

Toelichting behorende bij de 1e Herziening
bestemmingsplan "Tinga-Duinterpen"
gemeente Sneek
werknr. 327.460.000 mei 1981

Kuiper Compagnons, Rotterdam

Behoort bij het besluit van de raad

d.d. 19 mei 1981, nr. 11.

De gemeente Secretaris van Sneek,

Bestemmingsplan
Goedgekeurd door de gedeputeerde
staten van Friesland bij besluit
van 20-10-1981, nr. 20.164.

INLEIDING

De 1e Herziening van het bestemmingsplan "Tinga-Duinterpen" betreft een aanpassing - voornamelijk in de wijziging of verschuiving van enkele bestemmingsgrenzen - van de noordoostelijke hoek van het gedeelte Duinterpen van het (globale) bestemmingsplan Tinga-Duinterpen. De aanpassingen zullen in het navolgende puntsgewijs worden toegelicht. Bovendien zal de herziening een aanpassing inhouden van enige algemene bepalingen van het globale plan naar aanleiding van jurisprudentie en gewijzigde inzichten aangaande de inhoud van die bepalingen.

PLANGEBIED EN BEGRENZINGEN

Het plangebied van de 1e Herziening is gelegen in de noordoostelijke hoek van het gedeelte Duinterpen, met als begrenzingen de stadsrondweg aan de noordzijde, de recreatieve oeverstrook van de Woudvaart aan de oostzijde en de hoofdontsluitingsweg van Duinterpen als westelijke en zuidelijke begrenzingen. De herziening betreft uitsluitend die gronden waar inderdaad sprake is van een gewijzigde bestemming of van een gewijzigde bestemmingsgrens.

WETTELIJK KADER EN BESTEMMINGSPLANPROCEDURE

Het bestemmingsplan Tinga-Duinterpen werd vastgesteld door de raad van de gemeente Sneek op 19 juni 1973. Bij besluit van 3 oktober 1974 werd voornoemd bestemmingsplan door gedeputeerde staten van Friesland (gedeeltelijk) goedgekeurd.

De onderhavige 1e herziening werd april 1980 in het kader van het overleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegezonden aan de daartoe samengestelde Commissie van Overleg, waarvan dd. oktober 1980 de reactie werd ontvangen. In dit bericht werd op verschillende punten van het plan een nadere motivering wenselijk geacht. De nu opgestelde toelichting zal in het navolgende aandacht schenken aan deze punten, waarbij tevens zal worden vermeld in hoeverre is tegemoetgekomen aan de suggesties van de Commissie van Overleg.

WIJZIGINGEN EN AANPASSINGEN IN HET PLANGEBIED

Garagebedrijf

Aan de oostzijde van de ontsluitingsweg van de wijk, direct nabij de entree van het woongebied, is na de goedkeuring van het globale plan en in afwijking daarvan, een garagebedrijf gerealiseerd op grond van een procedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, juncto artikel 50, lid 8 van de Woningwet.

Recreatieve doeleinden

De vestiging van genoemd garagebedrijf bracht met zich mee dat de aldaar geprojecteerde sportterreinen in oostelijke richting zouden moeten opschuiven. Inmiddels waren de voorbereidende werkzaamheden tot de uitwerking i.c. de programma-opzet in een stadium aangeland dat het programma en daarmee de begrenzing van het sportterrein konden worden vastgelegd. Dit had ook aan de oostelijke zijde van het sportterrein een enkele verschuiving in de grenzen tussen sportterrein en woondoeleinden tot gevolg.

De Commissie van Overleg deelt in vorengenoemd bericht van oktober 1980 mee, dat de veranderingen van de bestemmingsvlakken van de globale bestemmingen "woondoeleinden", "sportterrein" en "openbaar groen" geen bezwaren ontmoeten.

