

Bestemmingsplan  
Stationsgebied e.o.



**Bestemmungsplan Stationsgebiet e.o.**

**Juni 2010**



**GEMEENTE SNEEK**  
**BESTEMMINGSPLAN STATIONSGBIED E.O.**

---

**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b>blz</b>
<b>1. INLEIDING<sup>1</sup></b>	
1. 1. Doel van het plan	1
1. 2. Ligging van het plangebied	2
1. 3. Bij het plan behorende stukken	2
<b>2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE</b>	<b>3</b>
2. 1. Het plangebied in hoofdlijnen	3
2. 2. Vigerende plannen	3
<b>3. BELEIDSKADERS</b>	<b>5</b>
3. 1. Rijksbeleid: Nota Ruimte	5
3. 2. Provinciaal beleid: Streekplan Fryslân 2006	5
3. 3. Gemeentelijk beleid	6
<b>4. RANDVOORWAARDEN</b>	<b>9</b>
4. 1. Milieuaspecten	9
4. 2. Water	11
4. 3. Archeologie en cultuurhistorie	12
4. 4. Natuur en natuurwaarden	13
<b>5. BESCHRIJVING EN VERANTWOORDING VAN HET PLAN</b>	<b>15</b>
5. 1. Algemeen	15
5. 2. Wonen	15
5. 3. Gemengd	15
5. 4. Bedrijven en instellingen	16
5. 5. Groen en water	16
5. 6. Verkeer	16
5. 7. Kabels en leidingen	17
5. 8. Beschermd stadsgezicht	17
<b>6. JURIDISCHE PARAGRAAF</b>	<b>19</b>
6. 1. Inleiding	19
6. 2. Kaart	19
6. 3. Planregels	19
6. 4. Handhaving	22
<b>7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>23</b>
<b>8. INSPRAAK EN OVERLEG</b>	<b>25</b>
8. 1. Inspraak	25
8. 2. Overleg	25
8. 3. Ambtelijke wijzigingen	25

Bijlage 1: Beschermd stadsgezicht

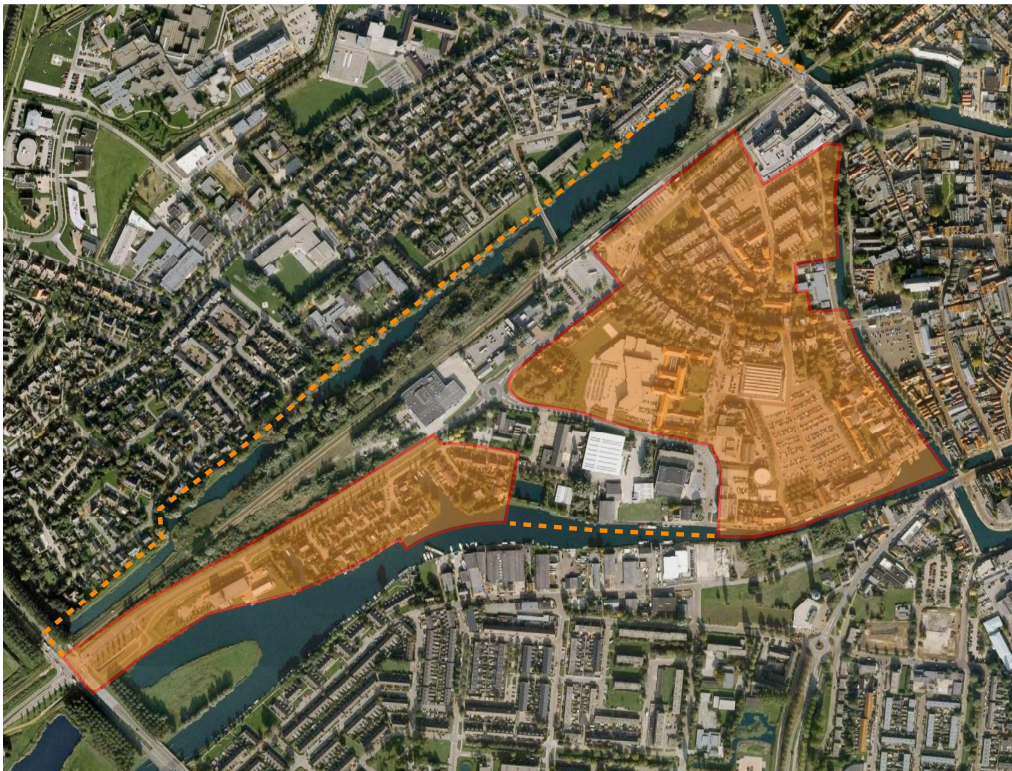
Bijlage 2: Verantwoording groepsrisico LPG tankstation



## 1. INLEIDING

### 1. 1. Doel van het plan

In dit bestemmingsplan vindt de juridische vertaling plaats van het ruimtelijke beleid voor het plangebied. Het bestemmingsplan bevat een toelichting, een plankaart en regels, betrekking hebbende op zowel het gebruik van de gronden en opstallen, als de toegestane bebouwing. Het plan is in hoofdzaak op een goed beheer van bestaand stedelijk gebied gericht. Het plan maakt deel uit van de algemene gemeentelijke actualisering van bestemmingsplannen en is vooral bedoeld als actuele regeling voor het bestaande gebruik van de bebouwde en onbebouwde gronden.



**Afbeelding 1: Ligging plangebied**

Voor een deel van het plangebied geldt tot nu toe geen bestemmingsplan, maar de Leefmilieuverordening Stationsbuurt (verlengd op 22 januari 2008) en voor een deel gelden er bestemmingsplannen die verouderd zijn. Het doel van dit bestemmingsplan is om de verouderde bestemmingsplannen en de Leefmilieuverordening te vervangen door één actuele juridisch - planologische regeling.

Het tussengebied langs de van Giffenstraat en de Geau is niet in het bestemmingsplan opgenomen. In dit tussengebied zijn de bestemmingen nog onzeker en zijn veranderingen te verwachten op grond van de Geeuwvisie. De ontwikkelingen krijgen te zijner tijd een eigen bestemmingsplan.

## **1. 2. Ligging van het plangebied**

Het plangebied ligt, zoals globaal weergegeven in afbeelding 1, ten westen van de historische stadskern van Sneek. Het is een deel van het stadsdeel Stationsgebied dat wordt begrensd door het Spoordok, de Stadsrondweg, de Geau, de Westersingel en de Parkstraat. Het plangebied bestaat uit twee delen:

1. het gebied rond Malta, begrensd door de Geau en de Zuidwesthoekweg;
2. het gebied rond de Stationsstraat begrensd door de Parkstraat, Dr. Boumaweg, de Kanaalstraat, van Giffenstraat, Geeuwkade, Westersingel.

