

① Vastgesteld 25-6-'90

ged. goedgekeurd

② d.d. 23-1-1991

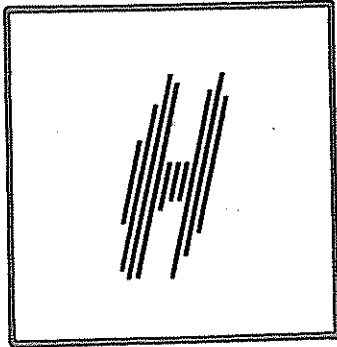
(Zie aantek. op kaart  
en in voorschrift)

③ K.B. 17-9-92

no. 92.00046

Comp. Datum kroon !!

33



## HEERENVEEN

Bestemmingsplan Heerenveen-Centrum

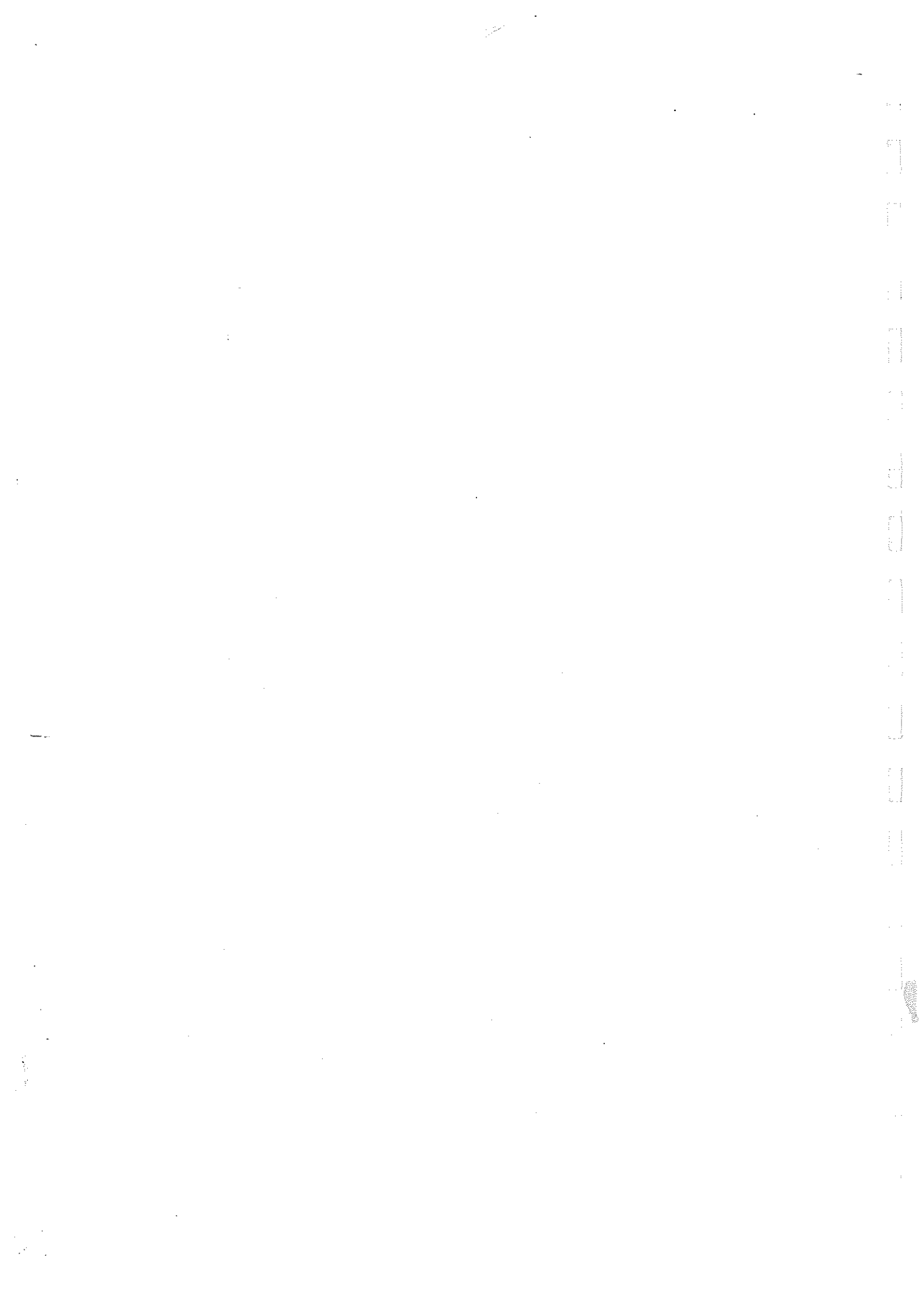
4

TOELICHTING

<u>Inhoudsopgave</u>	<u>blad</u>	
<u>Inleiding</u>	1	
<u>Hoofdstuk 1</u>	<u>Inventarisatie beleidsvisies</u>	4
	A. Provinciale visie: Streekplan Friesland	4
	B. Gemeentelijk beleidskader	
	1. Structuurplan Heerenveen	4
	a. Bevolkingsontwikkeling en wonen	4
	b. Recreatie	5
	c. Voorzieningen	5
	2. Vigerende plannen plangebied	5
	3. Visies ten aanzien van het centrum	6
	4. Overige plannen	11
	a. Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing	11
	b. Verkeersstructuurplan	12
	c. Groenstructuurplan	13
<u>Hoofdstuk 2</u>	<u>Ruimtelijke ontwikkelingen</u>	15
	A. Algemeen	15
	B. Historische ontwikkelingen	15
	C. Stedebouwkundige structuur	17
<u>Hoofdstuk 3</u>	<u>Functionele ontwikkelingen</u>	21
	A. Bevolking	21
	B. Functionele ontwikkelingen	22
	1. Centrumgebied	22
	2. De uitloopgebieden van het centrum	28
	3. Woongebieden	28
	4. Stationsgebied	30
	C. Verkeer	31
<u>Hoofdstuk 4</u>	<u>Gemeentelijk beleid</u>	34
	A. Algemeen	34
	B. Beleidsdoelstellingen ten aanzien van het plangebied	34
	1. De gewenste functionele structuur	34
	2. De gewenste ruimtelijke structuur	45
	3. De gewenste verkeersstructuur	51

<u>Hoofdstuk 5</u>	<u>Planopzet</u>	53
	A. Algemeen - WRO/Bro 1985	53
	B. Functies "Beschrijving in hoofdlijnen"	53
	C. Toepassing nieuwe wettelijke mogelijkheden	54
<u>Hoofdstuk 6</u>	<u>Motivering van de bestemmingen</u>	55
	Algemeen	55
	A. Centrumdoeleinden	56
	B. Gemengde doeleinden I	57
	C. Gemengde doeleinden II	58
	D. Woondoeleinden	58
	E. Woongebied	59
	F. Wooncentrum	60
	G. Bijzondere doeleinden	60
	H. Doeleinden van openbare dienstverlening	60
	I. Bedrijfsdoeleinden	61
	J. Doeleinden van wonen en detailhandel	62
	K. Doeleinden van verkeer en vervoer	62
	L. Doeleinden van horeca en wonen	62
	M. Openbare nutsdoeleinden	62
	N. Groenvoorzieningen	62
	O. Centrumerf	62
	P. Doeleinden van verkeer en verblijf	63
	Q. Verkeersdoeleinden	63
	R. Water	63
	S. Stedebouwkundig waardevol gebied	63
	T. Overige bepalingen	66
<u>Hoofdstuk 7</u>	<u>Milieu-aspecten</u>	67
	A. Geluidhinder	67
	1. Algemeen	67
	2. Spoorweglawaai	67
	3. Wegverkeerslawaai	68
	B. Bodem	70
	C. Bedrijven	70
<u>Hoofdstuk 8</u>	<u>Inspraak en Overleg</u>	71
	A. Bevolking	71
	B. Vrouwen Advies Commissie voor de woningbouw (VAC)	75
	C. Emancipatieraad	77
	D. Overleg met diensten van Rijk en Provincie	78

- Bijlage 1           \*    Verslagen Inspraakbijeenkomsten  
  maandag 22-01-90 en woensdag 24-01-90
- \*    Inspraakreactie VAC
- \*    Reactie Emancipatieraad
- Bijlage 2           Overlegreacties in het kader van  
  artikel 10 van het Bro
- Bijlage 3           Obstakelkaart



## INLEIDING

### Algemeen

In het centrum van Heerenveen hebben zich de afgelopen jaren belangrijke ontwikkelingen afgespeeld: aanzienlijke gedeelten zijn opnieuw bebouwd en heringericht, de aantrekkelijkheid en de kwaliteit van het winkelapparaat is sterk toegenomen en meer in het algemeen is de verzorgende functie van Heerenveen binnen Friesland verbeterd.

Dit proces heeft plaatsgevonden en vindt nóg plaats op basis van een Ontwerp-Structuurschets, een Herstructureringsplan (voor het) centrum, een aantal uitvoeringsplannen en in het algemeen op basis van het stadsvernieuwingsbeleid.

Planologisch hebben de ontwikkelingen tot dusver een basis gevonden in afzonderlijke artikel 19-procedures.

Voor het overige is er voor het centrum sprake van enkele (verouderde) partiële bestemmingsplannen.

Ten behoeve van het voeren van een integraal ruimtelijk beleid, is het gewenst om thans over een actueel planologisch kader te beschikken door middel van een bestemmingsplan.

Dit is temeer van belang om de nagestreefde en inmiddels voor belangrijke gedeelten gerealiseerde functiezoning veilig te stellen. Het voorliggende bestemmingsplan wil hierin voorzien.

Een bestemmingsplan (voor) Heerenveen-Centrum sluit daarnaast aan op de reeds in gang gezette planologische regelingen voor de stedelijke bebouwing (bestemmingsplannen voor Midden, De Akkers en Zuid zijn reeds in voorbereiding).

Naast het eigenlijke kernwinkelgebied met omgeving, worden in het voorliggende bestemmingsplan tevens de aangrenzende gebieden meegenomen, zodanig, dat aangesloten wordt op de aanliggende deelgebieden Midden en Noord.

Gelet op zowel de aard van het centrum (een gebied met veel en vaak snel opeenvolgende ontwikkelingen), is gekozen voor een flexibele planopzet. Maatschappelijke ontwikkelingen van de negentiger jaren kunnen daarmee naar verwachting voldoende beantwoord en gestuurd worden.

De nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening bieden gemeentebesturen ruime mogelijkheden om globale bestemmingsplannen te maken, zij het dat daarmee een verschuiving optreedt naar kwalitatief omschreven beleidsdoelstellingen.

### Planvorming

Het proces van planvorming is in feite al een aantal jaren geleden begonnen.

Op basis van een aantal ruimtelijke en distributieve onderzoeken, werd in 1986 een Herstructureringsplan voor het centrum gemaakt.

Dit plan werd later uitgewerkt in een aantal uitvoeringsplannen (Hoofdstuk 1.B gaat, met name onder paragraaf 3, nader in op de planvorming).

In het voorliggende bestemmingsplan vindt de afstemming van één en ander plaats; het plan vormt daarmee de basis voor het te voeren ruimtelijke beleid.

De procedure zal als gebruikelijk bij bestemmingsplannen zijn: inspraak van en overleg met betrokkenen, overleg met instanties en diensten van Rijk en Provincie, behandeling in de Raadscommissie VROM, de beleidskeuze ten aanzien van de ingekomen reacties en ten slotte de raadsvaststelling en de goedkeuringsprocedure.

### Het gebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op het hele centrum en een aantal gebieden die daaraan grenzen (zie ook kaartje 1).

Het plan wordt begrensd door:

- de Koornbeursweg en de Atalantastraat in het zuiden.  
Het betreft hier ruimtelijk een duidelijke grens; functioneel is er overigens ook aan de zuidzijde van het Burgemeester Kuperusplein sprake van enige centrumbebouwing (bankgebouwen, bibliotheek). Deze is evenwel geregeld in het bestemmingsplan Heerenveen-Midden. Qua regeling wordt afstemming nagestreefd met vergelijkbare functies in het plangebied Heerenveen-Centrum;
- de strook grond langs Rijksweg 32 aan de oostzijde.  
Rijksweg 32 met aangrenzende onbebouwde gronden ( bermstroken, agrarische overhoeken, e.d.) is een duidelijke grens met de stedelijke bebouwing;
- de K.R. Poststraat en het stationsgebied aan de noordzijde. Deze straat is belangrijk als interne verbinding tussen het noordelijk en centrale gedeelte van Heerenveen, en als verbinding met de huidige Rijksweg 32;
- de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle.  
Ook hier een duidelijke grens aan de westzijde van het plangebied.

### Inhoud toelichting

Het ruimtelijk beleid van de gemeente voor dit bestemmingsplan, is in een aantal hoofdstukken verwoord.

De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- \* een beschrijving van het huidige beleid c.q. van de beleidsvoornemens, die van invloed zijn op het plangebied (hoofdstuk 1);
- \* een beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied (hoofdstuk 2);
- \* een inventarisatie van de huidige functies (wonen, werken, voorzieningen, verkeer), een beschrijving van recente ontwikkelingen en het aangeven van optredende knelpunten (hoofdstuk 3);

- \* het te voeren ruimtelijk beleid (hoofdstuk 4);
- \* een toelichting op de hier gehanteerde planopzet (hoofdstuk 5);
- \* een motivering van de bestemmingen (hoofdstuk 6); en
- \* een beschrijving van de relevante milieu-aspecten en de invloed daarvan op het onderhavige bestemmingsplan (hoofdstuk 7);
- \* het gemeentelijk standpunt op de ingekomen inspraak- en overlegreacties in hoofdstuk 8.

#### Plankaart

Het bestemmingsplan is weergegeven op plankaart A, behalve een (aanvullende) regeling voor het stedenbouwkundig waardevolle gebied binnen het centrum, die op plankaart B is weergegeven. In juridische zin vormen de twee kaarten samen de plankaart.



## HOOFDSTUK 1: INVENTARISATIE BELEIDSVISIES

### A. Provinciale visie: Streekplan Friesland

Vanuit het algemene provinciale beleid (het Streekplan Friesland, zoals vastgesteld in februari 1989, is toetsingskader voor gemeentelijke bestemmingsplannen), bestaan er geen specifieke randvoorwaarden ten aanzien van het bestemmingsplan Heerenveen-Centrum.

Wél is een aantal provinciale uitgangspunten ten aanzien van de Friese kernenstructuur van belang:

- Heerenveen wordt in de kernenstructuur ingedeeld onder de "grote steden", ten aanzien waarvan wordt gesteld dat deze blijvend plaats moeten bieden aan sociaal-economische en sociaal-culturele functies. Daartoe wordt onder meer een draagvlakvergroting van voorzieningen noodzakelijk geacht;
- stads- en dorpsvernieuwing blijft ook in het provinciale beleid van wezenlijk belang voor verbetering van woon- en leefmilieu;
- Heerenveen wordt, mét Drachten en Sneek, een regionaal verzorgende functie van de 1e orde toegedeeld. Terwijl voorzieningen van/met een provinciaal belang bij voorkeur in Leeuwarden dienen te worden geconcentreerd, zullen overige voorzieningen van hoog niveau in de genoemde kernen moeten worden gesitueerd.

### B. Gemeentelijk beleidskader

#### 1. Structuurplan Heerenveen

Het huidige Structuurplan van Heerenveen dateert van 1977, maar is op een aantal punten verouderd (minder sterke bevolkingsgroei dan verwacht; bijgevolg minder woningbehoefte, andere verkeersstructuur). Een nieuw structuurplan voor de plaats Heerenveen is dan ook in voorbereiding.

Omdat daarin een aantal ontwikkelingen aan de orde komen die mede het kader bepalen, waarbinnen het centrumgebied zich kan ontwikkelen, wordt daarop kort ingegaan. Immers, de toekomstige ontwikkeling van het centrumgebied wordt mede bepaald door zaken die zich erbuiten afspelen. Zo is de ontwikkeling van het kernwinkelapparaat mede afhankelijk van de bevolkingsontwikkeling in de plaats en de regio.

De betreffende ontwikkelingen zijn als volgt samen te vatten.

#### a. Bevolkingsontwikkeling en wonen

Gelet op de regionale functie van Heerenveen (als toegekend in het Streekplan Friesland-1989), streeft de gemeente ernaar in de negentiger jaren een vestigingsoverschot te bewerkstelligen. De goede vestigingsvoorwaarden van Heerenveen vormen daartoe een goede basis.

Deze doelstelling wordt ingegeven door de overweging dat het minimaal handhaven van het huidige verzorgingsniveau, een breder draagvlak vereist.

#### b. Recreatie

Een verdere recreatieve ontwikkeling kan mede van invloed zijn op de voorzieningen in het centrum. Zo'n ontwikkeling zou zich kunnen voordoen bij de realisering van het bestemmingsplan Thialf. In dat plan is als uitgangspunt aangehouden, dat de bestaande middenstand geen onevenredige concurrentie mag worden aangedaan door eventuele winkelvoorzieningen in het recreatieplan.

Omgekeerd is het zo, dat van mogelijke verblijfs- en dagrecreanten maar een bescheiden invloed wordt verwacht op het doen van bestedingen in het centrum van Heerenveen. Dit omdat de formule van een all-in bungalowpark erop gericht is om zoveel mogelijk bestedingen in het park zelf te doen.

#### c. Voorzieningen

Voorzieningen die in hoofdzaak draaien door bijdragen van overheden, zijn als welzijnsvoorzieningen aan te merken. Het functioneren hiervan is vooral afhankelijk van middelen en normstellingen van de overheid. Het gemeentelijk beleid hieromtrent is in het Welzijnsplan vastgesteld. Over het algemeen richt het beleid zich op behoud en (kwalitatieve) verbetering van bestaande voorzieningen.

### 2. Vigerende plannen plangebied

Voor het plangebied gelden een aantal merendeels verouderde bestemmingsplannen, voor andere gedeelten ontbreekt een planologische regeling.

In dit verband zijn als belangrijkste te noemen: het nog geldende bestemmingsplan Heerenveen-Centrum dat door de gemeenteraad op 26 april 1976 vastgesteld werd en gedeeltelijk werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 26 april 1977. Dit plan regelde het centrumgebied en werd later partieel herzien: bestemmingsplan Omgeving Kleine Kerkstraat (vastgesteld 17 december 1979 en goedgekeurd op 28 augustus 1980). Genoemde plannen bleken sterk verouderd en waren halverwege de tachtiger jaren aanleiding om over te gaan tot een herziene visie.

Actueler binnen het plangebied is wél het bestemmingsplan Zonenehoek, dat buiten het eigenlijke centrum ligt. Dit bestemmingsplan werd op 28 mei 1984 vastgesteld en goedgekeurd bij besluit van 13 juni 1985. Dit plan regelde het gebied tussen de spoorlijn enerzijds en de van Dekemalaan-Compagnonsstraat anderzijds met als noordgrens het Breedpad en als zuidgrens de Koornbeursweg.

Belangrijkste doelstelling van dit plan was handhaving en ontwikkeling van de woonfunctie door realisering van een aantal stadsvernieuwingsactiviteiten (gebied omgeving van Cuyckstraat en Breedpad en een gebied aan de Badweg). Daarnaast werd als uitgangspunt gekozen het handhaven en versterken van een aantal karakteristieke ruimtelijke elementen als het water, het bebouwingspatroon, de plaatselijk aanwezige karakteristieke panden en de groenstructuur.

De ontwikkeling van dit plan is de afgelopen jaren voortvarend ter hand genomen; alleen de sanering van een milieuhinderlijk bedrijf (oud ijzerhandel) aan het Breedpad is nog niet realiseerbaar gebleken en ook de vervanging van een noodwoning en een voormalige boerderij (Badweg 34-36), is tot dusver niet gerealiseerd.

Aanleidingen om het bestemmingsplan Zonnehoek mee te nemen zijn:

- actualiseren van de winkelbestemmingen in relatie tot het beleid aangaande het kernwinkelapparaat;
  - het opnemen van mogelijkheden voor een woonbestemming op het terrein van de Sector Openbare Werken en enkele aangrenzende bedrijfspercelen;
- en daarnaast:
- het afstemmen op de huidige beleidsinzichten, zoals neergelegd in de nieuwe bestemmingsplannen Midden en De Akkers.

### 3. Visies ten aanzien van het centrum

In het centrum van Heerenveen is de afgelopen jaren een proces van ingrijpende wijzigingen in gang gezet.

Algemeen is dit gebeurd om de functie van het centrum te verbeteren. Ten grondslag aan dit proces lag een aantal beleidsvisies:

- de (Ontwerp-)Structuurschets-Centrum 1985;
- Heerenveen-Centrumplan-1985, een nota van het CIMK over de gewenste distributieve structuur;
- het programma van eisen voor de herstructurering-1986;
- het Herstructureringsplan (voor het) Centrum-1986 met enkele uitvoeringsstudie's;
- Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing 1986-1990, met jaarlijkse uitvoeringsplannen;

terwijl bij de besluitvorming tevens een nota van Heerenveen-Promotion heeft meegespeeld:

- Nota van uitgangspunten voor de herziening van het bestemmingsplan Heerenveen-Centrum-1986.

Uit vorenstaande nota's zijn de volgende conclusies te destilleren:

- a. de aantrekkingskracht van het centrum moet worden vergroot, ter behoud van de centrumfunctie van Heerenveen voor Zuid-Friesland.

Versterking van het centrum wordt bovendien van groot belang geacht voor de werkgelegenheid in het midden- en kleinbedrijf;

- b. om de aantrekkingskracht van het centrum te vergroten, dienen zowel functionele als ruimtelijke verbeteringen te worden gerealiseerd:
  - concentratie van het kernwinkelapparaat, met een accent in het noordelijk deel;
  - stimuleren van vestiging van grote publiekstrekkers (tot dan toe ondervertegenwoordigd) om daarmee de regionale trekkracht te vergroten;
  - het maken van een afgerond voetgangerscircuit, de zogenaamde 8, in samenhang waarmee de voetgangersbruggen over de Lindegracht zouden moeten worden verplaatst;
- c. de ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur dient te worden verbeterd, met aansluiting op de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur:
  - behoud van monumenten, karakteristieke panden en waardevolle stadsgezichten;
  - nieuwe elementen invoegen in de bestaande structuur;
- d. de woonfunctie dient te worden gehandhaafd en versterkt.

Betreft het hier de hoofdpunten van beleid, over de genoemde nota's verder nog het volgende.

In 1985 werd een (Ontwerp-)Structuurschets-Centrum <sup>1)</sup> gemaakt. Deze nota werd wel met de provinciale Overlegcommissie besproken, maar heeft geen vaststellingsprocedure bij de gemeenteraad doorlopen. Een aantal zaken is inmiddels achterhaald, andere zijn vertaald in het Herstructureringsplan voor het centrum (zie hierna); voor zover nog terzake zijn de gegevens uit de schets in dit bestemmingsplan gebruikt.

Tevens werd in 1985 een nota van het Centraal Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf uitgebracht, met aanbevelingen over de ontwikkelingen van de distributieve structuur <sup>2)</sup>.

De nota constateerde dat er zowel in de distributieve als in de ruimtelijke sfeer, verbeteringen nodig waren.

Op grond van een indeling in verzorgingsniveau's, werd een verbetering noodzakelijk geacht ten aanzien van:

- verbetering in het branchepatroon;
- versterking van de concurrentiekracht.

Daarbij zou de keuze moeten liggen op een food en non-food combinatie, die enerzijds het bestaande branchepatroon zou moeten aanvullen en anderzijds voor een versterking van de regionale aantrekkingskracht zou moeten zorgen, aldus het CIMK.

<sup>1)</sup> Gemeente Heerenveen, (Ontwerp-)Structuurschets-Centrum, Dienst Gemeentewerken en Kuiper Compagnons, Rotterdam/Arnhem, maart 1985.

<sup>2)</sup> Heerenveen-Centrumplan, CIMK, Diemen, 1985.

Het rapport gaf verder aanbevelingen over de invullingen van de distributieve ruimte met soorten winkels/branches. Ook werden aanbevelingen gedaan ten aanzien van de verbetering van de ruimtelijke structuur in relatie tot het winkelcentrum. Het onderzoek van het CIMK en de besluitvorming erover, heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de plannen voor het kernwinkelgebied.

Als vervolg op de Ontwerp-Structuurschets, werd er in maart 1986 een werkgroep ingesteld die zich bezig diende te houden met de gewenste herinrichting van het centrumgebied. Door deze werkgroep werd hiervan in april 1986 een Nota van eisen <sup>3)</sup> ontwikkeld.

De nota werd als belangrijke bouwsteen gebruikt bij het uiteindelijke Herstructureringsplan voor het centrum. Gelet op de wenselijkheid van een verhoging van de functionele en ruimtelijke kwaliteit in het centrum, stelde de gemeenteraad op 25 augustus 1986 de Nota van eisen vast. Tegelijkertijd werd opdracht verleend om in samenwerking met de werkgroep een basisstudie voor het centrumgebied te maken.

In december 1986 werd het ontwerp voor de basisstudie uitgebracht: het Herstructureringsplan (Heerenveen) Centrum <sup>4)</sup>. In dit plan werd onder meer in het functioneren van het centrum een onevenwichtige stedenbouwkundige structuur geconstateerd, met een te zwaar accent op het zuidelijk deel van het centrum.

Het plan bevatte verder een nadere uitwerking van de onder de algemene paragraaf genoemde beleidsdoelstelling. Zo werd bijvoorbeeld aangegeven waar en hoe de woonfunctie zou kunnen worden versterkt.

Verder lag in deze studie de nadruk op de gewenste ruimtelijke inrichting en wel met:

- uitgangspunten voor te nemen maatregelen op het gebied van bebouwing en waardevolle elementen daarin;
- voorstellen met betrekking tot een aanzienlijk aantal inrichtingsmaatregelen van de openbare ruimten;
- voorstellen met betrekking tot een aantal specifieke zaken als de plaats voor de markt en de kermis, aanplant van bomen, verlichting en veiligheid, parkeren, reclameborden, e.d.

In het Herstructureringsplan werd hieraan de volgende ruimtelijke vertaling gegeven:

---

<sup>3)</sup> Nota van eisen ten behoeve van herstructurering Heerenveen-Centrum, De Vries en De Vries, Heerenveen, april 1986.

<sup>4)</sup> Heerenveen: Herstructureringsplan (Heerenveen) Centrum, Bureau Bakker en Bleeker BV, Amsterdam, december 1986.

- a. als vast gegeven werd uitgegaan van de vestiging van enkele woon-/winkelcomplexen met het ABC-warenhuis op de hoek van de Sieversstraat / Minckelersstraat als belangrijke trekker en met stimulering van de woonfunctie door daarvoor ruimte te bieden boven de nieuwe winkelcomplexen. Het voormalige gasfabriekterrein werd hiermee verder ingericht;
- b. de verhoging van de aantrekkelijkheid door het maken van een wandelcircuit (de "acht"). Door de vestiging van het ABC-warenhuis en de bouw van enkele woon- en winkelcomplexen, zijn de Sieversstraat en het Gemeenteplein volwaardig onderdeel gaan vormen van het centrale winkelcircuit. Een leeg voetgangerscircuit is ongewenst, vandaar dat een functiemenging voorop staat. Gekozen is daarom voor handhaving van de fietsroute door de Sieversstraat. Het Gemeenteplein diende een meervoudige functie te krijgen, met daar rondom openbare functies, winkels en wonen. De pleinfunctie diende verder versterkt te worden na realisering van de nieuwbouwplannen;
- c. herinrichtingsplannen voor het Burgemeester Kuperusplein en de strook aan de westzijde van de van Kleffenslaan. Er werd uitgegaan van een hoofdropzet waarin de straten en pleinen een goede vormgeving zouden krijgen en de pleinen meer in verhouding zouden worden gebracht met de omringende bebouwing. In deze opzet werd er niet voor gekozen om de oude en in vervallen geraakte begraafplaats te restaureren; wél werd ervan uitgegaan de verhoogde ligging van dit gebied zoveel mogelijk in stand te houden. Ten behoeve hiervan werden de volgende inrichtingsplannen ontwikkeld:
  - = een ruimtelijk betere begeleiding van de van Kleffenslaan nagestreefd door alle gedachte nieuwbouw in één lijn te plaatsen;
 met van noord naar zuid:
  - \* een woongebouw bij de voormalige begraafplaats;
  - \* de uitbreiding van het PTT-kantoor;
  - \* de bouw van wat wordt genoemd een drietal "stadsvilla's", ofwel woongebouwen aan het Burgemeester Kuperusplein.

Niet alleen het centrum werd in het onderzoek betrokken, ook de direct aangrenzende randgebieden werden bekeken op een zodanige wijze, dat ook daar de voorwaarden zouden worden gecreëerd voor het goed functioneren van het centrum als geheel. Het Herstructureringsplan werd behandeld in de gemeenteraad van 27 april 1987. In grote lijnen werd ermee ingestemd.

Kanttekeningen werden gemaakt bij:

- a. de inrichting van het centumparkje bij het gemeentehuis "Crackstate";

- b. de plannen met betrekking tot de oude begraafplaats;
- c. de bebouwingslijn langs de westzijde van de van Kleffenslaan (stadsvilla's).

Dit leidde ertoe dat er over deze onderwerpen nieuwe voorstellen werden gemaakt, die op 21 december 1987 in de gemeenteraad werden behandeld.

Ad a.

De inrichting werd drastisch gewijzigd, zodanig dat het karakter van het aanwezige parkje zoveel mogelijk werd gehandhaafd, het parkeren werd geconcentreerd in de minst kwetsbare gedeelten en de woonsituatie verbeterd.

Ad b.

In tegenstelling tot het Herstructureringsplan werd het bouwblok dat de open ruimte van de oude begraafplaats diende te accentueren, niet langs de van Kleffenslaan geplaatst, maar aan de zuidzijde van de van Minckelerstraat. Het aanwezige groene karakter blijft daarbij zoveel mogelijk gehandhaafd. Ook uit akoestische overwegingen is een dergelijke situering beter.

Ad c.

De situering van de stadsvilla's werd aangepast, in verband met reacties ten aanzien van onvoldoende parkeerruimte en belemmeringen voor de kermis; wel is bij de verschuiving in oostelijke richting rekening gehouden met een voldoende bezonning voor de bestaande flats aan de oostzijde van de van Kleffenslaan.

Ten slotte kan nog worden ingegaan op een parkeeronderzoek, dat ter aanvulling op het Herstructureringsplan werd gedaan. Het bevatte een behoefte-onderzoek naar parkeerruimte in het centrum.

Er werd uitgegaan van een evenwichtige verdeling van de parkeervoorzieningen over het hele centrum:

- vanwege de noodzakelijke spreiding van de parkeervoorzieningen diende de parkeercapaciteit op het Burgemeester Kuperusplein verminderd te worden, maar die van de van Kleffenslaan uitgebreid;
- een nieuw parkeerterrein achter de ABC-vestiging bleek noodzakelijk; dit diende tevens bereikbaar te zijn vanaf de van Kleffenslaan;
- er diende gezorgd te worden voor een uitbreiding en concentratie van de parkeervoorzieningen in het noordelijk deel van het winkelcentrum in het gebied tussen de Paul Krugerkade en de Kerkstraat.

Daarbij is met name nagegaan in hoeverre de capaciteit volgens het Herstructureringsplan overeenstemt met de behoefte na realisering van de bijzondere functies in het kernwinkelapparaat.

De conclusie van deze verkenning was dat in het Herstructureeringsplan circa 1260-1290 parkeerplaatsen waren opgenomen en de behoefte op circa 1420 parkeerplaatsen werd geschat.

Om dit tekort op te lossen, dient met name het tekort aan kort-parkeerplaatsen vergroot te worden.

In combinatie daarmee werd dan ook gekozen voor:

- het eerst realiseren van de gewenste spreiding van parkeervoorzieningen;
- gelet op de ruimtelijke structuur en de kwaliteit van het centrum de parkeercapaciteit niet op uitzonderlijke situaties toespitsen;
- aan de hand van actuele ontwikkelingen in het centrum de parkeerbehoefte evalueren.

Zoals uit de hoofdstukken 2 en 3 (ruimtelijke en functionele ontwikkelingen) blijkt, zijn inmiddels belangrijke gedeelten van het Herstructureeringsplan gerealiseerd of in ontwikkeling.

#### 4. Overige plannen

Naast de onder 3 genoemde plannen en nota's, zijn voor het plangebied verder nog de volgende visies van belang.

##### a. Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing

In het kader van de uitvoering van de Wet op de Stads- en dorpsvernieuwing, worden voortschrijdende maatregelenplannen vastgesteld voor een periode van 5 jaar. Het meest recente is het Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing 1989-1993 <sup>5)</sup>.

Dit maatregelenplan wijkt principieel niet af van eerdere maatregelenplannen, zij het dat het accent verschuift naar een geconcentreerde inzet van financiële middelen door middel van gebiedsgerichte, integrale activiteiten. Deze zullen in toenemende mate gericht zijn op verbetering in de bebouwde gebieden van ná 1945. Eén van de gebieden dat een belangrijk accent houdt in het stadsvernieuwingsbeleid, is het centrum van Heerenveen.

Voor de komende jaren worden middelen gereserveerd voor:

- voorzieningen voor watersporters bij Achter de Kerk (aanlegsteigers) en aan het Breedpad (1989);
- herstel walbeschoeiing Crackstate (1989);
- herinrichtingsplan gebied Oude Koemarkt-Vleesmarkt-Breedpad-Gedempte Molenwijk, inclusief de fietsroute via de Gedempte Molenwijk (vanaf 1990);
- aanpassing van wegen in de ring rond het centrum (vanaf 1990);
- vervanging van de bestaande Herenwalsterbrug;
- reservering van gelden voor een mogelijke autotunnel onder het NS-station.

---

<sup>5)</sup> Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing 1989-1993, Gemeente Heerenveen, voorjaar 1989.



b. Verkeersstructuurplan (zie ook kaartje 2)

Een tweede beleidsnota die mede het kader voor dit bestemmingsplan vormt, is het Verkeersstructuurplan.

Voor dit plangebied zijn met name de volgende uitgangspunten van belang, waarbij opgemerkt dient te worden dat de besluitvorming over de inspraak- en overlegreacties nog moet plaatsvinden (naar verwachting najaar 1990) en dat voorshands uitgegaan is van het Ontwerp-Verkeersstructuurplan:

autoverkeer

- De verkeersbelasting op de route Schans-Fok-Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan dient af te nemen, hetgeen in eerste instantie mogelijk is bij aansluiting van de Noordelijke Structuurweg op de rotonde. Zolang er geen verdere alternatieve route is, zal dit tracé echter een zekere verkeersfunctie behouden. Alleen de doortrekking van de K.R. Poststraat-Trambaan met een tunnel onder het spoor door naar de Haskeruitgang zal een goed alternatief vormen. In het Verkeersstructuurplan is deze route dan ook voor de realisering op de langere termijn opgenomen. De route Herenwal-van Dekemalaan zal dan vooral dienst doen als verbindingsweg tussen de gebieden ter weerszijden van het centrum.
- De van Kleffenslaan-Nieuwstraat houdt een belangrijke functie voor het autoverkeer, zowel ter ontsluiting van het centrum zelf, als van enkele belangrijke parkeerterreinen bij het centrum. De Europalaan-President Kennedylaan zal daar vanuit zuidelijke richting op aansluiten.
- Ook de Koornbeursweg en de K.R. Poststraat blijven een belangrijke functie houden voor de ontsluiting van zowel het centrum, als voor de verbinding tussen de verschillende wijken.

fietsverkeer

- Het Verkeersstructuurplan geeft aan dat de capaciteit van het fietsnet voldoende is, ook in 2000, mits aan een aantal punten aandacht wordt geschonken:

- \* fietsroute binnen het centrum  
binnen het centrumgebied wordt uitgegaan van een route vanaf de Burgemeester Falkenaweg, die in het centrumgebied enerzijds een vervolg krijgt via de van Riesenstraat, Gedempte Molenwijk, Fok en verder in noordelijke richting en anderzijds loopt via Sieversstraat-Gemeenteplein-Kleine Kerkstraat.

Omdat nu de Sieversstraat tijdens de winkeluren (die het meeste publiek trekken) niet tegelijkertijd een grote stroom fietsers kan verwerken, dient een alternatieve route (via de Gedempte Molenwijk) geschikt gemaakt te worden voor intensief fietsverkeer.

(In het kader van het Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing 1989-1993 zijn voor de herinrichting van het gebied Oude Koemarkt-Vleesmarkt-Breedpad-Gedempte Molenwijk gelden gereserveerd).

Het Verkeersstructuurplan geeft verder aan dat in de avonduren de Dracht geschikt kan worden gemaakt als sociaal veilige route.