Autoverkeer Woudvaart

In het globale plan alsook in de nota "Beeldvorming en ideëenvorming" (bijlage bij de uitwerkingsvoorschriften) is een ontsluitingsmogelijkheid voor autoverkeer langs de Woudvaart in de richting van het stadscentrum opgenomen. In de onderhavige herziening is deze ontsluitingsmogelijkheid vervallen. Aan dit gewijzigde beleidsstandpunt ten aanzien van de planvorming liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

- De gedachtenvorming omtrent de stadsvernieuwing en de ontwikkeling van de binnenstad - neergelegd in het structuurplan voor de binnenstad van Sneek -, heeft geleid tot een beleidskeuze voor het laten vallen van de indertijd geprojecteerde zuidelijke stadstangentweg door Sperkhem. Daarnaast wordt er voor gepleit om het fietsverkeer binnen de stad en tussen de woonwijken onderling te stimuleren. Nu de

zuidelijke stadstangent niet meer in het beleid is opgenomen, moet de genoemde ontsluiting voor autoverkeer langs de Woudvaart richting Prinsengracht niet meer als gewenst worden beschouwd. Een dergelijke voorziening moet zelfs als strijdig worden gezien met het beleid ten aanzien van de binnenstad, met name Spierkhem.

- Door het vervallen van het autoverkeer zal de geprojecteerde route voor het langzaamverkeer des te aantrekkelijker worden. Het beleid ten aanzien van de fietsroutes in het binnenstedelijk verkeer is hiermede gediend. Meer algemeen gezien kan worden gesteld dat de voorgestelde wijziging de neerslag is van een gewijzigde opstelling ten opzichte van het autoverkeer gedurende de jaren zeventig.

Meergezinswoningen

Ten tijde van de vaststelling van het globale plan is een zeer terughoudende opstelling ten aanzien van het bouwen in meer dan twee lagen waar te nemen, onder meer als gevolg van het toen aanwezige woningaanbod en de wenselijk geachte woningbehoefte. Gezien de huidige woningbehoefte, met name in de categorie van de kleine woningen voor alleenstaanden en kleine huishoudens, moet een bepaalde vorm van stapeling echter niet meer als ongewenst worden gezien, te meer waar een dergelijke bouw zeker aan een bepaald deel van de woningvraag zou kunnen voldoen. In aanmerking genomen dat het globale plan het bouwen in 3 lagen gedeeltelijk toelaat, ook voor meergezinshuizen, zou een planwijziging hiertoe niet noodzakelijk zijn. Een uitzondering hierop lijkt echter gewenst, met name in het gebied van de 1e Herziening, voorzover er sprake is van een lokatie nabij de Woudvaartbrug met uitzicht op de Woudvaart, die een bouw in 4 lagen zeker zou rechtvaardigen en wel op grond van de volgende overwegingen:

- Een bebouwing in deze lokatie heeft slechts aan één zijde (de zuidzijde) een raakvlak met de overige woonbebouwing. Een eventueel negatief uitstralingseffect van hogere bebouwing op de aangrenzende woonbebouwing in eengezinshuizen wordt daarmee beperkt of zelfs geheel voorkomen.

- De bebouwing kan volledig op het zuiden worden georiënteerd, dus met de rugzijde (eventueel gesloten galerijen) naar de stadsrondweg.
- Het buitenmilieu dat op deze wijze bij meergezinshuizen kan worden ingericht (gesloten achterzijde en parkeerterreinen) is veel minder kwetsbaar dan het geval zou zijn met een bestemming voor eengezinshuizen (achtertuinten).
- Bij gestapelde bouw op de voorgestelde plaats wordt optimaal gebruik gemaakt van het uitzicht over de Woudvaart en het stadspark.
- De belevingswaarde van het - wenselijk geachte - stedelijk milieu rond de stadsrondweg wordt versterkt door begeleiding van bebouwing op specifieke punten. Het begeleidingseffect komt onder meer tot uitdrukking in relatief grotere bebouwingshoogten en beperking van de afstand tot de weg.
- Uit exploitatie-overwegingen moet hogere bebouwing ter plaatse als wenselijk worden geacht. Kostenverhogende maatregelen ten behoeve van geluidbeperkende maatregelen moeten als verantwoord worden beschouwd, aangezien deze kosten bij verschuiving of verwisseling van bestemmingen elders evenzeer in aanmerking zullen komen, of door het bouwen van minder woningen, of door kwaliteitsverlies (opoffering van groenvoorzieningen).
- Eventuele andere bestemmingen dan woningbouw zijn niet reëel, aangezien de lokatie - gezien in de totale structuur van het plangebied - "achteraf" is gelegen.

Gezien deze overwegingen lijkt het althans gewenst het bouwen vooralsnog niet tot drie lagen te beperken en een nieuwe bestemming ter plaatse tot maximaal 4 lagen als globale bestemming op te nemen.