## **1. 3. Bij het plan behorende stukken**

Het bestemmingsplan Stationsgebied e.o. is vervat in:

- de plankaart, tekeningnummer NL.IMRO.0091.2010Stationsgebied e.o.-VAST bestaande uit één blad, waarop de bestemmingen van de in het plan gelegen gronden en bijbehorende verklaringen aangegeven;
- de regels, waarin bepalingen zijn opgenomen over de inhoud van de bestemmingen en bepalingen omtrent het gebruik van gronden en de toelaatbaarheid van bebouwing.

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van deze toelichting. Hierin wordt de opzet van het bestemmingsplan beschreven en verantwoord en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld, alsmede de resultaten van inventarisatie en onderzoek.



## 2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

### 2. 1. Het plangebied in hoofdlijnen

Het plangebied bestaat uit twee delen (zie afbeelding 2):

1. Het gebied rond Malta, begrensd door de Geau en de Zuidwesthoekweg: dit is het zuidwestelijke deel van het plangebied, waar langs de Geau het pand van jeugdreisorganisatie Vinea is gelegen. Direct ten oosten hiervan is de woonbuurt Malta gelegen.

2. Het gebied rond de Stationsstraat, begrensd door de Parkstraat, Dr. Boumaweg, de Kanaalstraat, van Giffenstraat, Geeuwkade en Westersingel. Dit deel van het plangebied, tegenover het NS station en busstation, is een gemengd gebied met verschillende functies. Ongeveer de helft bestaat uit woningen (van statige vrijstaande woningen aan de Stationsstraat tot appartementen) en de andere helft uit een scala aan maatschappelijke functies, scholen, diverse vormen van publieksgerichte dienstverlening, horeca e.d. In het station bevindt zich o.a. het Nationaal Modelspoor Museum. Deze functies bevinden zich verspreid over het gebied, maar er zijn ook delen waar sprake is van een concentratie, te weten:

- Kanaalstraat - Prinses Julianapark - Dr. Boumaweg (o.a. diverse publieke en zakelijke dienstverlening).
- Veemarktterrein en de directe omgeving met Westersingel en Geeuwkade (o.a. horeca, kantoren, kinderopvang, autorijkschool en sportschool).

Voor de invulling van de braak liggende plek aan de Julianastraat/Sophiastraat, waar een oud bedrijfscomplex en vier woningen waren gesitueerd, zijn al diverse initiatieven geweest. Daarvoor is in een eerder stadium het bestemmingsplan Julianastraat vastgesteld. Deze "Lampe – locatie" is nu buiten het voorliggende bestemmingsplan gelaten. Op het moment dat de plannen voor ontwikkeling concreet zijn en deze niet passen binnen het geldende bestemmingsplan Julianastraat, zal voor deze locatie een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Ook de locatie van het Theater aan de Westersingel is niet in dit bestemmingsplan opgenomen; hier geldt een eigen bestemmingsplan Theater.

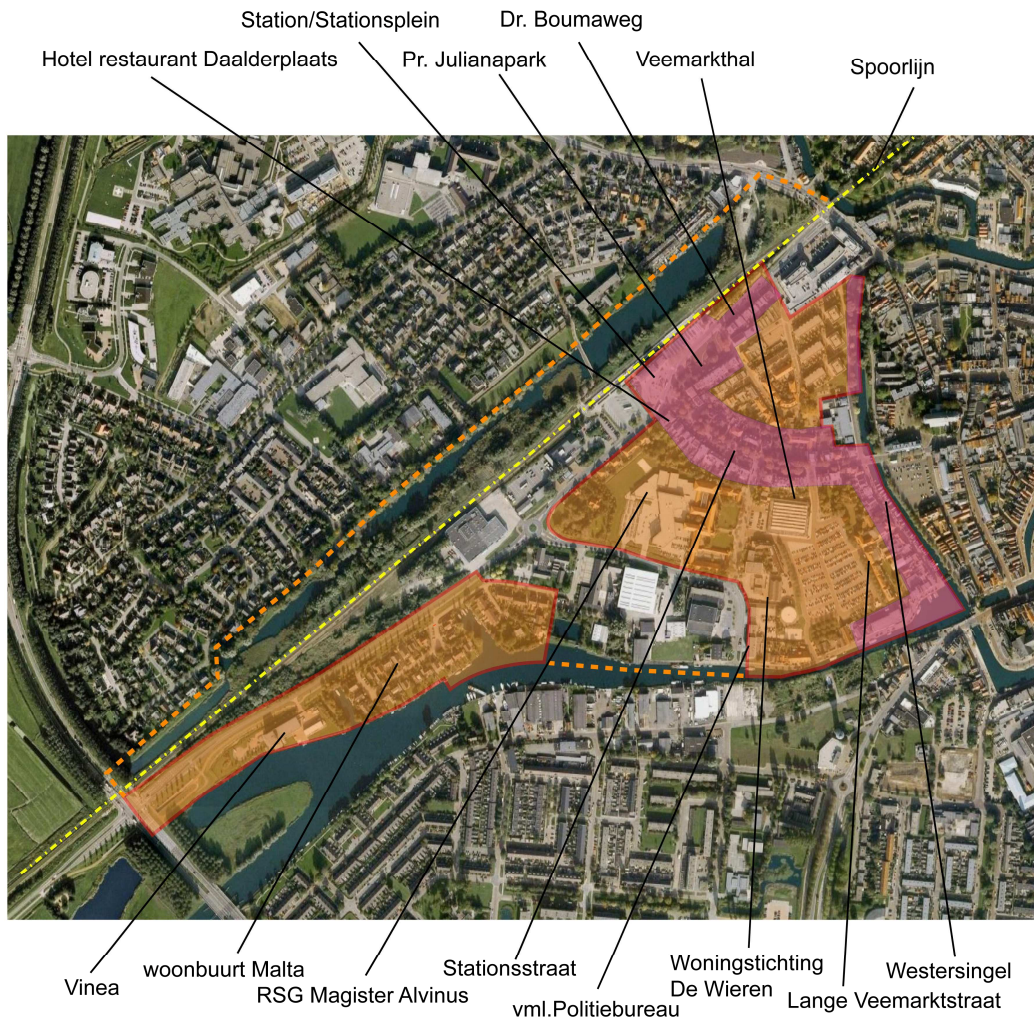
#### Beschermd stadsgezicht

Een deel van het plangebied is beschermd stadsgezicht (zie afbeelding 2, paars gekleurd gebied). Eind 2007 is het gebied van het beschermd stadsgezicht groter geworden. Behoorde in eerste instantie alleen de Westersingel en de stadsgracht bij het beschermd stadsgezicht Stadskern, nu behoort ook het Stationsgebied (de Stationsstraat, Prinses Julianapark en de Dr. Boumastraat vanaf het station t/m huisnummer 4a) tot het beschermd stadsgezicht. In de bijlage bij deze toelichting is de beschrijving van het beschermd stadsgezicht opgenomen.