- \* fietsroute ten westen van het centrum  
aan de westzijde van het centrum dient één route geschikt te zijn voor intensief verkeer, als onderdeel van onder meer enkele schoolroutes. In aanmerking komen de routes Hiddingastraat-Veilingstraat-Badweg en van Dekemalaan-Compagnonsstraat-Herenwal.

Verder lopen er langs het centrum enige oost-west-verbindingen, die voor de verbinding zorgen tussen de verschillende wijken, het centrum en het station:

- een verbinding via de Bolster en de Stationstunnel naar de Trambaan-K.R. Poststraat;
- een verbinding in aansluiting op de Gedempte Molenwijk via Herenwal richting station;
- fietspaden langs de Oude Veenscheiding en de Koornbeursweg.

#### goede oversteekvoorzieningen

- Voor optimaal gebruik van het fietsnet, dienen belangrijke verkeersaders goed en veilig oversteekbaar te zijn. Het meest urgent acht het Verkeersstructuurplan de aanleg van nu nog enkele ontbrekende oversteekvoorzieningen rond het centrum (Koornbeursweg, K.R. Poststraat), alsmede op de Westelijke Structuurweg.

#### c. Groenstructuurplan (zie kaartje 3)

Als derde nota kan het Groenstructuurplan <sup>6)</sup> genoemd worden. Dit plan geeft het beleid weer ten aanzien van het groen. Het functioneert als basis voor bestemmingsplannen en bevat een uitvoeringsprogramma.

In het plan is gekeken naar de hoofdgroenstructuur, het wijk-groen en het buurtgroen. Voor het plangebied Heerenveen-Centrum is het volgende van belang.

---

<sup>6)</sup> Groenstructuurplan voor de plaats Heerenveen, Gemeente Heerenveen, januari 1988.

Wat de hoofdgroenstructuur betreft, wordt het groen langs de vaarten en wegen waar Heerenveen ontstaan is, als cultuurhistorisch groen aangemerkt.

Ten aanzien van het bovenwijkse groen worden de volgende knelpunten geconstateerd en aanbevelingen gedaan:

- van Kleffenslaan: onregelmatige beplantingsstructuur verbeteren met laanbeplanting;
- Nieuwstraat: de beplanting doet wat vreemd aan in verband met de benadering van het centrum vanuit de K.R. Poststraat;
- K.R. Poststraat: vervangende boombeplanting wordt gewenst geacht in verband met het gewenste straatprofiel;
- Stationsplein: het verdient aanbeveling de aangrenzende route vanuit Nijehaske naar het centrum ruimtelijk meer te accentueren door middel van beplanting;
- Koornbeursweg / K.R. Poststraat: versterking van begeleidende beplanting is noodzakelijk.

Ten aanzien van het wijkgroen wordt de waarde van het parkje nabij Crackstate genoemd, terwijl met betrekking tot het buurtgroen aanbevolen wordt de Compagnonsstraat van een (enkelzijdige) boombeplanting te voorzien.

## HOOFDSTUK 2: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

A. Algemeen

De stedenbouwkundige structuur beijkend, kan opgemerkt worden, dat deze uit een samenhangend geheel bestaat van verschillende ruimtelijke elementen:

- bebouwing;
- wegen;
- waterlopen;
- begroeiing.

In de wijze waarop deze elementen in relatie tot elkaar staan en zijn vormgegeven, kan men verschillende patronen onderscheiden: het stedenbouwkundige patroon, het bebouwingspatroon en het patroon van de openbare ruimte.

Bij de bepaling van de stedenbouwkundige structuur, gaat het vooral om de historische en ruimtelijke (belevings-)waarden. De gebruikswaarden komen in het volgende hoofdstuk aan de orde.

B. Historische ontwikkelingen

De plaats Heerenveen is ontstaan in de verveningsperiode. In de 15e eeuw werd de plaats tijdens de turfwinning als een landelijke nederzetting gesticht. Voor de aan- en afvoer van turf werden vaarwegen gegraven als de Heerensloot en de (Schoterlandse) Compagnonsvaart.

Drie factoren hebben een belangrijke rol gespeeld bij de ruimtelijke ontwikkeling van de plaats:

- de geografische ligging.  
Heerenveen ontstond op de kruising van een belangrijke vaarroute (thans Veenscheiding / Schoterlandse Compagnonsvaart) en de doorgaande landroute, de verkeersweg Leeuwarden-Zwolle. Kaartje 4 geeft goed weer vanuit welke historisch gegeven de plaats ontstaan is <sup>7)</sup>);
- de bestuurlijke situatie.  
De plaats Heerenveen heeft tot 1934 binnen de grenzen van drie grietenijen (latere gemeenten) gelegen;
- de vervening.  
Tijdens de ontstaansperiode ontstond, als gevolg van het grondgebruik, de oost-west gerichte kavelindeling. Deze heeft met name de ruimtelijke indeling van de landroute Dracht-Vleesmarkt-Oude Koemarkt vorm gegeven.

---

7) Naar origineel anno 1833 van de Oudheidkamer Heerenveen, uitgegeven 10-10-1968, ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de Openbare Bibliotheek Heerenveen.

Deze omstandigheden hebben er in de loop der jaren toe geleid, dat Heerenveen zich in een langgerekte vorm heeft ontwikkeld, omsloten door spoor en rijksweg.

Tot aan het begin van deze eeuw werd vooral het bestaande bebouwingspatroon verdicht en vond een bescheiden uitleg plaats aan de zuidelijke uitvalsweg. Die ontwikkeling zette zich in de periode 1890-1935 verder door: uitbreiding van bebouwing langs de noordzuid-lopente verbinding in de richting van Wolvega, rond de Burgemeester Falkenaweg / Tolhuisweg / Marktweg, alsmede uitbouw rond enkele wegen die op de oorspronkelijke structuur aansloten als de Schans. Een verdere ontwikkeling was tot dan toe echter niet mogelijk door de gemeentelijke indeling; een oplossing voor dat probleem werd in 1934 bereikt toen de gemeenten Aengwirden, Schoterland en een deel van Haskerland tot de nieuwe gemeente Heerenveen werden samengevoegd. Daarmee ontstonden ook ruimtelijk veel meer mogelijkheden, zij het dat de verkeersverbindingen aan de oost- en westzijde belangrijke randvoorwaarden vormden. De beslissing om in de naoorlogse jaren opnieuw in zuidelijke richting uit te breiden, werd dan ook door de verkeersstructuur bepaald en door de overweging het dorp Oudeschoot en de plaats Heerenveen een grotere ruimtelijke binding te geven.

Vanaf de jaren zestig werd aan de westzijde van het spoor uitgebreid, eerst door middel van de woonuitbreiding De Greiden, daarna met de wijk Nijehaske.

Binnen het centrum zijn uit de ontstaansperioden nog te herkennen de Schoterlandse Compagnonsvaart, de Heerensloot en Veenscheiding, alsmede de oudste, noord-zuid lopende landroute over de Dracht. Het centrumgebied wordt verder gekenmerkt door de Gedempte Molenwijk, die evenwijdig aan de Dracht loopt. Ten noorden van de Kolk is de hoofdverkavelingsrichting ten opzichte van het zuidelijke deel iets gedraaid.

Dit verschil in richting is binnen het gebied Heerenveen-Centrum alleen nog te zien aan de vele stegen die op de Lindegracht uitkomen.

Binnen de straten van het oorspronkelijke centrumgebied, is een gesloten (lint-)bebouwing ontstaan. Karakteristiek binnen dit patroon zijn enkele voormalige woonhuizen van de "Heeren", zoals Crackstate en Oenemastate.

Tot na de Tweede Wereldoorlog werd het centrum weliswaar uitgebreid ten behoeve van de gemeente en de regio, maar structurele ingrepen vonden er nog niet plaats.

Rond 1960 werd de van Kleffenslaan aangelegd, gedeeltelijk ter plaatse van een kavelsloot die evenwijdig aan de Dracht liep. Het betekende de noodzaak voor een doorbraak in de oost-west gerichte bebouwingswand langs de Schoterlandse Compagnonsvaart.

Een vergelijkbare doorbraak in de oorspronkelijke structuur vond plaats toen de K.R. Poststraat de structuur van de Herenwal doorbrak.

Vanaf het einde van de jaren '50 nam de druk op het gebied rond de Dracht en de Lindegracht zodanig toe, dat structurele veranderingen noodzakelijk werden geacht: het gebied rond de Kerkstraat werd aanzienlijk gesaneerd en met de aanleg van het Burgemeester Kuperusplein werd de positie van het zuidelijk deel van de Dracht versterkt.

Saneringsactiviteiten vonden ook nabij de Gedempte Molenwijk plaats, waar de Korflaan werd gesaneerd.

### C. Stedebouwkundige structuur

Hiervoor hebben we al gezien dat de stedebouwkundige structuur bestaat uit een samenhang van bebouwing, wegen, waterlopen en begroeiing.

Binnen dit oorspronkelijke patroon zijn ruimtelijke waarden aanwezig, maar daarnaast ook een aantal knelpunten. Dit blijkt uit de Nota van eisen ten behoeve van het Herstructureringsplan voor het centrum (zie ook hoofdstuk 1).

In het nu volgende worden de deelgebieden aangegeven en geactualiseerd. Deze historische deelgebieden zijn weergegeven op kaart 5.

#### Deelgebied I (Herenwal, de Fok)

##### Kenmerken

- oorspronkelijke stedebouwkundige structuur is in hoofdzaak nog gaaf;
- de bebouwing langs de Lindegracht, het van Harenspad (gedeeltelijk), het Breedpad (gedeeltelijk), de Herenwal, de Fok en aan weerszijden van de Vleesmarkt, kan tot de karakteristieke stadsgezichten van Heerenveen worden gerekend; het Posthuis vervult langs de Fok / Achter de Kerk een beeldbepalende rol;
- plaatselijk komen karakteristieke groenelementen voor (Achter de Kerk, (langs de) Fok, Lindegracht).

##### Verstoringen

- op het oorspronkelijke beeld valt het omgevingsbeeld van de Herenwal en de Fok ter plaatse van de doorbraak van de K.R. Poststraat als een verstoring aan te merken, mede door het ontbreken van duidelijke hoekmassa's.

#### Deelgebied II (Crackstate e.o.)

##### Kenmerken

- de hoofdrichting van de kavelrichting is gedraaid ten opzichte van het zuidelijk gedeelte;
- de bebouwing rond Crackstraat en Oude Koemarkt kan tot de karakteristieke stadsgezichten worden gerekend. De Rooms-Katholieke kerk en Crackstate vervullen binnen dit gebiedje een beeldbepalende rol.

## Verstoringsen

- de onvoldoende ruimtelijke begrenzing van de opening naar de Crackstraat;
- de afwezigheid van voldoende boombeplanting voor Crackstate.

Deelgebied III (de Dracht)

## Kenmerken

- de gesloten bebouwing van de Dracht met zijn oost-west lopende dwarsverbindingen (stegen), vertoont nog de oorspronkelijk bebouwingsrichting. Plaatselijk is er sprake van karakteristieke panden en gevelwanden. Ter plaatse van het voormalige hotel Vernimmen is op de hoek van de Dracht en het van Harenspad markante nieuwbouw gerealiseerd.

## Verstoringsen

- plaatselijk verstoringen (zuideinde Dracht, Pleinweg);
- ontbreken van voldoende boombeplanting aan zuidoostzijde van de Dracht en langs de Pleinweg.

Aan de Nota van eisen wordt verder een stedenbouwkundige waardering ontleend voor een aantal randgebieden rond de historische kern (zie kaart 5).

Deelgebied I (gebied tussen de oostelijke bebouwing van de Dracht en de van Kleffenslaan)

## Kenmerken

- een gebied met grote veranderingen tengevolge van stadsvernieuwingsactiviteiten; in hoofdlijnen zijn de oude verkavelingsrichtingen bepalend bij de realisering van een aantal winkels/woongebouwen.  
Deze ontwikkeling is thans nog gaande; een aantal projecten worden in de periode 1989-1991 ontwikkeld.

## Verstoringsen

- de thans nog ontbrekende schaal en samenhang in bebouwing en open ruimten rond de van Kleffenslaan;
- de te wijdlopijge schaal van het Burgemeester Kuperusplein.

Deelgebied II (gebied tussen de K.R. Poststraat en het kernwinkelgebied)

## Kenmerken

- een gebied met oorspronkelijke bebouwing en daarnaast bebouwing in latere fasen (tot en met nieuwbouw);
- in het stedenbouwkundige patroon is de hoofdverkavelingsrichting ten noorden van de Kolk ten opzichte van het zuidelijk gedeelte iets gedraaid;
- nieuwbouw aan de Kleine Kerkstraat (Lanenburg) en aan de Paul Krugerkade die positief gewaardeerd kan worden.

## Verstoringsen

- de gevelwand aan de zuidzijde van de Kleine Kerkstraat (open ruimten, te weinig samenhang);
- onvoldoende relatie tussen profiel, bebouwing en groen rond de K.R. Poststraat;
- plaatselijk onvoldoende boombeplanting (K.R. Poststraat, Nieuwstraat).

Deelgebied III (stationsgebied)

## Kenmerken

- een gebied met nieuwbouw (station) en een nieuwe inrichting (omgeving).

## Verstoringsen

- het nog afwezig zijn van een goede ruimtelijke afronding.

Deelgebied IV (gebied rond Gedempte Molenwijk)

## Kenmerken

- de Gedempte Molenwijk wordt gedomineerd door de achtererfbebouwing van de aan de Dracht gelegen panden; aan de overzijde zijn een aantal bedrijfspanden aanwezig. Rond het Molenplein hebben herinrichtingsactiviteiten geleid tot een invulling met een woongebouw en een winkelpand;
- het Molenplein heeft een goede maat en inrichting aan de noord- en zuidzijde;
- de nieuwbouwprojecten aan de Koornbeursweg hebben de ruimtelijke structuur versterkt;
- er is sprake van beeldondersteunende boombeplanting (van Dekemalaan, Molenplein).

## Verstoringsen

- een onvoldoende stedelijke allure van de oostwand;
- onvoldoende boombeplanting aan de westzijde van het Molenplein.

Conclusies

Het beeld dat in Heerenveen is ontstaan, laat zich als volgt samenvatten:

- \* een ontsluitingsstructuur die in hoofdzaak noord-zuid is gericht;
- \* een dwars hierop staand stelsel van kleinere straten en stegen;
- \* waterwegen die noord-zuid- en oost-west-lopend in het centrum samenkomen;
- \* rondom het centrum een stelsel van randwegen dat later is ontstaan;
- \* een plaatselijk nog aanwezig karakteristiek bebouwingspatroon in en langs de oorspronkelijke toegangen tot het centrum.



Kenmerken zijn:

- = een lage(re) aaneengesloten bebouwing langs de vaarten, waardoor een compact bebouwingspatroon in het oude centrum is ontstaan;
  - = kleine(re) vrijstaande huizen langs de wegen;
  - = een aantal karakteristieke en beeldondersteunende panden binnen het oorspronkelijke bebouwingspatroon. Daarbij worden de karakteristieke waarden bepaald door de cultuurhistorie en de architectuur van de panden;
  - = gesloten gevelwanden in het centrum, waarbij op meerdere plaatsen nog sprake is van karakteristieke en beeldondersteunende gevelwanden;
  - = enkele oriëntatiepunten, waarvan in het centrumgebied zijn te noemen: het Gemeenteplein en omliggende bebouwing (als Oenemastate), Crackstate, het knooppunt van wegen en water Achter de Kerk met kerk en theater, alsmede het station;
- \* een nieuw bebouwingspatroon in het centrum, bestaande uit forse bouwmassa's, zowel qua hoogte als in de breedte.

Als ruimtelijke tekortkomingen komen naar voren:

- het plaatselijk ontbreken van duidelijke straat- en pleinvanden;
- het ontbreken van boombeplanting die de ruimtelijke structuur begeleidt;
- de plaatselijke afwezigheid van voldoende samenhang in bebouwing.

Het beleid aangaande ruimtelijke structuur is in hoofdstuk 4 en op bijgevoegde plankaart B weergegeven.

Daarin komen aan de orde:

- het gebied met de oorspronkelijke bebouwing;
- de stedenbouwkundig bepalende gevelwanden;
- de architectonische waardering van de bebouwing.

## HOOFDSTUK 3: FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het bevolkingsverloop binnen het centrumgebied alsmede op het gebruik van het gebied.

A. Bevolking

Ten aanzien van het plangebied zijn geen exacte gegevens voorhanden met betrekking tot de bevolkingsontwikkeling en de -opbouw. Wel geven de Jaaroverzichten van de gemeente inzicht in de bevolkingsontwikkeling voor een aantal wijken, maar deze telgebieden vallen niet samen met de ruimtelijk te onderscheiden gebieden.

Toch geven deze cijfers wel een indicatie over de ontwikkeling in het eigenlijke centrumgebied van Heerenveen.

Daarin wordt voor de gemeente en het centrum het volgende weergegeven:

Tabel 1

Jaar	Bevolkingsaantallen per 1/1	
	Heerenveen(plaats)	Centrum
1980	25.660	5.581
1981	26.068	5.526
1982	26.142	5.513
1983	26.183	5.461
1984	26.232	5.425
1985	26.315	5.327
1986	26.190	5.308
1987	26.363	5.299
1988	26.325	5.201
1989	26.414	5.259

Bron: Jaaroverzichten, gemeente Heerenveen.

Het blijkt dat, na een periode van lichte afname en stabilisatie, er vanaf 1988 in het centrum weer een groei in het aantal inwoners optreedt. Vanaf deze periode raken de eerste wooncomplexen in het centrum bewoond.

De ontwikkeling van de woningbouw in het centrum van Heerenveen in de recente jaren laat zien, dat er in de periode 1986-1989 195 woningwetwoningen en 12 woningen in de ongesubsidieerde sector zijn gerealiseerd dan wel in aanbouw zijn genomen (per 1-1-1989; naderhand is - najaar '89 - aan de Sieversstraat opnieuw een complex sociale woningbouw in combinatie met winkels in aanbouw genomen).

Uit deze gegevens blijkt het aanzienlijke belang van het centrum voor woningbouw, met name in de sociale sector.

Woningbouw heeft binnen het plangebied op twee locaties plaatsgehad: in het plan Zonnehoek en in de vorm van een aantal complexen voor één- en tweepersoonshuishoudens in de omgeving van de Dracht en de Sieversstraat.

## B. Functionele ontwikkelingen

Als we de functies in het plangebied bekijken, is er sprake van een bepaalde, zo te noemen functionele structuur. Hoofd-functies daarin zijn het wonen, het werken en het gebruik van voorzieningen (de verzorgende functie). Deze komen hieronder per gebied aan de orde; in een afzonderlijke paragraaf (C) wordt op het verkeer ingegaan.

Het plangebied Heerenveen-Centrum laat zich functioneel globaal gesproken in vier gebieden onderscheiden, zie kaart 6:

- het centrumgebied, waaronder hier het gebied verstaan wordt dat zich kenmerkt door een grote menging en concentratie aan centrumvoorzieningen als winkels, (zakelijke) dienstverlening, horeca, voorzieningen, enzovoorts. Ruimtelijk kan het hele centrumgebied nader onderverdeeld worden: het kernwinkelgebied rond de Dracht, Sieversstraat, Pleinweg, Lindegracht en het overige centrumgebied (rond het Gemeenteplein, de Gedempte Molenwijk, etc.);
- de uitlopers van het centrum waarin het wonen afgewisseld wordt met verspreide bedrijvigheid en dienstverlening: rond de Herenwal, de Heideburen, alsmede een gebied tussen de K.R. Poststraat en het winkelcentrum;
- woongebieden met bijbehorende voorzieningen: Zonnehoek, Vlinderbuurt en rond de Pastoriestraat;
- het stationsgebied.

Hieronder wordt ingegaan op de functies per deelgebied; de gebruikte inventarisatiegegevens in dit hoofdstuk zijn, tenzij anders vermeld, naar de situatie van september 1989.

### 1. Centrumgebied

#### Recente ontwikkelingen en inventarisatie

Binnen het centrumgebied zijn in ruimtelijk-functionele zin verschillende accenten te leggen.

Zo is in het gebied rond de Dracht en de Sieversstraat, in beleidsvisies aangeduid als het kernwinkelgebied, het merendeel van de winkels geconcentreerd. De visie van het Herstructureeringsplan heeft hierin voor een belangrijk deel al gestalte gekregen door uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het winkelapparaat.

De kern van het winkelgebied bestaat uit een zogenaamde "8", een winkel- en wandelcircuit van Dracht-Pleinweg-Sieversstraat-Minckelersstraat-Dracht-Lindegracht-Gemeenteplein.

In ruimtelijke zin is inmiddels de gewenste goede verdeling van winkels deels bereikt: de vestiging van het ABC-concern (met de landelijke vestigingen Albert Heyn, Blokker en C & A) is een belangrijke trekker in het centrale deel.

In het overige, meer zuidelijk gelegen deel, liggen andere publiekstrekkingen als de HEMA en grote supermarkten als Fred van der Werff, de Poimar, De Boer en de Nieuwe Weme. Deze laatste ligt (hoewel verkeerstechnisch gezien gunstig gelegen aan het Molenplein) enigszins op zichzelf.

De Lindegracht heeft in het noordelijke winkelgebied de functie voor meer exclusieve en gespecialiseerde winkels en andere dienstverlenende bedrijven. Sterke publiekstrekkingen ontbreken hier nog.

Rondom de belangrijke publiekstrekkingen komen kleinere en meer gespecialiseerde winkels voor, alsmede een aantal andere functies; daarvan overheersen de economische functies (de zakelijke dienstverlening en de horeca). In het kernwinkelgebied treft men zeer incidenteel sociaal-medische en religieuze voorzieningen en nutsbedrijven aan.

Ook de woonfunctie is in het kernwinkelgebied belangrijk, hetgeen vooral versterkt is met de bouw van vijf nieuwe woon-/winkelcomplexen (winkels waarboven wooneenheden zijn gerealiseerd; hiervan zijn er vier gerealiseerd en is één aan de Sieversstraat in het najaar 1989 in aanbouw genomen).

In het gebied rond het Gemeenteplein ligt het accent op de maatschappelijke en culturele voorzieningen: men treft er een gebouw van de MDGO-opleiding aan met een avondscholengemeenschap, enkele gebouwen van de belastingdienst, het museum "Willem van Haren", een pand voor volwasseneneducatie en het VVV-kantoor.

Ook door de inrichting van de woonomgeving en de karakteristiek van enkele panden (de oude MAVO, Oenemastate) is hier sprake van een herkenbaar gebiedje.

In het centrum kent de Gedempte Molenwijk een gemengd functiepatroon; naast horeca en amusementshallen komen hier thans ook nog enkele winkelvestigingen en bedrijven voor, met name in het zuidelijke deel. Rond de Oude Koemarkt ligt ook het accent op de horecabedrijven.

Wat de horecavoorzieningen betreft, wordt als ruimtelijk, maar ook als economisch relevant onderscheid, uitgegaan van een indeling die is gebaseerd op de wederkerige relatie tussen horeca-en andere stedelijke voorzieningen.

De betreffende indeling spreekt van:

- complementaire horecavoorzieningen: voorzieningen die kunnen functioneren dankzij hun ligging nabij een winkelcentrum of een verkeersknooppunt (bijvoorbeeld een ijssalon in een winkelcentrum);

- autonome horecavoorzieningen: voorzieningen met een dermate grote aantrekkingskracht, dat zij primair hoofddoel van bezoek zijn (zoals een bar-dancing, een discotheek, een "buitenlands" restaurant, e.d.).  
Dat dergelijke voorzieningen toch vaak in een winkelcentrum liggen, heeft te maken met aspecten als centrale ligging en functiemenging binnen horecabedrijven;
- gemengde horecavestigingen: een combinatie van de vorengenoemde: horecabedrijven die zowel bezocht worden door centrumbezoekers, als door mensen die uitsluitend daar naar toe gaan.

Een ander criterium op grond waarvan een onderverdeling in de horecabedrijven kan worden aangebracht, is dat van de openingstijden. Zo is er bijvoorbeeld sprake van specifieke dagzaken als een croissanterie, een theehuis of aan warenhuizen gekoppelde vormen van horeca.

Voor zover dergelijke zaken in het winkelcentrum voorkomen, kunnen ze als complementaire horecavormen worden aangemerkt: de sluitingstijden lopen gelijk met die van de winkels.

Hier is nauwelijks of geen sprake van hinder.

Daarentegen heeft men in het geval van bar-dancings, discotheeken, nachtclubs, e.d. te maken met specifieke avond en/of nachtzaken.

Daarnaast zijn er natuurlijk een groot aantal mengvormen van de verschillende typen horecabedrijven.

Toegespitst op Heerenveen worden in de "8-lus" over het algemeen een aantal complementaire dagzaken aangetroffen; deze hebben in meer of mindere mate een functionele ("complementaire") relatie met het kernwinkelgebied.

Rond de Oude Koemarkt en Vleesmarkt, aan het zuidelijke deel van de Dracht, alsook rond de Gedempte Molenwijk, worden de autonome avond- en nachthoreca aangetroffen. Ook zijn in laatstgenoemde straat nog enkele amusementshallen gevestigd (speelhallen, e.d.). Op de beleidskeuze ten aanzien van de horeca wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

Dan het gebied ten noorden van het kernwinkelgebied, liggend tussen de K.R. Poststraat, de Herenwal, en het winkelgebied, een gebied dat veel overheidsinstellingen en maatschappelijke voorzieningen telt:

- de Rooms-Katholieke kerk aan de Crackstraat;
- theater Het Posthuis aan de Fok;
- de schouwburg aan de Crackstraat (met in hoofdzaak een bioscoopfunctie);
- het gemeentehuis "Crackstate" met bijgebouwen aan het Geerts Willigenplein en de K.R. Poststraat;
- een gebouw van de PTT voor telecommunicatie.

Daarnaast komen in dit gebied, met name Achter de Kerk, enkele bedrijven voor (horeca, kantoren) en enige winkels.

Ook is de woonfunctie nog aanwezig, zowel incidenteel als door middel van het woongebouw Lanenburg aan de Kleine Kerkstraat.

Langs de van Kleffenslaan treft men in hoofdzaak maatschappelijke voorzieningen (semi-) overheidsvoorzieningen en enkele woongebouwen aan: (van noord naar zuid):

- een bankgebouw (Friesland Bank) op de hoek Heideburen-Nieuwstraat);
- enkele kantoren ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening (hoek Nieuwburen - van Kleffenslaan);
- het gebouw van het kantongerecht met daarnaast aan de Thorbeckestraat kantoren van een administratief centrum en de BGD (Bedrijfs-Geneskundige Dienst);
- een gebouw (de vroegere Pedagogische Academie) dat door verschillende onderwijsinstellingen wordt gebruikt;
- een woongebouw voor ouderen (Humanitas), in 1989 in gebruik genomen;
- een flat met daarachter het gewestelijk arbeidsbureau en het politiebureau.

Een laatste deel van het centrum ligt aan de uiterste zuid-einde van de Dracht; daar zijn thans nog diverse winkels en dienstverlenende- en horecabedrijven gevestigd. Een bijzonder element in functionele zin is het Burgemeester Kuperusplein: daar om heen zijn de meeste instellingen in het financiële verkeer geconcentreerd (vrijwel alle bankgebouwen, postkantoor) als ook de bibliotheek.

#### Knelpunten, ontwikkelingswensen

Binnen het centrumgebied heeft het proces van stadsvernieuwing door middel van een aantal belangrijk projecten inmiddels al gestalte gekregen; geconcludeerd kan worden dat hier sprake is geweest van een goede samenwerking tussen woningcorporaties, bedrijfsleven en gemeentelijke overheid. Er staan daarnaast ook nog diverse projecten in het centrumgebied op stapel, die het stadsvernieuwingproces verder vorm moeten geven. Is inmiddels ten opzichte van het zuidelijk deel het centrale gedeelte versterkt met een grote publiekstrekker, dan nog blijft het (in de lijn van het Herstructureringsplan) noodzakelijk dat ook het noordelijk deel (Lindegracht en Kerkstraat e.o.) niet achterblijft bij de ontwikkeling van de winkelfunctie. Juist dit gebied kent thans nog een verbrokkelde structuur. Verbeteringsplannen zijn trouwens al in ontwikkeling (zie ook hoofdstuk 4).

Op onderdelen kunnen verder als ontwikkelingswensen of knelpunten worden genoemd.

- a. Binnen de winkelsector treden zowel processen van schaalvergroting als specialisatie op; de wens naar bebouwingsmogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, blijft aanwezig.

Bovendien treden in deze sectoren soms snelle functiewisselingen op. Een vlotte bereikbaarheid en het beschikken over voldoende parkeerruimte (op redelijk korte afstand), blijft een belangrijke wens. Ook op deze onderdelen is de afgelopen jaren al veel verbeterd. Plaatselijke knelpunten zijn er nog in het gebied rond de Gedempte Molenwijk, het zuidoende van de Dracht en aan de Kerkstraat.

- b. Ten aanzien van de horeca blijft er een druk op het centrumgebied bestaan; geleiding ervan in ruimtelijke zin zal gewenst blijven. De concentratie van (autonome) avond- en nachthoreca aan de Gedempte Molenwijk met directe omgeving, beperkt de hier nog aanwezige woonfunctie. Anderzijds moet een bij de omvang van Heerenveen passend horeca-aanbod erkend worden; in die optiek is een concentratie te verkiezen boven een spreiding. Een tweede concentratie van horeca (zowel dagzaken als de meer autonome avond en nachtzaken) treft men aan rond de Vleesmarkt, de Oude Koemarkt en Achter de Kerk. De ligging van dit gebied ten opzichte van enerzijds de winkelstraten en anderzijds het Posthuis en de schouwburg maken het daarvoor ook geschikt, met name de Oude Koemarkt. De Vleesmarkt wordt in de gemeentelijke optiek meer gezien als een gebied voor winkels en dienstverlening en/of lichte vormen van horeca.
- c. De zakelijke dienstverlening is, met name ten aanzien van de grootschalige kantoren, geconcentreerd rond het Burgemeester Kuperusplein (banken), en aan de zuidzijde van de K.R. Poststraat (gemeentehuis, PTT). Aan de oostzijde van de van Kleffenslaan treft men meer kleinschalige instellingen en kantoorgebouwen aan (semi-overheid en overheidsinstellingen, maatschappelijke dienstverlening). Het centrum blijft ook in de toekomst aantrekkelijk voor vestiging en uitbreiding van vooral publieksgerichte vormen van dienstverlening. Het Burgemeester Kuperusplein leent zich voor een concentratie en uitbreiding; daar zijn over het algemeen grotere panden aanwezig die in de behoefte naar meer ruimte kunnen voorzien. Uitbreiding van de stadsvilla's aan de oostzijde van het Burgemeester Kuperusplein met een mogelijkheid voor kantoren, kan hierin mede voorzien.

Op onderdelen kunnen als ontwikkelingswensen worden genoemd:

het gemeentehuis: plannen worden ontwikkeld om over te gaan tot nieuwbouw voor en concentratie van gemeentelijke diensten; als locatie is gekozen voor uitbreiding langs de K.R. Poststraat en de Crackstraat.

In combinatie hiermee zal omgezien worden naar:

- \* een alternatieve bestemming voor het gebouw van de Sectoren Sociale Zaken en Welzijn aan het Geerts Wiligenplein;
- \* een alternatieve bestemming voor de bebouwing van de Sector Openbare Werken op de hoek van de Koornbeursweg met de Hiddingastraat; -
- \* een alternatieve locatie/accommodatie voor de bioscoopfunctie die bij uitbreiding van het gemeentehuis moet worden gesaneerd;

het belastingkantoor: binnen de belastingdienst, thans gevestigd in Oenemastate en in een pand aan het van Harenspad, is sprake van een concentratie en specialisatie (bedrijfsbelastingdienst). Er zijn plannen voor nieuwbouw nabij het station;

het postkantoor: het postkantoor wordt in 1990 verbouwd ten behoeve van verbreding van de dienstverlening. Tevens wordt voorzien in de realisering van een bescheiden "postwinkel".

het VVV-kantoor: er bestaan plannen voor de bouw van een nieuw VVV-kantoor, waarbij uitgegaan wordt van een locatie nabij het Gashouderplein, westelijk van de Van Kleffenslaan, dit gelet op de ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid en de parkeergelegenheid in de directe omgeving.

wonen/winkels: plannen worden ontwikkeld voor uitbreiding van de winkelfunctie gecombineerd met 28 woningen aan de Kerkstraat.

Voor het overige zijn er ten aanzien van de zakelijke dienstverlening geen bijzondere knelpunten of ontwikkelingswensen.

- d. Wat de maatschappelijke en culturele voorzieningen betreft, kan vastgesteld worden dat deze met name op enkele specifieke locaties zijn geconcentreerd: rond het Gemeenteplein en rond het gebied rond de Crackstraat en de Fok. Als zodanig geven ze aan deze gebieden een herkenbaar karakter.

Het Posthuis is al uitgebreid; als aandachtspunt kan verder worden genoemd dat op termijn rekening moet worden gehouden met een verplaatsing van het MDGO naar een locatie in De Greiden. In dat geval dient voor het gebouw bij de oude begraafplaats een nieuwe bestemming gerealiseerd te worden; op de uitgangspunten hiervoor wordt in het beleidshoofdstuk (4) ingegaan.

Voor het overige zijn er geen bijzondere knelpunten.



- e. Ten slotte, maar niet het minst belangrijk, de woonfunctie in het centrum: geconstateerd kan worden dat deze zich vanaf 1987 sterk heeft ontwikkeld en daarmee een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de verweving van de functies en de leefbaarheid van het centrum. In dit deel van Heerenveen blijft handhaving en versterking van de woonfunctie gewenst.

## 2. De uitloopgebieden van het centrum

### Recente ontwikkelingen en inventarisatie

Het betreft hier met name de gebieden rond de Herenwal, tussen de Fok en de Crackstraat, de Heideburen en de Nieuwburen. Deze gebieden kenmerken zich door een veelheid van functies, afgewisseld met de woonfunctie.

Zo komen aan de Herenwal nogal wat winkels in duurzame goederen voor, afgewisseld met bedrijven en kantoren, een verenigingsgebouw en woningen. Opvallend hier is dat de bijzondere functies merendeels op zichzelf staan en niet (meer) worden gecombineerd met een woonfunctie.

Ook in het gebied tussen Fok - Crackstraat - K.R. Poststraat eenzelfde beeld; een functie die afwijkt van het algemene beeld, is die van de broodfabriek op de hoek met de K.R. Poststraat.

De Heideburen en de Nieuwburen vertonen eenzelfde beeld: ook straten, die duidelijk buiten het centrum liggen, maar als uitlopers ervan nog wel een aantal winkels en bedrijven en (incidenteel) horecabedrijven herbergen.

### Knelpunten, ontwikkelingswensen

Deze randgebieden van het centrum staan onder druk van vestiging van winkels en horeca. De gebieden zijn verder geschikt voor verzorgende bedrijvigheid en dienstverlening.

Door de ontwikkeling van deze verschillende vormen van bedrijvigheid, raakt echter de woonfunctie steeds meer in de knel.

## 3. Woongebieden

### Recente ontwikkelingen en inventarisatie

Binnen het plangebied komen (rond het centrum) enkele woongebieden voor. Naast de woonfunctie komen hier enkele bijbehorende functies (zoals speelvoorzieningen, een basisschool, e.d.) voor.

Het betreft hier allereerst een gebied in de noordoosthoek van het plangebied tussen de K.R. Poststraat en de Nieuwburen. Hier staan over het algemeen wat oudere woningen, met name aan de Pastoriestraat, afgewisseld met nieuwere aan de Zwartstraat en de Nieuwstraat. Aan de Kleine Kerkstraat staat een nieuw complex meergezinshuizen.

Incidenteel komen hier bedrijven voor als een garagebedrijf (K.R. Poststraat) en een groothandel (Nieuwstraat), alsmede een tuinderij en een slopersbedrijf aan de noordzijde van de Pastoriestraat.

Een tweede gebied waar de woonfunctie domineert, ligt rond de A. Kuiperstraat. Aan de oostrand van de stad is hier de Vlinderbuurt gerealiseerd, bestaande een vijftal flats, terwijl op de hoek met de P.J. Troelstralaan een bejaardentehuis is gerealiseerd. De flats zijn onlangs gerenoveerd, de woonomgeving is voldoende.