Er zij hierbij aangetekend dat de Commissie van Overleg het verruimen van de bouw mogelijkheden voor meergezinshuizen in 3 of 4 bouwlagen in principe aanvaardbaar acht.

Wet op de Geluidhinder

Gelet op de geluidsproblematiek rond de stadsrondweg is het gewenst na te gaan in hoeverre bepaalde in de Wet op de Geluidhinder opgenomen

waarden niet worden overschreden of zullen worden overschreden. Met name is dit van belang voor de in het vorige punt gesuggereerde bebouwing in vier lagen nabij de Woudvaartbrug. Er zijn enkele berekeningen daartoe uitgevoerd, die in de bijgaande rapportage van ir J. van der Boom zijn opgenomen. Als conclusie van deze berekeningen mag worden gesteld dat een oplossing ter plaatse mogelijk is, onder andere door een bebouwingswijze die als het ware de weg de rug tokeert (bijvoorbeeld relatief gesloten geveloppervlak, gesloten galerijen, inrichting plattegrond van de wooneenheden, e.d.).

Bovengenoemd rapport van ir J. van der Boom is van gemeentewege op 6 februari besproken met een vertegenwoordiger van de Inspectie van Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu. Van de zijde van de Inspectie werden de voorgestelde maatregelen alleszins redelijk geacht, teneinde een aanvaardbare situatie te bereiken. In de kosten van de nodige voorzieningen kan daarbij, op grond van de Bijdrageregeling Interimbeleid Geluicwering Woningbouw tegen Wegverkeerslawaaï, een bijdrage van het rijk wordt verleend. Het project zal daartoe worden opgenomen in de opgave voor het Indicatief Meerjaren Programma Geluid 1982 - 1986. Tevens zal bij de vaststelling van het uitwerkingsvoorschrift Duinterpens II worden bepaald dat van gemeentewege niet zal worden meegewerkt aan realisering van deze woningbouw dan nadat is aangetoond, dat de geluidsbelasting binnen de woningen niet hoger zal zijn dan 35 dB(A).

Economische uitvoerbaarheid

De exploitatiegegevens van de uitwerking van Duinterpens II tonen aan dat deze uitwerking economisch gezien uitvoerbaar is. Overigens mag worden opgemerkt dat een verkleining van het sportterrein (geen kostendrager) en het laten vervallen van een verkeersweg, het aannemelijk maakt dat de voorgestelde wijziging tenminste evenzeer economisch uitvoerbaar zal zijn als het oorspronkelijke plan.

Wijzigingen en aanpassingen in de voorschriften

Zoals hiervoor reeds is gesteld, zijn in de onderhavige herziening enige nieuwe bestemmingen opgenomen in het bestemmingsplan "Tinga Duinterpen". De nieuw ingevoegde artikelen zijn aangegeven met een lettercode, waardoor derhalve een vernummering van de reeds vigerende bouwingsartikelen achterwege kan blijven. De nieuwe bestemmingen betreffen met name de bestemming "Garagebedrijf met bijbehorend erf" en de bestemming "Woondoeleinden, meergezinshuizen klasse A". Ten aanzien van de laatste wordt opgemerkt dat het hier een globale bestemming betreft, welke de mogelijkheid geeft gestapelde woningbouw in vier lagen te realiseren. De redactie van artikel 3 van het globale plan is voorts verduidelijkt. Het betreft hier onder meer de mogelijke onduidelijkheid met betrekking tot het aantal te realiseren bouwlagen bij de toegelaten goothoogte van 9 m (vergelijk de leden b en d van artikel 3).

Naast de hiervoor genoemde bestemmingen zijn in verband met de enigszins gewijzigde situering van de bestemmingen, alsmede in samenhang met deze bestemmingen, enige algemene bestemmingen opgenomen, waaronder begrepen "Openbaar groen, plantsoen of berm, Groenvoorzieningen en Sportterrein". In verband met de grotere vraag naar kleinere woningen ten behoeve van bejaarden en onvolledige gezinnen, is het percentage, genoemd in artikel 13, lid 1 onder b, verhoogd van 12% naar 20%.