### 2. 2. Vigerende plannen

In het plangebied vigeren de volgende (bestemmings)plannen:

- Leefmilieuverordening Stationsbuurt.
- Bestemmingsplan Bolswarderpoort.
- Bestemmingsplan Buitengebied.
- Bestemmingsplan Maltha (inclusief de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> partiële herziening).
- Uitbreidingsplan in Onderdelen herziening 1961.
- Bestemmingsplan RSG Magister Alvinus.



**Afbeelding 2 : het plangebied in hoofdlijnen.**

### **3. BELEIDSKADERS**

#### **3. 1. Rijksbeleid: Nota Ruimte**

In de Nota Ruimte (2006) is het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2030 op hoofdlijnen vastgelegd. De voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven zijn de versterking van de internationale concurrentiepositie, krachtige steden en vitaal platteland, borging en ontwikkeling van ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. De inspanningen van het rijk richten zich met name op de gebieden en netwerken binnen de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

Voor het noorden van het land is er sprake van een belangrijke opgave ten aanzien van een regionale aanpak om het faseverschil van Noord-Nederland met de andere delen van Nederland weg te werken. Hierbij kunnen de hoofdverbindingassen (o.a. de A7 en de Zuiderzeelijn) een belangrijke rol spelen. Stedelijke samenwerkingsverbanden (Friese steden liggende in de A7-zone) die niet tot een van de nationale stedelijke netwerken behoren, maar wel met goede, onderling op elkaar afgestemde plannen komen op het gebied van onder meer wonen, mobiliteit, water, de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de realisatie van bovenlokale voorzieningen komen in aanmerking voor financiële steun van het rijk.

#### **3. 2. Provinciaal beleid: Streekplan Fryslân 2006**

Op 16 december 2006 is het Streekplan vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Centraal uitgangspunt is de 'kwaliteit fan de romte', uitgedrukt in gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. Ingezet wordt op een ondeelbaar Fryslân waarin de onderscheiden kwaliteiten van stad en platteland behouden blijven en versterkt worden. Ruimtelijke kwaliteit dient zowel economische, sociale, ecologische als culturele belangen en is daarmee voor alle functies in Fryslân essentieel. In het ontwerp en tijdens de uitvoering van ruimtelijke plannen moet expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving. Deze drie waarden waarborgen op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte.

De provincie Fryslân zet in op de concentratie van verstedelijking in de stedelijke bundelingsgebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omliggende platteland. Sneek vormt samen met Drachten en Heerenveen de stedelijke centra in de A7-zone. Deze steden zijn de belangrijkste groeikernen in het zuiden van Fryslân met een goede ontsluiting en op relatief korte afstand van economische centra buiten Fryslân. De ruimtedruk van wonen, werken en voorzieningen is er relatief hoog. De provincie zet in op het verder benutten van de potenties van deze stedelijke centra voor wonen, bedrijvigheid en dienstverlening.

Om de gewenste woningbouwverdeling naar bundelingsgebieden en regio's te bereiken en te sturen op kwalitatieve doelen hanteert de provincie woningbouwrichtgetallen per regio en per gemeente.

Ten aanzien van het thema wonen streeft de provincie onder andere naar zorgvuldig ruimtegebruik. Nieuwe woningen worden zoveel mogelijk eerst in het bestaande bebouwde gebied van de kernen opgevangen. Het streven is 30-40% van de woningtoename in bestaande bebouwd gebied te realiseren. Bij herstructurering zet de provincie in op 100% terugbouw binnen het bebouwde gebied. Nieuwe woonuitbreidingen hebben in beginsel een minimale dichtheid van 15 woningen per hectare.

De provincie streeft verder naar verbetering van de leefbaarheid en sociale samenhang in de stedelijke centra door onder andere in te zetten op een gevarieerd en gedifferentieerd woningaanbod dat ook in het hogere segment keuzemogelijkheden biedt en een ruimtelijke concentratie van gevarieerde werkfuncties en voorzieningen. Specifiek noemt de provincie het belang voldoende aandacht te besteden aan de realisering van betaalbare en levensloopbestendige woningen in het lagere en middensegment.

#### *Vaarwegenverordening*

De Vaarwegenverordening Fryslân is van toepassing op de Geau/Stadsgracht. Er geldt een beheerszone van 15 meter en een bebouwingsvrije zone van 10 meter. In het bestemmingsplan wordt hier rekening mee gehouden. Het betreft een consoliderend bestemmingsplan, er worden geen nieuwe ontwikkelingen in deze beheerszone mogelijk gemaakt.

### **3. 3. Gemeentelijk beleid**

#### ***Structuurplan Koers voor Sneek (december 2000)***

Dit plan bouwt voort op de ontwikkelingsvisie 2000-2005 en beschrijft de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen van de stad op structuurniveau. Er wordt aandacht gegeven aan de ambities op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Het centrale thema is de wisselwerking en wederzijdse versterking tussen de functie van Sneek als goed bereikbaar en vitaal centrum van de regio Zuidwest Friesland en de functie van Sneek als groeipool in Friesland en de A7 zone.

Sneek wil een substantiële bijdrage leveren aan de vraag naar woningen en voorzieningen. Bereikbaarheid en een goede stedenbouwkundige inpassing zijn daarbij essentieel. Uitgangspunten voor de stedenbouwkundige vormgeving van Sneek zijn een compacte, concentrische opbouw, een radiale structuur en de vaarstad-as (attractieve waterfronten en water als bepalend element voor samenhang, toerisme en verblijfsklimaat). Ten aanzien van wonen zet Sneek in op een breed scala aan woonmilieus. De gemeente Sneek streeft naar een evenwichtige verdeling tussen herstructurering, inbreiding en uitbreiding.