Een derde, min of meer op zichzelf staand woongebied, is (de) Zonnehoeke. In dit gebied is enkele jaren geleden een proces van stadsvernieuwing ingezet, dat een belangrijke kwaliteitsverbetering in woningvoorraad en woonomgeving heeft teweeggebracht. Dit proces is overigens nog niet afgerond; een knelpunt vormt met name nog het bedrijf in oude ijzerwaren aan het Breedpad. De raad heeft reeds in het vigerende plan bepaald dat het bedrijf uitgekocht en het gebied met woningbouw ingevuld dient te worden.

Verder is de stadsvernieuwing van het gebied aan de Badweg ook nog niet volledig afgerond: de panden Badweg 34-36 (noodwoning; voormalige boerderij) zullen na verwerkelijking eveneens met passende nieuwbouw ingevuld worden.

Binnen de Zonnehoeke komen verder enkele voorzieningen voor:

- een Rooms-Katholieke basisschool St. Jozef aan de van Dekemalaan met een dependance in de voormalige kleuterschool aan de Tuymelaarstraat;
- het clubgebouw "Samen onderweg";
- een gebouw van de FNV-jongeren (Breedpad 23);
- een FNV-kantoor (van Dekemalaan);
- een gebouw van het MDGO-onderwijs, ondergebracht in een gemeentelijk gebouw aan de Koornbeursweg.

Aan de zuidkant van het gebied de Zonnehoeke, aan de Hiddingastraat en de Koornbeursweg komen nog enkele bedrijfsvestigingen voor: aan de Hiddingastraat zijn dat van noord naar zuid: een antiekhandel, een woonhuis, een steenhouderij en een loodgietersbedrijf. Verder staat op de hoek Koornbeursweg - spoorlijn het gebouwencomplex van de Sector Openbare Werken.

#### Knelpunten en ontwikkelingswensen

Ten aanzien van de woongebieden in het plan, is in de Zonnehoeke sprake van een proces van vernieuwing dat nog afgerond dient te worden. Knelpunt vormt met name nog de aanwezigheid van een ijzerhandel aan het Breedpad. Ook langs de Badweg is het proces van stadsvernieuwing nog niet afgerond.

Verder is aan de zuidzijde van dit gebied sprake van enige bedrijfsvestiging, alsmede het complex van de Sector Openbare Werken. Gezien ook de woonfunctie in de directe omgeving, is dit gebied minder geschikt voor een bedrijfsontwikkeling.

Het woongebied in de noordoosthoek hoort deels tot de oudere woningvoorraad, deels ook is er nieuw gebouwd.

Een tweetal bedrijven worden minder passend in de woonomgeving geacht, een slopersbedrijf op een binnenterrein aan de Pastoriestraat (milieuhinderlijk) en een tuinderij op een binnenterrein daar ten zuiden van (bereikbaarheid, ruimtebeslag).

Daarnaast komen er twee tamelijk grootschalige bedrijven voor (garagebedrijf, groothandel), die een verkeersaantrekkende werking uitoefenen.

Door hun locatie aan belangrijke wegen zijn ze echter goed ontsloten. In de Vlinderbuurt zijn geen knelpunten aanwezig.

#### 4. Stationsgebied

##### Recente ontwikkelingen en inventarisatie

In het noordwesten van het plan ligt het stationsgebied.

In het midden van de jaren '80 zijn het nieuwe station van de NS en een nieuw gebouw ten behoeve van het streekvervoer (FRAM) gerealiseerd en is het terrein heringericht.

Binnen dit gebied is eveneens een fietstunnel aangelegd, die zorgt voor een verbinding tussen het centrum van de stad en de westelijke woongebieden Nijehaske en De Greiden.

Binnen dit deelgebied treft men naast bebouwing en opslag van NS en FRAM een gebouw aan van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, alsmede enkele andere bedrijfsgebouwen. Langs de Veen-scheiding is in een voormalige pakhuis een woning met kantoor gevestigd.

##### Knelpunten en ontwikkelingswensen

Ten aanzien van het stationsgebied zijn verdere veranderingen gepland:

-- een mogelijke autoverbinding onder het spoor door als verbinding tussen het centrum en Nijehaske.

Het (Ontwerp-) Verkeersstructuurplan voorziet hierin (zie ook hoofdstuk 1).

Definitieve besluitvorming moet echter nog plaatsvinden;

-- een functieverbreding door de vestiging van kantoren en dienstverlenende instellingen die belang hebben bij een zeer goede bereikbaarheid.

Deze (al in gang gezette ontwikkeling) vindt aan de noord- en oostzijde van het station plaats en wordt geregeld in het bestemmingsplan voor het deelgebied Noord.

Het overige terrein kan als een terrein voor bedrijven, kantoren en opslag worden beschouwd; gezien zijn ligging levert het geen bijzondere problemen op.

## C. Verkeer

### Inventarisatie en recente ontwikkelingen

Het plangebied is gelegen tussen enkele belangrijke verbindingen: Rijksweg 32 aan de oostzijde, de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle aan de westkant, de Koornbeursweg aan de zuidzijde en de K.R. Poststraat aan de noordkant. Binnen of langs het plangebied zorgen de Koornbeursweg, de K.R. Poststraat, de van Kleffenslaan en het tracé Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan voor de interne verbindingen tussen het centrum, de overige delen van Heerenveen en het station.

Ook sluiten genoemde wegen aan op de doorgaande wegen: op genoemde wegen sluiten wegen van lager orde aan; deze ontsluiten de verschillende plandelen:

- de Koornbeursweg, die het woongebied De Greiden verbindt met het centrum;
- de Burgemeester Falkenaweg, die de verbinding legt met Heerenveen-Midden, De Akkers en Zuid;
- de K.R. Poststraat, die zorgt voor de verbinding met Heerenveen-Noord en met het stationsgebied, alsmede met Rijksweg 32;
- de van Kleffenslaan, die een belangrijke functie heeft in de noord-zuid verbinding en van waaraf men via de Heideburen aansluiting verkrijgt op Rijksweg 32.

Wat het fietsverkeer betreft, is een tweetal zaken van belang: in de eerste plaats uiteraard de bereikbaarheid voor fietsverkeer van het centrum en de bijzondere voorzieningen in de directe nabijheid daarvan, en in de tweede plaats de aanwezigheid van een aantal schoolroutes door de ligging van een aantal scholen voor voortgezet onderwijs in en nabij het plangebied.

Ten aanzien van het parkeren zijn de parkeerplaatsen over een aantal locaties verdeeld, waarvan een gedeelte is aangewezen voor kort parkeren. Het zwaartepunt ligt in het zuidelijk centrumgebied. In het kader van het Herstructureringsplan is onderzoek gedaan en zijn aanbevelingen opgesteld voor het parkeren in het centrum. Wij gingen daar al eerder op in.

### Het Verkeersstructuurplan

In het voorjaar van 1989 is een Verkeersstructuurplan in ontwerp gereed gekomen <sup>8)</sup>.

Een aantal zaken hebben tot dit plan geleid, onder meer de reconstructie van het centrum; deze heeft geleid tot grote verkeersstromen van en naar het centrum die op een verantwoorde wijze dienen te worden opgevangen.

---

<sup>8)</sup> Verkeersstructuurplan Heerenveen, Gemeente Heerenveen, mei 1989.

De andere aanleidingen zijn:

- de toekomstige aanleg van de A32 met de gevolgen voor de wegenstructuur in de plaats zelf;
- het oplossen van een aantal knelpunten in de interne wegenstructuur;
- het onderzoeken van mogelijkheden tot de instelling van 30 km-zones;
- de integratie van de langzaamverkeerroutes.

In het Verkeersstructuurplan zijn een aantal zaken onderzocht waarvan hier, voorzover in het belang voor het centrum van Heerenveen, een samenvatting wordt gegeven.

#### Autoverkeer

Wat het autoverkeer betreft, maakt het Verkeersstructuurplan onderscheid tussen de noord-zuid gerichte routes en de oost-west lopende. Binnen het centrumgebied zijn vooral de noord-zuid gerichte routes van belang, de oost-west routes lopen langs het centrum.

In de bestaande situatie is de noord-zuid-functie van de Dracht grotendeels overgenomen door de Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan. Als knelpunt van deze route wordt gezien dat deze door woonbuurten loopt, waarbij vooral het gedeelte Herenwal tot en met Van Dekemalaan niet is berekend op een hoge verkeersintensiteit. Dit in tegenstelling tot het tracé Nieuwstraat-van Kleffenslaan aan de oostzijde van het centrum. Deze weg verwerkt eveneens veel verkeer, maar is daar op ingericht. Op de van Kleffenslaan is veel van de parkeergelegenheid ten behoeve van het centrum ontsloten.

#### Vrachtverkeer

Het Verkeersstructuurplan geeft verder ten aanzien van het vrachtverkeer aan, dat hier in het algemeen dezelfde knelpunten gelden als voor het personenautoverkeer. Als specifiek probleem wordt de bevoorrading in het centrum genoemd: in het fiets/- voetgangersgebied zijn beperkingen gesteld aan de perioden waarin bevoorrading mogelijk is, dit ter bescherming van het langzame verkeer. Hoewel de periode waarin niet bevoorrad kan worden, minimaal is, beschouwen vervoerders en winkeliers dit toch in meer of mindere mate als een knelpunt.

#### Fietsverkeer

Wat het fietsverkeer betreft spelen de voor het autoverkeer belangrijke noord-zuidroutes tevens een grote rol voor de ontwikkeling van het fietsverkeer. Knelpunten treden op bij kruisingen van auto- en fietsroutes en op de intensief gebruikte route van Schans tot en met Marktweg.

Verder wordt ten aanzien van de Dracht geconstateerd, dat deze deel uitmaakt van een route die mensen graag zouden willen gebruiken (Burgemeester Falkenaweg-Dracht-Crackstraat-van Maasdijkstraat), ware het niet dat de Dracht is gesloten voor fietsers. Er worden echter veel overtredingen geconstateerd.

### Voetgangersverkeer

Problemen ten aanzien van het voetgangersverkeer ziet het Verkeersstructuurplan vooral op het vlak van de oversteekbaarheid van hoofdwegen. Verder worden de voetgangersroutes tussen de openbaar vervoershaltes en het centrum als onaantrekkelijk aangemerkt.

### Openbaar vervoer

Hoewel Heerenveen geen echt lokaal openbaar vervoer heeft, worden enige regionale buslijnen wel als zodanig gebruikt. Het plan van de FRAM is echter om dergelijke stadsdienststritten op te heffen vanwege financiële redenen. Het Verkeersstructuurplan voorziet hierin een ernstig verslechtering van een toch al matig voorzieningenniveau, vooral voor ouderen en gehandicapten.

### Parkeren

Ten aanzien van het centrum wordt als knelpunt aangemerkt: de problemen voor het autoverkeer dat het Burgemeester Kuperusplein wil verlaten, verkeer dat stagneert bij de uitrit tegenover de van Oenemastraat als gevolg van de verkeersdruk op de Koornbeursweg.

In het Verkeersstructuurplan worden vervolgens wensstructuren ontwikkeld ten aanzien van de verschillende vervoerswijzen. Deze worden vervolgens met elkaar geconfronteerd, waarna het uiteindelijke (Ontwerp-)Verkeersstructuurplan wordt opgesteld (zie ook kaartje 3 in de "Beschrijving in hoofdlijnen"/artikel 3 bij de voorschriften).

## HOOFDSTUK 4: GEMEENTELIJK BELEID

A. Algemeen

Bij de bepaling van het gemeentelijk beleid voor het plangebied kan vooraf het volgende worden opgemerkt. In hoofdstuk 1 van deze toelichting is een aantal beleidsnota's genoemd die van wezenlijke invloed zijn geweest en nóg zijn op de reconstructie van het centrum: met name het Herstructureringsplan en de uitvoeringsbesluiten daaropvolgend hebben een ingrijpend proces van stadsvernieuwing op gang gebracht. Deze, maar ook een aantal andere genoemde sectornota's bepalen het beleidskader voor het voorliggende bestemmingsplan.

Daarnaast is in de hoofdstukken 2 en 3 ingegaan op de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied en zijn daarin op onderdelen knelpunten geconstateerd. Ook daarmee dient in het gemeentelijke planologische beleid rekening gehouden te worden.

B. Beleidsdoelstellingen ten aanzien van het plangebied

## 1. DE GEWENSTE FUNCTIONELE STRUCTUUR

(kaart 1 bij de "Beschrijving in hoofdlijnen" in de voorschriften).

Bij de bepaling van de gewenste functionele indeling van het plangebied wordt aangesloten bij de in hoofdstuk 3 geconstateerde onderverdeling in een viertal gebieden:

- a. het centrumgebied: kernwinkelgebied en overig centrumgebied;
- b. de uitlopers van het centrum;
- c. de woongebieden met bijbehorende voorzieningen;
- d. het stationsgebied.

Aan de gewenste functionele structuur ligt in het algemeen ten grondslag:

- het behouden en verder ontwikkelen van de regionale functie van het Heerenveense centrum. Dit zowel vanuit oogpunt van verzorging als werkgelegenheid. De functie binnen de friese kernhiërarchie (verzorgingscentrum van de 1e orde) wordt daarmee recht gedaan;
- het verder mogelijk maken van het stadsvernieuwingsproces dat zich in het kernwinkelgebied ontwikkelt. In dat proces streeft de gemeente niet alleen naar (stede-)bouwkundige verbeteringen, ook worden verbeteringen gestimuleerd in de distributieve sector (winkelvoorzieningen), de dienstverlening, de woonfunctie en het milieu;
- het zoveel mogelijk concentreren van centrumfuncties in het kernwinkelgebied, alsmede - waar het bijzondere voorzieningen of bedrijfsmatige functies betreft - in gebieden daarop aansluitend zoals het Gemeenteplein.

Ad a. Het centrumgebied

Bij de beschrijving van het beleid ten aanzien van het centrumgebied moet bedacht worden dat het hier enerzijds het kernwinkelgebied betreft, anderzijds enkele daaraan grenzende gebieden die veelal een specifieke functie hebben.

Het wordt gewenst geacht om in te spelen op de verschillende karakter(s) van de betreffende gebieden.

Gelet op de verbeteringen in het zuidelijke en centrale deel van het kernwinkelgebied, is het beleid er op gericht, om bijzondere aandacht te geven aan het gebied tussen de Lindegracht en de Kleine Kerkstraat.

Ten aanzien van de verschillende functies wordt het volgende beleid voorgestaan:

## 1. Wonen

In de lijn van het vernieuwingsproces van de afgelopen jaren, blijft ook voor de toekomst behoud en versterking van de woonfunctie essentieel voor het functioneren van het centrumgebied, zowel binnen het kernwinkelgebied als in de straten daar rondom.

In de lijn van de Nota van eisen en het Herstructureringsplan kan gewezen worden op het belang wegens:

- de ondersteuning van de leefbaarheid en levendigheid die van de woonfunctie op het centrum uitgaat;
- het versterken van sociale controle (door de functiemenging), met name buiten winkel- en werkuren, terwijl mede genoemd kan worden;
- de ondersteuning en vergroting van het draagvlak van een aantal voorzieningen in het centrumgebied.

Stimulering van de woonfunctie wordt afhankelijk van de gebieden als volgt nagestreefd:

- zoveel mogelijk een combinatie van het wonen met de andere functies (bedrijven, winkels, etc.) in het hele centrumgebied, hetzij in de vorm van bijbehorende (bedrijfs)woningen, hetzij in de vorm van woningen boven winkels, dienstverlenende instellingen, e.d.;
- het door verschillende partijen (woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, gemeente) realiseren van een aantal nieuwe projecten als verdere uitvoering van het Herstructureringsplan-1986.

Vanaf eind 1989 begin 1990 zijn de volgende projecten in uitvoering te nemen.

## a. Bebouwing op het Burgemeester Kuperusplein.

In december 1989 is gestart met de bouw van drie stadsvilla's; er worden 33 woningen in de vrije sector (voor de verhuur) gebouwd, alsmede kantoorruimten.



- b. **Bebouwing aan de van Riesenstraat.**  
Het betreft hier een project aan de noordzijde van deze straat met een accentuering op de hoek bij de Molenvijk. Hier is een plan ontwikkeld voor de bouw van een 12-tal woningen in de sociale sector met daaronder ruimte voor kantoren of dienstverlenende instellingen. In verband met problemen rond de grondverwerving is het op dit moment niet te bepalen, wanneer het project gerealiseerd kan worden.
- c. **Bebouwing nabij de voormalige begraafplaats.**  
Aan de zuidzijde van de Minckelersstraat is een plan ontwikkeld voor een woongebouw met kantoren. De plannen gaan uit van de realisering van een 20-tal woningen in de particuliere sector.
- d. **Bebouwing aan de Sieversstraat, tegenover het ABC-complex.**  
Najaar 1989 is met de bouw begonnen van winkels met 12 bovenwoningen. De woningen worden in de sociale sector gebouwd en het project zal in 1990 gereed komen.
- e. **Het gemeentehuis e.o.**  
Bij de realisering van de plannen voor concentratie en uitbreiding van de gemeentelijke diensten in een nieuw gemeentehuis, is tevens voorzien in een versterking van de woonfunctie en wel in een woongebouw aan de K.R. Poststraat verbonden met woonbebouwing aan het Geerts Willigenplein.  
Versterking van de woonfunctie wordt in dit verband verder gezien bij het dan vrijkomende gebouw van de Sectoren Sociale Zaken en Welzijn aan het Geerts Willigenplein (uitbreidingsmogelijkheid op het achtererf en in de hoogte) en bij de vrijkomende bebouwing van de Sector Openbare Werken op de hoek van de Koornbeursweg / Hiddingastraat; in het laatste geval tevens te combineren met het aanliggende bedrijfsterrein, waarvan de functie dan ook voor woondoeleinden aangewend wordt.
- f. **Kerkstraat.**  
Er is een plan ontwikkeld voor 28 bovenwoningen, met daaronder een aantal winkeleenheden. Daarmee kan de structuur van dit gebied aanmerkelijke worden verbeterd.  
Het beleid is gericht op het creëren van een duidelijke straatwand aan de zuidzijde van de Kerkstraat, met behoud van de verbinding voor langzaam verkeer via de (te overbouwen) Schoolsteeg.

## 2. Voorzieningen

### Winkels

Een concentratie van nieuwvestiging dient in het kernwinkelgebied plaats te vinden.

Dit om compacte en aaneengesloten winkelstraten te behouden en te versterken, aan te sluiten bij het in gang gezette vernieuwingsproces, én zo tot een optimaal functioneren van het eigenlijke kernwinkelgebied te komen.

Ook kan hier uitbreiding van bestaande winkels plaatsvinden. De plaatselijk en regionaal verzorgende functie van Heerenveen wordt hiermee ondersteund.

Buiten het kernwinkelgebied wordt geen nieuwvestiging van winkels toegestaan.

De reeds aanwezige winkels buiten het kernwinkelgebied worden qua aantal gestabiliseerd; wel wordt echter een mogelijkheid gegeven om de bestaande winkels met 20% uit te breiden, zodat ook hier enige ontwikkeling mogelijk is.

Op het principe om buiten het kernwinkelgebied géén nieuwe vestigingen mogelijk te maken, gelden enkele specifieke uitzonderingen.

Het betreft hier de mogelijke functieverandering van het gebouw van de Sectoren Sociale Zaken en Welzijn aan het Geerts Willigenplein en van Oenemastate, alsmede van een klein aantal panden aan de Dracht-Zuid.

In beide gevallen is één en ander gekoppeld aan een artikel 11-bevoegdheid van burgemeester en wethouders, met als belangrijk toetsingscriterium dat de nieuwe functie dient te passen binnen de verzorgingsstructuur van het centrum als geheel.

Wat de Dracht-Zuid betreft, gaat het om een gebiedje dat functioneel direct aansluit bij het resterende deel van de Dracht en ook aan een voetgangersgebied ligt. Hier zijn reeds enkele kleinere winkels gevestigd. Via een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om incidenteel nog een nieuwe winkel mogelijk te maken. Net als de andere winkels aan de Dracht-Zuid dient deze dan op de begane grond te worden gevestigd.

De bebouwingsmogelijkheden zijn afgestemd op wat ook voor de andere winkels mogelijk is langs dit deel van de Dracht: een toename van 20% ten opzichte van de oppervlakte op de eerste bouwlaag. De hiervoor in aanmerking komende panden zijn op de kaart voorzien van een aanduiding "wijzigingsbevoegdheid overeenkomstig artikel 25 lid 2 van toepassing".

Zoals hiervoor al bij het "wonen" is opgemerkt, zijn er projecten in ontwikkeling die een versterking van de woon-/winkel functie beogen: de Sieversstraat krijgt een versterking tegenover het ABC-concern, de Kerkstraat tegenover het Geerts Willigenplein.

### Maatschappelijke en culturele voorzieningen

In ruimtelijk-functionele zin kan een onderscheid worden gemaakt tussen het kernwinkelgebied en een aantal meer specifieke locaties voor maatschappelijke en culturele voorzieningen in de directe nabijheid van het winkelcentrum.

Dergelijke voorzieningen komen thans over het algemeen weinig in het kernwinkelgebied voor (kerk aan de Lindegracht, medische groepspraktijk), maar daarentegen wel direct daar buiten. Anderzijds passen dergelijke voorzieningen zeker in het centrumgebied en moet vestiging mogelijk blijven.

Vandaar dat bij gebleken initiatieven ruimte in het kernwinkelgebied moet worden geboden.

Daarnaast bestaat gemeentelijk de voorkeur voor een concentratie van voorzieningen op stedelijk niveau rond het Gemeenteplein (met name wordt gedacht aan maatschappelijke en culturele voorzieningen).

Bovendien wordt daarbij overwogen dat juist dergelijke voorzieningen relatief "zwak" zijn ten opzichte van de economische voorzieningen, zodat ook om die reden een duidelijke beleidskeuze gewenst is.

De ruimtelijke voorkeur voor een ontwikkeling bij het Gemeenteplein sluit aan bij bestaande vestigingen als het museum, een gebouw voor volwasseneneducatie, het schoolgebouw, e.d. Eventuele nieuwe voorzieningen in de culturele sfeer kunnen hier het beste geplaatst worden.

Te onderzoeken is of hier functies kunnen worden ondergebracht als een filmaccommodatie (bij sanering van de schouwburg), bibliotheek en kunstuitleen (bij een eventuele verplaatsing van de bestaande accommodatie), e.d.

De volgende zaken zijn verder van belang:

- specifieke, kleinschalige kantoren passen goed in dit gebiedje;
- datzelfde geldt voor het schoolgebouw van de MDGO, waarin tevens de moedermavo is ondergebracht. Bij een concentratie van de MDGO-opleidingen in De Greiden is een nieuwe bijzondere functie het meest geschikt. Wellicht is te onderzoeken of het gebouw, gezien ook zijn ruimtelijke kwaliteit, geschikt is te maken voor een bijzondere woonvorm, indien een voorziening niet realiseerbaar is;
- na een verplaatsing van de belastingdienst zou een bijzondere functie (als boven gesuggereerd) in Oenemastate de voorkeur verdienen, gelet op aard en ligging van het gebouw.

Indien niet realiseerbaar, lijkt een passende kantoorfunctie, eventueel in combinatie met een gedeeltelijke winkel-functie te overwegen. Hetzelfde geldt voor een eventuele restaurant- c.q. hotelfunctie.

### 3. Bedrijvigheid

#### Kantoren en andere vormen van zakelijke dienstverlening

Ten aanzien van de reservering van ruimte voor kantoren wordt een ruim beleid voorgestaan. Dit enerzijds vanwege de gunstige effecten, die dit kan hebben op de werkgelegenheid, anderzijds gelet op de te verwachten behoefte in een aantal sectoren van de dienstverlening. Ook de geringe milieuhinder speelt hierbij een rol. Zo wordt van de voorgenomen vestiging van een ondernemerseenheid van de belastingdienst (nabij het station) een zuigende werking verwacht op vestiging van accountantskantoren en belastingconsulenten <sup>9)</sup>.

Overigens wordt verwacht dat - voor zover kantoren mogelijk zijn - het met name zal gaan om kantoren met een locale of regionale functie. Ook wordt gemikt op vervangende kantoorroimte van te klein gehuisveste instellingen of bedrijven.

In ruimtelijk-functionele zin kan een onderscheid worden gemaakt tussen het kernwinkelgebied en een aantal meer specifieke locaties voor kantoren in de directe nabijheid van het winkelcentrum. In het kernwinkelgebied blijft ook kantoorvestiging mogelijk, waarbij het accent zal liggen op kleinschalige, sterk publiekgerichte vormen. Te denken valt bijvoorbeeld aan reisbureau's, e.d. Daarnaast liggen er ten aanzien van kantoren en instellingen voor zakelijke dienstverlening een aantal duidelijke accenten, waarop in het ruimtelijk beleid ingespeeld wordt:

- in een zone langs de oost- en westzijde van de van Kleffenslaan tot en met de hoek Nieuwstraat / Heideburen. Daar is een aantal bestaande kantoren gevestigd, waarvan het gebouw van de Friesland Bank in 1989 uitgebreid is. Daarnaast wordt de kantoorfunctie versterkt aan de Mincklersstraat; zoals hiervoor opgemerkt, vindt dit plaats in combinatie met woongebouwen. Verder wordt het postkantoor verbouwd ten behoeve van uitbreiding van de dienstverlening en wordt aan de westzijde van de Van Kleffenslaan uitgegaan van de bouw van een nieuw VVV-kantoor. Van de andere instellingen en bedrijven is geen uitbreidingsbehoefte bekend. In combinatie met de aanwezige terreingrootte is een stabiliserend beleid voor de hand liggend;
- aan de K.R. Poststraat, waar plannen worden ontwikkeld voor de uitbreiding van het gemeentehuis. Het principebesluit daartoe is inmiddels door de gemeenteraad genomen. De plannen gaan ervan uit, dat ook de thans nog zelfstandig gehuisveste gemeentelijke diensten hier geconcentreerd worden;

---

<sup>9)</sup> Heerenveen, een goed klimaat om te investeren; nota over concentratie gemeentelijke diensten, september 1989.

- als ruimtelijke aansluiting is in de studie voor de ontwikkeling van het gebied rond Crackstate tevens voorzien in een uitbreiding van de kantoorruimte aan de achterzijde van de vestiging van de PTT-Telecommunicatie (te oriënteren op het Geerts Willigenplein);
- wat Oenemastate betreft: hierin is thans de belastingdienst is gevestigd; er zijn plannen om de belastingen te huisvesten in een kantoor nabij het station bij de uitbreiding ten behoeve van een nieuwe dienst (ondernemers-eenheid). Eerder in deze paragraaf is reeds op de toekomstige functie van het gebied rond het Gemeenteplein ingegaan; een kantoorfunctie in Oenemastate is daarbij eveneens genoemd.  
Een eventuele winkelfunctie in Oenemastate (pas mogelijk via een wijzigingsprocedure) zal mede beoordeeld worden tegen de achtergrond van de verzorgende functie van het bestaande centrum;
- de toekomstige functie(s) van het gebouw van de Sectoren Sociale Zaken en Welzijn aan het Geerts Willigenplein wordt gezien in relatie tot het uitgangspunt om het noordelijk deel van het kernwinkelgebied te versterken.  
In dat verband kan bijvoorbeeld gewezen worden op de plannen om een complex met winkels en woningen te realiseren aan de Kerkstraat; in deze toelichting kwam dit al eerder aan de orde.  
Tegen die achtergrond is ook voor het mettertijd vrijkomende gebouw als uitgangspunt gekozen om meerdere functies mogelijk te maken: een kantoor of dienstverlenende functie lijkt voor het pand met meest voor de hand liggend, eventueel in combinatie met een (gedeeltelijke) woonfunctie. Ook de vestiging van winkels (op de begane grond) is niet uitgesloten; in dat geval zal tevens een beoordeling plaatsvinden in relatie tot de verzorgende functie van het bestaande centrum. Ten behoeve van die functieverruiming is ook een vergroting van het gebouw mogelijk;
- rond het Burgemeester Kuperusplein, waar enerzijds ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden aan bestaande instellingen (postkantoor, banken), en anderzijds nieuwe ruimte wordt geboden op de onderste bouwlaag van bestaande en nieuwe woongebouwen (stadsvilla's) rond dit plein.

#### Lichte vormen van bedrijvigheid

Het centrumgebied is geschikt voor bepaalde soorten van bedrijven, met name die vormen die passen bij de woon- en centrumfunctie. Ook uit een oogpunt van functiemenging geldt dit uitgangspunt. (In deze paragraaf gaat het om bedrijven, niet zijnde dienstverlenende bedrijven of horecabedrijven; hierop wordt apart ingegaan). In ruimtelijk-functionele zin kan een onderscheid worden gemaakt tussen het kernwinkelgebied en een aantal meer specifieke locaties voor bedrijven in de directe nabijheid van het winkelcentrum.

Het kernwinkelgebied blijft open voor lichte vormen van bedrijvigheid die weinig hinder veroorzaken: verzorgende, ambachtelijke en niet-industriële bedrijven. Te denken valt bijvoorbeeld aan een kapper, een stomerij, een kopieerbedrijf, een schoenreparatiebedrijf, een reparatiewerkplaats voor elektrische apparaten, e.d.

Het beleid staat dan ook positief tegenover de aanwezigheid en de nieuwvestiging van dergelijke bedrijven.

#### Horecabedrijven en amusementsgelegenheden

In het horecabeleid zoals dat met dit bestemmingsplan wordt voorgestaan, wordt een onderscheid gemaakt naar het soort en de aard van het horecabedrijf. Gelet immers op de grote verscheidenheid aan bedrijven en bijgevolg de verschillende invloed op de omgeving, kan niet met één en dezelfde regeling worden volstaan. Waar in eerste instantie de openingstijden en vervolgens de aard van het bedrijf bepalend zijn voor de mate waarin hinder kan optreden, is in eerste instantie uitgegaan van een onderverdeling in dagzaken enerzijds en avond- en nachtzaken anderzijds. Vervolgens is een nadere onderverdeling aangehouden tussen complementaire en/of gemengde en autonome bedrijven, één en ander volgens de in hoofdstuk 3 omschreven begrippen.

Op grond hiervan kan het voorgestane horecabeleid als volgt worden samengevat.

-- De "lichtste" categorie van horecabedrijven zijn de complementaire dagzaken.

Dit zijn bedrijven die over het algemeen tegelijk met winkels open en dicht gaan (koffiehuisje, croissanterie, aan-  
warenhuis-gekoppelde (eet-)gelegenheid, e.d.).

In het kernwinkelgebied wordt ruimte geboden voor dergelijke horecabedrijven, bedrijven dus die direct afhankelijk zijn van hun ligging in het kernwinkelgebied.

Wat betreft de locatie hoeven er binnen het winkelcentrum geen specifieke eisen gesteld te worden wegens de afwezigheid van hinder.

Naast handhaving is ook nieuwvestiging van deze bedrijven binnen het kernwinkelgebied zonder bezwaar mogelijk; het zijn lichte horecavoorzieningen die bijdragen aan de verweving van functies in het centrum en de levendigheid en aantrekkelijkheid.

-- De "zwaarste" categorie horecabedrijven, zijn de autonome avond- en nachtzaken. Het zijn bedrijven die onafhankelijk van andere functies kunnen voorkomen (als bars, discotheken, e.d.).

De bestaande autonome horecabedrijven in het kernwinkelgebied, zijn onder het overgangsrecht gebracht (een tweetal discotheken: hoek Nieuwstraat / Kerkstraat en op de Vleesmarkt).

Afbouw naar complementaire horeca (of andere centrumfuncties) wordt voorgestaan.

In het overige centrumgebied wordt een concentratie van autonome horeca nagestreefd rond de Oude Koemarkt.

Ten aanzien van de overige bestaande autonome horeca in dit gebied wordt een afbouw nagestreefd in de richting van gemengde dan wel complementaire horecavoorzieningen.

Op deze plekken (zoals aan de Gedempte Molenwijk) blijven dus wel lichtere vormen van horeca (restaurants, e.d.) mogelijk.

- Voor alle horecabedrijven die tussen deze twee uitersten in liggen (de "gemengde horecabedrijven" zoals "buitenlandse" eethuisjes als een Chinees restaurant, e.d., café-restaurant, enz.) geldt dat deze op de bestaande locaties zijn vastgelegd (via een aanduiding op (de) plankaart A). Nieuwvestiging en enige uitbreiding van dergelijke bedrijven, is in het kernwinkelgebied en in het overige centrumgebied mogelijk, zij het via een vrijstelling. Dit gelet op mogelijke hinderaspecten, zodat de toelaatbaarheid mede getoetst kan worden op de gevolgen voor de woonomgeving.

Behalve de complementaire horecabedrijven die bij recht al zijn toegestaan, geldt voor de overige horecabedrijven een regeling waarbij een 10%-uitbreiding mogelijk is.

Een tweetal op zichzelf staande amusementsgelegenheden aan de Gedempte Molenwijk (hallen voor speelautomaten), worden in hun huidige omvang geaccepteerd, maar bij bedrijfsbeëindiging wordt een verandering naar een andere centrumfunctie nagestreefd. Ook wordt in het gemeentelijk beleid nieuwvestiging van dergelijke bedrijven geweerd.

#### Ad b. De uitlopers van het centrum

Het gaat hier met name om de gebieden rond de Herenwal, de "driehoek" Fok-Crackstraat-K.R. Poststraat, de Nieuwburen en de Heideburen. In het beleid aangaande de functies zijn de volgende zaken van belang:

- gelet op de nabije ligging van deze gebieden tot het centrum en de nadelige invloed op het kernwinkelgebied, wordt in deze gebieden uitgegaan van een stabilisering van het huidige aantal winkels.  
Wat de omvang betreft, wordt echter wel een mogelijkheid gegeven om de betreffende winkels met 20% uit te breiden, zodat enige ontwikkeling mogelijk is;
- ten aanzien van de horeca wordt eveneens een stabilisatie van het aantal vestigingen voorgestaan. Voor zover het betreft autonome nachthoreca, wordt een afbouw naar lichtere vormen van horeca nagestreefd. Voor de bestaande bedrijven is ook hier een 10%-uitbreiding mogelijk.  
Deze gebieden lenen zich niet voor een sterke uitbreiding van de aanwezige horecabedrijven;

- het beleid is er verder op gericht de woonfunctie ten minste te handhaven en zo mogelijk te versterken;
- naast een combinatie met bijzondere functies wordt daarbij met name gedacht aan een locatie hoek de Fok-K.R. Poststraat.

Ter accentuering van het beeld in deze hoeksituatie is het streven gericht op de realisering van een woongebouw, met eventueel commerciële voorzieningen op de onderste bouwlaag. De bouw daarvan is pas op termijn mogelijk en hangt af van de eventuele aankoop van de aanwezige broodfabriek. De locatie leent zich bij uitstek voor woonvormen gericht op het centrum en gebaat bij een ligging nabij haltes van het openbaar vervoer;

- in de uitlopers van het centrum worden ontwikkelingsmogelijkheden geboden voor een aantal meer kleinschalige kantoren zoals een makelaar, notaris en enkele persbureau's die men aantreft rond Herenwal, Fok en Heideburen. Hierbij wordt rekening gehouden met de schaal van het gebied.

#### Ad c. Woongebieden

Het gaat hier om het beleid ten aanzien van woongebieden met bijbehorende buurtfuncties die in dit plan vallen en rond het centrum liggen.

Het betreft:

- het gebied tussen de K.R. Poststraat, Nieuwstraat, Zonnebloemstraat en Heideburen;
- de Zonnehoek;
- de Vlinderbuurt.

Het beleid ten aanzien van deze gebieden ligt met name in het bieden van beheer/ontwikkelingsruimte aan de aanwezige functies en waar nodig in kwaliteitsverbetering.

De woonfunctie dient hier voorop te blijven staan; het bestemmingsplan dient ruimte te bieden voor kwaliteitsverhoging van zowel het wonen als de woonomgeving. Vestiging van aan-huis-verbonden beroepen is mogelijk.

Wat de verzorgende functie betreft, dienen de aanwezige voorzieningen (school, verenigingsgebouw, e.d.) voor zover nodig ontwikkelingsruimte te verkrijgen.

Bij uitbreidingsplannen dient naast een goed functioneren, geteet te worden op de invloed op de omliggende bestemmingen (wonen en andere voorzieningen).

Behalve de bestaande bedrijvigheid (zoals aangegeven op plankaart A), dient geen nieuwe bedrijfsvestiging binnen de woongebieden te worden toegestaan.



Ten aanzien van de bestaande bedrijvigheid gelden de volgende kanttekeningen: in het eerste gebied komen enkele op zichzelf staande bedrijven voor, zoals een groothandel aan de Nieuwstraat, garagebedrijven aan de van Kleffenslaan en de K.R. Poststraat, en een tuinderij aan de Pastoriestraat.