Aangezien door deze toenemende behoefte aan kleinere woningen en door de toenemende noodzaak van hogere dichtheden, het niet uitgesloten is dat ook in Duinterpen hogere dichtheden (meer wooneenheden per oppervlakte-eenheid) zullen voorkomen dan in het globale plan werd voorzien, zal ook op dit punt het plan worden gewijzigd (tot een dichtheid van maximaal 45 woningen per ha). Een volgend punt van wijziging is gelegen op het gebied van de wijkvoorzieningen. De vraag is namelijk alleszins reëel of de garantie kan worden gegeven, dat kleine winkelsteunpunten (in dit geval het oostelijk gelegen steunpunt) inderdaad tot stand zullen komen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zou voor de woningen in

het uiterste zuidoosten een strijdigheid met het plan ontstaan, voorzover de maximaal gestelde loopafstand van 800 meter dan zou worden overschreden. Het is derhalve gewenst deze maatafstand te verhogen tot 1250 meter.

Voorts zijn naar aanleiding van de jurisprudentie enige algemene en aanvullende bepalingen toegevoegd c.q. herzien, te weten de begripsbepalingen en strafbepalingen. Het betreft hier in concreto geen inhoudelijke wijzigingen, doch een juridische verfijning van de voorschriften op een aantal punten.

Tenslotte wordt opgemerkt dat na het onherroepelijk worden van de 1e herziening, de overige bepalingen, vervat in de voorschriften van het bestemmingsplan Tinga-Duinterpen, overeenkomstig van toepassing zijn.

Inzake
M. Kool en W. W. W. W.
30 JAN 1981
No. Rem. Beh.
Ref. Hph.

aan de Directeur van de
Dienst Cementwerken van Sneek,
Schoolstraat 2,
8603 XL SNEEK.

Ondr.nr. 81.19

Hengelo Gld., 28 januari 1981

Geachte Heer Jellema,

Naar aanleiding van Uw verzoek om een akoestisch advies m.b.t. de verkeersgeluidbelasting op het gewijzigde bestemmingsplan Quinterpen II, kan ik U het volgende meedelen.

1. Uitgangspunten

Zuidelijk van de stadsrondweg worden in het plan Quinterpen II een aantal bestemmingen gerealiseerd, te weten

- tussen 40 m en 200 m van de weg sportterreinen;
- op 135 tot 240 m van de weg eengezinswoningen met een goothoogte van max. 6 m;
- op 65 tot 140 m van de weg gestapelde woningen van ten hoogste 4 bouwlagen, max. hoogte 12 m.

Tekening 1 geeft een schematische plattegrond naar een tekening van Uw stedenbouwkundige adviseur Kuiper Compagnons.

De stadsrondweg heeft 2 rijstroken van elk 2 rijbanen en loopt langs Quinterpen II in oostelijke richting van 1,3 + FZP op tot 5,45 m + FZP op de Woudvaartbrug.

De weg verwerkt momenteel ongeveer 10.000 mvt/atmaal; in 1990 zal de intensiteit bijna zijn verdubbeld, tot 19.500 mvt/etmaal.

Bij de berekening van de geluidbelastingen ben ik uitgegaan van

- een maatgevende uurintensiteit van 7% overdag en 0,7% 's nachts, dus 1365 mvt/h, resp. 137 mvt/h;
- 15% vrachtverkeer;
- glad asfalt wegdek;
- lichte begroeiing op/rond de sportterreinen.

Naar de nieuwste inzichten is geen correctie aangebracht voor de stoplichten bij de aansluiting op de Akkerwinde, tussen Quinterpen I en II, en evenmin voor de helling van de weg (ca. 1%).

2. Geluidbelasting

In tekening 1 zijn de te verwachten geluidbelastingen aangegeven, te weten

- 56 tot 66 dBA op de noord-, oost- en westgevels van de gestapelde woningen, bestemming WS 4, op 3 tot 12 m hoogte;
- 56 dBA op de noordgevels van eengezinswoningen op ca. 135 m van de Rondweg, op 3 tot 6 m hoogte;
- 50 dBA of minder op de noordgevel van eengezinswoningen op ca. 240 m van de Rondweg, op 3 tot 6 m hoogte;
- 50 tot 67 dBA op de sportterreinen op 3 m boven maaiveld.

Op deze waarden is de "tijdelijke aftrek" van art. 103 Wgh nog niet aangebracht.