Om de bereikbaarheid te verbeteren wil de gemeente Sneek doorgaande verkeersroutes door de stadskern waar mogelijk ontcrachten en hiervoor de rondwegen benutten. Ten aanzien van het plangebied geldt specifiek:

- aandacht voor het beschermde stadsgezicht 'stationsbuurt', voor de architectuur van beeldbepalende gebouwen, voor behoud van historische waardevolle panden en aandacht voor de cultuurhistorische betekenis van (historische) parken en stedenbouwkundige structuren;
- behoud en versterking van de groene wig gevormd door het Spoordok en de Geau als belangrijke verbinding tussen de historische stadskern en het landelijke buitengebied;
- het Veemarktterrein een belangrijke parkeervoorziening is voor de stadskern.

#### ***Structuurvisie 2020 Sneek & Wymbritseradiel Noord***

In de structuurvisie (d.d. februari 2005) hebben de gemeenten Sneek en Wymbritseradiel gezamenlijk een ruimtelijke visie opgesteld voor "stad en ommeland" met een blik op het jaar 2020. De structuurvisie is onder meer een vervolg en aanpassing van het structuurplan "Koers voor Sneek". In de visie zijn landschap en cultuurhistorie belangrijke aanknopingspunten. Voor het plangebied geldt specifiek behoud en versterking van de groene wig gevormd door het Spoordok en de Geau als onderdeel van een groennetwerk dat de natuur in de stad vervlecht met de natuur in het buitengebied.

### ***Ruimtelijke Visie Geeuwzone 2020***

Door de verandering in de infrastructuur rond de Rijksweg A7 en de Geeuw treden er veranderingen op in de bereikbaarheid. Voor de Geeuwzone tot en met de stadsgracht is een globale toekomstvisie opgesteld (d.d. 12 juni 2007). Voor het plangebied is de visie op de noordelijke Geeuwoever en Veemarkt van belang. De noordelijke Geeuwoever is veranderd in bereikbaarheid, de route Kanaalstraat - Zuidwesthoekweg is geen uitvalsweg meer en hier is een ander vestigingsmilieu ontstaan. Gelet op de ontwikkelingskansen die Geeuwvisie hier ziet, maar die nog zeker niet concreet zijn, is het gebied Van Giffenstraat tot de Geeuw buiten het voorliggende bestemmingsplan gelaten. De visie bevat wel uitspraken over de Veemarkt. De evenementenfunctie en de parkeerfunctie van de Veemarkt is en blijft belangrijk. Het parkeerplein en het evenemententerrein zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

### ***Detailhandelsvisie***

De gemeenteraad van Sneek heeft in november 2009 de Detailhandelsvisie Sneek vastgesteld. De gemeente Sneek streeft ernaar om een complete centrumgemeente te zijn. Er wordt gekozen voor voortzetting van de huidige detailhandelsstructuur met vier typen winkelgebieden. De vier winkelgebieden moeten afzonderlijk sterk zijn om klanten te blijven trekken en elkaar aanvullen om gezamenlijk de positie van Sneek als winkelstad sterk te houden. Centraal daarin staat het behouden en versterken van de positie van de binnenstad van Sneek. Daarnaast worden de bestaande schillocaties, te weten IJlsterplein, Anthoniusplein en Normandiaplein, aangewezen voor middelgrote winkels voor dagelijkse, doelgerichte en recreatieve aankopen met een minimale verkoopvloeroppervlakte van 500 m<sup>2</sup>. De buurt- en wijkwinkelcentra, en bestaande solitaire supermarkten zijn er voor dagelijkse aankopen. Tot slot zijn perifere detailhandelslocaties voor grootschalige winkels (minimaal 1000 m<sup>2</sup>) in een beperkt aantal branches te vinden op De Hemmen, Houkesloot, Sperkhem II en in Duinterpunten.

Het plangebied Stationsgebied e.o. grenst aan het winkelcentrum Bolswarderpoort. Het plangebied zelf kent geen detailhandelslocaties. Nieuwe vestiging van winkels is in het plangebied niet toegestaan.

### ***Welstandsbeleid***

De welstandsnota (2004) onderscheidt in het plangebied zes gebieden:

- Gebied 1 'Binnenstad';
- Gebied 2 'Stationsgebied';
- Gebied 3 'Bolswarderpoort';
- Gebied 8 'Projectmatige nieuwbouw '70er en '80er jaren';
- Gebied 14 'Rond de Geeuw'.

Voor deze gebieden geldt, samengevat, het volgende welstandsbeleid:

#### ***Binnenstad en Stationsgebied***

Het beleid is gericht op beheer en versterking van de bestaande historische kwaliteiten. Voor dit gebied is een welstandsambitie van kracht voor een beschermd stadsgezicht. Het doel is daarbij bijzondere kwaliteiten van het beschermde gezicht te respecteren en te gebruiken als vertrekpunt voor voorkomende nieuwe ontwikkelingen.

#### ***Bolswarderpoort***

Dit gebied is herontwikkeld, het beleid is voor de komende periode gericht op beheer van de nieuwe situatie ter plaatse. Dit gebied is aangewezen als regulier welstandsgebied. De welstandscriteria richten zich op handhaving van de aanwezige basiskwaliteit.

*Projectmatige nieuwbouw '70er en '80er jaren*

Het beleid is gericht grotendeels gericht op het beheer van de bestaande situatie. Het gebied toont geen opvallende kwaliteiten. Er worden geen bijzondere ontwikkelingen verwacht. Dit gebied is aangemerkt als regulier welstandsgebied. Het respecteren van de onderlinge samenhang staat centraal.

*De Geeuw*

Het beleid is vooralsnog gericht op handhaving van de bestaande situatie. Bijzondere kwaliteiten doen zich voor in de vorm van de Geeuw, waarlangs oudere bebouwing is gesitueerd en de bebouwingswanden langs het Veemarktterrein. In de komende decennia wordt een herontwikkeling verwacht. De voorbereidingen hiervoor zijn inmiddels gestart. Dit gebied is aangemerkt als regulier welstandsgebied. Bij herstructurering zal een nieuw welstandskader worden bepaald

## 4. RANDVOORWAARDEN

### 4. 1. Milieuaspecten

#### 4.1.1. Geluidhinder

Met betrekking tot geluidhinder geldt de Wet geluidhinder als toetsingskader. Voor nieuwbouw wordt er naar gestreefd de in die wet aangegeven voorkeursgrenswaarden voor het geluidsniveau niet te overschrijden (48 dB bij wegverkeerslawaaï en 55 dB bij spoorweglawaaï, tenzij hierdoor andere belangen te zeer zouden worden geschaad.