Ten aanzien van deze bedrijven wordt het volgende beleid voorgestaan met als aandachtspunten:

- ten aanzien van het garagebedrijf over het algemeen een stabiliserend beleid; op zichzelf is het bedrijf goed ontsloten via de K.R. Poststraat, maar een verdere ontwikkeling in zuidelijke richting kan de bewoningssituatie schaden;
- voor uitbreiding van de groothandel aan de Nieuwstraat is in 1987 vooruitlopend op een bestemmingsplanherziening een artikel 19-procedure gevolgd. Hiermee wordt thans in het bestemmingsplan rekening gehouden. Vervolgens wordt ook hier uitgegaan van een stabiliserend beleid;
- de tuinderij aan de Pastoriestraat heeft ter plaatse weinig mogelijkheden.  
Ook de ontsluiting laat te wensen over. Het bedrijf is daarom onder het overgangsrecht gebracht; afhankelijk van het beschikbaar komen van een alternatief, kan het voorlopig in zijn huidige omvang blijven functioneren.  
In de nieuwe situatie kan het terrein worden heringericht; een invulling met bebouwing is wegens ruimtegebrek niet mogelijk;
- een sloopbedrijf (auto's, etc.) aan de noordzijde van de Pastoriestraat past ter plaatse niet in een woongebied. Vandaar dat dit bedrijf niet is bestemd en dat ook hier het overgangsrecht is toegepast. Een woonbestemming is in de nieuwe situatie goed passend.

In het tweede gebied (Zonnehoeck) komen eveneens nog enkele bedrijven voor; het beleid is als volgt:

- aan het Breedpad zit een bedrijf dat handelt in oud ijzer. Reeds in het plan Zonnehoeck was ter plaatse een woonbestemming gelegd, maar realisering is tot dusver niet mogelijk gebleken, wegens gebrek aan overeenstemming met de eigenaar.  
Het beleid op dit punt blijft desalniettemin onveranderd: het is een milieuverstorend bedrijf in een gebied dat al voor het merendeel is vernieuwd. Er wordt dan ook getracht tot een oplossing te komen; in het kader van het meerjarigenplan Stads- en dorpsvernieuwing is een reservering gedaan;
- tussen de Hiddingastraat en het spoor zijn enkele bedrijfjes gevestigd, en staan enkele gemeentelijke gebouwen (in gebruik bij de Sector Openbare Werken en het MDGO). Bij een concentratie van gemeentelijke diensten en een concentratie van de MDGO in De Greiden ontstaat er een aanleiding om de bestemming en inrichting van dit gebied opnieuw te bekijken.

Dit temeer omdat de bedrijven ter plaatse (antiekhandel, steenhouderij, loodgietersbedrijf) weinig mogelijkheden hebben.

Gestreefd wordt naar een woonbestemming die kan aansluiten bij de reeds in gang gezette stadsvernieuwing langs het spoor. Belangrijk is echter dat voldaan kan worden aan de wettelijke bepalingen in relatie tot het geluidniveau van zowel de spoorlijn als de Koornbeursweg.

#### Ad d. Stationsgebied

Ten aanzien van het stationsgebied staan de bestaande vervoersfuncties voorop.

Daarnaast wordt in het beleid aangaande dit gebied rekening gehouden met:

- een aanpassing van de verkeersstructuur, waar het betreft de reservering voor een mogelijke aanleg van een autoverbinding onder het spoor door.  
Dit als concretisering van het beleid als voorgestaan in het (Ontwerp-)Verkeersstructuurplan; zie ook hoofdstuk 1 van deze toelichting.  
Zie ook paragraaf 3, de gewenste verkeersstructuur;
- enige nieuwe ruimte voor kantoren; indien nodig voor de aanwezige vervoersbedrijven en diensten, daarnaast ook voor andere gegadigden, die gediend zijn bij een vestigingslocatie dichtbij de haltes voor openbaar vervoer.

#### 2. DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

(kaart 2 bij de "Beschrijving in hoofdlijnen" in de voorschriften).

Het beleid ten aanzien van de gewenste ruimtelijke indeling van het plangebied is gericht op het opheffen van de knelpunten die in hoofdstuk 2.C zijn genoemd. Het belangrijkste probleem is het plaatselijk ontbreken van duidelijke straat- en pleinwanden en daarmee samenhangend de afwezigheid van voldoende samenhang in de stedenbouwkundige structuur.

Een gevolg hiervan kan zijn: verpaupering van bebouwing en ruimte, desoriëntatie en afbreuk van de belevingswaarde.

Er zijn de afgelopen jaren al belangrijke stappen gezet om dit proces een goede wending te geven: open plekken zijn opnieuw ingevuld, de woonfunctie is versterkt en herkenning en oriëntatie zijn toegenomen.

Het ruimtelijk beleid blijft erop gericht om deze ontwikkeling te vervolgen, zij het dat de aandacht thans kan worden geconcentreerd op een aantal specifiek nog achtergebleven gebieden die eenzelfde problematiek kennen als voor de reconstructie voor het merendeel van het centrum gold.

Uitgaande van de functionele indeling als aangegeven in de vorige paragraaf, kan het volgende worden opgemerkt:

a. Het centrumgebied

1. Bestaande delen

In het gebied met het oorspronkelijke bebouwingspatroon wordt in ruimtelijk opzicht gestreefd naar behoud van een aantal beeldbepalende kenmerken van zowel het stedenbouwkundig patroon, de bebouwing als het patroon van openbare ruimten (zie ook hoofdstuk 2):

- de opbouw van het wegennet (van oorsprong merendeels noord-zuid-gericht, waar rondom later een stelsel van randwegen is aangelegd);
- een aantal beeldbepalende en beeldondersteunende gevelwanden (zie bijgevoegde kaart B) en de daarin aanwezige individuele percelering;
- een aantal karakteristieke panden (zie ook kaart B);
- karakteristieke waterlopen.

In het bestaande deel zal bij mogelijke aanpassingen en veranderingen de bestaande stedenbouwkundige structuur maatgevend zijn.

Dit houdt in dat bij veranderingen aangesloten moet worden op de bovengenoemde kenmerken.

2. Veranderingsgebieden

In het centrumgebied spitst de aandacht zich toe op de versterking en vernieuwing van de stedenbouwkundige structuur in de volgende gebieden:

- gebied zuidzijde Kerkstraat;
- gebied rond de van Kleffenslaan;
- gebied aan de zuidzijde van de K.R. Poststraat tot aan de kruising met de Kleine Kerkstraat.

Het beleid is gericht op:

- a. bebouwing van open plekken, zoveel mogelijk met aansluiting op de oorspronkelijke rooilijnen. Ruimtevormende en ruimtebegrenzende bebouwingswanden dienen te worden opgevuld. Met name in situaties nabij de randwegen (Koornbeursweg, van Kleffenslaan en K.R. Poststraat) wordt de stedenbouwkundige structuur verbeterd en vernieuwd door middel van een aantal markante bouwwerken (stadsvilla's, gemeentehuis, gebouw van Minckelersstraat, e.d.). Ten aanzien van de bebouwing aan de zuidzijde van de Kerkstraat wordt gestreefd naar het creëren van een straatwand met een bebouwing die qua hoogte en qua percellering aansluit op die van de omgeving. Over het algemeen betekent dit een betrekkelijk kleinschalig bebouwingspatroon;
- b. nieuwe bebouwing in het oorspronkelijke stadsdeel zal voldoen aan de volgende kenmerken:

- afstemming op schaal van de omliggende bebouwing;
- bijdragen tot herkenbaarheid en dienen als oriëntatiepunt;
- kwalitatief hoogwaardige architectuur.

Ter nadere concretisering kunnen als uitgangspunten genoemd worden:

- zuidzijde Minckelersstraat:  
woongebouw met kantoren, vier bouwlagen met terugspringende kap, te bouwen op een markant punt, oost-west oriëntatie, wandvorming langs parkeerterrein en voormalige begraafplaats, element dat door zijn omvang het bebouwingsbeeld langs de van Kleffenslaan dient te ondersteunen;
- uitbreiding ten noorden van het postkantoor:  
ondersteuning bebouwingsbeeld van Kleffenslaan, bebouwing dient ten minste in twee bouwlagen te worden gerealiseerd;
- Burgemeester Kuperusplein:  
drie woongebouwen (stadsvilla's) die onderling worden verbonden door bebouwing in een bouwlaag; nagestreefd wordt een ruimtelijke geleiding door middel van forse bouwmassa's van een te wijd ervaren plein, dat is gelegen op een hoekpunt van twee randwegen; bewoningsoriëntatie op de verschillende zijden, maximaal vier bouwlagen en een terugspringende vijfde;
- Kerkstraat:  
winkels met woningen aan de Kerkstraat, in beginsel drie bouwlagen, vierde bouwlaag mogelijk als kap(-verdieping) of terugspringende bouwlaag, bijdragen aan wandvorming en inrichting aan de straatzijde;
- Gemeentehuis en omgeving:  
Het betreft hier de ruimtelijke uitgangspunten zoals vastgesteld in de raad van 25 september 1989, waarbij uitgangspunt is de centrale huisvesting van de gemeentelijke diensten:
  - = ten aanzien van de situering wordt gestreefd naar een ondersteuning en accentuering van het beeld langs de K.R. Poststraat;
  - = de hoogte is op minimaal 3 bouwlagen gesteld en maximaal vier; uitgangspunt is dat een vierde bouwlaag terugspringt;
  - = ten aanzien van de vormgeving van de gebouwen wordt uitgegaan van een eigentijdse architectuur;
  - = er dient gezorgd te worden voor een passende overgang naar het monument Crackstate; het huidige karakter daarvan dient gehandhaafd te blijven;
  - = de huidige centraal gelegen parkeerruimte aan de K.R. Poststraat blijft als zodanig bestaan. Langs de Crackstraat is uitbreiding van het parkeren mogelijk.

### b. Uitlopers centrumgebied

In ruimtelijke zin horen deze gebieden tot de oorspronkelijke bebouwingsstructuur van Heerenveen.

Zoals onder A is aangegeven richt het ruimtelijk beleid zich hier op conservering van de waardevolle elementen (gevelwanden, karakteristieke en beeldondersteunende panden).

Plaatselijk kan de ruimtelijke structuur in deze gebieden versterkt worden, met name daar waar de randwegen de oorspronkelijke structuur hebben doorbroken.

Te denken valt met name aan de hoeksituaties van de K.R. Poststraat met de Fok en met de Herenwal.

Achterliggende filosofie van een verbeteren van deze situaties is dat vanaf het station een duidelijker bebouwingsbeeld naar het centrum zichtbaar moet worden. Dit ter ondersteuning van de belangrijke verbinding die de K.R. Poststraat is (de nieuwbouw van het gemeentehuis kan daartoe ook bijdragen).

Met name aan de zijde van de Fok is nu sprake van een vormloos einde (broodfabriek). Met oriëntatie op de K.R. Poststraat zou hier woningbouw gewenst zijn. De aanvankelijke gedachten (Herstructureringsplan) om hier een hotel te realiseren zijn thans niet meer actueel.

Er wordt gestreefd naar woonbebouwing in maximaal 4 bouwlagen, waarbij de vierde bouwlaag bestaat uit een kap, kapverdieping of terugspringende bouwlaag. Aldus kan een goede ruimtelijke afronding van dit markante punt ontstaan, die goed aansluit bij de bestaande bebouwing aan de Fok.

Ook geldt dat rekening moet worden gehouden met de bepalingen uit de Wet Geluidhinder aangaande de geluidbelasting tengevolge van het wegverkeer.

Aan de overzijde is een autorijschool, op zichzelf in kwalitatief goede staat, maar ook hier zou een ruimtelijk accent een verbetering betekenen op de kruising van wegen en water. Wellicht is dit (op termijn) mogelijk bij de bestaande functie.

### c. Woongebieden

Ten aanzien van de overige gebieden kan gewezen worden op een aantal ruimtelijke uitgangspunten voor de invulling van de hierna te noemen gebieden.

In meerdere gevallen kan dat opheffing betekenen van tekorten in de ruimtelijke situatie door de aanwezigheid van milieuhinderlijke en/of visueel verstorende bedrijven.

Herinrichting van deze gebieden zal gericht zijn op een versterking van de stedenbouwkundige structuur als omschreven in hoofdstuk 2 van deze toelichting.

-- Breedpad (terrein oud ijzerhandel).

Ten aanzien van de situatie aan het Breedpad betekent dat, in aansluiting op het bestemmingsplan Zonnehoeck, het volgende:

- = de van Cuyckstraat wordt in westelijke richting doorgetrokken en krijgt een verbinding met het Breedpad. Het meest noordelijke deel krijgt een functie als fiets- / voetpad;
- = aan de doorgetrokken (woon-)straat dient de nieuwbouw gesitueerd te worden, in twee maximaal drie bouwlagen;
- = de nieuwbouw die geprojecteerd is aan de zijde van het Breedpad dient qua schaal en hoogte aan te sluiten bij enerzijds de bestaande nieuwbouw aan de oostzijde en anderzijds de bestaande, oudere bebouwing aan de westzijde: goothoogte van 4 meter met een kap;
- = de uitwerking van de hier nog globale bestemming zal verder plaatsvinden in de geest van de verkavelingschets die op kaart 4 bij de voorschriften is weergegeven;
- = er wordt uitgegaan van ten minste 1 parkeerplaats per woning, die behalve op het eigen erf ook in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd.

Belangrijke randvoorwaarde in milieuhygiënische zin zal een te houden bodemonderzoek zijn waaruit de geschiktheid voor woningbouw zal moeten blijken, dan wel welke maatregelen moeten worden getroffen om woningbouw alsnog toe te staan.

-- Badweg

Ook ten aanzien van dit gebied (met thans nog een oude boerderij en een noodwoning) wordt aangesloten bij de uitgangspunten van het plan Zonnehoek:

- = de nieuwbouw dient qua schaal en hoogte aan te sluiten bij enerzijds de bestaande nieuwbouw langs het spoor: één bouwlaag met kap;
- = qua rooilijn wordt rekening gehouden met de spoorlijn en de Badweg;
- = er wordt uitgegaan van één parkeerplaats per woning die op eigen erf gerealiseerd dient te worden.

-- Hiddingastraat

De stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn gebaseerd op de nota over de concentratie van de gemeentelijke diensten (september 1989), waarin ook ingegaan wordt op de toekomstige inrichting van gemeentelijke terreinen.

In het invulgebied zijn naast de gemeentelijke gebouwen ook de aanliggende bedrijfspercelen betrokken.

In de toekomstige situatie worden de volgende uitgangspunten aangehouden:

- = langs de Koornbeursweg wordt uitgegaan van stedelijke bebouwing in minimaal drie en maximaal vier bouwlagen, waarbij de vierde laag een terugspringende bouwlaag vormt.

Met dergelijke bebouwing wordt aangesloten bij reeds bestaande forse gebouwen elders langs de Koornbeursweg, terwijl ook in het bestemmingsplan Heerenveen-Midden voor het tegenoverliggende terrein van nieuwe stedelijke bebouwing wordt uitgegaan;

- = de bebouwing op de meer noordelijk gelegen percelen van het invulgebied (langs het spoor en de Hiddingastraat) zal uit maximaal twee bouwlagen bestaan. Daarmee wordt aangesloten op het aanwezige bebouwingsbeeld. Ook in de situering van de bouwblokken wordt aangesloten op de bestaande woonbebouwing;
- = gezien de belangrijke functie van de Koornbeursweg dient hierop geen directe ontsluiting van het nieuwe woongebied gemaakt te worden. De ontsluiting zal aan de noordzijde komen te liggen (Hiddingastraat);
- = als parkeernorm wordt uitgegaan van één parkeerplaats per woning;
- = ten aanzien van de geluidbelasting die aanwezig is op de stedenbouwkundig gewenste bouwgrens aan de zuid- en westzijde van het gebied, is een "procedure hogere waarden" volgens de Wet Geluidhinder gevolgd.

-- Pastoriestraat

Hier is in milieuhygiënische zin sprake van een slechte situatie door de aanwezigheid van een bedrijfje in de woonomgeving. Na verplaatsing kan de situatie ter plaatse worden verbeterd door aansluiting op het bestaande patroon van woonbebouwing (één bouwlaag met een kap, maximaal twee aaneen, kleinschalige bebouwing).

d. Stationsgebied

In ruimtelijke zin wordt gestreefd naar:

- vastleggen van de markante nieuwbouw;
- accentuering van het stationsplein ingeval van nieuwe herinrichtingsmaatregelen;
- het verbeteren van pleinwanden, waarbij in dit plangebied met name gedacht moet worden aan het gebied aan de zuidzijde van het stationsgebouw. De realisering van het kantoorgebouw van de FRAM draagt hier reeds toe bij.

Algemeen gelden, wat betreft de sociale veiligheid en de groenstructuur, de volgende uitgangspunten ten aanzien van de ruimtelijke inrichting.

Sociale veiligheid

Bij de ruimtelijke inrichting zal de sociale veiligheid bijzondere aandacht krijgen.

Vooraf moet daarbij gesteld worden, dat de rol van het bestemmingsplan op dit punt beperkt is. Het bestemmingsplan heeft een globaal karakter en biedt een ruimtelijk kader waarbinnen maatschappelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

De wijze waarop een gebied ruimtelijk is ingericht, op grond van een bestemmingsplan, heeft geen directe invloed op het handelen van mensen; indirect kan die invloed er overigens wel zijn.

Bij de totstandkoming van de reconstructieplannen voor het centrum hebben aspecten van verkeersveiligheid en sociale veiligheid een belangrijke rol gespeeld.

Met name moet hierbij gedacht worden aan de functiemenging en de versterking van de woonfunctie in het centrum. De mogelijkheden voor verdere voortzetting van dit proces, worden in het onderhavige plan geboden.

Ten aanzien van de verkeersstructuur is onderzoek naar de sociale veiligheid verricht in het kader van het Verkeersstructuurplan.

Bij de uitvoering van het plan zal gestreefd worden naar een zo sociaal veilig mogelijke verkeers- en vervoersstructuur. Voor de daarbij te treffende maatregelen kan verwezen worden naar genoemd plan.

Daarnaast is het beleid ook bij het ontwerpen van nieuwe woongebieden mede gericht op een veilige inrichting.

In het voorliggende plan zullen in enkele stadsvernieuwingsgebieden woningen kunnen worden gebouwd: zuidzijde Breedpad, westzijde Badweg, omgeving Crackstraat.

Uitgangspunten in dit verband zijn:

- zorg voor een herkenbare verkaveling en een niet-anonieme inrichting;
- goed zichtbare toegangen bij realisering van openbare voorzieningen en woongebouwen in meerdere bouwlagen;
- voorkomen van sociaal niet controleerbare situaties;
- overzichtelijke langzaam-verkeerroutes.

### Groenstructuur

In hoofdstuk 1.B, onder 4.c is al ingegaan op het beleid zoals dat uit het groenstructuurplan voortvloeit.

Voor het voorliggende plangebied is daaruit van belang:

- het behoud en waar nodig het herstel van het cultureel-historisch bepalend groen langs de Heeresloot en de Schoterlandse Compagnonsvaart;
- de versterking van de laanbeplanting langs de randwegen.

### 3. DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR

(kaart 3 bij de "Beschrijving in hoofdlijnen" in de voorschriften).

Het beleid ten aanzien van het verkeer wordt gebaseerd op het Verkeersstructuurplan.

Op het kaartje met de gewenste verkeersstructuur is weergegeven:



- de hoofdstructuur voor het gemotoriseerde (auto-)verkeer;
- de hoofdstructuur voor de fiets (met vanaf de Burgemeester Falkenaweg een tweetal routes door het centrum; de realisering van een fietsroute via de Gedempte Molenwijk zal op korte termijn (1990) worden gerealiseerd);
- de voetgangersgebieden (het wandelcircuit in het centrum).

Opgemerkt kan worden dat de randwegen rond het centrum (in verband met hun functie in de wegenstructuur voor de auto) in de periode tot 1993 geasfalteerd zullen worden.

Het bestemmingsplan biedt verder de ruimte voor uitvoering van verkeersmaatregelen op de wat langere termijn, afhankelijk van het tijdstip van het beschikbaar zijn van voldoende middelen: de mogelijke aanleg van een autotunnel onder het station in combinatie met een beperktere verkeersfunctie voor de Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan.

Het kaartje met de verkeersstructuur geeft verder de ontsluiting aan van de nieuwe woongebieden:

- het gebied aan de zuidzijde van het Breedpad zal ontsloten worden via de van Cuyckstraat en het Breedpad;
- het gebied aan het spoor wordt ontsloten via de Badweg;
- het gebied op de hoek van de Koornbeursweg en de Hiddingastraat krijgt een ontsluiting aan de noordzijde, dat wil zeggen vanaf de Hiddingastraat.

Op onderdelen kan, met name waar het nieuwe projecten betreft, ten aanzien van het verkeer het volgende worden opgemerkt:

- woongebouw van Minckelersstraat:  
ontsluiting via deze straat van waaraf de van Kleffenslaan bereikt wordt; onder het gebouw zal een parkeergarage worden aangelegd;
- woongebouw van Riesenstraat:  
het gebouw zal een afronding van de bestaande situatie betekenen. Parkeerruimte zal op het Molenplein gevonden moeten worden;
- stadsvilla's Burgemeester Kuperusplein:  
onder de nieuwbouw wordt een parkeerkelder gerealiseerd. Deze wordt bereikbaar vanaf de zuidzijde;
- woon/winkelbebouwing Kerkstraat:  
ontsluiting via deze straat, terwijl op het tegenoverliggende Geerts Willigenplein parkeerruimte kan gevonden worden;
- gemeentehuis:  
ontsluiting van het gemeentehuis en centrale toegang tot het woongebouw op de hoek met de Crackstraat vinden plaats aan de zijde van de K.R. Poststraat. Het parkeren vindt plaats op het bestaande parkeerterrein aan de K.R. Poststraat. Ter plaatse, alsmede langs de Crackstraat is enige uitbreiding van parkeerruimte mogelijk.

## HOOFDSTUK 5: PLANOPZET

A. Algemeen - WRO/Bro 1985

In het plan is gekozen voor een opzet die recht doet aan de uitgangspunten van flexibiliteit, doelmatigheid en soberheid. Daarbij is ingespeeld op de mogelijkheden die de gewijzigde Wet op de Ruimtelijke Ordening / Besluit op de ruimtelijke ordening biedt. Deze geeft gemeentebesturen de mogelijkheid om in bestemmingsplannen een "Beschrijving in hoofdlijnen" op te nemen, waarin aangegeven wordt, hoe het gemeentelijk beleid wordt nagestreefd. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om het bestemmingsplan-oude-stijl (met een uitsluitend regelend deel) uit te bouwen met een kwalitatief (= beleidsmatig) deel.

In de "Beschrijving in hoofdlijnen" kan worden aangegeven, hoe de doeleinden waarvoor de gronden zijn bestemd (gedurende de looptijd van het plan) zullen worden nagekomen.

Ze bevat, met andere woorden, het beleid van het gemeentebestuur. In combinatie daarmee kunnen de "traditionele" bepalingen (dus de kwantitatieve bepalingen) globaler van karakter zijn. Flexibiliteit is met name bij een plan als dit van belang, gelet op de sterke veranderingen die zich in het centrumgebied kunnen voordoen.

Het zal overigens duidelijk zijn, dat bij toepassing van een globaal bestemmingsplan een éénduidige lijn ten aanzien van de interpretatie van de voorschriften moet worden aangehouden.

In dat verband zullen vooraf toetsingscriteria gewenst zijn.

B. Functies "Beschrijving in hoofdlijnen"

In het gemeentelijk beleid kan aan de "Beschrijving in hoofdlijnen" een drietal bijzondere functies worden toegekend (overeenkomstig het standpunt van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening, de RARO).

**Een toetsingsfunctie:**

bij toepassing van flexibele bepalingen, zoals de Vrijstellingsbevoegdheid en de Nadere eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van de woonsituatie of de verkeersveiligheid.

**Een afstemmingsfunctie:**

een middel om de ruimtelijke voorwaarden te creëren, waaronder de gemeente bereid is om op de sectorale planning in te spelen. In dit plan kan bijvoorbeeld gewezen worden op de relatie met het stadsvernieuwingsbeleid, het verkeersbeleid en het horecabeleid.

**Een uitvoeringsfunctie:**

een inspanningsverplichting die de gemeente zichzelf stelt, in dit geval bijvoorbeeld ten aanzien van de gewenste indeling van de inrichting van openbare ruimten in het centrumgebied.

C. Toepassing nieuwe wettelijke mogelijkheden

In het bestemmingsplan Heerenveen-Centrum is de "Beschrijving in hoofdlijnen" als volgt gebruikt.

Er is een algemene "Beschrijving in hoofdlijnen" in artikel 3 van de planvoorschriften opgenomen. Daarin staat het gemeentelijk beleid weergegeven ten aanzien van:

- de functies;
- de ruimtelijke indeling;
- het verkeer.

Daarnaast is bij de aanvullende bestemming "stedebouwkundig waardevol gebied" (de bestemming die de karakteristieke waarden beschermt) een afzonderlijke "Beschrijving in hoofdlijnen" opgenomen. Daarin zet het gemeentebestuur het beleid uiteen ten aanzien van de oudere bebouwing (-structuur) van de plaats. In het volgende hoofdstuk wordt hier onder punt S nader op teruggekomen.

## HOOFDSTUK 6: MOTIVERING VAN DE BESTEMMINGEN

Algemeen

Als uitwerking van het beleid zoals in hoofdstuk 4 verwoord, en neergelegd in een "Beschrijving in hoofdlijnen" (voorschriften, artikel 3), volgt hier een motivering van de bestemmingen. Ten aanzien van de bebouwde bestemmingen, is een onderscheid gemaakt tussen het centrumgebied en het gebied daar rondom. Dit wegens een aantal verschillen in de ruimtelijke kenmerken tussen deze twee gebieden voor wat betreft de hoofdvorm van de gebouwen. Om dit verschil goed tot uitdrukking te laten komen, is met twee groepen van bouwklassen gewerkt:

- A t/m D, de gebruikelijke indeling afgestemd op die welke ook in de andere recente bestemmingsplannen (Midden en De Akkers) wordt aangehouden;
- X t/m Z, toegespitste bouwklassen voor het centrumgebied.

Binnen dit plangebied komen van de eerstgenoemde groep alleen de groep A t/m C voor. Indeling van de totale groep kan als volgt worden samengevat:

Bouw- klasse	Goothoogte (max.)	Bouwhoogte (max.)	Dakhelling	
			min.	max.
A	4,00 m	--	30°	70°
B	8,00 m	--	30°	70°
C	--	15,00 m	-	-
D	--	25,00 m	-	-

Hierbij staat:

- bouwklasse A voor laagbouw (één bouwlaag), zoals bungalows en andere lage woningen en de basisschool aan de van Deke-malaan. Bij woonbebouwing is in principe uitgegaan van afdekking met een kap; bij bijzondere gebouwen als scholen, e.d., is rekening gehouden met een plat dak als afdekking;
- bouwklasse B staat eveneens voor "laagbouw" (maximaal drie bouwlagen), zoals het merendeel van de eengezinshuizen, een aantal bijzondere en bedrijfsgebouwen;
- bouwklasse C staat voor de middelhoge bebouwing (tussen 3 en 5 lagen), als bijvoorbeeld de flats in de Vlinderbuurt.

De specifieke bouwklassen voor het centrumgebied zijn als volgt samen te vatten:

Bouw- klasse	Goothoogte		Bouwhoogte	
	min.	max.	min.	max.
Z	3,50 m	--	5,50 m	9,00 m
Y	3,50 m	--	7,00 m	12,00 m
X	6,00 m	--	--	var.*)

\*) variabel > 12 meter.

Hierbij staat:

- bouwklasse Z voor de bebouwing in het gebied rond de Lindegracht en de Kerkstraat e.o. Het betreft hier over het algemeen de wat lagere centrumbebouwing, in maximaal drie bouwlagen; de kapvorm, die ook vrijwel steeds voorkomt, is hierbij het uitgangspunt;
- bouwklasse Y regelt de bebouwing rond de Dracht: forse bouwvormen, plaatselijk afgewisseld door iets lagere bebouwing;
- bouwklasse X betreft de maximum-regeling voor enkele hoge gebouwen als de Wettertoer en die op het Burgemeester Kuiperusplein; deze zijn op (de) plankaart (A) aangegeven.

Wat de plaats van de bebouwing betreft, is op (de) plankaart (A) (door middel van bouwvlakken) de plaats voor de hoofdgebouwen en eventuele bijgebouwen aangegeven.

Daar waar sprake is van karakteristieke bebouwingswanden (in het oorspronkelijke patroon), zijn deze op (de) plankaart B aangegeven.

Ten aanzien van de bebouwingsdichtheid, verdient de percentage-regeling toelichting: in beginsel wordt in de nieuwe bestemmingsplannen voor de stedelijke bebouwing de volgende driedeling aangehouden:

- open bebouwing (bijvoorbeeld bungalows op vrijstaande erven, e.d.): maximaal 30% per bouwperceel;
- tamelijk gesloten bebouwing (rijtjes-bouw, flats rond ruimere binnenterreinen, etc.): maximaal 50% per bouwperceel;
- stedelijke bebouwing; in de randgebieden van het centrum, in dichtbebouwde stadswijken en in het centrumgebied: 70% tot 100% per bouwperceel.

In dit plan is hieraan toegevoegd:

- centrumbebouwing: het bouwperceel mag tot 100% worden volgebouwd.

Gelet op de stedelijke bebouwingsstructuur in dit plangebied, komt het eerste percentage niet voor.

Binnen dit plan komen de volgende bestemmingen voor.

#### A. Centrumdoeleinden

Deze bestemming is gelegd op het kernwinkelgebied.

Het is een flexibele bestemming met ruimte voor de volgende centrumfuncties:

- winkels;
- kantoren;
- voorzieningen;
- lichte vormen van bedrijvigheid;
- lichte vormen van horeca (complementaire daghoreca);
- woningen (als bovenwoningen).

Niet alleen functioneel is het een ruime bestemming, ook ruimtelijk wordt beoogd ruime mogelijkheden te geven: de bebouwingsvlakken tussen enerzijds Dracht en anderzijds Sieversstraat en Gedempte Molenwijk, kunnen volledig worden volgebouwd tot een hoogte van 12 meter (gebouwen die nu al een grotere hoogte hebben, zijn op (de) plankaart A aangeduid). Dezelfde mogelijkheden als voor het gebied rond de Dracht, worden geboden voor het gebied tussen de Lindegracht en de Kerkstraat en rond de Vleesmarkt, zij het dat de bebouwingsmogelijkheden qua hoogte iets bescheidener zijn.

Via een vrijstellingsregeling kan in beide situaties een extra bouwlaag worden toegestaan.

Via vrijstelling kunnen ook de functionele mogelijkheden verder verruimd worden: bijzondere functies ook toelaatbaar op een verdieping, het wonen ook op de eerste bouwlaag (begane grondlaag).

In ruimtelijk opzicht is overigens wel gestreefd naar het behoud van een aantal karakteristieke kenmerken in dit oorspronkelijke deel van Heerenveen:

- de gevelwanden (met een verplichting tot bouwen in de bouwgrens);
- waardevolle bebouwing en perceelsbreedte van bebouwing (met een beschermende regeling via een aanvullende bestemming "stedebouwkundig waardevol gebied");
- de stegen tussen de Dracht enerzijds en de Gedempte Molenwijk en het Molenplein anderzijds en ook tussen de Lindegracht en de Kerkstraat (met een beschermende aanduiding op plankaart A).

Op de genoemde ruimtelijke regeling wordt onder punt S van dit hoofdstuk nader teruggekomen.

#### B. Gemengde doeleinden I

Deze bestemming is gelegd op een aantal gebieden rond het kernwinkelgebied die horen tot het "overig centrumgebied" (zie ook kaart 1 bij de voorschriften):

- zuidzijde Dracht, van Riesenstraat en een gedeelte van de Koornbeursweg;
- westzijde Gedempte Molenwijk en enkele panden aan de zuidzijde van het Breedpad;
- het gebied rond de Oude Koemarkt en Achter de Kerk.

In het gebied met deze bestemming zijn, functioneel gezien, dezelfde mogelijkheden gegeven als in het kernwinkelgebied; belangrijk onderscheid is echter de regeling ten aanzien van de detailhandel en de horeca: de bestaande winkelvestigingen zijn vastgelegd; de "zwaardere" vormen van horeca zijn onder het overgangsrecht gebracht; wel wordt ruimte geboden voor de "lichtere" vormen, als omschreven in hoofdstuk 4.

In deze sectoren is een bescheiden uitbreiding mogelijk van 20% van het bestaande winkelvloeroppervlak en 10% van het horecavloeroppervlak.

Voor het overige zijn de bebouwingsmogelijkheden, net als in de eerste bestemming, ruim gehouden.

Zoals in hoofdstuk 4 is gemotiveerd, wordt het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt om (incidenteel) langs de Dracht-Zuid een kleinschalige winkel te vestigen.

### C. Gemengde doeleinden II

De bestemming "Gemengde doeleinden II" komt voor op enkele specifieke locaties:

- de bebouwing rond het Gemeenteplein;
- het gebouw bij de voormalige begraafplaats (te bouwen in 1990);
- de stadsvilla's aan het Burgemeester Kuperusplein (eveneens te voltooiën in 1990);
- de uitbreiding van de bebouwing tussen het huidige gemeentehuis en het gebouw van de PTT-Telecommunicatie;
- het gebouw van de Sectoren Sociale Zaken en Welzijn aan het Geerts Willigenplein;
- het (geplande) VVV-kantoor bij het Gashouderplein.

Ten aanzien van deze gebouwen worden mogelijkheden gegeven voor de woonfunctie, alsmede voor dienstverlenende bedrijvigheid. Voor de bebouwing rond het Gemeenteplein ligt tevens een accent op de voorzieningen: in aansluiting op bestaande voorzieningen is dit gebied bij uitstek geschikt voor stedelijke voorzieningen in de maatschappelijke en culturele sfeer.

Voor de verschillende locaties is de regeling voor de bebouwing afgestemd op:

- de aanwezige situatie in verband met de karakteristieke waarden rond het Gemeenteplein;
- de eisen wegens bewoningssituatie, milieuhygiëne en bereikbaarheid ten aanzien van de gebouwen bij de voormalige begraafplaats en het Burgemeester Kuperusplein;
- de uitbreidingswensen die in het kader van gemeentelijke Huisvestingsnota aan het gebouw aan het Geerts Willigenplein zijn toegekend.

### D. Woondoeleinden

Zoals in de inventarisatie is geconstateerd, komen rond het centrum een aantal woongebieden voor.

Daarop is de bestemming "Woondoeleinden" gelegd. Is het kwalitatieve beleid (hoofdstuk 4) juridisch vertaald in een "Beschrijving in hoofdlijnen", speciale aandacht verdienen nog de volgende onderwerpen:

### Bebouwingsregeling

De woningen zijn onderverdeeld in de bouwklassen zoals eerder aangegeven.

Daarbij is aangesloten op de aanwezige bebouwingsstructuur; er is niet gestreefd naar een incidentele vastlegging van panden in bouwklassen.

De bijgebouwenregeling is afgestemd op het huidige beleid van de gemeente: per woning is maximaal 50 m<sup>2</sup> aan bijgebouwen toegestaan, met dien verstande dat aan de bebouwingspercentages moet worden voldaan; verder voorzien de voorschriften in bepalingen die een goede verhouding tussen bebouwing en erf regelen. In bijzondere gevallen is (bij vrijstelling) een verruiming van bijgebouwen mogelijk tot maximaal 100 m<sup>2</sup>.

### Nieuwbouw

Binnen de bestemming "Woondoeleinden" is de nieuwbouw opgenomen die gepland is aan de zuidzijde van het Breedpad en die ter aansluiting op de bestaande nieuwbouw aan de Badweg. Het beleid hiervoor, reeds genoemd in hoofdstuk 4, ligt in de lijn van het vorige bestemmingsplan Zonnehoek.

### Toelaatbaarheid van bedrijfsfuncties

Een aantal aanwezige bedrijven binnen het woongebied, met name in de oorspronkelijke uitlopers van het centrum, zijn geregeld door middel van de aanduiding "bedrijven toegestaan".

De voorschriften voorzien daarnaast, in combinatie met de aanwezige woonfuncties, in een vrijstellingsregeling voor lichte vormen van bedrijvigheid (dienstverlening).

Een dergelijke combinatie geeft enerzijds het belang van de woonfunctie aan, anderzijds worden mogelijkheden voor kleinschalige vormen van bedrijvigheid geboden. Deze dienen te passen bij de woonomgeving en geen milieuhinder te veroorzaken.

