed aan. Door de ligging in de schil en aan een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Sneek zal deze supermarkt ook een functie gaan vervullen voor overige delen van Sneek en het omliggende gebied. De Jumbo en Lidl liggen aan de zuidoostelijke toegangsweg, Aldi en Poiesz (Boschplein) aan de zuidkant van het centrum, AH (Antoniusplein) aan de westzijde, en Jumbo met Aldi (straks waarschijnlijk alleen Aldi) aan de noordzijde (Normandiaplein). In bijna alle schillocaties zal dan sprake zijn van een combinatie van een discounter met een fullservicesupermarkt. Vooral voor inwoners van Oppenhuizen en Uitwellingerga is deze nieuwe supermarkt goed bereikbaar.

De realisatie van deze Jumbo zal derhalve geen afbreuk doen aan de dagelijkse voorzieningenstructuur in Sneek. In feite betreft het een verplaatsing van Jumbo van de ene schillocatie naar de andere. Bovendien krijgt de wijk Sperkhem op kortere afstand een supermarkt.

Om te beoordelen of er al dan niet voldoende vraag is naar de supermarkten in de beide wijken, kan ook nog een distributie planologische analyse worden uitgevoerd. In de tabellen op deze en de volgende pagina laten we dit zien, zowel voor Stadsfenne apart als voor geheel Sneek. Hierbij gaan we uit van de meest recente kengetallen, die door Panteia – in navolging van het Hoofdbedrijfschap voor de Detailhandel (HBD) – voor 2015 zijn geraamd op basis van gegevens van het CBS en Locatus.

Bij de gemiddelde omzet per hoofd is rekening gehouden met het inkomensniveau in de gemeente. Ook het kengetal voor de vloerproductiviteit is geactualiseerd. Voor dit kengetal gaan we 5% onder het landelijk gemiddelde zitten; in het noorden ligt het kostenniveau namelijk veelal lager dan gemiddeld.

AH-STADSFENNE	Dagelijkse goederen
Detailhandelsomzet per hoofd	€ 2.652
Inwoners primair verzorgingsgebied	5.795
Koopkrachtbinding (%)	80%
Omzet verzorgingsgebied	€ 12.3 mln.
Toevloeiing koopkracht (%)	30%
Omzet toevloeiing	€ 5.3 mln.
Totale omzet	€ 17.6 mln.
Vloerproductiviteit	€ 7.856
Potentieel winkelaanbod m ²	2.236
Aanwezig winkelaanbod m ²	1.600
Ruimte in markt	636

De koopkrachtbinding (de mate waarin bewoners in hun eigen wijk blijven voor hun boodschappen) schatten we in op een niveau van 80%; dit ligt vrijwel op het gemiddelde van kernen of wijken van deze omvang. De toevloeiing van koopkracht vanuit de rest van Sneek en de direct aangrenzende regio naar Stadsfenne zal naar verwachting op ongeveer 30% liggen. Dit ligt iets hoger dan gemiddeld, maar gezien de omvang van het bevolkingspotentieel in Sneek en de regio, en gezien de kracht van de supermarkt en de toekomstige nieuwbouw zal dit een reëel percentage zijn.

Uiteindelijk resulteert op dit moment nog een ruimte in de markt van ruim 600 m². Hierbij gaat het niet om de exacte getallen, maar om een indicatie van de mogelijkheden. Deze rekensom komt niet geheel uit op de gewenste 850 m² wvo extra voor de AH. Desalniettemin is een groei met 850 m² wvo verantwoord omdat de vloerproductiviteit van de nieuwe supermarkt lager ligt dan het gemiddelde waarmee gerekend is. Immers, hoe groter een supermarkt, hoe lager gemiddeld de vloerproductiviteit is.

Voor de realisatie van de Jumbo aan de Oppenhuizerweg kijken we naar de verzorgingsstructuur van heel Sneek. Het gaat hier om een supermarkt met een functie voor de eigen wijk en het centrumgebied, maar ook voor de rest van Sneek en de regio. Bij de rekensom maken we voor de koopkrachtbinding en –toevloeiing gebruik van de uitkomsten van het koopstromenonderzoek uit 2007. De koopkrachtbinding voor Sneek bleek toen op 97% te liggen. We gaan er vanuit, dat hierin geen wezenlijk verschil is opgetreden omdat sindsdien het aanbod niet verzwakt is. De toevloeiing lag op 21%. We gaan er nu vanuit, dat deze nog altijd relatief hoog ligt; we schatten deze nu in op 20%, waarbij we rekening houden met het toerisme.

SNEEK	Dagelijkse goederen
Detailhandelsomzet per hoofd	€ 2.652
Inwoners primair verzorgingsgebied	33.695
Koopkrachtbinding (%)	97%
Omzet verzorgingsgebied	€ 86.7 mln.
Toevloeiing koopkracht (%)	20%
Omzet toevloeiing	€ 21.7 mln.
Totale omzet	€ 108.4 mln.
Vloerproductiviteit	€ 7.856
Potentieel winkelaanbod m ²	13.793
Aanwezig winkelaanbod m ²	15.051
Ruimte in markt	-1.258

Uit deze rekensom, op basis van algemene normgetallen, komt naar voren dat het aanbod aan supermarkten op dit moment voldoende is, zelfs iets aan de ruime kant. Bij het gebruik van de normgetallen willen we wel een kanttekening maken. De aanwezige supermarkten in Sneek zijn relatief groot in oppervlakte; deze grotere supermarkten hebben veelal een lagere vloerproductiviteit. Datzelfde geldt voor discounters, waarvan er 4 aanwezig zijn in Sneek. In de praktijk zal naar onze verwachting de gemiddelde vloerproductiviteit van de supermarkten waar mee gerekend moet worden in Sneek lager liggen dan het landelijk gemiddelde. Het *aantal* supermarkten in Sneek wijkt ook niet af van wat 'normaal' en gemiddeld is voor kernen van deze omvang. Omdat in het geval van Jumbo sprake is van een verplaatsing zal het aantal supermarkten ook niet of nauwelijks (geringe kans op nieuwe supermarkt op Normandiaplein) verder toenemen. De structuur in Sneek is een duidelijke, zonder supermarkten op onlogische en daardoor verstorende locaties.