#### 4.1.2. Luchtkwaliteit

Uit de driejaarlijkse rapportage over de luchtkwaliteit in de provincie Friesland blijkt dat de gestelde normen in de gemeente Sneek niet worden overschreden. Ook in en bij de gemeente Sneek zijn recent een aantal onderzoeken uitgevoerd. Ook uit deze onderzoeken blijkt dat er geen normoverschrijdingen zijn geconstateerd. Aangezien het bestemmingsplan een conserverend karakter heeft, worden er geen problemen voorzien. Gelet op het vorenstaande is er geen reden voor dit plangebied nader onderzoek te verrichten.

#### 4.1.3. Externe veiligheid

Wat betreft veiligheid zijn voor het bestemmingsplan meerdere regels en besluiten van belang. Voor de bescherming van risicogevoelige objecten geldt het *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen 2004 (BEVI)* en voor de veiligheid langs hoofdtransportassen geldt de *Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen*. Ten behoeve van het bestemmingsplan is onderzocht of er sprake is van een verantwoorde bestemming van risicogevoelige objecten en functies in de nabijheid van risicovolle bedrijven en inrichtingen, en bij transportassen.

Binnen het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico zegt iets over de theoretische kans op overlijden op een bepaalde plaats voor een persoon die een jaar lang op die plaats zou staan. Hiervoor geldt dat een kans groter dan 1 op de miljoen per jaar (10<sup>-6</sup>/jaar) onacceptabel wordt geacht. De norm voor het plaatsgebonden risico is bij kwetsbare objecten een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Binnen de contour van het plaatsgebonden risico mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico, dat in één getal en in een contour kan worden uitgedrukt, wordt het groepsrisico door een (grafiek)lijn weergegeven. Naarmate de groep mogelijke slachtoffers groter wordt, moet de kans op zo'n ongeval kleiner zijn.

De omvang van het invloedsgebied van het groepsrisico wordt in het Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI) beschreven. Indien er kwetsbare objecten binnen dit invloedsgebied gelegen zijn, moet het bevoegd gezag een verantwoording schrijven.

Binnen het plangebied of net daarbuiten is een aantal risicobronnen gelegen waarvan de risicocontouren of het invloedsgebied zijn gelegen binnen het plangebied. De risicobronnen zijn op de risicokaart weergegeven. De risicobronnen kunnen worden opgesplitst in:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen.

#### *LPG tankstation Kanaalstraat 22a*

Vlakbij het plangebied bevindt zich een inrichting waar een risicovolle activiteit plaats vindt. Het betreft een tankstation met verkoop-, vul- en opslagpunt van LPG. Voor dit bedrijf geldt dat de doorzet aan LPG in de milieuvergunning is vastgelegd op minder dan 1000 m<sup>3</sup>/jaar. Dit houdt in dat de contour van het plaatsgebonden (PR 10-6 contour) op 35 vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het ondergrondse reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil ligt. De contour van 35 meter loopt deels over het plangebied. Binnen voornoemde contouren bevindt zich een (beperkt) kwetsbaar object. Daarom zal op korte termijn de milieuvergunning van het tankstation aangepast worden, overeenkomstig het convenant LPG autogas 2005.

#### *Groeps Risico (GR)*

Het invloedsgebied (150 meter) van het LPG tankstation strekt zich uit over een gedeelte van dit bestemmingsplan. De gevolgen hiervan voor het bestemmingsplan zijn onderzocht. Ook is het advies van de Regionale brandweer ingewonnen. Binnen dit gedeelte zijn kwetsbare objecten gelegen. Om het risico te kunnen beoordelen is een kwantitatieve risico analyse (QRA) uitgevoerd door AVIV (Groepsrisico LPG-tankstation Esso te Sneek projectnr. 081428, d.d. 15 mei 2009). Op basis van deze QRA is een verantwoording geschreven. Omdat het hier gaat om een conserverend bestemmingsplan is ondanks de overschrijding van de oriëntatiewaarde geoordeeld dat de risico's te verantwoorden zijn.

#### *Spoorwegverbinding*

Over de nabijgelegen spoorweg vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

#### *Buisleidingen.*

In het westelijke deel van het plangebied loopt langs de Zuidwesthoekweg een hoofdgastransportleiding. Het plaatsgebonden risico (PR) is in deze situatie niet relevant. De 10-6 contour bevindt zich op de gasleiding zelf. VROM werkt aan een nieuwe onderzoekssituatie voor de beoordeling van de veiligheid langs aardgas-transportleidingen. Zolang hiertoe nog geen wettelijke regeling is vastgesteld geldt de Circulaire risiconormering aardgas-transportleidingen. De gas-transportleiding wordt in het bestemmingsplan vastgelegd met een bijbehorende bebouwingsvrije beheerszone van 4 meter ter weerszijden.

Het groepsrisico (GR) is wel relevant, omdat het invloedsgebied van deze gasleiding over het plangebied loopt. Omdat het hier gaat om een conserverend bestemmingsplan wijzigt het groepsrisico niet en is er voor gekozen om geen t-groepsrisicoberekening (QRA) uit te laten voeren. Het risico is wel meegenomen in de advisering van de regionale brandweer.

De resultaten uit het onderzoek naar externe veiligheid leiden tot de volgende regeling in het bestemmingsplan:

- rond het LPG vulpunt geldt een risicocirkel van het plaatsgebonden risico, gemeten vanaf het vulpunt van 35 meter. Binnen deze cirkel mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn;



- voorwaarde is dat bij de binnen het invloedsgedied van LPG tankstation gelegen maatschappelijke voorzieningen, de zelfredzaamheid niet slechter mag worden. (scholengemeenschap) aan de van Giffenstraat daarom de doeleinden van In verband met de zelfredzaamheid zullen op de locatie van de RSG gezondheidszorg, bijvoorbeeld een verzorgings- of verpleeghuis binnen de bestemming Maatschappelijk worden uitgesloten.

Gezien het bovenstaande is er geen belemmering ten aanzien van externe veiligheid in dit bestemmingsplan.