### Garageboxen

Binnen de bestemming "Woondoeleinden" is een regeling getroffen voor (de) garageboxen, die op verschillende plaatsen voorkomen. Ongewenste gebruiksvormen (zoals bedrijfsmatige), zijn in de planvoorschriften uitgesloten.

### E. Woongebied

Deze bestemming is éénmaal in het plan opgenomen: het betreft de locatie op de hoek van de Koornbeursweg en de Hiddingastraat. In hoofdstuk 4 is reeds aangegeven dat bij een concentratie van gemeentelijke diensten en in combinatie met bedrijfssanering, dit terrein geschikt is voor een woonfunctie.



In het bestemmingsplan is thans een globale eindbestemming aan het gebied gegeven. Invulling vindt plaats binnen de stedenbouwkundige en milieuhygiënische randvoorwaarden, zoals omschreven in hoofdstuk 4 onder "Gewenste ruimtelijke structuur".

In de "Beschrijving in hoofdlijnen" zijn de uitgangspunten voor de verdere invulling opgenomen.

#### F. Wooncentrum

Het woongebouw Humanitas aan de van Kleffenslaan, kan aangemerkt worden als een gebouw met een bijzondere woonvorm. Gelet hierop is een aparte bestemming gebruikt. Binnen de bestemming is rekening gehouden met de bijbehorende voorzieningen, beheersruimten, e.d.

#### G. Bijzondere doeleinden

De voorzieningen die buiten het centrumgebied liggen, zijn onder de bestemming "Bijzondere doeleinden" gebracht.

Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan:

- onderwijsdoeleinden;
  - doeleinden voor sport en recreatie;
  - religieuze doeleinden;
  - sociaal-culturele doeleinden;
  - sociaal-medische doeleinden;
- alsmede de hierbij behorende dienstwoningen.

Evenals in de woonbestemmingen, is ook hier sprake van een globale en flexibele planopzet, zoals blijkt uit:

- de ruime bebouwingsvlakken op de plankaart (A), die ontwikkelingsmogelijkheden bieden afgestemd op de ruimtelijke situatie ter plaatse (bij enkele karakteristieke panden als de Rooms-Katholieke kerk en theater Het Posthuis, zijn de bebouwingsvlakken afgestemd op de aanwezige bebouwing);
- de uitwisselingsmogelijkheden die bij gebleken behoefte voor de verschillende maatschappelijke functies kunnen worden gerealiseerd;
- een wijzigingsbevoegdheid naar een woonfunctie (voor zover niet in strijd met de Wet Geluidhinder) of een passende bedrijfsfunctie.

Ruimtelijk gezien gelden de maten van het bouwschema en de bebouwingspercentages op (de) plankaart A.

#### H. Doeleinden van openbare dienstverlening

Dienstverlenende instellingen met een openbaar karakter, zijn onder een aparte bestemming gebracht; het zijn het gemeentehuis, het gebouw van het kantongerecht en het politiebureau. De bestemming brengt de specifieke functie tot uitdrukking.

Wat de ruimtelijke aspecten betreft:

- voor het gemeentehuis wordt de planologische regeling getroffen voor de gewenste uitbreiding;
- voor de overige functies is de gebruikelijke regeling getroffen; voor een eventuele uitbreidingsbehoefte biedt het bebouwingsvlak op de plankaart (A) de ruimte.

### I. Bedrijfsdoeleinden

De bedrijven en kantoren buiten het centrumgebied en niet behorende tot de hiervoor behandelde openbare dienstverlening, zijn opgenomen onder één bestemming "Bedrijfsdoeleinden". Er is een onderverdeling in drie klassen aangehouden, in verband met de effecten op het milieu.

Uitgangspunten bij deze bestemming zijn:

- in de planvoorschriften wordt (per klasse) verwezen naar enkele als bijlage toegevoegde lijsten; deze zijn gebaseerd op de "Basiszoneringslijst" van de VNG. In deze VNG-lijst is (per bedrijfsvorm) informatie gegeven over de mogelijke milieubelasting van een bedrijfstype of -inrichting. Er worden in de VNG-lijst 6 milieucategorieën onderscheiden, oplopend van 1 tot 6: onder categorie 1 vallen bedrijven die toelaatbaar worden geacht tussen woonbebouwing en onder categorie 6 (als andere uiterste) zijn bedrijven opgenomen die op aanzienlijke afstand (1000-1500 meter) vanaf woonbebouwing gerealiseerd moeten worden. De bij het plan gevoegde bedrijvenlijsten bevatten een op het plangebied toegespitste selectie uit de VNG-lijst. In geen geval zijn bedrijven toegestaan die boven categorie 3 uitkomen. Er zijn drie klassen gehanteerd, waarbij toelaatbaar zijn:
  - klasse 1: over het algemeen dienstverlenende bedrijvigheid;
  - klasse 2: naast dienstverlening tevens over het algemeen toegestaan niet-industriële bedrijven;
  - klasse 3: de bedrijfsvormen van klasse 1 en 2 en de zwaardere bedrijfsvormen die thans al aanwezig zijn (zoals een garagebedrijf);
- in de voorschriften is verder (gelet op de gewenste flexibiliteit) een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor niet in de lijsten genoemde bedrijfsvormen, die qua aard vergelijkbaar zijn met de wel genoemde. In de looptijd van het bestemmingsplan kunnen zich immers bedrijfssoorten of andere productieprocessen aandienen, die niet in de lijsten zijn opgenomen en die toch binnen het plan kunnen passen. Bij deze vrijstellingsregeling wordt de Inspectie Volksgezondheid vooraf gehoord, in verband met milieuhygiënische consequenties;
- uitbreiding van bedrijven en kantoren is mogelijk binnen de bouwvlakken die op plankaart A zijn aangegeven.

#### J. Doeleinden van wonen en detailhandel

In de uitlopers van het centrum (Heideburen, Nieuwburen, Herenwal, het gebied tussen de Fok en de Crackstraat) komen plaatselijk winkels voor.

De genoemde bestemming geeft daarvoor een regeling. Een combinatie met wonen is uitgangspunt.

Overigens is niet in een uitbreiding van het aantal winkels voorzien, gelet op het concentratiebeleid in het kernwinkelgebied. Wel is voor de bestaande winkels een 20%-uitbreiding opgenomen.

#### K. Doeleinden van verkeer en vervoer

Onder deze bestemming valt het stationsgebied.

Een regeling wordt getroffen voor:

- het stationsgebouw (afgestemd op de markante hoofdvorm van het gebouw);
- de omliggende verkeersstructuur (spoorlijn met perrons, toeleidende wegen, fietstunnel);
- het opslagterrein van de NS;
- opstelplaatsen voor het openbaar vervoer.

#### L. Doeleinden van horeca en wonen

Enkele buiten het centrumgebied gelegen horecabedrijven (als aan de Heideburen), zijn afzonderlijk bestemd. Voor deze horecabedrijven is een uitbreiding van 10% mogelijk.

#### M. Openbare nutsdoeleinden

Een aantal aanwezige nutsvoorzieningen (groter dan 50 m<sup>3</sup>), zijn onder genoemde bestemming gebracht.

Daarnaast voorziet een algemene vrijstellingsregeling in de realisering van kleinere nutsvoorzieningen, toiletgebouwtjes, telefooncellen, wachthuisjes voor openbaar vervoer, e.d.

#### N. Groenvoorzieningen

Deze bestemming regelt een aantal structurele groenvoorzieningen binnen het plangebied, zoals die langs de van Kleffenslaan, en enkele in het gebied Achter de Kerk en de voormalige begraafplaats aan de van Minckelersstraat. De bestemming is gericht op het behoud van de aanwezige waarden.

#### O. Centrumerf

De openbare ruimten binnen het centrumgebied zijn door middel van de bestemming "Centrumerf" geregeld. De bestemming doet recht aan de meervoudige functie van deze gebieden: wandelcircuit, voet- en fietspaden, verblijfsgebieden, parkeergelegenheden, bevoorradingsroutes, e.d.

Op enkele ruimtelijk geschikte locaties op het Molenplein en bij het Gashoudersplein zijn kiosken toegestaan. Op de plankaart is daarvoor het gebied aangegeven.

**P. Doeleinden van verkeer en verblijf**

De (woon-)straten, trottoirs, pleintjes, paden, e.d. zijn, met aanliggende openbare voorzieningen, onder genoemde bestemming gebracht. Gelet op het uitgangspunt van flexibiliteit, is geen onderscheid in de verschillende openbare voorzieningen aangebracht. Binnen de bestemming zijn herinrichtingsmaatregelen (bijvoorbeeld ten behoeve van verbetering van de woonomgeving) mogelijk. Datzelfde geldt voor de verkeerstechnische maatregelen. Het bestemmingsplan biedt aldus het kader voor de uitvoering van stadsvernieuwingsmaatregelen op dit punt.

**Q. Verkeersdoeleinden**

De wegen en straten waar in de gewenste verkeersstructuur (Verkeersstructuurplan) de verkeersfunctie voorop staat, zijn onder de bestemming "Verkeersdoeleinden" gebracht. De bestemming is dermate ruim, dat eventuele verkeerskundige aanpassingen zonder meer gerealiseerd kunnen worden.

Voor deze tracé's (zoneplichtige wegen volgens de Wet Geluidhinder), is via een dwarsprofiel de indeling aangegeven. Daar aan dient in beginsel te worden voldaan, gezien de consequenties vanuit een oogpunt van geluidhinder. Op de gevolgen van de Wet Geluidhinder wordt in hoofdstuk 7 uitvoerig ingegaan. Binnen deze bestemming valt verder de spoorweg Leeuwarden-Zwolle (e.v.), voor zover deze langs het plangebied loopt (behalve het gedeelte bij het station dat onder de bestemming "Doeleinden van verkeer en vervoer" is geregeld).

**R. Water**

Deze bestemming heeft betrekking op de karakteristieke waterlopen in het centrum alsmede op enkele spoorsloten.

**S. Stedebouwkundig waardevol gebied**

Zoals in hoofdstuk 4 van deze plandoelichting is aangegeven, stelt het gemeentebestuur zich ten doel om een aantal belangrijke kenmerken in de stedebouwkundige structuur te beschermen. Het betreft hier met name karakteristieke waarden in het oorspronkelijke deel van Heerenveen.

Omdat een uitgangspunt van dit bestemmingsplan (hoofdstuk 4, De gewenste ruimtelijke structuur) tevens is om op de hoeksituaties van de oorspronkelijke structuur met de randwegen via forse bouwmassa's het beeld te versterken, is hier de aanvullende bestemming niet van kracht. Zie bijvoorbeeld de hoeksituatie van de K.R. Poststraat met de Herenwal en de Fok.

Het beschermende beleid in het oorspronkelijke bebouwingspatroon is geconcretiseerd door de (aanvullende) bestemming "stedebouwkundig waardevol gebied", die op een afzonderlijke plankaartdeel (B) is aangegeven.

Deze bestemming geldt dus naast de basisbestemmingen zoals deze op de plankaart (A) voorkomen.

Naast algemene beleidsuitgangspunten, opgenomen in een afzonderlijke "Beschrijving in hoofdlijnen" bij deze bestemming, gelden op de volgende onderdelen beschermende bepalingen.

1. Ter bescherming van karakteristieke panden geldt een vereiste voor een sloopvergunning. Behoud van deze panden staat voorop. De betreffende panden zijn op plankaart B als zodanig aangeduid. De inventarisatie van deze panden is afgeleid van informatie, verzameld bij de eerdere Structuurschets-Centrum en (waar nodig) aangepast aan de huidige situatie.

Nu zal het voorkomen dat niet in alle gevallen een karakteristiek pand is te handhaven. Te denken valt aan de volgende omstandigheden, waarin afgewogen kan worden of een sloopvergunning verleend kan worden:

- de karakteristieke hoofdvorm is niet langer aanwezig en kan niet zonder ingrijpende wijzigingen aan het pand worden hersteld.  
(De karakteristieke hoofdvorm is bijvoorbeeld niet langer aanwezig als deze is tenietgegaan door een calamiteit. Ook is het mogelijk dat de hoofdvorm teniet is gegaan door sluipende veranderingen en vernieuwingen. In deze gevallen is veelal herstel niet mogelijk, zonder ingrijpende wijzigingen in de bestaande situatie);
- de karakteristieke hoofdvorm is in redelijkheid niet te handhaven.  
(De karakteristieke hoofdvorm is in redelijkheid niet te handhaven bijvoorbeeld als een zinvol gebruik van een pand in de huidige vorm niet mogelijk is. Dit kan het geval zijn bij een woning die in zijn huidige vorm veel te klein is om bewoond te worden. Dit moet natuurlijk wel worden afgewogen tegen de mate van karakterisiteit);
- de economische levensduur is ten gevolge van de bouwtechnische kwaliteit verstreken.  
(De economische levensduur is als gevolg van de bouwtechnische kwaliteit verstreken bijvoorbeeld als het pand slecht is onderhouden en het te duur is om dit te herstellen. Ook als het pand wel goed onderhouden is, kan het zijn dat de bouwtechnische kwaliteitseisen van de Bouwverordening alleen financieel te realiseren zijn als er geheel of gedeeltelijk wordt gesloopt);

-- het betreft delen van een pand of bijgebouwen, die op zichzelf niet als karakteristiek vallen aan te merken, en door sloop daarvan geen onevenredige aantasting plaats vindt van de karakteristieke hoofdvorm.  
(Niet karakteristieke bijgebouwen of delen van een pand moeten uiteraard kunnen worden afgebroken. Het kan zelfs zijn dat de karakteristieke waarde hierdoor wordt verhoogd. Niettemin kan er sprake zijn van een samenhang, bijvoorbeeld het in één bebouwingwand geplaatst zijn. In een zodanig geval kan het zijn dat de waarde van het karakteristieke deel eist dat geen afbraak plaats vindt).

2. De beeldbepalende en beeldondersteunende gevelwanden die binnen het oorspronkelijke bebouwingpatroon voorkomen, zijn ook op kaart B aangegeven. De basis hiervoor is enerzijds geweest een inventarisatie uit het Maatregelenplan Stads- en dorpsvernieuwing 1986-1990; deze is verder aangevuld met onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan.

De bescherming van het bebouwingsbeeld krijgt als volgt gestalte:

- \* Bouwen in de gevellijn  
de bepalingen in de basisbestemmingen zelf, geven (voor zover nodig) al aan, dat de gevels in de bouw-grens (de naar de weg toegekeerde gevel) moeten worden gebouwd. Over het algemeen is sprake van een tamelijk aaneengesloten bebouwing, plaatselijk afgewisseld door stegen of smalle, open ruimten.
- \* Percelering  
het gaat hier om de wijze waarop gebouwd is in relatie tot de openbare weg. Kenmerkend voor het oorspronkelijke ruimtelijk patroon, is een individuele bebouwing met een relatief smalle percelering, waarbij dwars op de weg is gebouwd. Binnen de beeldbepalende gevelwanden (zie kaart B) geldt een maximale gevelbreedte van 8 meter; voor de overige (beeldondersteunende) gevelwanden binnen het gebied van de aanvullende bestemming, geldt 15 meter.
- \* Hoogte  
binnen de beeldbepalende gevelwanden is het beleid erop gericht om het verschil in goothoogte tussen twee panden die naast elkaar staan, niet groter dan 1 meter te laten zijn. Immers, de bebouwingbepalingen bij de basisbestemming "Centrumdoeleinden" maken het mogelijk dat naast elkaar liggende panden, als zij voldoen aan de minimum- respectievelijk maximum-maat, 4 tot 5 meter in hoogte van elkaar kunnen verschillen.

Met name voor de bebouwing in de karakteristieke gevelwanden, zou dat een niet passend beeld kunnen geven. Vandaar dat het beleid gericht is op beperkte hoogte-verschillen tussen naast elkaar gelegen panden.

\* Dakvormen

verder is het binnen het gebied met de beeldbepalende gevelwanden verplicht, om de hoofdgebouwen die aan de wegzijde staan, van een kap te laten voorzien.

Omdat meerdere percelen, met name aan de Dracht, volgebouwd zijn tot de achterliggende straten (Gedempte Molenwijk, Sieversstraat) wordt de verplichting van een kap alleen over de eerste 5 meter toegepast.

Als dakvorm wordt gestreefd naar:

- een zadeldak of een afgeknot zadeldak;
- een schilddak of een afgeknot schilddak.

Ten slotte moet opgemerkt worden, dat de voorschriften in een aantal gevallen voorzien in vrijstelling op de hierboven genoemde aspecten; dit wanneer dit tenminste geen onevenredige aantasting van de stedenbouwkundige structuur tot gevolg heeft.

T. Overige bepalingen

Hoofdstuk 3 van de voorschriften bevatten een aantal algemene bepalingen, die van toepassing zijn op het hele plangebied.

Genoemd kunnen worden:

\* De vrijstellingsbepalingen voor:

- nutsvoorzieningen of andere openbare gebouwtjes tot 50 m<sup>3</sup>, zoals een transformatorstation, een telefooncel of een halteplaats voor openbaar vervoer;
- zend- en/of ontvangmasten, indien plaatsing daarvan de woonsituatie en het ruimtelijk beeld niet onevenredig schaadt.

\* De wijzigingsbepalingen.

Het betreft hier een aantal bepalingen op grond waarvan wijziging van een aantal bestemmingen mogelijk is. In die gevallen zal een afzonderlijke procedure volgens artikel 11 van de Wet Ruimtelijke Ordening worden gevolgd.

## HOOFDSTUK 7: MILIEU-ASPECTEN

### A. Geluidhinder

#### 1. Algemeen

In het kader van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, dient aandacht besteed te worden aan de akoestische aspecten van wegverkeers-, railverkeers- en/of industrielawaai. Eén en ander is in de Wet Geluidhinder (Wgh) nader omschreven. In dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op de betekenis van de geluidhinder (zoals begrepen in het kader van de genoemde Wet Geluidhinder) in relatie tot het bestemmingsplan Heerenveen-Centrum. Vooraf kan opgemerkt worden, dat wat het industrielawaai betreft, bedrijven die veel geluidhinder produceren ("categorie A-inrichtingen") van vestiging in het plangebied zijn uitgesloten.

#### 2. Spoorweglawaai

In het westen grenst het plangebied aan de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle (e.v.). Binnen de planperiode worden hierin geen wijzigingen verwacht, gelet op het rijksbeleid ten aanzien van de Zuiderzeespoorlijn (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer). De gemeente hecht, blijkens haar reactie op het Structuurschema, nochtans wel aan de realisering van de Zuiderzeespoorlijn.

In het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (25 maart 1987) is aangegeven dat elke spoorweg een zone heeft, waarbinnen akoestisch onderzoek verricht dient te worden. Dit onderzoek moet uitsluitend geven omtrent de te verwachten geluidbelasting van de gevels van geluidgevoelige bebouwing, als gevolg van het railverkeerslawaai. In een door de gemeente uitgevoerd akoestisch onderzoek, is onder meer aangegeven met welke geluidniveaus (als gevolg van het treinverkeer) rekening gehouden dient te worden. Hieruit blijkt dat de geluidniveau's verschillen: ter plaatse van de Koornbeursweg heerst er op een afstand van 150 meter een geluidniveau van 60 dB(A), ter hoogte van het station ligt deze contour op 91 meter. De relevante contourlijnen zijn op kaart 7 aangegeven.

#### Normering Wet Geluidhinder

Bij de normering wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

In dit bestemmingsplan worden de bestaande situaties gevormd door de op 1 juli 1987 aanwezige woningen.

Voor deze situaties is de Bijdrageregeling Spoorweglawaai Bestaande Woningen (20 maart 1985) van toepassing.

Indien de geluidbelasting vanwege een spoorweg hoger is dan de norm in dit besluit, kan om een bijdrage in de kosten van geluidwerende of geluidbeperkende maatregelen worden verzocht.



Hiervoor hoeft in het bestemmingsplan geen speciale regeling te worden getroffen.

Wat de nieuwe situaties betreft, voorziet het bestemmingsplan in woonbestemmingen op de hoek van het spoor met de Koornbeursweg en op een perceel gelegen tussen de Badweg en de spoorbaan. Voor deze situatie is een ontheffingsprocedure gevolgd.

### 3. Wegverkeerslawaai

#### Zoneplichtige wegen

Op grond van de Wet Geluidhinder, heeft iedere weg wettelijk een geluidzone. Binnen deze zone mag de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige gebouwen bepaalde waarden niet overschrijden.

Om de geluidbelasting vast te stellen, dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Een gemeente hoeft echter geen maatregelen te nemen als op grond van een redelijke schatting (en na overleg met de wegbeheerder) valt te verwachten dat het aantal motorvoertuigen niet meer dan 2450 mvt. per etmaal zal bedragen (gerekend over een periode van 10 jaar). Van deze wegen vervalt dan de zoneplicht.

In en om het plangebied zijn als zoneplichtige wegen aan te merken: de Trambaan, de K.R. Poststraat, de Herenwal, de Compagnonsstraat, de van Dekemalaan, de Koornbeursweg, de van Kleffenslaan, de Nieuwstraat, de Heideburen en Rijksweg 32.

De huidige verkeersintensiteit bedraagt meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen blijven dus zoneplichtig. Voor de overige wegen kan, tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan, de zoneplicht vervallen worden verklaard.

#### Resultaten akoestisch onderzoek en mogelijke maatregelen

Uit het akoestisch onderzoek (volgens Standaard Rekenmethode I) is ondermeer gebleken, dat een behoorlijk aantal bestaande woningen langs de zoneplichtige wegen, een hogere geluidbelasting heeft dan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB(A).

De maatgevende verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek, zijn ontleend aan het Ontwerp-Verkeersstructuurplan (model 2000).

Daarbij is uitgegaan van de verwachte intensiteiten in 2000, dus nog juist vóór de reconstructie van Rijksweg 32.

Ten aanzien van situaties met geluidhinder maakt de wet ook een onderscheid tussen "bestaande situaties" en "nieuwe situaties".

#### a. Bestaande situaties

In het onderhavige plangebied worden bestaande situaties in hoofdzaak gevormd door de op 1 maart 1986 aanwezig zijnde woningen en woongebouwen.

Voor wat het toestaan van bouwactiviteiten in bestaande geluidgevoelige bebouwing betreft, wordt in de circulaire van Gedeputeerde Staten van 5 oktober 1983 aangegeven, dat het in het algemeen moet gaan om situaties die akoestisch niet ongunstiger dienen te worden. De provincie gaat er daarbij vanuit dat van vervangende nieuwbouw in zijn algemeenheid sprake zal zijn, daar waar het gaat om beperkte functiewisselingen in een stedelijk gebied met een overwegende woonfunctie. Indien vervangende nieuwbouw, verbouw of uitbreiding qua afmetingen en ligging vrijwel overeenkomt met de bestaande toestand, wordt dit als een bestaande situatie beschouwd. Dit geldt ook, aldus de provinciale circulaire, als er sprake is van geringe uitbreiding van geluidgevoelige bebouwing in de richting van de weg, mits de afstand tussen de rand van de weg en de bestaande gevel door de uitbreiding met niet meer dan 10% afneemt. Aan de wegzijde worden in het bestemmingsplan de bebouwingsvlakken van geluidgevoelige bebouwing langs zoneplichtige wegen (als woningen, scholen) op de bestaande situatie vastgelegd, zodat geen toename van de geluidbelasting kan optreden. Zo wordt voorkomen dat een bestaande situatie een nieuwe situatie kan worden. Er komen op dit onderdeel in het bestemmingsplan (dus) geen nieuwe situaties voor. Voor de bestaande situaties hoeft verder in het bestemmingsplan geen speciale regeling te worden getroffen. Deze geluidhinderproblematiek moet zo nodig worden opgelost door technische maatregelen in het kader van een saneringsprogramma.

(Ten tijde van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is in het kader van een procedure ex artikel 19 WRO een maximale ontheffing van 65 dB(A) verleend voor de bouw van enkele (woon-)gebouwen aan de van Minckelersstraat en het Burgemeester Kuperusplein. De bouwvergunning is verleend; de situaties kunnen als bestaand worden aangemerkt).

#### b. Nieuwe situaties

Nieuwe situaties kunnen ontstaan wanneer in een (na 1 maart 1986) vastgesteld of herzien bestemmingsplan, nieuwe geluidgevoelige bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

In dit plan kan zich dit voordoen in de volgende situaties:

1. bij de ontwikkeling van een woongebouw, tussen een nieuw te bouwen gemeentehuis en het gebouw van de PTT-Telecommunicatie;
2. bij een mogelijke functiewijziging naar "wonen" van het schoolgebouw aan de van Minckelersstraat;
3. bij een te realiseren woongebouw op de hoek van de Fok en de K.R. Poststraat;
4. bij een eventuele uitbreiding van het schoolgebouw aan de oostzijde van de van Kleffenslaan;
5. bij de woonbestemming op de hoek van de Koornbeursweg met het spoor;
6. bij de woonbestemming op de hoek van Kleffenslaan-Gashouderplein.

Het in deze gevallen toepassen van geluidbeperkende maatregelen, is onvoldoende doeltreffend of bezwaarlijk gebleken vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of financiële overwegingen. Daarom is een Procedure Hogere Waarden gevolgd. Gedeputeerde Staten hebben de hogere waarden vastgesteld bij besluit van 22 mei 1990 (nr. WM 9022.307).

#### B. Bodem

In het plangebied komen enkele gebieden voor die, na een nadere uitwerking, voor "wonen" zijn bestemd (Breedpad, Badweg). Ook is plaatselijk (Pastorieweg) enige bedrijvigheid onder het overgangsrecht gebracht en vervangen door een woonbestemming. Ten slotte kunnen ook (via een wijzigingsprocedure) bedrijfsbestemmingen worden gewijzigd in woonbestemmingen. Voordat woonbestemmingen gerealiseerd zullen worden, zal inzicht nodig zijn in de bodemgesteldheid, dit temeer nu op enkele locaties milieuhinderlijke bedrijvigheid (oud-ijzerhandel, sloopbedrijf) is gevestigd. Een bodemonderzoek zal zich richten naar mogelijke grond- en grondwaterverontreiniging.

Wat het gasfabrieksterrein betreft, is in afgelopen jaren de nodige vervuilde grond afgegraven; thans vindt een afzuiging van vervuild water plaats. Dit wordt opgeslagen in een houder en vervolgens afgevoerd naar Leeuwarden.

#### C. Bedrijven

De relatie bedrijvigheid/milieu is reeds eerder in deze toelichting aan de orde gekomen, waar het betref de zonering van bedrijvigheid aan de hand van milieunormen (zie ook hoofdstuk 6.I. / Bedrijfsdoeleinden).

## HOOFDSTUK 8: INSPRAAK EN OVERLEG

### A. Bevolking

Het Ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen-Centrum is op twee inspraakavonden met de bevolking en belanghebbenden besproken. Dit nadat geïnteresseerden via een publikatie in het huis-aan-huis verspreide weekblad "De Heerenveense Courant" uitvoerig waren geïnformeerd over het beleid zoals dat met het nieuwe bestemmingsplan wordt voorgestaan. Op maandag 22 januari 1990 vond er een inspraakbijeenkomst plaats met de belanghebbenden (winkeliers, horeca), terwijl op woensdag 24 januari 1990 een algemene inspraakavond werd gehouden.

De verslagen van de inspraakbijeenkomsten zijn in bijlage 1 bij de toelichting gevoegd. Het gemeentelijk standpunt op de inspraakreacties volgt hierna. Daarbij worden de reacties per onderwerp samengevat en van commentaar voorzien.

#### 1. Winkels in uitloopegebieden

In diverse reacties werd bezwaar gemaakt tegen het voorgestelde stabiliseringsbeleid aangaande de winkelvestigingen in de uitlopers van het centrum.

**Reactie:** Het beleid zoals dat in het bestemmingsplan is opgenomen, vloeit voort uit het Herstructureringsplan Heerenveen-Centrum en het onderzoek dat hiervoor mede is verricht (Nota van eisen / CIMK). Hoofdstuk 1.B.3 van deze plantoelichting geeft een uitvoerige samenvatting van het beleid dat geleid heeft tot dit bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat, gegeven een begrensde groei in de detailhandel, ernaar gestreefd wordt deze te concentreren in het kernwinkelgebied met een stimulering van het noordelijk deel (Lindegracht en omgeving). Dit beleid houdt voor de uitlopers in een afremmen van nieuwvestiging en een consolideren van bestaande vestigingen. In feite is daarmee dus gekozen voor een concentratie van winkels, boven een spreiding. Zoals hiervoor is opgemerkt, is dit beleid mede gebaseerd op de Nota van het CIMK aangaande de meest gewenste distributieve en ruimtelijke structuur van het centrum. De ruimte voor uitbreiding van het brutovloeroppervlak, zoals het CIMK dat in 1985 zag, wordt al meer dan benut; dit rekening houdend met de projecten aan de Sieversstraat (in aanbouw) en de Kerkstraat (in voorbereiding) als mede gelet de ruimte die het bestemmingsplan daarnaast nog biedt (gebouw Sociale Dienst en Oenema-state).

Reden te meer om het concentratiebeleid te blijven richten op versterking van het centrum.

Dit houdt overigens weer niet in, dat de winkels buiten het kernwinkelgebied geen enkele mogelijkheid meer zouden moeten hebben: de bestaande winkels zijn inbestemd en hebben bij raadvaststelling van het bestemmingsplan een uitbreidingsruimte van 20% gekregen.

De uitgangssituatie hierbij is de situatie ten tijde van de terinzagelegging, februari 1990.

Naar de mening van het gemeentebestuur wordt daarmee, binnen de grenzen van het beleid zoals hiervoor is aangegeven, in voldoende mate tegemoetgekomen aan de wensen vanuit de inspraak.

## 2. Parkeren

Vanuit de inspraak worden vragen gesteld ten aanzien van de beschikbare parkeerruimte in het centrum.

**Reactie:** Ten aanzien van het parkeren zijn de volgende aspecten van belang; daarbij wordt tevens betrokken de reactie van de provinciale Overlegcommissie die vraagtekens zet bij de parkeercapaciteit.

- a. Ten behoeve van het parkeerbeleid is de Nota Parkeren in Heerenveen-Centrum (1987) uitgebracht. De in deze nota opgenomen aanbevelingen ten aanzien van de benodigde parkeervoorzieningen, zijn nog steeds het uitgangspunt voor de herstructurering van het centrum. Het bestemmingsplan biedt daarvoor de planologische basis.
- b. Bij de opzet van het Herstructureringsplan voor het centrum is er naar gestreefd de parkeerplaatsen evenwichtiger over het centrum te verdelen. Dit betekent een vermindering van het aantal parkeerplaatsen in het zuiden ten gunste van het noorden, waar al een nieuw parkeerterrein is gerealiseerd.
- c. Op zichzelf wordt erkend, dat, vanwege de opleving van het kernwinkelgebied, de parkeercapaciteit onder druk staat. Binnen het kernwinkelgebied zijn de feitelijke mogelijkheden beperkt, tenzij van particuliere zijde de realisering van een parkeerkelder economisch haalbaar wordt. In dat geval zal de gemeente dergelijke initiatieven planologisch dienen af te wegen.

- d. Uitbreiding van parkeerruimte zal vooralsnog vooral moeten worden gezocht in de randgebieden van het centrum en door vergroting van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van kort-parkeren (uitbreiding blauwe zones).
- e. Bij de realisering en ontwikkeling van woon- en kantoorgebouwen (aan het Burgemeester Ku-perusplein, zuidzijde Minckelersstraat, ter plaatse huidige gemeentehuis) wordt als eis gesteld, dat parkeren op eigen terrein dient te geschieden. Voor de eerste twee projecten zijn inmiddels bouwplannen in ontwikkeling, waarin voorzien is in parkeerkelders onder de gebouwen. Vanuit deze nieuwe gebouwen in het centrum zal dus geen extra parkeerbehoefte ontstaan.

### 3. Inrichting van de Herenwal

Vanuit de inspraak zijn de meningen over het wel of niet aanpassen van de inrichting van de Herenwal, verdeeld. De winkeliers willen de Herenwal graag openhouden voor (het) doorgaand verkeer, terwijl vanuit de bewoners merendeels de mening naar voren komt, dat de Herenwal zodanig ingericht moet worden, dat deze alleen nog een functie krijgt voor het verblijfsverkeer.

**Reactie:** In het kader van het Verkeersstructuurplan zullen besluiten worden genomen over de toekomstige verkeersstructuur van Heerenveen. Het bestemmingsplan is op dit punt volgend en biedt de juridische ruimte om tot uitvoering van het Verkeersstructuurplan over te gaan. In het Verkeersstructuurplan wordt de route Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan, als een knelpunt gezien in de verkeersafwikkeling rond het centrum. Vooral het gedeelte Herenwal tot en met de van Dekemalaan, is niet berekend op hoge verkeersintensiteiten. In het kader van het Verkeersstructuurplan wordt dan ook gestreefd naar een verbetering van de interne structuur door de aanleg van een autotunnel onder het NS-station. In dat geval kan de functie van de Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan, worden teruggebracht naar een tracé ten behoeve van bestemmings- en verblijfsverkeer. Het bestemmingsplan biedt daarvoor de mogelijkheid door toepassing van een wijzigingsprocedure, waarbij de bestemming "Verkeersdoeleinden" wordt veranderd in de bestemming "Doeleinden van verkeer en verblijf" (artikel 25, lid 9 van de planvoorschriften).

#### 4. Regeling karakteristieke panden (sloopvergunning)

Er zijn vragen naar voren gekomen om nader in te gaan op de regeling voor karakteristieke panden.

**Reactie:** Zoals in hoofdstuk 4.B.2 van de plantoelichting is aangegeven, is het beleid ten aanzien van de gewenste ruimtelijke structuur onder meer gericht op het behoud van (de) karakteristieke panden. Op plankaart B is aangegeven welke daar onder verstaan moeten worden. Het betreft hier zowel monumenten als andere beeldbepalende panden. Uitgangspunt is dat de ruimtelijke waarden van deze panden zoveel mogelijk bewaard moeten worden. Teneinde nu de karakteristiek en de belevingswaarde van het oude centrum zoveel mogelijk te handhaven en waar mogelijk te versterken, is het slopen van deze panden niet toegestaan, tenzij na een vergunning van de gemeente. Deze sloopvergunning wordt slechts verleend indien er geen onevenredige schade wordt toegebracht aan de gevelwand waar het desbetreffende pand deel van uitmaakt. Hoofdstuk 6 onder L geeft de criteria aan waaronder sloop overwogen kan worden. De planologische regeling beperkt de mogelijkheden van panden enigszins, in die zin dat belanghebbenden voor meerkosten kunnen komen te staan om tot passende bouwplannen te komen. Om hierin te voorzien, wordt vanaf 1991 in het gemeentelijk Stads- en dorpsvernieuwingsfonds een bedrag van f 100.000,- per jaar bestemd voor verbetering van karakteristieke panden die niet op de Monumentenlijst staan (voor deze laatstgenoemde groep geldt een afzonderlijke regeling).

#### 5. Horecabeleid

Gevraagd is het horecabeleid nader uiteen te zetten.

**Reactie:** In het kader van het Herstructureringsplan is de voorkeur uitgesproken om geen verdere uitbreiding van de nachthoreca in het kernwinkelgebied toe te staan; daghoreca werd daarentegen als een "must" gezien. Het horecabeleid is verder uitgewerkt in het bestemmingsplan, waarbij onderscheid is gemaakt naar het soort en de aard van het horecabedrijf. Dit omdat, gezien de grote verscheidenheid aan bedrijven en bijgevolg de verschillende invloeden daarvan op de omgeving, niet met één regeling zou kunnen worden volstaan. Het horecabeleid is weergegeven in hoofdstuk 4.B.1.

Het horecabeleid kan aan de hand van het volgende overzicht verduidelijkt worden.

Het beleid is als volgt:

- de lichtste horecabedrijven zijn de complementaire dagzaken, bedrijven die over het algemeen tegelijk met winkels open en dicht gaan, als koffiehuisjes, croissanterieën, aan warenhuis-gekoppelde-(eet-)gelegenheden, e.d. Deze bedrijven zijn bij recht binnen het kernwinkelgebied toegestaan en ook nieuwe bedrijven in deze sector kunnen zich vestigen;
- de zwaarste horecabedrijven zijn de autonome avond- en nachtzaken (horecabedrijven als bars, discotheken, e.d.).  
Deze zijn óf op hun bestaande locaties vastgelegd (buiten het kernwinkelgebied, met als streven een afbouw naar lichtere vormen) óf onder het overgangsrecht gebracht (in het kernwinkelgebied, hoek Nieuwstraat / Kerkstraat).  
Ontwikkelingsmogelijkheden in deze sector worden alleen geboden rond de Oude Koemarkt;
- alles daartussen, de zogenaamde "gemengde horecabedrijven" ("buitenlandse" eethuisjes, café-restaurants, e.d.) zijn op de bestaande locaties vastgelegd, zowel binnen als buiten het kernwinkelgebied.  
Nieuwvestiging van dit type horecabedrijven is alleen mogelijk na vrijstelling, waarbij tevens de hinderaspecten worden meegewogen.