Een en ander impliceert, dat alleen de geluidbelasting op de gestapelde woningen de in de Wgh gedefinieerde grenswaarde van 55 dBA (50 dBA + 5 dBA tijdelijke aftrek) overschrijdt.

Met betrekking tot de beoordeling van de geluidbelasting op de sportterreinen verwijs ik naar I.C.G.-rapport VL-HR-16-01, waarin voor sportvelden, afhankelijk van het activiteitsniveau een niveau 50 tot 55 dBA gewenst en van 60 - 65 dBA maximaal toelaatbaar wordt geacht.

3. Akoestische voorzieningen

Sportterreinen

Bij de indeling van de sportterreinen kan rekening worden gehouden met de behoefte aan een redelijke spraakverstaanbaarheid bij sportinstructie, bijv. op tennisbanen, door dergelijke velden op de grootst mogelijke afstand te situeren.

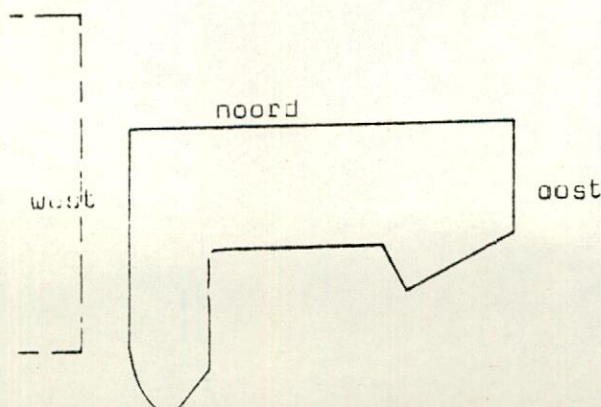
Sportvelden met een hoge eigen geluidproductie (wedstrijd velden voetbal) en openlucht-zwembaden kunnen het beste op grote afstand van de woningen bij de weg worden geplaatst.

Ik verwacht niet, dat bij de bouw van kantines e.d. bijzondere bouwakoestische voorzieningen nodig zullen zijn.

Woningen

Ten aanzien van de gestapelde woningen is in navolgende tabel I met schets de geluidbelasting wat meer gespecificeerd aangegeven. De tabel geeft ook de geluidbelastingen met een 3 m hoog geluidscherm op 10 tot 15 m afstand van de weg en op de Woudvaartbrug.

as rondweg



TABEL I		geluidbelasting, dBA,	
gevel	hoogte	zonder scherm	met scherm
noordgevel	3 m	63	53
	6 m	65	56
	12 m	66	60
westgevel	3 m	55 - 61	45 - 51
	6 m	56 - 62	48 - 54
	12 m	60 - 64	53 - 58
oostgevel	3 m	58 - 61	48 - 51
	6 m	60 - 63	51 - 54
	12 m	63 - 64	54 - 58

Daar een afscherming langs de weg niet wenselijk wordt geacht en ook met beplantingen geen geluidbelastingverlaging tot de grenswaarde van 55 dBA kan worden gerealiseerd, zullen maatregelen moeten worden genomen om de geluidbelasting binnen de woningen tot 35 dBA te beperken.

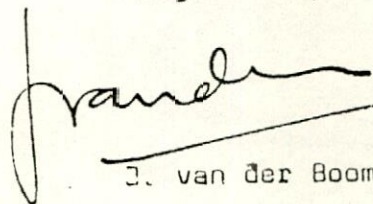
Dit kan in principe door

- a) het ontwerp van de woonblokken zodanig aan te passen, dat
 - de geluidgevoelige vertrekken (woon- en slaapkamers) aan de "lijzijde" (van wegverkeer afgewende zijde) liggen; door afscherming ontstaan buiten aan lijzijde geluidbelastingen van ten hoogste 50 dBA;
 - de geluidgevoelige vertrekken aan de noord-, west- en oostgevels door gesloten galerijen o.d. worden afgeschermd.
 - b) de luchtgeluidisolatie van ramen, gevelwanden en daken van geluidbelaste woon- en slaapvertrekken op te voeren, tot waarden rond 30 à 35 dBA, een en ander rekening houdend met de afmetingen van ramen, gevel- en dakvlakken en van de kamers.
- Bij een verstandig gevelontwerp, met relatief kleine raamoppervlakten, is dit zonder al te veel problemen mogelijk.