#### 4.1.4. Hinder van bedrijfsactiviteiten

De toelaatbaarheid van activiteiten van bedrijven en instellingen in bestemmingsplannen dient te worden getoetst op de aanwezigheid van hindergevoelige functies (wonen e.d.) in de omgeving. Voor de beoordeling wordt de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (2009) als richtinggevend gebruikt. Deze brochure geeft inzicht in de toelaatbare milieucategorieën van bedrijfsactiviteiten en gaat uit van geadviseerde richtafstanden tussen de veroorzaker(s) van hinder en gevoelige functies. In de brochure wordt onderscheid gemaakt in rustige woongebieden en gemengde stadsgebieden. Het Stationsgebied kan worden aangemerkt als een gemengd stadsgebied. In gemengde gebieden kan de door de VNG geadviseerde afstandsstappen een stap lager zijn. Voor het plangebied betekent dit dat lichte bedrijfsactiviteiten en dienstverlenende functies (milieucategorie 1 en 2) e.d. te midden van woningen toegestaan. Noodzakelijke vergunningen waarborgen dat enerzijds bedrijfsactiviteiten voldoen aan de wettelijk gestelde milieunormen en anderzijds dat een goede woonsituatie blijft bestaan.

In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemming Bedrijf bedrijven toegestaan die behoren tot de zogenaamde milieucategorieën 1 en 2. Deze bedrijven dienen in beginsel een minimale afstand tot woonbebouwing in een rustige woonbuurt aan te houden die 10 respectievelijk 30 meter bedraagt.

Met de bestemming Bedrijf met milieucategorie 1 en 2 en de bestemming Gemengd met (bedrijfsmatige functies met wonen) kan een goede milieusituatie in het plangebied blijven bestaan.

#### 4.1.5. Bodemkwaliteit

Uitgangspunt voor het beleid is dat bestaande bodemverontreinigingen zoveel mogelijk dienen te worden gesaneerd (binnen de technische en financiële mogelijkheden). Nieuwe verontreiniging van bodem en grondwater dient in ieder geval te worden voorkomen. In of in de omgeving van het plangebied zijn enkele situaties van verontreiniging bekend. Aan de Julianastraat waren vroeger bedrijven gevestigd, zoals een chemische wasserij. Voor locatie Julianastraat 7 t/m 17 (buiten het plangebied) is een indicatief en een nader onderzoek uitgevoerd. In overleg met de provincie is ten behoeve van de sanering een plan van aanpak opgesteld. Gelet op het plan van aanpak bestaat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar tegen de realisatie van woningbouw op deze locatie (buiten het plangebied).

## 4. 2. Water

Het Waterplan Sneek onderscheidt vier koersen waarvoor doelstellingen zijn geformuleerd.

#### *Water en ruimte*

Om wateroverlast te voorkomen en de ruimtelijke kwaliteit te verhogen dient water een sturend principe te zijn bij de toekomstige ruimtelijke inrichting van Sneek. Een belangrijke doelstelling hierbij is het vergroten van de functionaliteit van het water. "Meer ruimte voor water betekent ook streven naar het vergroten van de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de veiligheid van het vele water in Sneek".

#### *Duurzaam water*

Verbetering van de kwaliteit van het water, het vergroten van de veiligheid (geen wateroverlast) en de ecologische waarde is het doel van duurzaam waterbeleid. Toepassen van de drietrapsstrategie 'schoonhouden-scheiden-zuiveren' is daarbij het uitgangspunt. Binnen het leidende uitgangspunt 'vasthouden-bergen-afvoeren' ligt voor Sneek de nadruk op het bergen van water vanwege de beperkte infiltratiecapaciteit van water in de bodem.

#### *Water en economie*

De gemeente Sneek stimuleert de ontwikkeling van de recreatieve sector en de watergebonden bedrijvigheid om zodoende de werkgelegenheid en de economie te bevorderen. Door nauwgezet in te spelen op de wensen van de toerist en de recreant wil Sneek voor een brede doelgroep een aantrekkelijke watersportstad zijn. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat dit geen nadelige gevolgen heeft voor de natuur en de openheid van het buitengebied.

#### *Water en organisatie*

Om bovenstaande doelstellingen te bereiken is een duurzame en integrale samenwerking gewenst tussen Wetterskip Fryslân, de gemeente en de provincie. Daarnaast zal de gemeente Sneek trachten de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en burgers te vergroten.

Het voorontwerp bestemmingsplan is voor een wateradvies toegezonden aan het Wetterskip Fryslân. Gelet op het consoliderende karakter van het bestemmingsplan zijn er geen nieuwe ontwikkelingen die invloed hebben op de waterhuishouding.

### **4. 3. Archeologie en cultuurhistorie**

#### *Archeologie*

Ter bescherming van het bodemarchief dienen archeologische waarden, als onvervangbaar onderdeel van het culturele erfgoed, te worden meegenomen en te worden ontzien bij de ontwikkeling en besluitvorming van ruimtelijke plannen. De vereiste bescherming van cultuurhistorische waarden is vastgelegd in de monumentenwet.

Ter ondersteuning geeft de FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra) behalve de aanwezige archeologische waarden in Friesland tevens adviezen hoe om te gaan met het bodemarchief in geval er plannen worden gemaakt, waarin het bodemarchief bedreigd wordt. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode steentijd - vroege bronstijd, en één voor de periode midden bronstijd - middeleeuwen. De verwachtingswaarden aangaande vindplaatsen uit de steentijd zijn voor een willekeurig gebied in Friesland vaak anders dan die aangaande jongere vindplaatsen.

Uit de kaart voor de periode steentijd – vroege bronstijd blijkt dat voor het grootste deel van het plangebied geen onderzoek noodzakelijk is. Voor een klein deel van het plangebied geeft de archeologische monumentenkaart echter aan dat zich op enige diepte archeologische lagen bevinden uit de steentijd.

Mochten zich hier archeologisch resten bevinden, dan zijn deze waarschijnlijk goed van kwaliteit. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren, waarbij minimaal drie boringen per hectare worden gezet, met een minimum van drie boringen voor gebieden kleiner dan een hectare. De resultaten van een dergelijk karterend booronderzoek kunnen inzicht geven in de aanwezigheid en diepte van een eventueel aanwezige podzolbodem, waarin zich archeologisch resten kunnen bevinden.