#### B. Vrouwen Advies Commissie voor de woningbouw (VAC)

In een inspraakreactie op het voorontwerp-bestemmingsplan brengt de VAC de volgende punten naar voren (zie ook bijlage 1):

1. Is het mogelijk dat op het terrein van de voormalige Dienst Gemeentewerken, Bregman en Bon Apart een andere woonvorm wordt gerealiseerd?

Reactie: Het bestemmingsplan doet geen uitspraak over woonvormen. De keuze voor te realiseren woonvorm(en) wordt pas gedaan als voor het desbetreffende gebied (bouw-)plannen worden ontwikkeld.

2. De veiligheid van fietsers en voetgangers blijft in het centrum een groot probleem. De VAC wijst in het bijzonder op de situatie Sieversstraat / Pleinweg, van Harenspad / Vleesmarkt en de oversteek K.R. Poststraat / van Maasdijkstraat.



**Reactie:** Het gemeentebestuur onderkent deze problemen. Op de winkelpromenades is het gedeelte tussen de molgoten bedoeld voor het fietsverkeer. Om deze situatie te verduidelijken, zullen in die strook aanduidingen van fietsen worden aangebracht. Gehoopt wordt dat daarmee enigszins aan de problemen wordt tegemoetgekomen. Het gaat niet aan om het fietsen hier geheel te verbieden.

Wat de oversteek K.R. Poststraat / van Maasdijkstraat betreft, kan het volgende worden opgemerkt. In de periode tot 1993 zullen de randwegen rond het centrum (waaronder de K.R. Poststraat) worden gereconstrueerd. In dat kader zal ook de genoemde oversteek worden aangepast. De gedachten gaan op dit moment uit naar de realisering van een mini-rotonde, omdat mini-rotondes met name daar waar veel fietsverkeer is, tot een aanzienlijke verhoging van de verkeersveiligheid leiden.

### 3. Parkeren centrum

De VAC vindt dat er op het Burgemeester Kuperusplein en het Geerts Willigenplein meer blauwe zones moeten worden aangebracht. Verder zouden mensen die in het centrum werken, hun auto erbuiten moeten parkeren.

**Reactie:** Vooral gelet op de parkeerdruk op donderdagavonden en zaterdagmiddagen, is inmiddels besloten tot de volgende maatregelen:

- \* blauwe zone op het Burgemeester Kuperusplein uitbreiden tot het hele plein;
- \* het Ernst van Harenplein en de parkeerplaatsen aan het Gemeenteplein aan te wijzen als blauwe zone met een maximale parkeerduur van een uur.

Daarnaast zal het aantal langparkeerplaatsen worden uitgebreid door belijning aan te brengen en de bestrating aan te passen op de Herenwal, en gedeelte van de Fok, de Nieuwburen en de Europalaan en door langparkeerplaatsen aan te leggen Achter de Kerk. Deze zijn onder meer bedoeld voor het kantoor- en winkelpersoneel.

Ten aanzien van het parkeren kan verder worden verwezen naar punt 2 van deze paragraaf.

4. Ten aanzien van de bestemming "Bijzondere doeleinden" vindt de VAC de omschrijving erg vaag; men zou er bijvoorbeeld autoboxen in onder kunnen brengen.

**Reactie:** Het betreft hier een gangbare bestemmingsomschrijving voor terreinen waar de vestiging van (bijzondere / maatschappelijke) voorzieningen is toegestaan.

In dit bestemmingsplan betreft het voorzieningen die buiten het centrumgebied liggen.

De gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor onderwijs-, sociaal-culturele-, sociaal-medische- en religieuze doeleinden, alsmede doeleinden voor sport en recreatie.

Uit planologisch oogpunt zijn al deze functies binnen de aangewezen plaatsen aanvaardbaar.

De bouw van garageboxen is overigens niet toegestaan. Deze zijn alleen mogelijk op plaatsen die daarvoor expliciet op de plankaart staan aangegeven.

5. De VAC onderschrijft het beleid aangaande het stedenbouwkundig waardevol gebied.
6. De VAC is van mening dat de beperkingen die het bestemmingsplan aan de ondernemers oplegt, nog eens opnieuw bekeken moeten worden. Met name de Herenwal is een waardevol stukje oud-Heerenveen, dat stedenbouwkundig waardevol is.

**Reactie:** Het beleid aangaande het centrum en de uitlopers ervan, is uitvoerig weergegeven in hoofdstuk 4 van de plantoelichting. Eerder in dit hoofdstuk is al ingegaan op het beleid aangaande winkels in uitloopgebieden. De stedenbouwkundige waarde van de Herenwal wordt ook door de gemeente erkend, zoals blijkt uit de aanvullende bestemming "stedenbouwkundig waardevol gebied".

### C. Emancipatieraad

De Emancipatieraad heeft de volgende opmerkingen (zie reactie bijlage 1).

1. De winkelvoorzieningen buiten het kernwinkelgebied dienen gehandhaafd te blijven. De afstand voor met name oudere vrouwen en moeders met kleine kinderen naar winkels met de eerste levensbehoeften moet niet te groot worden.

**Reactie:** De winkels buiten het kernwinkelgebied worden op hun huidige plek in het bestemmingsplan opgenomen. Overigens zijn dat lang niet allemaal winkels in de eerste levensbehoeften. En hoewel op zich het uitgangspunt van de Emancipatieraad wordt onderschreven, heeft de gemeente nauwelijks invloed op processen van schaalvergroting en het verdwijnen van de kleinere "buurtwinkels". Wel is het streven van de gemeente erop gericht om, juist met het oog op de door de Emancipatieraad genoemde doelgroepen, te komen tot een verbeterd lokaal openbaar vervoerssysteem in Heerenveen.

2. Waarom is er alleen aandacht voor sociale veiligheid in nieuw in te richten gebieden.

Verder dienen schoofietsroutes goed verlicht te zijn, omdat ook 's winters in het donker gefietst moet worden.

Reactie: Zoals uit hoofdstuk 4.B, onder 2 blijkt, is er, voor wat de sociale veiligheid betreft, niet alleen aandacht voor de nieuw in te richten gebieden. Wel is het natuurlijk zo, dat in nog nieuw in te richten gebieden de mogelijkheden van de gewenste ruimtelijke inrichting nog open liggen, terwijl in de bestaande gebieden de veranderingsmarges beperkter zijn. Het aspect van de schoolroutes wordt op zich onderschreven, maar is een punt dat buiten het bereik van het bestemmingsplan valt.

3. Sociale veiligheid moet niet alleen een criterium zijn bij bouwplannen maar ook bij de groenstructuur.

Reactie: Die opvatting wordt gedeeld.

4. Openbare nutsgebouwtjes dienen met name geplaatst te worden op sociaal veilige plaatsen (plaatsen waar formeel of informeel toezicht is).

Reactie: De Emancipatieraad doelt hierbij op de algemene vrijstellingsregeling. Op grond daarvan kunnen kleine openbare nutsgebouwtjes worden gebouwd. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid kan het aspect van de sociale veiligheid één van de criteria zijn.

5. Bij nadere eisen zijn niet alleen de plaats en afmetingen van gebouwen van belang, maar eveneens de toegang tot de gebouwen (openheid, verlichting, e.d.).

Reactie: Bij het stellen van nadere eisen is tevens als toetsingscriterium het aspect van de sociale veiligheid opgenomen. Juridisch gesproken kunnen nadere eisen alleen worden gesteld ten aanzien van zaken die via de bebouwingsbepalingen van het bestemmingsplan worden bepaald. Wel is het zo, dat als algemeen uitgangspunt in de "Beschrijving in hoofdlijnen" is opgenomen, dat ondermeer bij openbare gebouwen en woongebouwen gestreefd wordt naar goed zichtbare toegangen.

#### D. Overleg met diensten van Rijk en Provincie

In het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg (volgens artikel 10 van het Besluit (op de) ruimtelijke ordening), is het ontwerp voorgelegd aan:

1. de Commissie van Overleg, met daarin vertegenwoordigd:
  - de Directeur van de Hoofdgroep Ruimtelijke Ordening van de provincie Friesland;
  - de Directeur van de Hoofdgroep Waterstaat en Milieu van de provincie Friesland;
  - de Regionaal Inspecteur voor de Volksgezondheid (Milieuhygiëne);
  - de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van Landbouw en Visserij in Friesland;
  - de Inspecteur (van de) Ruimtelijke Ordening in Friesland, Groningen en Drenthe;
  - de Hoofdingenieur-directeur van de Volkshuisvesting en Bouwnijverheid;
  - de Hoofdingenieur-directeur van (de) Rijkswaterstaat;
  - en de Rijksconsulent voor Economische Zaken;
2. de Nederlandse Spoorwegen;
3. het Ministerie van Defensie, afdeling Ruimtelijke Ordening;
4. het NV Provinciaal Energiebedrijf Friesland;
5. de NV Waterleiding Friesland;
6. de NV Nederlandse Gasunie;
7. PTT - Telecom.

De ingekomen reacties zijn in bijlage 2 toegevoegd.

#### Ad 1. Commissie van Overleg

De Commissie gaf haar reactie bij brief van 31 januari 1990 (zie bijlage 2). De volgende punten komen naar voren:

De Commissie stemt in zijn algemeenheid in met het bestemmingsplan.

Zij maakt een aantal opmerkingen over onderdelen van het plan.

**Reactie:** In zijn algemeenheid is het van belang de instemming te constateren met het gemeentelijk ruimtelijk beleid, zoals neergelegd in dit bestemmingsplan.

De gemaakte opmerkingen worden onderverdeeld in opmerkingen uit categorie 2 en 3.

Het betreft hier niet zozeer wezenlijke planuitgangspunten, als wel overleg en discussiepunten en kwaliteitspunten, te beschouwen als het "meedenken" van de provincie.

Als zodanig heeft het gemeentebestuur deze opmerkingen dan ook beschouwd, hoewel de toonzetting in de brief van de Commissie soms doet vermoeden dat het om "zwaardere" punten zou gaan.

Ten aanzien van de relatie met de Wet Geluidhinder, sluit de Commissie aan bij haar eerdere advies over het Ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen-Midden.

**Reactie:** Uit het gevoerde overleg met betrekking tot het bestemmingsplan Heerenveen-Midden, is komen vast te staan dat het volgen van een eventueel noodzakelijke Procedure Hogere Waarden niet meer gekoppeld mag zijn aan een procedure ex artikel 11 WRO (uitwerkings- of wijzigingsregeling). In voorkomende gevallen dient bij nieuwe bestemmingen waarin geluidgevoelige bebouwing als bedoeld in de Wet Geluidhinder mogelijk is, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, een ontheffingsprocedure ingevolge de Wet Geluidhinder te worden gevolgd. Dit in gevallen waarin niet aan de voorkeursgrenswaarden kan worden voldaan en het anderszins (binnen het ruimtelijk beleid) gewenst is de betreffende bestemming te realiseren en het treffen van geluidwerende maatregelen onvoldoende blijkt te zijn. Voor de concrete gevallen in het plangebied Heerenveen-Centrum is er, synchroon aan de bestemmingsplanprocedure, een "Procedure Hogere Waarden" gestart ingevolge de Wet Geluidhinder. Tijdens de hoorzitting over de betreffende ontwerp-verzoeken zijn geen reacties ingekomen. De hogere waarden ingevolge de Wet Geluidhinder zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten vastgesteld, waarmee strijdigheid tussen het bestemmingsplan en de Wet Geluidhinder is voorkomen.

De Commissie gaat vervolgens in op de plannen aan de zuidzijde van de Kerkstraat (winkels met bovenwoningen). Zij verwacht nog meer parkeerdruk op het centrum. Verder stelt de Commissie dat de kritiek op het Verkeersstructuurplan (namelijk teveel autogericht), niet echt heeft geleid tot meer aandacht voor het fietsverkeer.

**Reactie:** Naar de mening van het gemeentebestuur is de Commissie op dit punt tweeslachtig. Enerzijds vindt men het Verkeersstructuurplan teveel autogericht, anderzijds is men zeer bezorgd over de parkeerveroorziening in het centrum (alsof het creëren van extra parkeerplaatsen niet auto-aantrekkend werkt).

Wat het project wonen/winkels aan de Kerkstraat betreft, kan opgemerkt worden dat vanaf het allereerste begin van de herstructurering van het centrum, aan de zuidzijde van de Kerkstraat winkels met woningen zijn gepland, om daarmee het noordelijk deel van het winkelcircuit te versterken. In de Structuurschets voor het centrum van 1985 (een voorloper van het beleid in dit bestemmingsplan) werd dit gebied reeds aangewezen voor de vestiging van een "trekker". Deze studie is voor commentaar naar de Commissie gestuurd (zie ook hoofdstuk 1.B.3 van de plantoelichting) en men kon zich toen in hoofdlijnen met deze visie verenigen (brief Commissie d.d. 4 april 1986).

De realisering van het woon-winkelgebouw levert op het punt van parkeren overigens ook geen problemen op, omdat het parkeerterrein aan het Geerts Willigenplein, met een capaciteit van in totaal 166 parkeerplaatsen, voldoende ruimte biedt.

Omdat hier woningbouw in de sociale sector wordt gerealiseerd, en het noordelijk deel van het centrum voldoende parkeergelegenheid biedt (zie eerder), is voor dit gebouw afgezien van het stellen van de eis van parkeren op eigen erf. Zoals onder het onderdeel "Parkeren" eerder in dit hoofdstuk (A.2) is gesteld, wordt die eis wél gesteld ten aanzien van alle overigens nog te realiseren kantoor- of woongebouwen.

Resumerend wordt gesteld, dat het project aan de Kerkstraat geen extra parkeerproblemen geeft.

Een aantal fietsroutes, met name die in de richting van het station, is niet meer in de gewenste verkeersstructuur opgenomen. De Commissie verzoekt dergelijke routes uitdrukkelijk op te nemen.

**Reactie:** De opmerking is terecht; de betreffende kaart met de gewenste verkeersstructuur (kaart 3 bij "de Beschrijving in hoofdlijnen") is aangevuld.

De Commissie gaat vervolgens in op het beleid aangaande de horecabedrijven. Op zichzelf kan zij instemmen met het onderscheid tussen dag- en nachthoreca; een verdere verfijning van de regeling wordt niet nodig geacht.

**Reactie:** Het horecabeleid is verwoord in hoofdstuk 4.B.1 van de bestemmingsplantoelichting. Ook bij de reactie op de inspraak, eerder in dit hoofdstuk, wordt nogmaals op het horecabeleid ingegaan. Wij verwijzen naar de reactie die daar is gegeven.

Kortheidshalve kan hier nog opgemerkt worden dat de onderverdeling in de horecabedrijven is gemaakt om de problematiek van de horeca zo genuanceerd mogelijk te benaderen.

De Commissie wijst er op, dat er enkele locaties zijn waar het (via een wijzigingsprocedure) mogelijk is detailhandel te vestigen, en dat dit ten koste van de bestaande detailhandel kan gaan.

**Reactie:** In het plan zijn twee gebieden aangewezen waar het via een wijzigingsprocedure mogelijk is om de detailhandel uit te breiden. Het gaat hier om Oenemastate en het gebouw van de Sociale Dienst. Het gemeentebestuur is er zich van bewust dat zeer voorzichtig moet worden omgegaan met een uitbreiden van het winkelgebied. Daarom ook dat voor deze gebieden een afzonderlijke wijzigingsprocedure is opgenomen. Overigens biedt de wijzigingsbevoegdheid ruimte om (bij gebleken behoefte) ook andere functies (als maatschappelijke voorzieningen, kantoren en wonen, al dan niet in combinatie met winkels) te realiseren.

Ten aanzien van een eventuele autotunnel onder het NS-station, verwijst de Commissie opnieuw naar haar advies bij het Verkeersstructuurplan. Een dergelijke tunnel zal de mogelijkheden voor autoverkeer uitbreiden, aldus de Commissie, en afbreuk doen aan het versterken van de functie van het gebied ten dienste van het openbaar vervoer.

**Reactie:** Met de aanleg van de autotunnel zal de bereikbaarheid van het NS-station, maar zeker ook die van het FRAM-station, worden verbeterd. De FRAM heeft dan ook, in reactie op het Ontwerp-Verkeersstructuurplan, positief op dit beleidsvoornemen gereageerd, terwijl ook de NS geen bezwaar heeft, mits de aanleg niet ten koste van de parkeercapaciteit gaat.

Door het recent verschuiven van de hier geplande kantoorlocaties in noordelijke richting, kan het verlies aan parkeercapaciteit vanwege de eventuele aanleg van de autotunnel, voldoende worden gecompenseerd. Al met al wordt de mening van de Commissie niet gedeeld, dat een autotunnel de functie van het gebied voor openbaar vervoer zou uithollen.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie bij de inspraak, met name waar het gaat om de functie van de autotunnel voor de interne wegenstructuur van Heerenveen en de ontlasting die dit (mede) kan betekenen voor het tracé Herenwal-Compagnonsstraat-van Dekemalaan.

De Commissie merkt verder op, dat bij de behandeling van het wegverkeerslawaaï in de plandoelichting het begrip "vervangende nieuwbouw" onvolwaardig wordt belicht. De Commissie merkt op, dat er in zijn algemeenheid dus sprake is van vervangende nieuwbouw, daar waar het gaat om beperkte functiewisselingen in een stedelijk gebied met een overwegende woonfunctie.

**Reactie:** De toelichting (hoofdstuk 7.A) is op dit onderdeel aangevuld.

Wat het wegbestemmen van bepaalde functies betreft, verenigd de Commissie zich met de sanering van milieuhinderlijke bedrijven; vraagtekens worden geplaatst bij het wegbestemmen van de discotheken op de hoek van de Nieuwstraat / Kerkstraat en op de Vleesmarkt, aangezien het hier om vrij nieuwe, goed geoutilleerde bedrijven gaat.

**Reactie:** Op zichzelf wordt met dit laatste ingestemd, zij het dat het horecabedrijf aan de Vleesmarkt maar matig functioneert en momenteel te koop wordt aangeboden. Het laatste heeft echter niet geleid tot het onder het overgangsrecht brengen. Het uitgangspunt hiervoor is geweest dat beide zaken in het kernwinkelgebied zijn gelegen en dat zij in strijd zijn met de aan dit gebied gegeven prioriteiten, te weten het versterken van de winkel- en woonfunctie. Het nadeel van deze zaken is, dat zij overdag gesloten zijn en daardoor het dan aanwezige winkelklimaat negatief beïnvloeden. Hetzelfde geldt voor het woonklimaat, maar dan 's avonds en 's nachts. Gelet hierop is het beleid op dit punt gehandhaafd.

De Commissie adviseert om de regeling van windmolens uit de vrijstellingsregeling te halen, gelet op de aard van het plangebied.

**Reactie:** Het betreft hier een algemene regeling, die in de nieuwe bestemmingsplannen is opgenomen. Het gaat ook niet om een recht maar om een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Desalniettemin is het, gelet op de overwegende aard van het plangebied, niet noodzakelijk de bepaling te handhaven. De voorschriften zijn aangepast.

De Commissie constateert dat de gegevens ten aanzien van de karakteristieke panden niet meer actueel, c.q. onvolledig zijn. Zij adviseert één en ander nog eens te bezien.

**Reactie:** Het betreft de panden op plankaart B. Het plan is hierop nogmaals nagelopen, hetgeen heeft geleid tot enkele aanpassingen op plankaart B.



Gelet op de betekenis van de "Beschrijving in hoofdlijnen" ten aanzien van het toegestane gebruik, zou niet alleen de doeleindenomschrijving, maar ook de "Beschrijving in hoofdlijnen" onder de strafbaarstelling moeten vallen, omdat handhaving van de desbetreffende bepaling anders moeilijk wordt.

**Reactie:** Hieraan is niet tegemoetgekomen; de "Beschrijving in hoofdlijnen" moet worden opgevat als een instructienorm, een beleid dat wordt nagestreefd. Zie ook artikel 3 van de planvoorschriften. Als zodanig kan het niet onder de strafbaarstelling van het plan vallen. Deze lijn heeft de gemeente ook ontwikkeld in het bestemmingsplan Thialf.

Tenslotte maakt de Commissie enkele opmerkingen bij de voorschriften.

Artikel 8 (bestemming) zou moeten worden aangevuld met een passage over de geluidbelasting ten gevolge van spoorweg- en wegverkeer.

**Reactie:** Het betreft hier de bestemming "Uit te werken woondoeleinden" voor de nieuwe woonbestemming(en) langs het spoor. Aanvulling van het artikel is niet nodig. De stedenbouwkundig meest gewenste bebouwingslijn is in eerste instantie bepaald en het gebied wat vervolgens resteert tot aan het spoor, heeft de aanduiding "geen gebouwen toegestaan" gekregen. Zie plankaart A. Op basis van de gewenste bebouwingslijn wordt een ontheffingsprocedure volgens de Wet Geluidhinder gevolgd. Zo wordt in voldoende mate rekening gehouden met hetgeen is bepaald in de Wet Geluidhinder. Overigens kan nog worden opgemerkt dat de uit te werken bestemming "Woondoeleinden" thans is vervangen door een eindbestemming "Woongebied". Voor de gewenste toestand maakt dat geen verschil.

Artikel 12 zou ten aanzien van de regeling voor bedrijfswoningen overwogen dienen te worden.

**Reactie:** Het betreft hier de bestemming "Bedrijfsdoeleinden", gelegd op een aantal bedrijven rond het centrum (zie plankaart). Binnen de bestemming kunnen nieuwe bedrijfswoningen worden toegestaan voor zover het althans locaties betreft, waar de voorkeursgrenswaarden uit de Wet Geluidhinder niet worden overschreden. Daarbij is rekening gehouden met bestaande situaties.

Ten aanzien van artikel 25 (Wijzigingsbevoegdheden) adviseert de Commissie tot aanpassingen als eerder aangegeven in de reactie op het Ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen-Midden.

**Reactie:** Zoals bij het aspect "geluidhinder" is aangegeven, is hiermee thans rekening gehouden.

Datzelfde geldt volgens de Commissie voor een wijziging van de bestemming "Doeleinden van wonen en detailhandel" naar "Woon-doeleinden".

**Reactie:** Hieraan is niet tegemoetgekomen; de planvoorschriften regelen dit afdoende in de basisbestemming zelf.

#### Ad 2. De Nederlandse Spoorwegen

Bij brief van 21 februari 1990 is de overlegreactie van de NS op het ontwerp binnengekomen.

Daarin verzoekt de NS betrokken te blijven bij de ontwikkeling van plannen voor de aanleg van een autotunnel onder het station.

**Reactie:** Een autotunnel is opgenomen in de gewenste verkeersstructuur 2000+; (Ontwerp-)Verkeersstructuurplan.

De definitieve besluitvorming over dit plan zal naar alle waarschijnlijkheid in de tweede helft van 1990 plaatsvinden. Dan zal ook een besluit worden genomen over het al dan niet aanleggen van de autotunnel en zo ja, op welke termijn.

De gemeente heeft toegezegd, dat (indien het tot een daadwerkelijke uitvoering komt) de NS bij de planvoorbereiding wordt betrokken.

De bouwklasse van het stationsgebied dient B te zijn.

**Reactie:** De plankaart is hierop afgestemd.

#### Ad 3. Het Ministerie van Defensie, afdeling Ruimtelijke Ordening

Geen opmerkingen.

#### Ad 4. Het NV Provinciaal Energiebedrijf Friesland

Geen opmerkingen.

#### Ad 5. De NV Waterleiding Friesland

Geen opmerkingen.

## Ad 6. De NV Nederlandse Gasunie

De Nederlandse Gasunie merkt in zijn reactie op, dat in het gebied waarop het plan betrekking heeft, een gastransportleiding is gelegen, die niet op de plankaart is aangegeven. De Gasunie schrijft dat het uitvoeren van werkzaamheden binnen een bepaalde strook van 4 meter ter weerszijden van de leiding, niet zonder meer is toegestaan.

**Reactie:** De leiding ligt in de strook tussen de Rijksweg en de woonbebouwing en loopt, ter hoogte van de flats van de Vlinderbuurt, juist buiten het plangebied. Iets noordelijker, bij de Thorbeckestraat, komt de leiding het plangebied binnen.

Coru Krame-  
06-22934763

De plaats waar de leiding ligt, is geen bebouwing aanwezig en staat het plan ook geen bebouwing toe. Het hierop en vanwege de omstandigheid dat de bescherming van de leiding ook privaatrechtelijk wordt geregeld (leidingbeheerder en grondeigenaar), is in het bestemmingsplan geen afzonderlijke stemming opgenomen, maar is nu volstaan met een stakelkaartje. Deze geeft informatief aan waar de leiding ligt.

**Telecom**

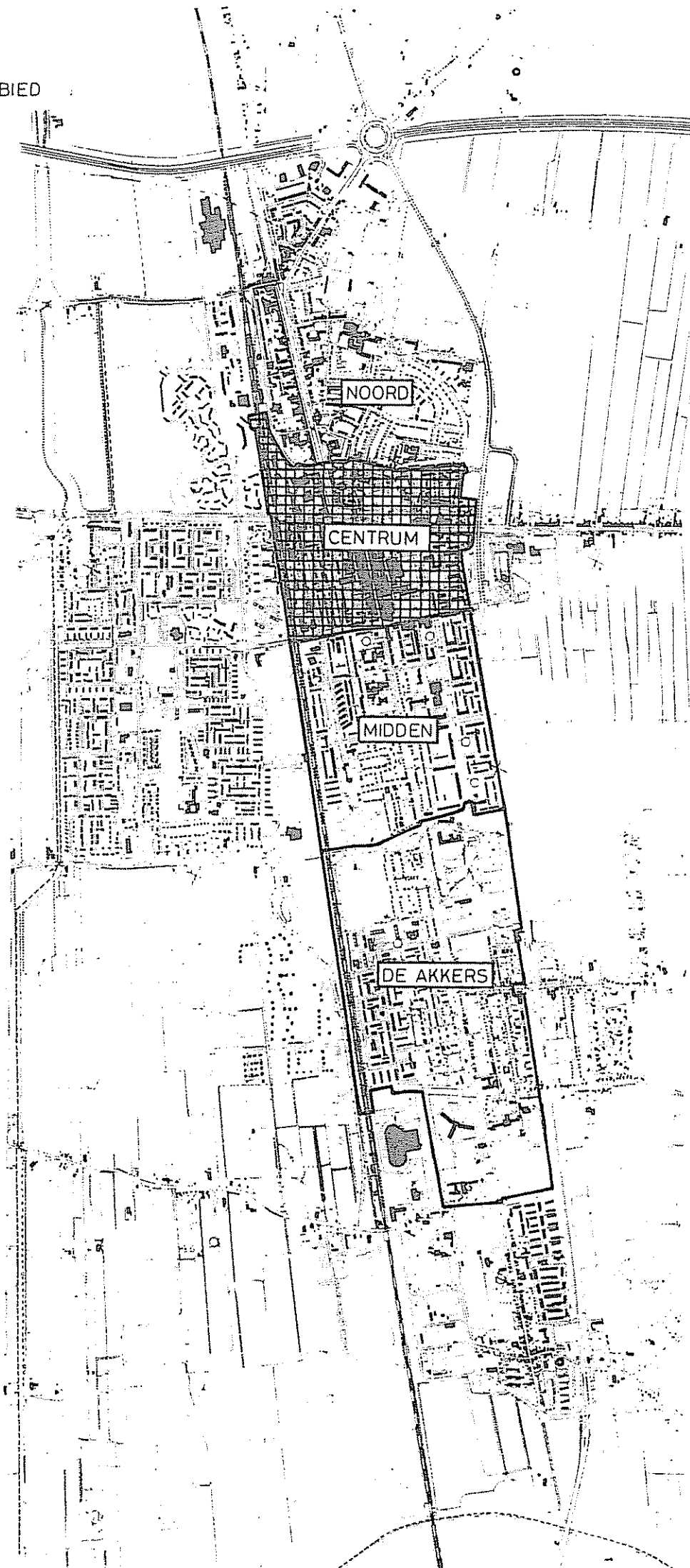
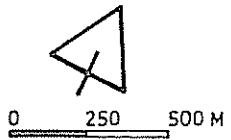
De gemeente verzoekt, in verband met een zo doeltreffend bescherming van de twee binnen het plangebied geleidelijke verbindingen, de beide trajecten op de plankaart aan te geven.

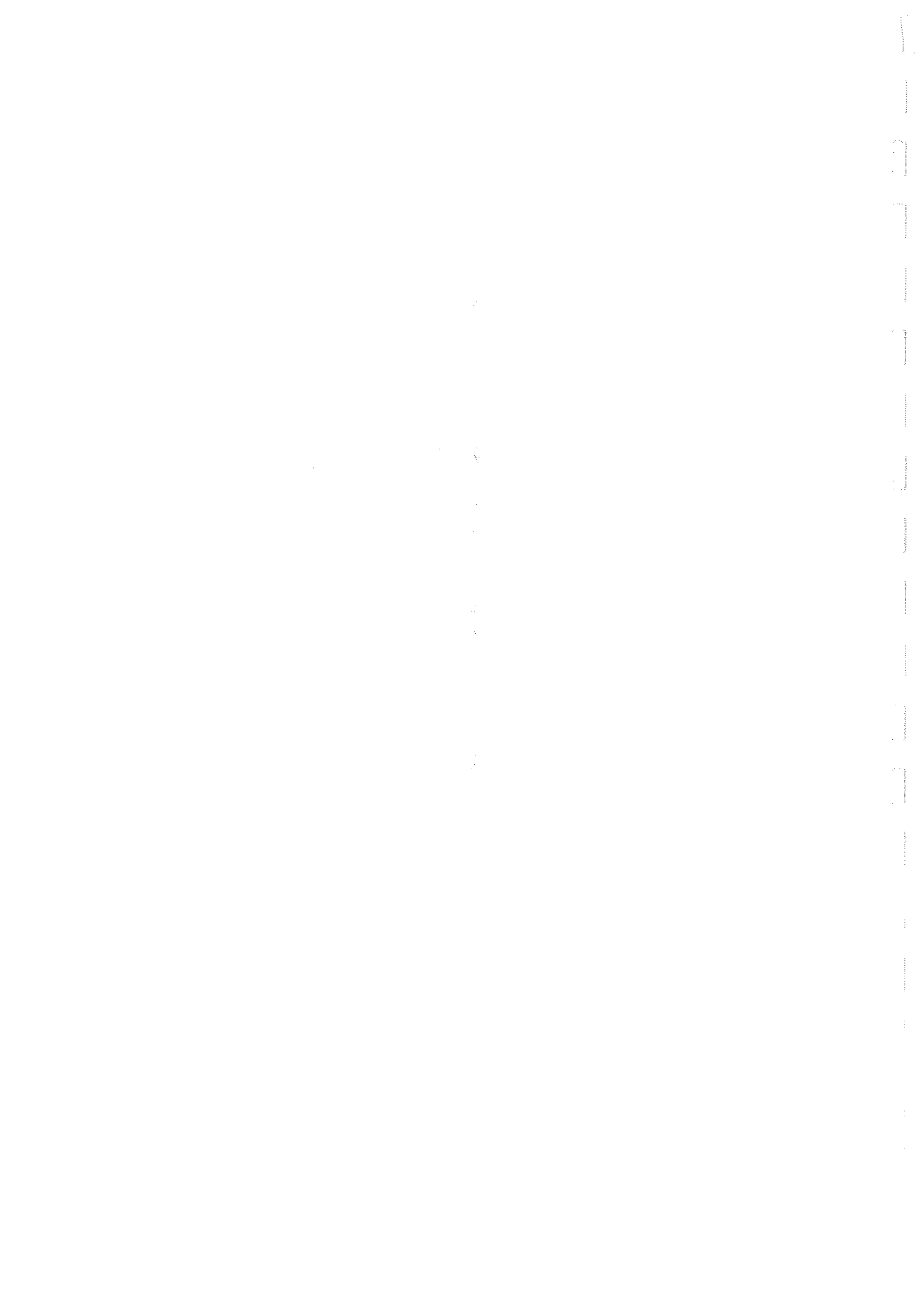
In de voorschriften een bepaling moeten worden opgenomen, die het verbiedt dat niet hoger wordt gebouwd dan de maatvoering die bij de straalverbindingen hoort.

**Reactie:** Uit de reactie blijkt dat tot een hoogte van ruim 30 m zonder meer gebouwd kan worden. Alleen bij bebouwing die hoger is dan 30 m kunnen conflicten met de straalverbindingen optreden. Het bestemmingsplan staat slechts in twee gevallen bebouwing toe die hoger is dan 30 m: de toren van de Katholieke kerk aan de Crackstraat en de (te bouwen) PTT-straalzender bij het gebouw van de PTT-Telecom aan de K.R. Poststraat. Deze beide situaties zijn op de plankaart vastgelegd.