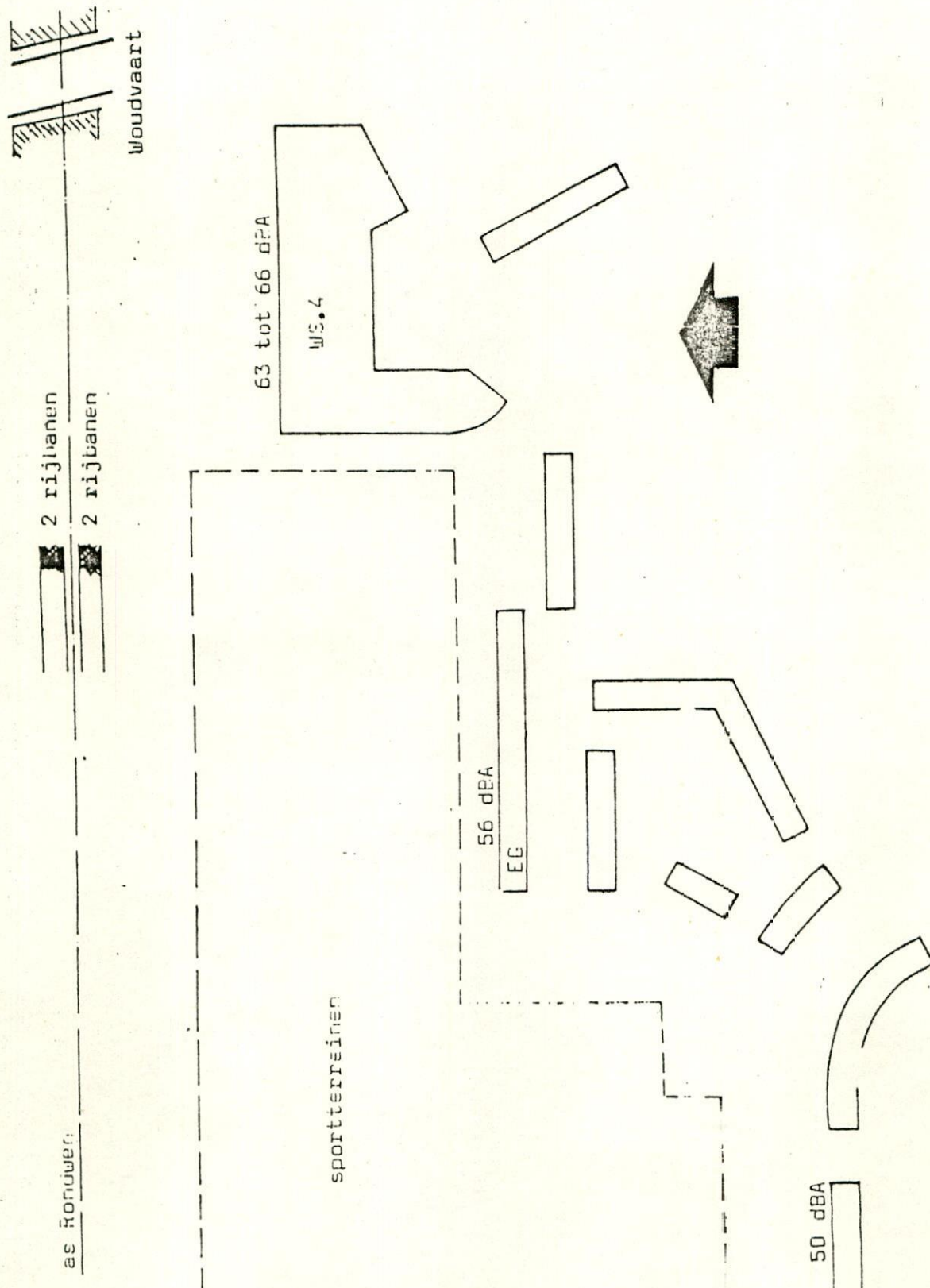
Een combinatie van deze maatregelen is uiteraard ook mogelijk.

In het vertrouwen U hiermee van dienst te zijn geweest en graag bereid een en ander te bespreken, toe te lichten en uit te werken,

Hoogachtend,


J. van der Boom

Tekening 1



Schematische situatie, schaal ca 1 : 2000