De kaart voor de periode midden bronstijd – middeleeuwen toont dat in het gehele plangebied zich archeologische resten bevinden uit de periode middenbronstijd – vroege Middeleeuwen. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 500m<sup>2</sup> een karterend archeologisch onderzoek uit te laten voeren. Dit archeologisch onderzoek moet bestaan uit minimaal zes boringen per hectare, met een minimum van zes boringen per plan, waarbij duidelijk wordt of er vindplaatsen in het plangebied aanwezig zijn.

Aangezien er in beginsel in het bestemmingsplan geen ontwikkelingen zullen plaats vinden waarbij ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> aan de orde zijn, is er geen regeling met betrekking tot archeologische waarden opgenomen. Ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> kunnen alleen dan worden toegestaan indien er archeologisch onderzoek wordt gedaan.

Ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> zijn alleen mogelijk nadat er een wijzigingsbevoegdheid is toegepast door Burgemeester en wethouders (o.a. Van Giffenstraat). En alleen nadat onder meer noodzakelijk archeologisch onderzoek heeft plaats gevonden

#### *Monumenten*

In het plangebied bevinden zich diverse rijks- en gemeentelijke monumenten. De bescherming van de monumenten geschiedt volgens de monumentenverordening. Beschermende maatregelen voor de monumenten zijn daarom niet in het bestemmingsplan opgenomen.

#### **4. 4. Natuur en natuurwaarden**

Op 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Uitgangspunt van de Flora en faunawet is het “nee, tenzij” - principe. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Zo moet er voordat er binnen het plangebied nieuwe ontwikkelingen plaats vinden (o.a. Van Giffenstraat), eerst flora en faunaonderzoek plaats vinden.

De gemeente Sneek streeft er naar om bij de inrichting van het stedelijk gebied goede condities te creëren voor een gevarieerde flora en fauna in de stad. Belangrijk daarvoor is het in stand houden of aanleggen van aaneengesloten gebieden waardoor ecologische verbindingen kunnen ontstaan. De bestaande structuren van natuur en landschap dienen behouden en versterkt te worden teneinde goede condities te creëren voor mens, flora en fauna. De groenstructuren zullen daarbij worden beschermd tegen oprukkende occupatie en versnippering. De groenstructuur is ook bepalend voor de herkenbare structuur in de stad.

Het groen is gekoppeld aan het netwerk van autowegen, maar ook bijvoorbeeld van belang voor de structuur van het beschermd stadsgezicht bij het stationsgebied. De belangrijkste groenelementen in het plangebied, te weten de Westersingel langs de stadsgracht, het Julianapark en langs de Zuidwesthoekweg, krijgen daarom een groenbestemming.

## **5. BESCHRIJVING EN VERANTWOORDING VAN HET PLAN**

### **5. 1. Algemeen**

Het bestemmingsplan heeft vooral betrekking op het adequaat regelen van de bestaande toestand in het plangebied. De aanwezige bebouwing en de functies daarin zijn in beginsel "positief" bestemd. Gebieden waar nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn, maar welke nog onzeker zijn, zijn buiten het bestemmingsplan gelaten.

Op één locatie is mogelijk een functiewijziging of een herstructurering voorzien. Het betreft de locatie op de hoek Van Giffenstraat/Kanaalstraat. Het bestemmingsplan biedt via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid om op het achtererf van het pand Kanaalstraat 9 een woning, kantoor, maatschappelijke functie of praktijk te realiseren aan de Van Giffenstraat. Burgemeester en wethouders dienen daartoe eerst een wijzigingsplan vast te stellen. Voordat de wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, dient er eerst o.a. archeologisch onderzoek en bodemonderzoek plaats te vinden.

In de volgende paragrafen wordt op de verschillende onderdelen van het bestemmingsplan nader ingegaan.

### **5. 2. Wonen**

Voor het gedeelte waarin het consolideren van de bestaande woonsituatie centraal staat (straten overwegend bestaand uit woningen), is gekozen voor een algemene regeling voor de woonfunctie voor eengezinswoningen onder één bestemming "Wonen -W-". Binnen deze bestemming is een beroep of bedrijf aan huis toegestaan. Hiervoor zijn regels aangegeven. Afwijkende woonvormen zoals gestapelde woningen of bijzondere woonvormen met zorgverlening zijn apart bestemd als "Wonen Gestapeld, W-GS" en "Bijzondere Woonvorm, W-BV" .

### **5. 3. Gemengd**

Als gevolg van de ligging bij het station, bij de oude veemarkt en bij de binnenstad is er een aantal gebieden in het plangebied ontstaan waar de oorspronkelijke woonpanden op de begane grond ruimte bieden aan diverse dienstverlenende functies, kantoren en praktijkruimten. Deze gebieden hebben hierdoor meer een gemengd karakter gekregen van wonen en werken. Voorwaarde voor vestiging van de dienstverlening in de woonpanden (op grond van de Leefmilieuverordening) is dat het goede woon- en werkklimaat niet verstoord wordt. De bedrijven en instellingen mogen tot (geluid)overlast voor de buurt zorgen. Het betreft de zone Kanaalstraat-Dr.Boumaweg - Prinses Julianapark, de Westersingel en de Lange en Korte Veemarktstraat. Deze zones zijn bestemd als "Gemengd". Binnen de panden met de bestemming "Gemengd" is het mogelijk om op de begane grond, in plaats van er te wonen, andere dienstverlenende functies te vestigen, met uitzondering van (nieuwe) detailhandel en horecafuncties. Op de tweede en hogere bouwlaag is in principe alleen wonen toegestaan, tenzij de bestaande situatie al anders is en er niet gewoond wordt. In dat geval is op de plankaart en in de regels een uitzondering aangegeven voor de aanduiding diverse zakelijke en publieksgerichte dienstverlening en een kantoor. De woonfunctie kan er wel altijd weer in gevestigd worden. In het gebied bevinden zich vanouds horecavoorzieningen. Bij het station aan de Kanaalstraat is een hotel-restaurant gevestigd. Aan de Veemarkt is de horecafunctie vrijwel geheel verdwenen, maar aan de Korte Veemarktstraat is nog één

café-restaurant aanwezig. Horeca wordt in het bestemmingsplan apart bestemd met de bestemming Horeca (H) plus de toegestane gevestigde horecacategorieën, omdat er van horeca mogelijk hinder voor de woonomgeving kan ontstaan.

Een deel van de panden ligt binnen het gebied van het beschermd stadsgezicht; de huidige nokhoogte is daarom gedetailleerd op de plankaart aangegeven. De kapvorm en nokrichting van de hoofdgebouwen zoals deze bestond ten tijde van het ter inzage leggen van het plan mag niet worden gewijzigd.