# KAART 1

LIGGING PLANGEBIED

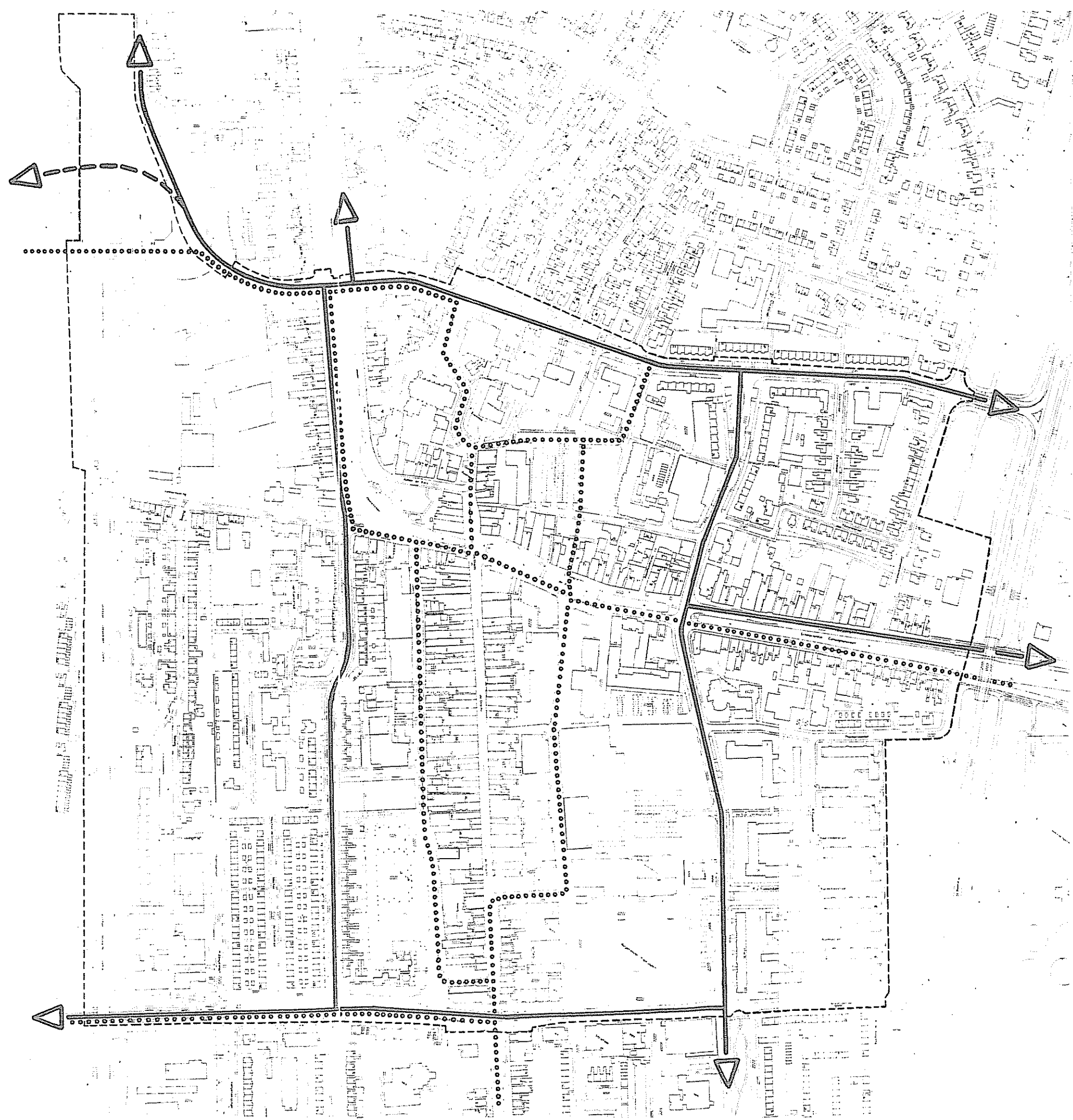
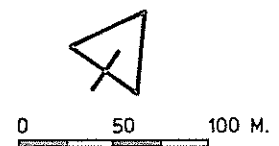




# KAART 2

## FRAGMENT VERKEERSSTRUCTUURPLAN

- wegestructuur voor de auto
- - - - - situatie autotunnel (indicatief)
- ..... wegestructuur voor de fiets







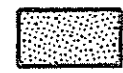
# KAART 3

## FRAGMENT GROENSTRUCTUURPLAN


### Hoofdstructuur niveau 1

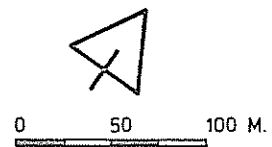
-  Bovenwijks structuurbepalend groen
-  Cultuurhistorisch structuurbepalend groen

### Wijkgroen niveau 2

-  Ondersteunend structuurgroen, randzones, wijkparken en wijkbossen

### Buurtgroen niveau 3

-  Buurtgroen

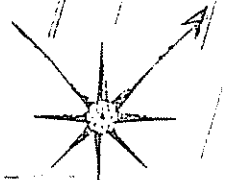




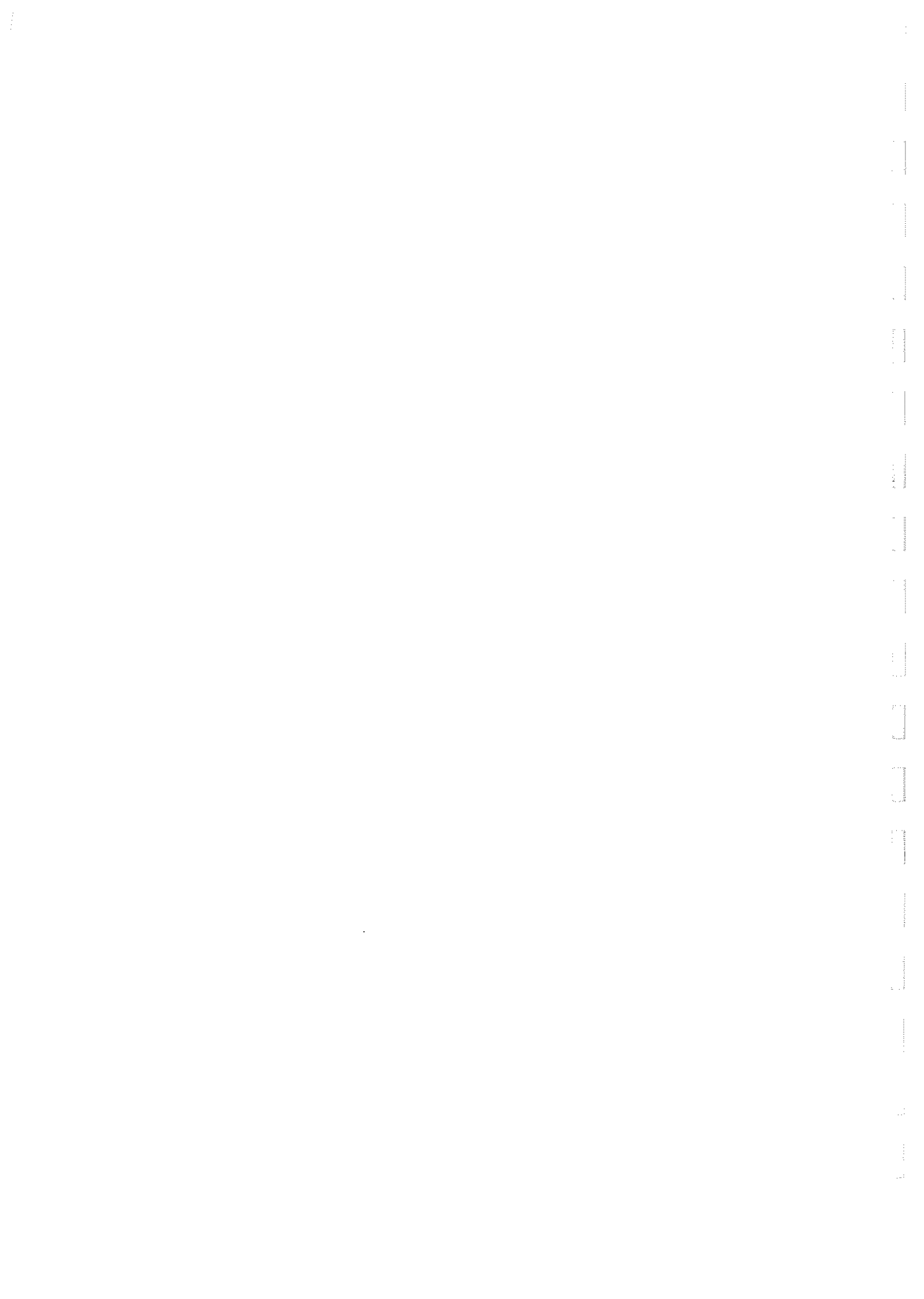


KAART 4

HEERENVEEN 1833



Schaal van 500 Ellen in een lijn



# KAART 5

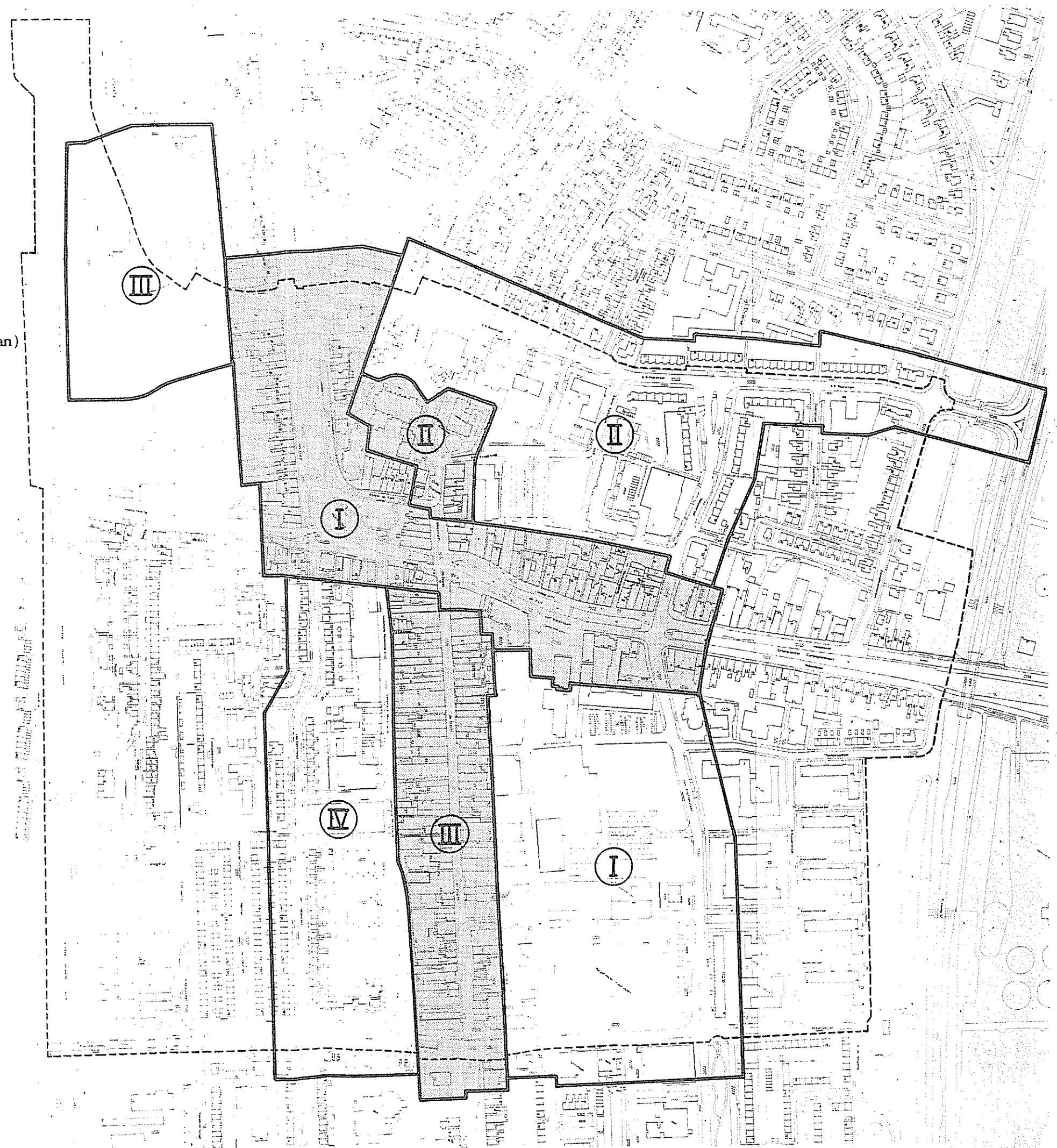
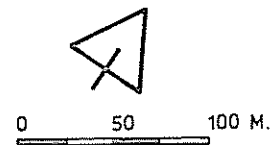
## LIGGING HISTORISCHE DEELGEBIEDEN EN RANDGEBIEDEN

### begrenzing historische deelgebieden

- Ⓘ deelgebied I (Heerenwal, de Fok)
- Ⓜ deelgebied II (Crackstate e.o.)
- ⓂⓂ deelgebied III (Dracht)

### begrenzing randgebieden





- Ⓘ deelgebied I (gebied tussen Dracht - van Kleffenslaan)
- Ⓜ deelgebied II (gebied K.R.Poststraat e.o.)
- ⓂⓂ deelgebied III (stationsgebied)
- ⒾⓂⓂ deelgebied IV (Gedempte Molenwijk)

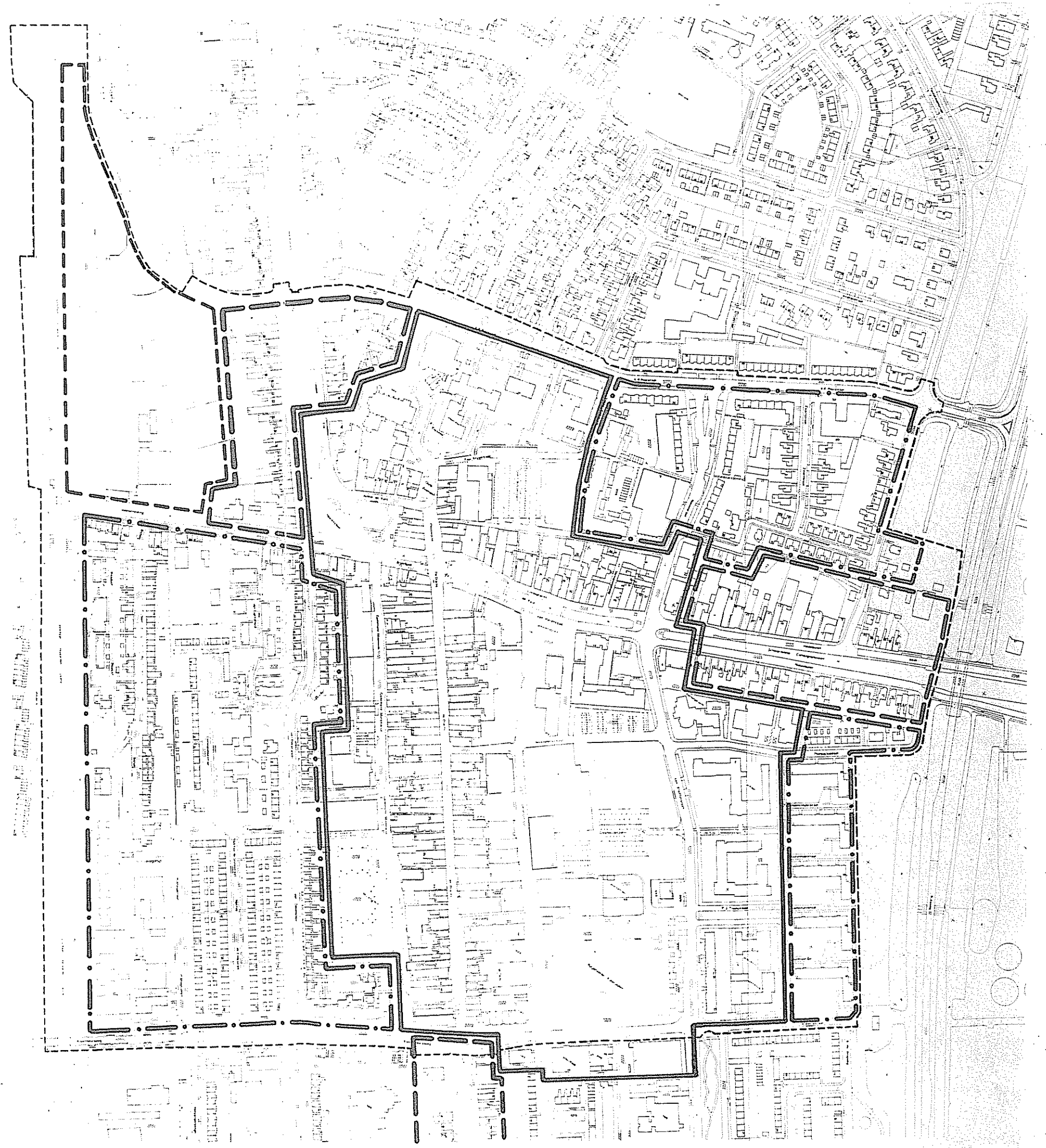
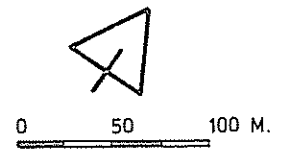




KAART 6

FUNCTIONELE HOOFDINDELING

-  centrumgebied
-  uitlopers centrumgebied
-  woongebieden met bijbehorende functies
-  stationsgebied



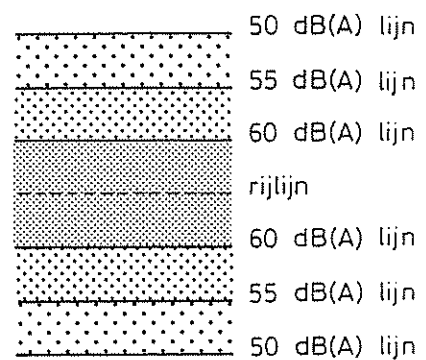




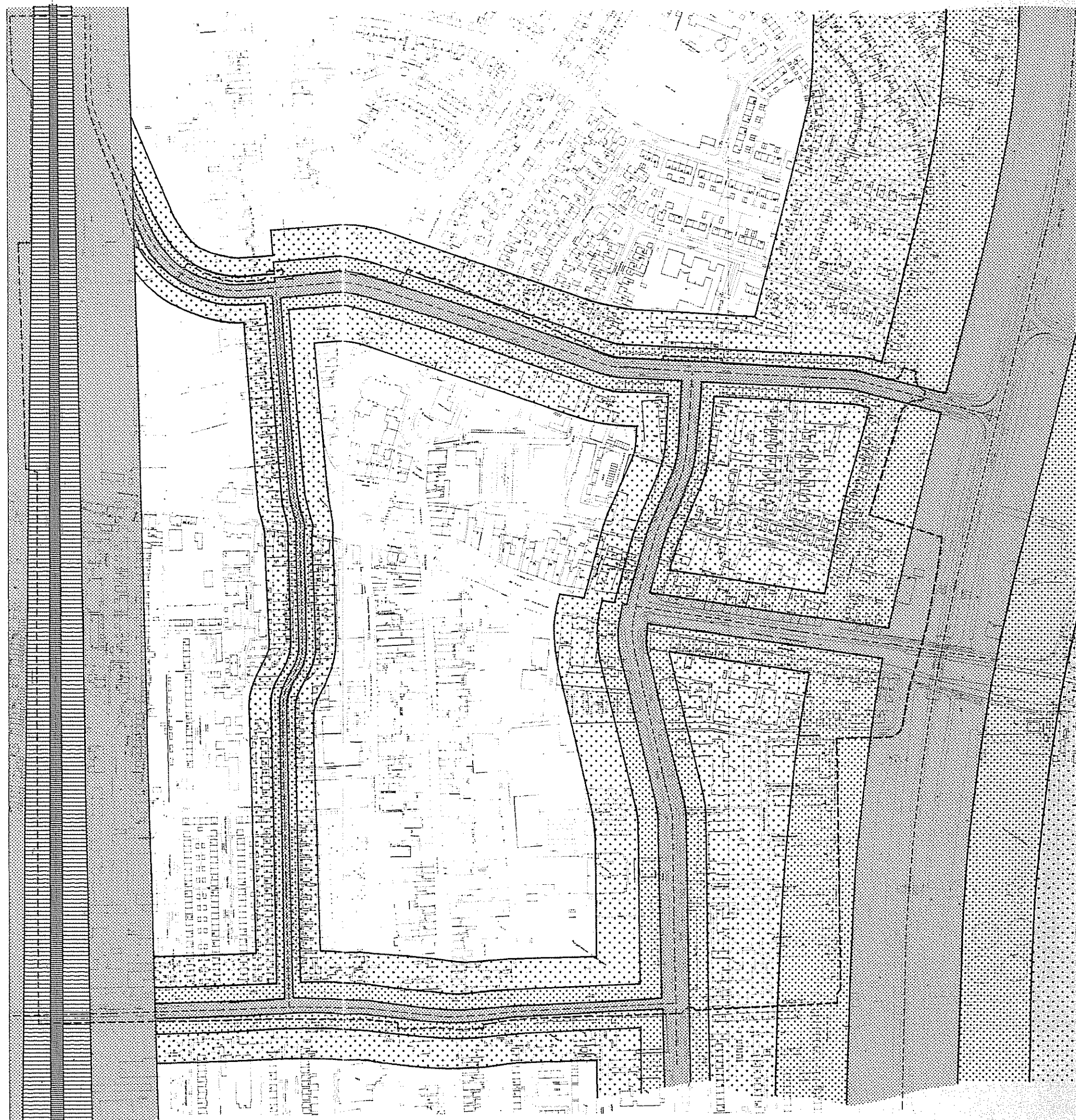
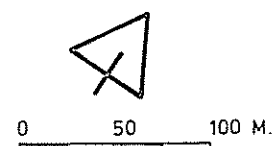
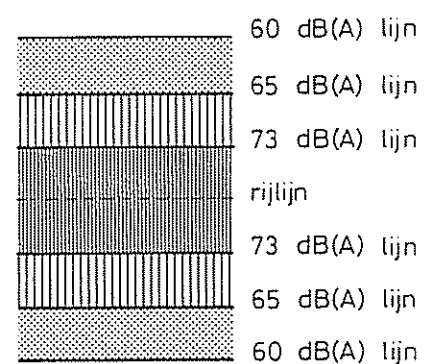
# KAART 7

## CONTOURLIJNEN AKOESTISCH ONDERZOEK

### Wegverkeerlawaai



### Railverkeerlawaai

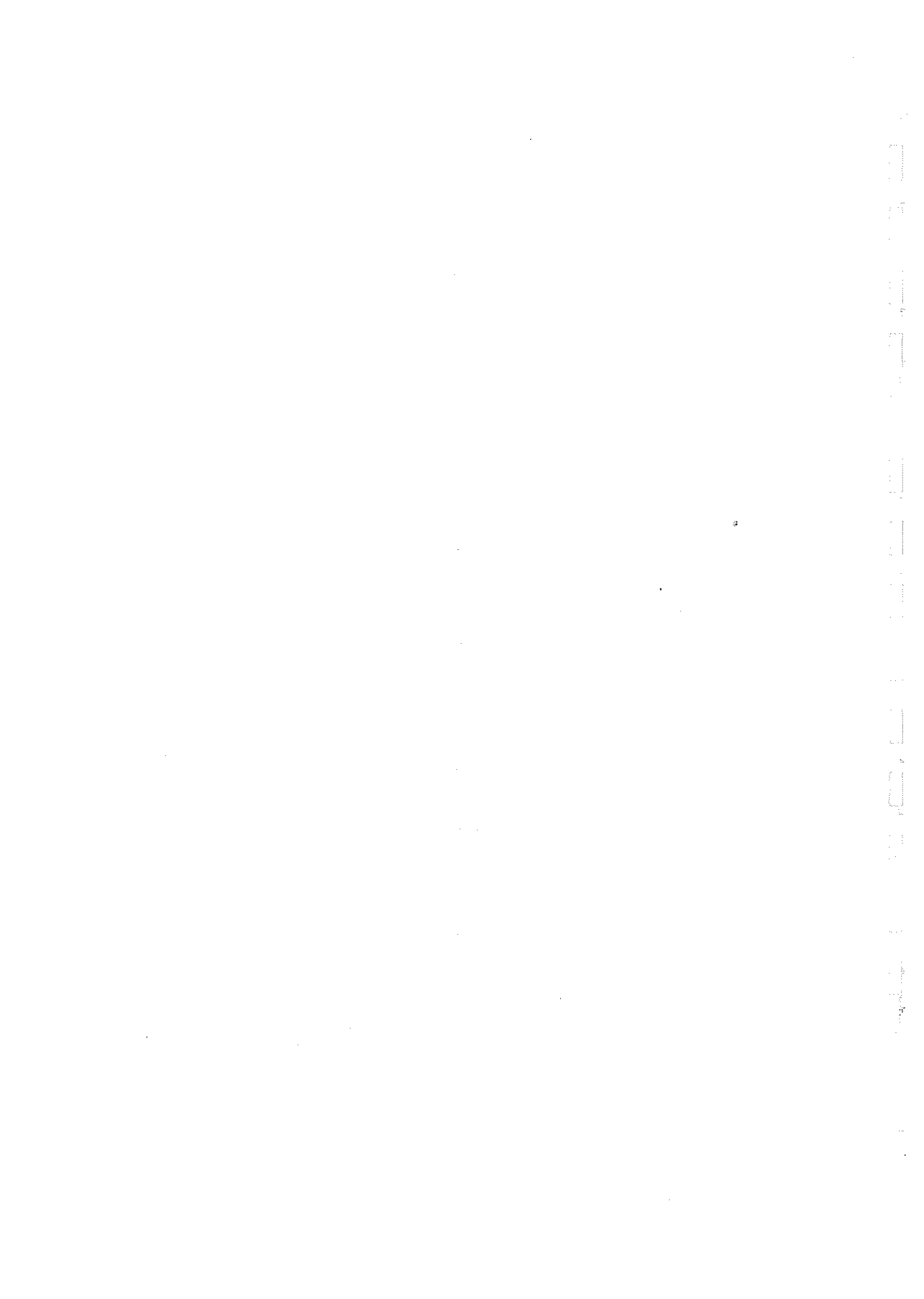






BIJLAGE 1

Verslagen Inspraakbijeenkomsten  
maandag 22-01-90 en woensdag 24-01-90



verslag van de inspraakbijeenkomst over  
het ontwerp-bestemmingsplan  
centrum te Heerenveen op  
22 januari 1990.

Aanwezig: mevrouw , de heren , en  
G. .

91 belangstellende ondernemers uit het centrum van Heerenveen.

Mevrouw heet iedereen hartelijk welkom. Zij legt uit wat de bedoeling is van deze bijeenkomst en geeft aan welke procedure er gevolgd wordt met betrekking tot het bestemmingsplan.

De heer geeft een uitgebreide toelichting op het bestemmingsplan. Hij besteedt hierbij aandacht aan de begrenzing van het plan, de uitgangspunten, de functionele bestemmingen, de ruimtelijke bestemmingen, de verkeersstructuur, enzovoort.

De heer geeft een korte toelichting op de bepalingen in het kader van de Wet geluidhinder en de procedure die met betrekking tot deze wet voor het bestemmingsplan gevolgd moet worden.

#### Vragen en opmerkingen.

De heer (spreekt mede namens H.D.V.) vraagt zich af of het gemeente bestuur zo weinig vertrouwen in het kernwinkelcentrum heeft, dat stabilisering van het huidige winkelbestand in dit bestemmingsplan geregeld moet worden. Verder vraagt hij zich af of het gemeentebestuur zoveel lege plekken in het kernwinkelcentrum verwacht, dat deze plekken door de bedrijven die nu in de uitlopers van het centrum gevestigd zijn moeten worden opgevuld. Hij vindt het geen charmante gedachte in het kader van de samenwerking tussen gemeente en de bedrijven om aan de huidige ondernemers rond het centrum beperkingen op te leggen ten aanzien van hun expansiemogelijkheden. De gemeente mag volgens hem geen ontmoedigingsbeleid voeren in bepaalde gebieden van het centrum. Hij vraagt zich af of de gemeente een bepaalde angstpolitiek voert voor een debacle van het niet slagen van het centrum. Daarnaast vraagt hij zich af of de gemeente soms vierkante meter winkelvloeroppervlakte nodig heeft voor het straks leegstaande pand van het belasting kantoor.

Hij vindt het iaf om de ondernemers in de ring rond het centrum te straffen door beperkende maatregelen ten behoeve van de bescherming van het kernwinkelapparaat. Het opleggen van beperkingen acht hij daarom volstrekt onaanvaardbaar. Hij vraagt tenslotte om een mogelijkheid om over bovengenoemde gedachten nog eens van gedachten te wisselen met de gemeente.

De heer merkt op dat hij door de beperkende maatregelen in het bestemmingsplan ernstig beknot wordt in zijn uitbreidingsmogelijkheden van zijn winkel aan de Herenwal. Bij latere verkoop zijn er voor hem aanmerkelijk minder mogelijkheden. Verder is hij van mening dat de Herenwal een beschermd dorpsgezicht heeft en dat een "dorp" zonder winkel geen dorp meer is. Volgens hem werkt de beperkende maatregel erg veel drempels op voor de bestaande ondernemers.

De heer mist in het bestemmingsplan een visie ten aanzien van het parkeren. Hij is van mening dat bij een visie voor de versterking van het centrum ook een visie voor het versterken van het parkeren hoort en dat is

in dit bestemmingsplan niet opgenomen. Hij vindt bovendien dat in de "uitlopers" wel geparkeerd kan worden en daarom zouden er meer mogelijkheden voor winkelvoorzieningen in deze "uitlopers" moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan.

De heer                    maakt bezwaren tegen de bestemmingen voor het gebiedje Dracht-zuid. Stabilisering van de huidige bestemmingen in dit gebiedje houdt volgens hem in dat er geen mogelijkheden meer zijn om in zijn bedrijf eventueel een winkel te vestigen. Hierdoor vermindert de waarde van het pand, waardoor hij schade zal leiden bij eventuele verkoop. Daarnaast vindt hij het onverklaarbaar dat de gemeente hem enige jaren geleden de mogelijkheid heeft gegeven een promenade-uitloop te bouwen, alsmede de realisering van een nieuwe promenade voor het gedeelte Dracht-zuid door de gemeente, terwijl nu de winkelvoorzieningen langs dit promenadegedeelte worden beperkt. Hij vindt Dracht-zuid een aardige omgeving als binnenkomer van het winkelcentrum vanaf de zuidzijde (dit wordt in het bestemmingsplan versterkt door de fietsroute). Beperking van de winkelfunctie in dit gebied acht hij daarom in strijd met eerder gevoerd beleid.

De heer                    ondersteunt de mening van de heer                    Hij vindt ook dat Dracht-zuid beeldbepalend is voor het kernwinkelapparaat, zodat de winkelfunctie hier niet beperkt mag worden. Daarnaast vindt hij de realisering van de Dracht-zuid promenade in strijd met de bepalingen van dit ontwerp-bestemmingsplan.

De heer                    bepleit de persoonlijke vrijheid van de ondernemer. Hij vindt dit bestemmingsplan een samenraapsel van deelplannen, waaraan slecht een visie ten grondslag ligt: het doodmaken van de Herenwal. Bovendien merkt hij op dat door eventuele plannen om de Herenwalsterbrug af te sluiten het westelijk gedeelte van het kernwinkelapparaat wordt afgesloten.

De heer                    waarschuwt de aanwezigen voor de gedetailleerde bestemmingen die in het plan staan aangegeven. Hij geeft aan dat het bestuur van H.O.V. het bestemmingsplan door de overkoepelende belangenorganisaties zal laten toetsen.

De heer                    wijst op de verkeerssituatie op de Herenwal. Het autoverkeer zit daar minstens twintig keer per dag enige tijd vast.

De heer                    bepleit nogmaals vrijheid voor de ondernemers in de "uitloopgebieden".

De heer                    mist de belangenafweging tussen de nieuwe winkelmogelijkheden, bijvoorbeeld aan de Kerkstraat, en de mogelijkheden van de bestaande ondernemers aan de Herenwal. Verder bepleit hij een aantrekkelijke wandelroute met winkels vanaf het station richting centrum.

De heer                    merkt op de de Kerkstraat vanouds een winkelstraat is geweest.

De heer                    bepleit de westelijke toegankelijkheid van het centrum via de Herenwal.

De heer                    vraagt zich af of de cijfers uit 1985 - op basis waarvan dit bestemmingsplan is ontworpen - nu nog wel van toepassing zijn.

De heer                    vraagt zich af waarom de gemeente geen nieuw distributieplanologisch onderzoek heeft ingesteld voor een dergelijk plan met zoveel reikwijdte.

De heer " " pleit voor de mogelijkheden voor ondernemers die niet in het centrum gevestigd zijn.

De heer " " geeft aan dat 300 jaar geleden de middenstand van Heerenveen op de Herenwal is begonnen. Verder vraagt hij zich af waarom er niets gedaan wordt aan de mogelijkheden voor recreanten aan de Herenwal.

Heerenveen, 30 januari 1990.

Verslag van de inspraakbijeenkomst  
over het ontwerp-bestemmings-  
plan Centrum Heerenveen op  
woensdag 24 januari 1990.

Aanwezig: mevrouw \_\_\_\_\_ en de heer \_\_\_\_\_  
18 belangstellenden.

Mevrouw \_\_\_\_\_ geeft een toelichting op de bedoeling van deze bijeenkomst en op de procedure die gevolgd wordt met betrekking tot dit bestemmingsplan. Vervolgens geeft de heer \_\_\_\_\_ een toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan. Hij besteedt hierbij aandacht aan de begrenzing van het plan, de uitgangspunten, de functionele en ruimtelijke structuur, de belangrijkste bestemmingen, enzovoort.

Mevrouw \_\_\_\_\_ geeft nog een korte toelichting op de te volgen procedure met betrekking tot de aanvraag om hogere waarden in het kader van de Wet geluidshinder.

Vragen en opmerkingen:

De heer \_\_\_\_\_ vindt het een scheve verhouding dat het concentratiegebied van winkels ophoudt voor de Dracht-zuid, terwijl wel andere winkels, zoals de Nieuwe Weme, wel in het kernwinkelgebied zijn opgenomen.

De heer \_\_\_\_\_ heeft bezwaren tegen de aanvraag om hogere waarden in het kader van de Wet geluidshinder, omdat gebleken is dat dit in andere gevallen, bij bouwplannen van particulieren niet mogelijk bleek te zijn.

De heer \_\_\_\_\_ bepleit de mogelijkheid in het bestemmingsplan om de grond achter zijn horecabedrijf ook te mogen gebruiken voor eventuele uitbreiding van dit bedrijf. Daarnaast wil hij dat er ook een mogelijkheid in het plan moet worden opgenomen om van dit horecabedrijf in de toekomst een winkel te maken.

De heer \_\_\_\_\_ vindt het weggegooid gemeenschapsgeld om van Dracht-zuid promenade te maken, terwijl de winkelvoorzieningen aan de Dracht-zuid worden gestabiliseerd.

De heer \_\_\_\_\_ is van mening dat door het opkrikken van het Heerenveense centrum het verkeersaanbod zodanig is toegenomen, dat met name de Herenwal dit aanbod van auto's niet meer kan verwerken. Het geeft daar te veel overlast voor de bewoners, maar ook de gevels van de karakteristieke panden aan de Herenwal worden door het drukke autoverkeer aangetast. Hij draagt als oplossing aan om de Herenwalsterbrug voor autoverkeer af te sluiten, zodat het centrum wel vanaf de Herenwal en vanaf de Van Dekemalaan bereikt kan worden, maar dat doorgaandverkeer niet meer mogelijk is. Het parkeren op de Herenwal zou op deze versterkt kunnen worden. Daarnaast is de heer \_\_\_\_\_ van mening dat de toekomstige tunnel onder het station door het autoverkeer op de Herenwal zal aantrekken, omdat dan de bewoners van Nijehaske ook per auto naar het centrum gaan om boodschappen te doen.

De heer \_\_\_\_\_ merkt op dat de voorspellingen van toekomstig autoverkeer door de gemeente op basis van computergegevens zeer discutabel zijn, dit is ondermeer gebleken bij de voorspellingen ten aanzien van de verkeersdrukke op de Parallelweg.

De heer merkt nog op dat het grote verkeersaanbod op de Herenwal historisch gegroeid is. Dit verkeersaanbod is alleen te veranderen door maatregelen in het straatbeeld.

De heer merkt op dat het centrum dominant is in dit bestemmingsplan; daarom moeten er maatregelen getroffen worden en behoeve de bewoners in verband met de toename van het verkeer.

bepleit vervolgens mogelijkheden voor kleine winkels in de uitlopers van het centrum. Hierdoor wordt de diversiteit van de winkelvoorzieningen vergroot.

De heer onderstreept de opmerking van Van der Werf. Hij voegt hieraan toe dat er ook mogelijkheden moeten blijven voor mensen met een kleine beurs, die geen dure winkelruimte in het centrum kunnen huren. Bovendien vindt hij dat de gezelligheid van het winkelgebied toeneemt, wanneer ook in de uitlopers voldoende mogelijkheden voor winkelvestiging blijven bestaan.

Mevrouw van de Vrouwen Adviescommissie voor de woningbouw bepleit eveneens meer mogelijkheden voor winkels in de uitlopers. Zij vindt dat voorkomen moet worden dat winkeliers worden beperkt in hun ondernemerschap.

De heer protesteert tegen het feit dat de winkelbestemming van zijn pand aan het B. K. -plein middels dit bestemmingsplan teniet wordt gedaan. Vervolgens houdt hij een betoog over het gemeentelijk beleid ten aanzien van de vestiging van winkelbedrijven in het centrum en het beleid ten aanzien van het parkeren. Verder geeft hij dat kantoren en dienstverlenende bedrijven niet in het centrum thuishoren. Het betoog van de heer schaper is als bijlage toegevoegd.

De heer merkt op dat in de panden Dracht 119 en Dracht 121 altijd een winkelbestemming is geweest. Hij pleit daarom voor het behoud van een winkelbestemming op deze panden.

De heer merkt op dat "stilstaan is achteruitgang" ook geldt voor dit ontwerp-bestemmingsplan en dat is een slechte zaak. Er moeten voldoende mogelijkheden zijn voor de ondernemers in Heerenveen om hun winkelbedrijven uit te breiden.

De heer merkt op dat de Dracht-zuid niet onder de zelfde noemer mag vallen als de Herenwal, omdat aan de Dracht-zuid de laatste jaren veel meer ontwikkelingen in het ondernemerschap hebben plaatsgevonden dan aan de Herenwal.

Mevrouw maakt een opmerking over het treffen van verkeersmaatregelen op de Dubbele Regel en het sluiten van de winkels in deze straat.

De heer is van mening dat de Heideburen nu een overwegend ondernemend karakter heeft met winkels en horecabedrijven. Deze mogelijkheden moeten in het nieuwe bestemmingsplan zo blijven.

De heer houdt een pleidooi voor meer groen in het centrum.

De heer vindt dat de gemeente rekening moet houden met ondernemers van nu en niet met ondernemers van 1985.

De heer is verontwaardigd, omdat de gemeente nu het "leef" heeft karakteristieke panden aan te wijzen in het centrum, terwijl de gemeente zelf jarenlang een "afbraakbeleid" heeft gevoerd.



Vervolgens vraagt hij zich af of de gemeente aan fondswerving heeft gedaan voor het geval eigenaren op den duur geen sloopvergunning krijgen en ook geen geld hebben voor restauratie van het desbetreffende pand. Hij acht zo'n fonds noodzakelijk om daadwerkelijk behoud van de karakteristieke panden te bewerkstelligen. Verder stelt hij voor om eenrichtingsverkeer in te voeren voor de ring rond het centrum.

De heer \_\_\_\_\_ geeft nogmaals aan dat bij de ontwikkeling van een dergelijk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met het beleidsplan van de H. O. V. 1989. Hierin staan andere meningen verwoord dan in het plan van 1985.

