

Samenvatting Startnotitie

Randvoorwaarden stedenbouw en volkshuisvesting

Inleiding

Het terrein van de voormalige garage Wander en de school de Friese Poort ligt tussen het Perk en de N7. De locatie Het Perk bevindt zich aan de rand van de N7, ooit eens 'de etalage van Sneek' genoemd. Het plan voor dit gebied is ontstaan vanuit de ontwikkelende partij Friso in samenwerking met Elkien en de gemeente. De bedoeling is een woningbouwplan te realiseren dat de wijk een positieve impuls geeft.



Locatie Het Perk Sneek

De gemeenteraad heeft in 2004 de door Royal Haskoning opgestelde planopzet Waterstad vastgesteld. Vervolgens heeft het college op 10 februari 2009 de notitie "Het lef in Waterstad" vastgesteld. Deze notitie is geschreven in een periode dat de implicaties van de economische crisis nog niet voldoende werden doorgrond. De notitie is ambitieus en gaat onder andere uit van de bouw van woningen op "eilanden". Wanneer geopteerd wordt voor een bebouwing met hoge stadswoningen (een niet gedefinieerd begrip), dan dient dat in een ruimere setting te gebeuren en dienen de ruimten (doorkijk) tussen de bebouwing zodanig breed te zijn, dat de openbare ruimte groter/dieper lijkt. De bebouwing moet een volume hebben van minimaal 4 en maximaal 7 bouwlagen, exclusief de gebouwde parkeervoorzieningen. In architectonisch opzicht moet bij een invulling met losstaande gebouwen vanaf de rijksweg een beeld ontstaan van woon/kantoorgebouwen die oprijzen vanuit het water. En bij een invulling met hoge stadswoningen moet de relatie met het water door middel van bijvoorbeeld kades en steigers zeer nadrukkelijk aanwezig zijn. Dit zijn enkele passages uit het "Lef in Waterstad". Deze uitgangspunten zijn voor een ontwikkeling in het huidige tijdsgewricht in Sneek niet reëel. Bovendien worden er geen kantoren gebouwd op de locatie Het Perk. Het opgenomen referentiemateriaal in de notitie lijkt meer passend voor een ontwikkeling in een grootstedelijke omgeving. Bovenstaande heeft geleid dat een aangepast plan.

Stedenbouwkundige plan (structuur en plek)

Waterwoningen

Parrallel aan de N7 wordt een sterke rand gemaakt met een stedelijke allure, in de vorm van een veelvoud van ritmisch geschakelde gearrangeerde woonblokken. Deze eengezinswoningen zijn twee lagen hoog, hebben een kap en krijgen een geluid afschermende functie ter protectie van het achterliggende woongebied. Indien echter door de geldende geluidseisen betreffende het achterliggende gebied niet volstaan kan worden met kappen is het een optie twee lagen met een dakopbouw Deze woningen kennen een duidelijk parcellering. De kappen geven de rand een kenmerkende gekartelde, stedelijke uitstraling. Perforaties tussen de blokken geven het plan de nodige transparantie en maken zichtlijnen mogelijk.

De detaillering en vormgeving is geïnspireerd op pakhuizen en ademen een nautische sfeer. De materialen worden strak en efficiënt toegepast met een minimale detaillering. Er worden strakke natuurlijke materialen toegepast in grijstinten bijvoorbeeld donkergrijs strengpers metselwerk of donkergrijs geolied hout.

Vanuit de Wet geluidhinder gezien is er sprake van een deel dat als "vervangende nieuwbouw" kan worden beschouwd en een deel als "nieuw". De genoemde situaties hebben een verschillende

normstelling waaraan moet worden voldaan. Dit kan betekenen dat een deel van de waterwoningen een ander uiterlijk kan krijgen om te kunnen voldoen aan de geluidseisen. Gedacht kan hierbij worden aan een “dove gevel” of andere geluid afscherpende voorzieningen. Een nadere studie zal hier meer inzicht in geven wat voor consequenties dit zal hebben op het aanzien van de waterwoningen.

Rijwoningen

In het binnengebied wordt uitgegaan van een orthogonale verkaveling, bedoeld voor jonge gezinnen en/of starters. De geschakelde woningen kennen door de verschillende rijlengtes aan de zuidzijde van de bouwstroken geregisseerde willekeurige verspringingen. Hierdoor ontstaat er een kleinschalige, dorpse sfeer met eindige zichtlijnen. Ter plaatse van de sprong wordt ruimte gelaten aan openbaarheid zoals een speelveldje.

Voor wat betreft detail en materiaal geldt primair dat de woningen een eigentijds karakter hebben. Het gevelmateriaal bestaat uit rood-oranje gemêleerd metselwerk in combinatie met witte kozijnen en dakgoten.

Stedelijk accent

In oostelijke richting wordt de rij waterwoningen beëindigd in een sterk stedelijk accent in de vorm van een woontoren, passend bij de visie om hier een markant gebouw te realiseren. Deze toren voorziet in sociale huurappartementen en is maximaal 12 lagen hoog om de juiste verhoudingen ten opzichte van naastliggende brug te krijgen en de nieuwe skyline af te maken. Het volume bestaat uit twee delen die enigszins uit elkaar worden geschoven. Om de twee delen te kunnen onderscheiden kan de een hoger worden gemaakt dan de ander en/of kunnen er twee gevelkleuren worden gekozen.

Met betrekking tot detail en materiaal, heeft de toren dus een duidelijke opdeling met een basement en een bovenbouw. Het basement sluit wat kleurstelling en materiaal betreft aan bij de waterwoningen, dus een natuurlijk materiaal met een antraciet of grijze kleur. De kleurstelling van de bovenbouw is meer vrij en bestaat uit metselwerk met een oranje, rood geel of bruine kleur of een combinatie hiervan.

Om te kunnen voldoen aan de normstelling van de Wet geluidhinder kunnen een aantal onderste lagen een ander uiterlijk krijgen. Gedacht kan hierbij worden aan een “dove gevel” of andere geluid afscherpende voorzieningen. Voor de hoger gelegen woonlagen kan mogelijk volstaan worden met een hogere borstwering al dan niet in combinatie met andere geluid afscherpende voorzieningen. Een nadere studie zal hier meer inzicht in geven wat voor consequenties dit zal hebben op het aanzien van de woontoren.

Openbare ruimte

De ontsluiting van het plangebied zal via het Perk, de Pripperstraat en de Westhemstraat dienen plaats te vinden. Het aantal parkeerplaatsen dient te voldoen aan de geldende norm. Het parkeerterrein bij het appartementengebouw wordt op twee manieren vormgegeven. Een gedeelte wordt gerealiseerd in groene parkeerkeffers. Het overige gedeelte van het parkeerterrein wordt in het bestemmingsplan opgenomen voor verkeersdoeleinden, maar fysiek niet zo uitgevoerd. Er is afgesproken om de parkeerdruk daar te blijven monitoren. Mocht de parkeerdruk dermate hoog zijn dan kan er voor gekozen worden om hier parkeerplaatsen toe te voegen. Is dit niet het geval dan blijft het groen.

Conclusie

De bovengenoemde kaders geven een eerste aanzet om uiteindelijk tot een bestemmingsplan te komen. Alvorens wij daar aan toe zijn, zal eerst worden gecommuniceerd met de buurt waarna de gemeenteraad aan zet is om de (aangepaste) kaders vast te stellen. Op basis van de nodige onderzoeken zal uiteindelijk moeten blijken of de plannen daadwerkelijk haalbaar zijn. Pas daarna kan het bestemmingsplan in procedure worden gebracht.