Per saldo zal naar onze inschatting de verzorgingsstructuur van Sneek dan ook geen geweld worden aangedaan; deze blijft volledig intact. Het betekent wel, dat de concurrentiestrijd feller zal worden (zeker bij een extra

supermarkt op het Normandiaplein), en dat de ondernemers ook goed op hun kostenstructuur moeten letten. Maar tot ontwrichting zal dit geen aanleiding geven, juist vanwege de goede structuur in Sneek.

4.3 Risico op structurele leegstand

Het derde criterium betreft het al dan niet ontstaan van leegstand door de realisatie van de gewenste projecten. De gemeente wenst geen structurele (winkel)leegstand elders in de wijken of in het centrum van Sneek. Het betreft hier in het geval van de AH geen verplaatsing. Bij de uitbreiding van de AH tracht men zo economisch mogelijk met de ruimte om te springen. Bij de Jumbo zal wel sprake zijn van verplaatsing. Het Normandiaplein is evenwel een plek, die goed in de markt zal liggen. Het is een locatie vlakbij het centrum, met parkeergelegenheid voor de deur. De eigenaar zal deze ruimte graag weer willen verhuren; op dit moment in de planfase is het nog te vroeg om hier concrete stappen te kunnen zetten. In het geval van de locatie van de nieuwe Jumbo is juist sprake van invulling van een plek waar in het verleden een fabriek zat. Het betreft een definitieve invulling van een open plek vlakbij de binnenstad. Het risico op leegstand ligt op de plek van het Normandiaplein niet voor de hand.

5. Conclusies

- In Sneek is op dit moment sprake van een tweetal projecten op het gebied van supermarkten. Het eerste is een vergroting van de AH in Stadsfenne naar 2.400 m² wvo; het tweede is de nieuwvestiging van een Jumbo-supermarkt aan de Oppenhuizerweg. Deze supermarkt zal ongeveer 2.200 m² wvo groot worden; gelijktijdig zal dan de Jumbo aan het Normandiaplein (1.260 m² wvo) gaan sluiten.
- De uitbreiding van de AH-supermarkt en de vestiging van de Jumbo geven in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking geen aanleiding tot problemen. De eerste stap van de Ladder voor duurzame verstedelijking betreft de regionale behoefte. Een belangrijk onderdeel van de beantwoording is of de bestaande structuur in gevaar komt. Daarvan is geen sprake. Wanneer we daarnaast de regionale behoefte middels een distributieplanologisch onderzoek verder onderbouwen, blijft deze voor beide projecten aanwezig; de te verwachten lagere vloerproductiviteit dan landelijk speelt hierin een belangrijke rol. De marktruimte is beperkt, de concurrentie zal verder toenemen, maar de structuur zal niet ontwricht worden.
- Hierna volgt de tweede trede met de vraag of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden. Ook deze vraag kan positief beantwoord worden. Na een positieve beantwoording van deze trede hoeft de derde trede (die evenmin tot problemen zou leiden) niet beantwoord te worden.
- De beide initiatieven passen binnen de drie gemeentelijke uitgangspunten, waaraan ze getoetst dienen te worden. Het eerste is dat de initiatieven geen afbreuk mogen doen aan de kracht van het kernwinkelgebied van Sneek. Daaraan voldoen beide initiatieven.
- Ten tweede mogen de projecten geen afbreuk doen aan de dagelijkse verzorgingsstructuur. De dagelijkse verzorgingsstructuur in Sneek is duidelijk in opzet. Naast supermarkten in de schil rondom de binnenstad zijn supermarkten in de wijken aanwezig. De AH in de wijk Stadsfenne vervult nu en ook na de vergroting dezelfde wijkfunctie. De Jumbo aan de Oppenhuizerweg komt te liggen aan een invalsweg voor de binnenstad, in de schil. Naast een wijkfunctie zal deze ook een functie gaan vervullen voor de binnenstad, de regio en overige wijken. De functie van deze Jumbo (aangevuld met Lidl aan dezelfde weg) is vergelijkbaar met de

Poiesz/Aldi aan het Boschplein, de AH aan het Antoniusplein en de Jumbo/Aldi aan het Normandiaplein.

- Het derde criterium van de gemeente betreft het voorkomen van ongewenste structurele leegstand. Leegstand zal bij de realisatie van het AH-project niet ontstaan. De Jumbo zal gevestigd worden op een locatie waar in het verleden een fabriek was; in feite wordt hier een 'open' plek opgevuld. In theorie bestaat de kans, dat de ruimte van de huidige Jumbo aan het Normandiaplein leeg komt te staan. De verwachting is dat dit geen structurele situatie zal zijn.
- Het plan voor de vergroting van AH en vestiging c.q. verplaatsing van de Jumbo voldoen derhalve aan zowel de eisen vanuit de Ladder als aan de uitgangspunten zoals die door de gemeente zijn opgesteld.