De heer \_\_\_\_\_ stelt tenslotte nog enkele vragen over de mogelijkheden met betrekking tot het belastingkantoor, het voortbestaan van het parkje bij Crackstate en de aansluiting van de fietsroute op Dracht-zuid en de aansluiting Molenplein op de Koornbeursweg.

Heerenveen,  
7 februari 1990.

## BIJLAGE

Geachte aanwezigen,

Het is een goede zaak dat de Gemeente regelent optreed, wat betreft de vestiging van winkels, kantoren, promenades en aan en afvoerwegen wat betreft bevoorrading.

Het Heerenveense centrum is in Opkomst.

We mogen wel zeggen dat het bezig is

" Het Winkelcentrum"

van zuid Friesland te worden.

Willen we nu niet weer het paard achter de wagen spannen dan moeten er nu spijkers met koppen geslagen worden.

Op dit moment gebruikt de Gemeente spijkers zonder koppen en die verdwijnen op de lange duur.

Ik zal uitleggen wat ik bedoel.

Aan de aan-en afvoerwegen naar het centrum b.v. Heideburen, B.Falkenaweg en vooral de Herenwal, zitten nogal wat winkels en bedrijven.

Als de Gemeente deze ondernemers liever naar het centrum wil hebben, is een goede zaak.

Maar ..... deze ondernemers zijn ook Nederlanders en hebben voor hun pand Winkelstand A 2 , of hoe dit in vaktermen mag heten, in ieder geval meer dan woonbestemming betaald.

Nu worden ze van Gemeente wege wat betreft verkoop van bedrijf of pand en bij verbouw zwaar benadeelt, of in ieder geval ernstig beperkt.

Dit is geen probleem als de Gemeente deze ondernemers maar schadeloos stelt en een andere acceptabele plaats aanbied.

Of is er in Heerenveen alleen maar plaats voor het

GROOTWINKELBEDRIJF.

WEES GEWAARSCHUWD..... de Middenstand en vooral de kleine speciaal zaken hebt U nodig om van Heerenveen

"HET WINKELCENTRUM"

van Zuid Friesland te maken.

Dan U standpunt wat betreft het gebied BK plein en de Ged. Molenwijk.

"Bedoelt voor kantoren en dienstverlenende bedrijven.

Dit is toch de waanzin ten top.

U gaat en heeft in het centrum al diverse flats met woonbestemming gebouwd.

Deze mensen hebben ook voor 30 % een rijdend apparaat op vier wielen.

U wil van Heerenveen een modern WINKELCENTRUM maken met gratis parkeren (wel 2000 stuks, als ik de krant mag geloven) d.m.v. Blauwe zone's.

Vooruitstrevend.....

Maar..... waar moeten de mensen die deze kantoren en of bedrijven dan hun geliefde HEILIGE KOE neerzetten.

In mijn voorbeeld ( Ik heb een pand aan het B.K.Plein en kon het verhuren aan een administratiekantoor, 20 werknemers waarvan de helft regelmatig met de auto komt.) dus gemiddeld 10 auto's.

De belastingdienst zit boven de ABN bank.

Met hoeveel werknemers?

De banken hebben ook werknemers die per auto komen.

Hoeveel auto's zouden er van deze mensen vast op het B.K.plein staan

Op dit moment aan vaste parkeerders minimaal 50 stuks.

Alleen al op het BK.plein.

Tel daar de andere parkeerplaatsen en terreinen bij.

Bovenstaande bedrijven hebben ook nog klanten, waar moeten die auto's heen ?

Ook maar op de parkeerplaatsen in mijn voorbeeld het B.K.plein.

Nee..... Jullie zijn als plannen makers van de Gemeente op de verkeerde weg.

Kantoren en dienstverlenende bedrijven horen niet in het centrum Wat er in plan " de Haske" gebeurd is een goede zaak, alhoewel ik nog liever een grootkantoren en bedrijventrum zag verschijnen bij het Verkeersplein.

50 % van de werknemers van zulk soort bedrijven komt van buiten de plaats Heerenveen en kan dan rechtstreeks via de snelweg naar hun woonplaats.

Ik vind daarom dat De Gemeente op dit moment te roekeloos met de belangen van de Heerenveense ondernemers en van het winkelend publiek omspringt.

Mijn voorstel: Ga terug naar U college en maak U huiswerk over.  
Voor het te laat is.

Een besluit is snel genomen, maar de consequenties zijn vaak erg bitter.

Ik hoop en wens dat U als plannenmakers van de Gemeente Heerenveen in dezen een wijs besluit zal nemen en twijfel er niet aan dat onze volksvertegenwoordigers toch nog eenmaal terug gaan naar hun achterban, want plannen moet je niet maken met ondernemers die in 1985 ondernemer waren, maar met mensen die samen met jullie het huidige beleid moeten maken.

De hedendaagse ondernemer.

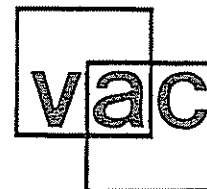
Mensen maken fouten, maar ook bestuurders.

Bezint eer gij begint.

Eenvoud siert de mens.

---

vrouwen advies commissie voor de woningbouw



vac: Heerenveen

secretariaat:

Tel :

betreft: Bestemmingsplan Heerenveen Centrum

datum 14 Februari 1970  
HEERENVEEN  
INGEKOMEN  
26 FEB. 1970 5.2  
No. 90020564  
afgedaan/gezien  
dd. 17-3-70 par. J

De Vrouwen Advies Commissie heeft en aantal opmerkingen n.a.v. het bestemmingsplan Heerenveen Centrum.

1. Woonbestemming.

Op het terrein van Gemeentewerken/Bregman/Bon Apart komt een woonbestemming. Is hier een mogelijkheid om tot andere woonvormen te komen?

2. Fietsverkeer.

De veiligheid van fietsers/voetgangers in het centrum blijft een groot probleem. Sieverstraat/Pleinweg en van Harenspad / Vleesmarkt. De oversteek K.R.Poststraat / van Maasdijkstraat is onveilig.

3. Parkeren Centrum.

Meer blauwe zones op Burgemeester Kuperusplein en het Geert-Willigenplein is ons inziens nodig.

Probleem werkenden, deze zouden hun auto buiten het centrum moeten parkeren.

4. Bijzondere doeleinden.

Omschrijving is erg vaag, men kan hier alle kanten mee uit. b.v. bouw garageboxen, enz...

5. Stedebouwkundig waardevol gebied.

De punten 1 en 2 op blz. 62 onderschrijven wij van harte.

6. Uitloopgebieden.

De beperkingen, die aan de ondernemers in het bestemmingsplan worden opgelegd, zouden volgens de V.A.C. nog eens opnieuw bekeken kunnen worden.

Opm: De Herenwal is een stukje oud Heerenveen, hier moeten we zuinig op zijn. Stedebouwkundig waardevol.

Hoogachtend,

De V.A.C. Heerenveen.

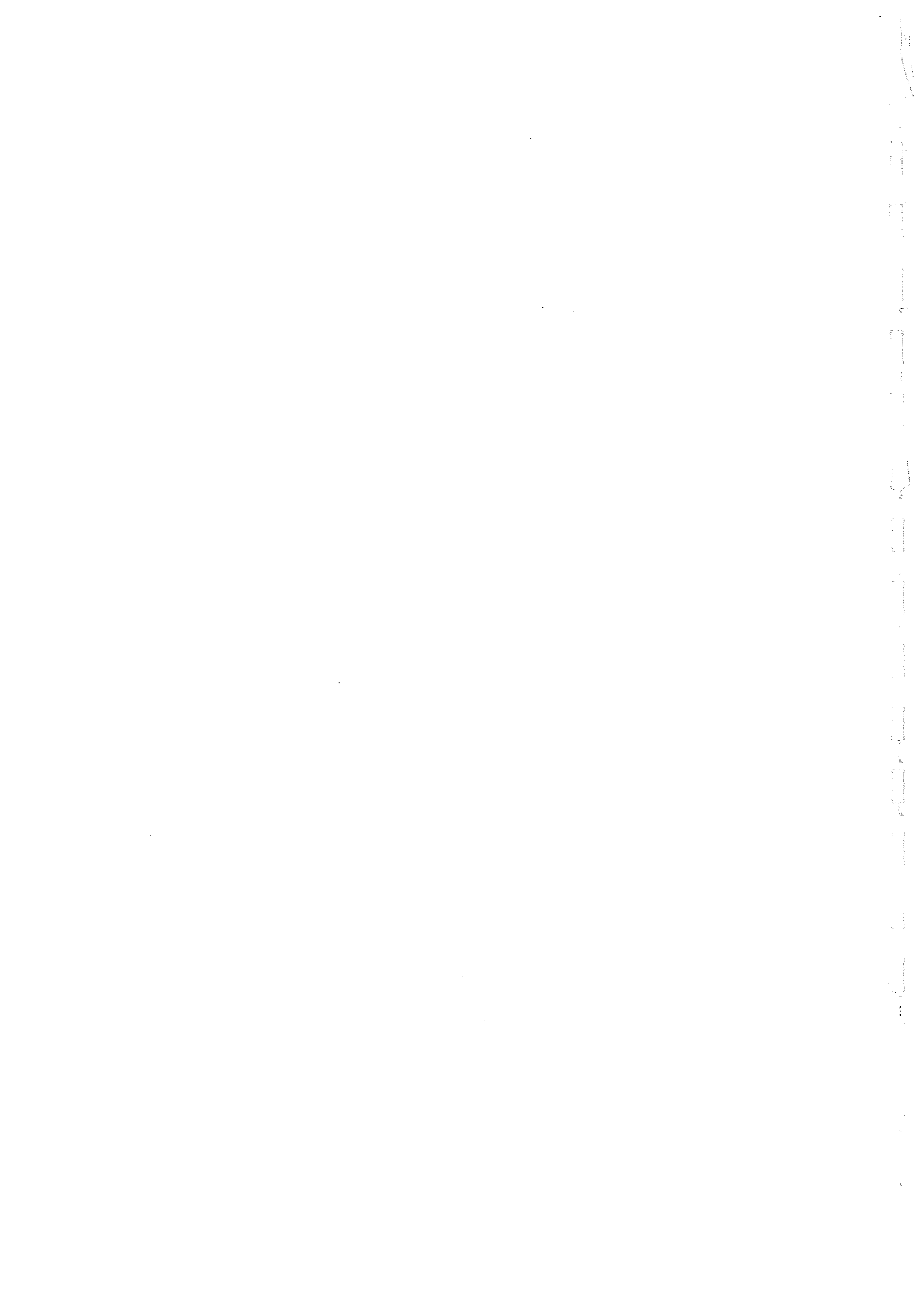
-1731 212	REACTIES op Bestemmingsplan
-----------	--------------------------------

INGEZ.	52
23 APR 1968	
No.	90030648
afgeaan: g.m.m.	
dd.	per.

Reacties emancipatieraad op Bestemmingsplans Heerenveen-Centrum.

- blz. 8. De winkelvoorzieningen buiten het kernwinkelgebied dienen gehandhaafd te blijven. De afstand voor met name oudere vrouwen en moeders met kleine kinderen naar winkels waar de eerste levensbehoefte verkocht worden, moet niet te groot worden.
- blz.13. -Waarom aandacht sociale veiligheid alleen voor nieuw in te richten gebieden. Dit is wel een erg zuinige aanpak.  
-Schoolfietsroutes dienen goed verlicht te zijn omdat in de winter ook in het donker gefietst moet worden.
- blz.14. -Sociale veiligheid moet niet alleen een criterium zijn bij bouwplannen maar ook bij de groenstructuur.
- blz.64.4. Openbare nutsgebouwtjes dienen met name geplaatst te worden op sociaal veilige plaatsen. (plaatsen waar formeel of informeel toezicht is.

Bij nadere eisen is niet alleen van belang de plaats en afmetingen van gebouwen maar eveneens de toegang tot de gebouwen (openheid, verlichting, ed.)



BIJLAGE 2

Overlegreacties in het kader  
van artikel 10 van het Bro





Aan Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Heerenveen  
Postbus 15000  
8440 GA Heerenveen

H E E R E N V E E N	
IN DE W A S T	
5.2	
1 FEB 1990	
No. 90020017	
afgedaan/gezien	
dd.	par.

ruimtelijke ordening  
postbus 20120  
8900 hm leeuwarden  
tweebaksmarkt 52  
8911 kz leeuwarden  
telefoon: 058-925925  
fax: 058-925125

Leeuwarden, 31 januari 1990

Ons kenmerk: RO/89-46142  
Afdeling Gemeentelijke Plannen  
Toestel: ... 545/D.B./  
Uw kenmerk: JvD, d.d. 20 december 1990

Onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplan  
Heerenveen-Centrum.

Geacht College,

De Commissie van Overleg heeft het ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen-Centrum in haar vergadering d.d. 23 januari 1990 behandeld. Om duidelijk te maken wat het "gewicht" van de opmerkingen is, wordt in het advies de "categorie-indeling" gehanteerd, zoals omschreven in het door het College van G.S. aan u gericht schrijven d.d. 9 november 1989, no: RO-89-39737, waarnaar voor de verklaring korthedshalve mag worden verwezen.

De Commissie kan in z'n algemeenheid instemmen met het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan, doch meent er goed aan te doen met betrekking tot enkele onderdelen van het plan het volgende op te merken;

**Categorie 2 (Overleg c.q. discussiepunten):**

Ten aanzien van de doorwerking van de Wet geluidhinder in het onderhavige ontwerp-plan sluit de commissie aan bij haar advies aangaande Heerenveen-Midden (bijgevoegd). Er wordt dan ook geadviseerd de procedurelijn te volgen zoals die daar is verwoord. Deze procedure van globale ontheffingen geldt zowel voor de uit te werken woondoeleinden, als voor de gebieden waarop een wijzigingsbevoegdheid rust.

**Categorie 3 (Kwaliteitspunten):**

Door de plannen aangaande de zuidzijde van de Kerkstraat (winkels met 28 bovenwoningen) en woondoeleinden nabij het gemeentehuis, zal nog meer parkeerdruk ontstaan, welke toch al nadrukkelijk aanwezig is. De commissie adviseert u in de gewenste ruimtelijke structuur het punt parkeren niet alleen hier, maar in het algemeen nadrukkelijker mee te nemen en hiervoor ruimte te reserveren. Dit conform ons advies ten aanzien van het Verkeersstructuurplan (bijgevoegd).

De kritiek op het verkeersstructuurplan (teveel autogericht) heeft in dit plan niet echt geleid tot meer aandacht voor het fietsverkeer. Een aantal fietsroutes is zelfs niet meer in de gewenste verkeersstructuur opgenomen. Het gaat hierbij met name om het op het station gerichte fietsverkeer. Ook de in de Toelichting (bladzijde 13) genoemde fietsroute ten westen van het centrum en de verbinding met het centrum zijn niet aangegeven. In het licht van het voorgaande en om te voorkomen dat de fietsroute langs de Gedempte Molenwijk als 'omrijden' wordt ervaren, verzoekt de commissie u te overwegen een tweetal fietsroutes toe te voegen: één in aansluiting op de Gedempte Molenwijk naar het station (Herenwal en Trambaan; inclusief route Trambaan-K.R. Poststraat) en de andere via dezelfde Herenwal zuid- en westwaarts conform uw Toelichting.

Bij het onderdeel horecabedrijven wordt onderscheid gemaakt tussen dagzaken enerzijds en avond- en nachtzaken anderzijds. Vervolgens worden de dagzaken verder onderverdeeld in complementaire en/of gemengde en autonome zaken. Er kan worden ingestemd met een onderscheid tussen dag- en nachthoreca. De verdere verfijning binnen de daghoreca is te gedetailleerd en heeft ook materieel gezien geen of weinig inhoud. De commissie verzoekt u dan ook deze laatste verfijning achterwege te laten.

De commissie wil u er, wellicht ten overvloede, op wijzen dat ten aanzien van een aantal lokaties waar via een wijzigingsbevoegdheid detailhandel mogelijk is, dit ten koste kan gaan van bestaande detailhandel.

Ten aanzien van de autotunnel in het stationsgebied kan wederom worden aangesloten bij ons advies aangaande het verkeersstructuurplan. Een eventuele autotunnel zal daar de mogelijkheden voor autoverkeer uitbreiden en afbreuk doen aan het versterken van de functie van het gebied ten dienste van het openbaar vervoer. De commissie acht dit een minder gewenste ontwikkeling.

In de Toelichting wordt het wegverkeerslawaaai nader beschouwd. Het begrip "vervangende nieuwbouw" is naar onze mening onvolwaardig belicht. Immers ook de stedenbouwkundige structuur mag niet ingrijpend worden gewijzigd en voorts mag het aantal gehinderden niet in belangrijke mate toenemen. In z'n algemeenheid is dus sprake van vervangende nieuwbouw daar waar het gaat om beperkte funktiewisselingen in een stedelijk gebied met een overwegende woonfunctie. De commissie adviseert u voorgaande aanvulling op het begrip vervangende nieuwbouw in de toelichting op te nemen.

Er wordt nogal het een en ander 'wegbestemd'. De commissie kan zich hierin vinden voor wat betreft de sanering van milieuhinderlijke bedrijven, doch de twee gevallen van autonome nachthoreca (de discotheken op de hoek Nieuwstraat/Kerkstraat en op de Vleesmarkt) zijn beide vrij nieuwe, goed geoutillerede horecabedrijven. Het is dan ook wenselijk een passage op te nemen over het hoe en waarom van dit wegbestemmen en van de concentratie van nachthoreca aan de Oude Koemarkt.

Op pagina 64 wordt onder overige bepalingen een vrijstellingsmogelijkheid voor o.a. windmolens genoemd. Het bestemmingsplangebied is echter niet bepaald een omgeving waar windmolens vanuit energie-overwegingen een nuttige functie hebben te vervullen. Bovendien worden de risico's voor de omwonenden c.q. passanten in dit soort gebieden te groot geacht. De commissie adviseert u dan ook de windmolens uit deze vrijstelling te halen.

Op de plankaart staan diverse karakteristieke panden aangegeven. Een globale inspectie doet vermoeden dat deze gegevens niet meer aktueel c.q. onvolledig zijn. De commissie geeft u in overweging de gegevens en panden nog eens op hun huidige status te bezien en aan te passen.

Gelet op de betekenis van de Beschrijving in Hoofdpijnen ten aanzien van het toegestaan gebruik, zou niet alleen de doeleindenomschrijving, maar ook de Beschrijving in Hoofdpijnen onder de strafbaarstelling moeten vallen, omdat handhaving van desbetreffende bepaling anders moeilijk wordt.

Ten aanzien van de voorschriften kunnen binnen deze categorie de volgende opmerkingen worden gemaakt; het is aan te bevelen om:

- Artikel 8 (Uit te werken woondoeleinden) bij uitwerkingsregels (C.) aan te vullen met een passage over geluidbelasting ten gevolge van spoorweg- en wegverkeer.
- Artikel 12 (Bedrijfsdoeleinden) ten aanzien van bedrijfswoningen te heroverwegen, conform het over deze bestemming gestelde in het advies aangaande Heerenveen-Midden.
- Artikel 25 (Wijzigingsbevoegdheden) eveneens conform het advies bij Heerenveen-Midden aan te passen.
- Ditzelfde artikel 25, lid 8 (wijzigingsmogelijkheid om de bestemming "doeleinden van wonen en detailhandel" te wijzigen in "woondoeleinden") uit te breiden met een sub c, waarin staat dat de geluidbelasting van geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere waarde.

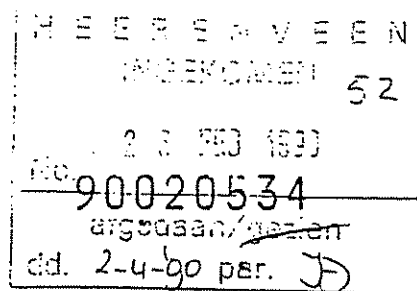
In overleg met de heer Perdok van uw gemeente is besloten tot het uitbrengen van een schriftelijke overlegreactie. De commissie is bereid, indien daartoe behoefte bestaat, tot nader overleg.

Hoogachtend,  
 Namens de Commissie van Overleg  
 de directeur Ruimtelijke Ordening van Friesland,  
 namen deze, *AA*

1.73: 212	bestemmingsplan autotunnel
-----------	-------------------------------

N.V. Nederlandse Spoorwegen  
Moreelsepark  
Postbus 2025, 3500HA Utrecht  
Telegramadres: Spoorwegen Utrecht  
Telex:  
Telefoon: (030) 35 4988

Aan het College van  
Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Heerenveen  
Postbus 15000  
8440 GA Heerenveen



Uw kenmerk: JvD  
Uw brief van: 18 december 1989  
Ons kenmerk: Mr 3/350/17463

Utrecht, 21 februari 1990  
Bijlagen:  
Onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplan  
"Heerenveen-Centrum"

Geacht College,

Het ontwerp-bestemmingsplan "Heerenveen-Centrum" dat wij van u ontvingen in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening geeft ons aanleiding het volgende op te merken.

In de toelichting bij het plan wordt de mogelijke aanleg van een autotunnel onder het NS-station genoemd. De situering hiervan wordt bovendien indicatief bij de gewenste verkeersstructuur aangegeven. In verband met de bereikbaarheid van de voorpleinvoorzieningen van het station verzoeken wij u ons bij de mogelijke concretisering van het tunnelplan te betrekken.

Verder verzoeken wij u de bouwklasse waarin het station valt, van A naar B te wijzigen. De hoogte van het station (ca. 7.5 m) past niet binnen de goothoogte van klasse A (4.00) meter.

Met dank voor het geboden overleg en met excuses voor de vertraagde beantwoording.

Hoogachtend,  
N.V. Nederlandse Spoorwegen,

Afdeling Planologie.



UW BRIEF VAN 18 december 1989  
 UW KENMERK JvD  
 ONS KENMERK 6366  
 BEHANDELD DOOR  
 TELEFOON 058- 6/6423  
 DATUM 7 februari 1990

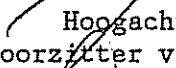
COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS  
 VAN DE GEMEENTE HEERENVEEN  
 POSTBUS 15000  
 8440 GA HEERENVEEN

HEERENVEEN INGEKOMEN 5.2	
No. 2	08 FEB. 1990
afgedaan/gezien	
dd.	par.

Ontwerp-bestemmingsplan  
Heerenveen-centrum.

Geacht college,

Naar aanleiding van de toezending van bovenvermeld ontwerp-  
 bestemmingsplan kunnen wij u mededelen dat dit plan ons geen aan-  
 leiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

  
 Hoogachtend,  
 de voorzitter van de directie,

POSTBUS 413  
 8901 BE LEEUWARDEN  
 TEL. 058-676767  
 TELEFAX 058-676597  
 TELEX 46495

fb\_7\_2/9

# nv Waterleiding Friesland

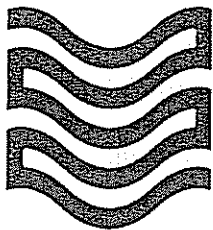
HEERENVEEN  
INGEKOMEN

bestemmingsplan  
ontwerp 1312/7

05 FEB 1990  
No 90020070

5-2

afgedaan/gezien  
dd. par.



Postadres:  
8901 BE Leeuwarden, postbus 400  
Postrekening nr. 825020  
Bank: AMRO-Bank, Leeuwarden  
nr. 45.00.35.107  
telefoon 058 - 945594

College van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Heerenveen  
Postbus 15000  
8440 GA HEERENVEEN

telex 46200 WLF NL  
telefax 058 - 945300

Uw ref. : JvD  
Onze ref. : 1333 DS-AZ/tct  
Doorkiesnr. :  
Onderwerp : Ontwerp-bestemmingsplan  
Heerenveen-centrum

Datum: 2 februari 1990  
Bijl.:

Geacht College,

Met verwijzing naar uw brief van 18 december jl. met daarbijgevoegd  
bovenvermeld ontwerp-bestemmingsplan delen wij u het volgende mede.

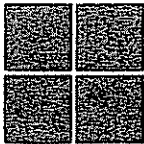
Dit ontwerp-plan geeft ons geen aanleiding tot het maken van op- of  
aanmerkingen.

Voor toezending van dit ontwerp-plan zijn wij u erkentelijk.

Hoogachtend,

nv Waterleiding Friesland

directeur



# N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19  
9700 MA Groningen  
(Laan Corpus den Hoorn 102)  
Telefoon 050-219111  
Telex 53448  
Telefax 050-267248  
Telegramadres Gasunie

Het College van Burgemeester en  
Wethouders van de gemeente Heerenveen  
Postbus 15.000  
8440 GA HEERENVEEN

HEERENVEEN	
INGEKOMEN	
5.2	
15 JAN. 1990	
No.	
afgedaan/gezien	
dd	par

Uw kenmerk  
JvD-

Ons kenmerk  
TN/TS-90.009 B

Datum  
15 JAN. 1990  
Doorkiesnummer

Onderwerp  
Ontwerp-bestemmingsplan  
"Heerenveen-Centrum"

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief van 18 december 1989, waarmee u ons bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 BRO deed toekomen, zouden wij het volgende willen opmerken.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft is een gastransportleiding gelegen van onze maatschappij welke niet als zodanig op de plankaart is aangegeven. Ter informatie doen wij u hierbij de betreffende routekaarten toekomen en verzoeken u van de aanwezigheid van deze leiding op de plankaart te doen blijken.

Wellicht ten overvloede willen wij u er op wijzen dat het uitvoeren van werkzaamheden, die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen, binnen een strook van 4 meter ter weerszijden van de leiding niet zondermeer zijn toegestaan. Te denken is hierbij aan:

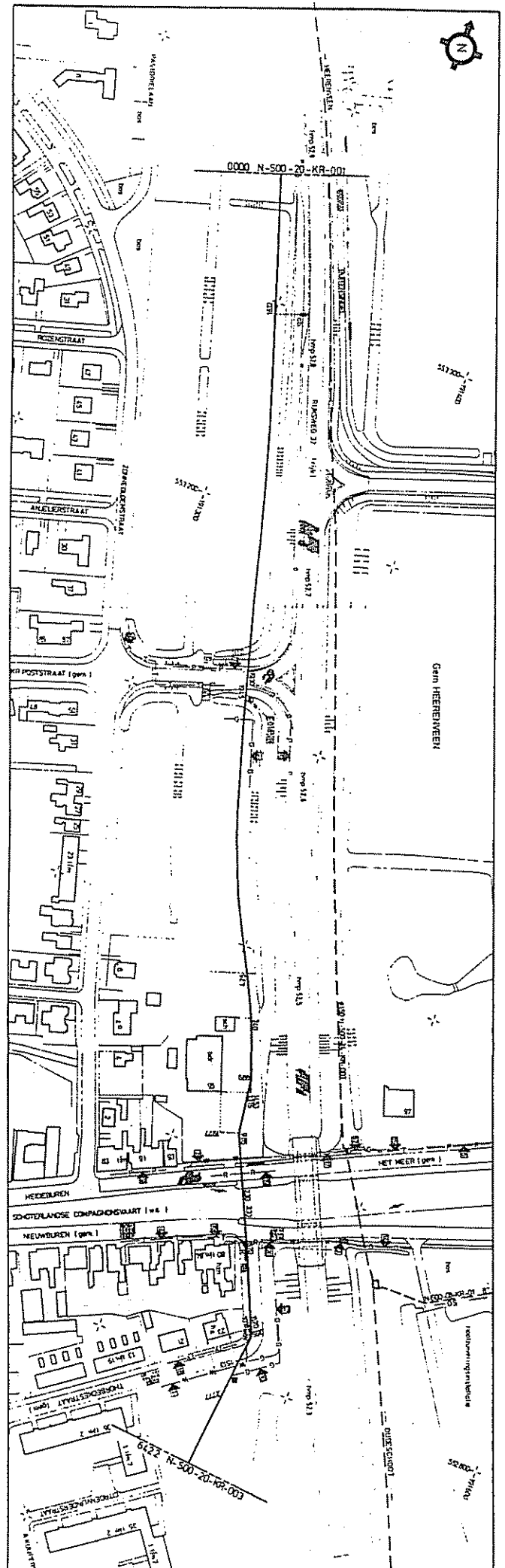
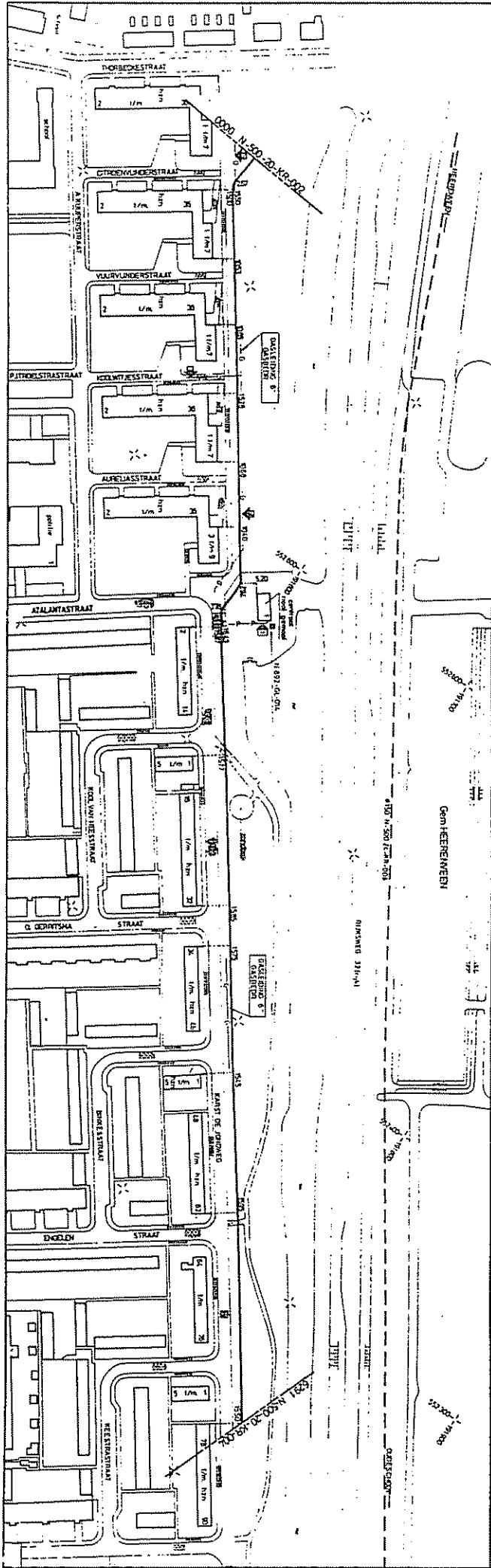
- het oprichten van enig bouwwerk;
- het aanbrengen van gesloten wegdek;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- het indrijven van voorwerpen in de grond;

Bij voorgenomen werkzaamheden in de nabijheid van de leiding verzoeken wij u vooraf overleg te plegen met de chef van ons rayonkantoor te Heerenveen, de heer

Hoogachtend,

Bijlagen: N-500-20-KR-002 + KR-003





HEERENVEEN  
INGEKOMEN 5.2  
08 MAART 1990  
No. 90030208  
afgedaan/gezien  
dd. par.

Raad van de gemeente Heerenveen  
Postbus 15000  
8440 GA HEERENVEEN

3 x copie  
a.e. //

Uw kenmerk

Uw brief van

Ons kenmerk  
ssv 02119/670.2

Telefoon  
(033) 69 24 56

Bijlage(n)

1

Datum

6 MAART 1990

Onderwerp

Heerenveen Centrum

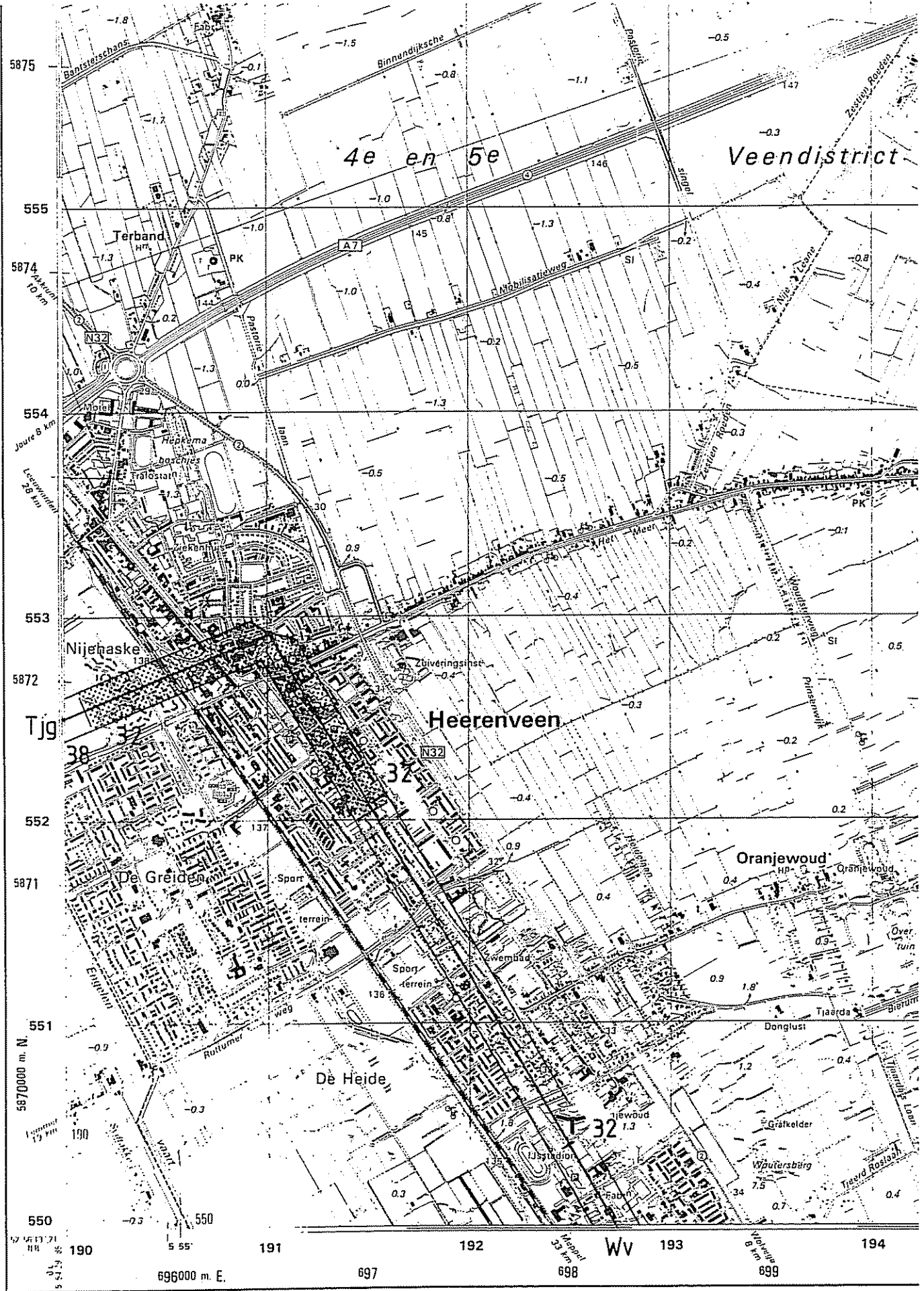
Geachte mevrouw, heer,

Het bestemmingsplan Heerenveen-Centrum, dat thans als ontwerp ter inzage ligt, is gelegen onder een tweetal straalverbindingen van PTT Telecom B.V. Deze straalverbindingen worden vanaf de telefooncentrale aan de K.R. Poststraat in de richtingen Tjerkgaast en Wolvega gerealiseerd. Op bijgevoegde topografische kaart zijn deze straalpaden aangegeven met bijbehorende hoogten boven NAP. Om te komen tot een doeltreffende bescherming van deze straalverbindingen verzoek ik u om deze in genoemd bestemmingsplan te doen opnemen, enerzijds door op de plankaart de trajecten aan te geven met bijbehorende hoogten als "straalverbinding met maximale bouwhoogte", e.e.a. conform bijgevoegde kaart, anderzijds door in de voorschriften een bepaling op te nemen voor de onder een straalverbinding gelegen zone, waarin het niet wordt toegestaan hoger te bouwen dan op de plankaart is aangegeven. Van dit verbod kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen als na overleg met Kabel- en Radioverbindingen van PTT Telecom B.V. van geen bezwaar is gebleken.

Nadere informatie wordt u graag verstrekt door , be-  
reikbaar via bovengenoemd telefoonnummer.

Voor uw medewerking zeg ik u gaarne dank.

Hoogachtend,



11 D HEERENVEEN

1 km in het terrein komt overeen met 4 cm in de kaart  
 1 km in the field corresponds to 4 cm in the map