#### **5. 4. Bedrijven en instellingen**

Afgezien van de kleinschalige bedrijvigheid in de gemengde panden bevinden zich verspreid in het plangebied diverse zelfstandige kantoorpanden, scholen en panden met andere maatschappelijke voorzieningen. De bloemenkiosk op het Stationsplein is bestemd als "Detailhandel". Het voormalig politiebureau heeft een invulling als gezondheidscentrum en is bestemd als Maatschappelijk, het kantoor van de woningbouwcorporatie De Wieren en de vroegere "gashouder" (nu architectenkantoor) zijn bestemd als "Kantoor". Het bedrijfspand van Vinea aan de Zuidwesthoekweg met kantoor, opslaghal en werkplaats is bestemd als "Bedrijf". Ook de grotere nutsgebouwen en waterkelder hebben een bedrijfsmatige bestemming "Bedrijf – Nutsgebouw" (B-N).

Het RSG Magister Alvinus, de kerk (Willemstraat), het Odd Fellow huis (Emmastraat), het stationsgebouw met modelspoorlijnmuseum en de artspraktijk (Geeuwkade) zijn bestemd als "Maatschappelijk". De Veemarkthal is opgenomen in de bestemming Verkeer en bestemd als evenemententerrein.

#### **5. 5. Groen en water**

Kleine groenelementen in het plangebied zijn niet apart bestemd, deze zijn opgenomen in de bestemming "Verkeer". Groene pleintjes (Prinses Julianapark), grotere groenplekken (langs de Westersingel) en groenstroken (langs de Zuidwesthoekweg) zijn wel specifiek bestemd als "Groen", omdat deze van grotere omvang zijn en beeldbepalend.

Daar waar water in het plangebied voorkomt is dit specifiek bestemd als "Water" (WA) zoals de Geau en de Westersingel, maar ook kleinere sloten en vijverpartijen. Ter plaatse van de aanduiding "schiphuis" is de realisatie en/of handhaving van aaneengesloten schiphuizen toegestaan.

#### **5. 6. Verkeer**

Alle verkeersruimten, zoals pleinen, wegen, fiets- en voetpaden en de spoorlijn in het plangebied zijn bestemd voor "Verkeer" (V). Hetzelfde geldt voor het busstation. Bebouwing op deze gronden zoals garages (aangeduid met "ga"), de sanitaire voorzieningen op het Veemarktterrein (aangeduid met "nv"). De spoorlijn naar Stavoren-Leeuwarden is apart aangeduid met "sp".

## **5. 7. Kabels en leidingen**

In het gebied is een aardgastransportleiding gelegen die planologische bescherming vereist. De leiding is opgenomen in de bestemming "Leiding – Gas". Binnen een afstand van 55 meter uit het hart van deze leiding mogen in beginsel (onder meer) geen nieuwe woningen worden gerealiseerd. Dit bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden voor de bouw van woningen binnen deze zone.

De zone aan weerszijden van de gastransportleiding waar een verbod op graven en bouwen geldt, bedraagt 3 meter. Deze zone is in het bestemmingsplan opgenomen.

## **5. 8. Beschermd stadsgezicht**

Binnen het plangebied is een deel van het beschermd stadsgezicht aanwezig. Dit bestaat uit het reeds in 1988 vastgestelde gebied Stadskern en het recenter aangewezen gebied Stationsgebied.

Voor het gebied binnen het beschermd stadsgezicht is het beleid gericht op het in stand houden van de ruimtelijke kwaliteit, voor zover deze wordt bepaald door:

- de historische gegroeide ruimtelijke structuur in samenhang met het verkavelingspatroon en bebouwingsstructuur;
- de aanwezige waardevolle elementen, zoals beeldbepalende bebouwing.

In bijlage 1 is een beschrijving opgenomen van het beschermd stadsgezicht.

Het beschermd stadsgezicht is bestemd als "Waarde – Cultuurhistorie,". Dit is een zogeheten dubbelbestemming, een bestemming die als een tweede laag over verschillende andere bestemmingen heen loopt.

Eventuele (vervangende) nieuwbouw in dit gebied dient zorgvuldig te worden ingepast in de bestaande verkaveling en bebouwingsstructuur. Ten aanzien van de architectonische vormgeving en detaillering (waaronder kapvorm, materiaalgebruik en gevelbehandeling) geldt dat bouwplannen zorgvuldig moeten worden afgestemd op het karakter van de oorspronkelijke bebouwing. Hierbij dient met name te worden gelet op de voor het gebied kenmerkende maatverhoudingen in de bouwmassa's, en de individualiteit van de panden.





## **6. JURIDISCHE PARAGRAAF**

### **6. 1. Inleiding**

Het bestemmingplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die per 1 juli 2008 gewijzigd is. Dit betekent dat het bestemmingsplan wordt opgezet volgens de wettelijke digitale regelgeving en volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008.

Het plan is als een digitaal raadpleegbare versie uitgevoerd. Deze digitale versie is bedoeld om de burger "online" informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. De digitale versie is per 1 januari 2010 verplicht op grond van de nieuwe Wro en geldt als het gewaarmerkte geldende bestemmingsplan. Er bestaat een analoge (papieren) versie van het bestemmingsplan naast het digitale plan.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. Bij de opzet van het bestemmingsplan is uitgegaan van een gedetailleerde opzet voor het plangebied. De gewenste flexibiliteit is verkregen door het opnemen van een aantal ontheffings- en wijzigingsbepalingen.

### **6. 2. Verbeelding**

Voor het tekenen van de verbeelding (plankaart) heeft een GBKN kaart als onderlegger gediend. Bij de digitale plannen wordt niet meer van plankaart maar van (elektronische) verbeelding gesproken. Door een combinatie van codering, arcering en kleur zijn op de kaart de bestemmingen aangegeven. De kaart is zodanig opgezet dat het onderscheid tussen publieke ruimte en privéterreinen is aangegeven. De bouwgrenzen van de woningen zijn op de kaart ingetekend. De planregels gaan uit van geen of slechts geringe veranderingen aan en bij bestaande woningen. Een deel van het plangebied is gelegen binnen het beschermd stadsgezicht van Sneek. De bestemmingen die binnen het beschermd stadsgezicht liggen en de maatvoering van de hoofdgebouwen zijn gedetailleerd op de kaart aangegeven.

### **6. 3. Regels**

De regels bevatten bepalingen omtrent het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en bepalingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De voorschriften zijn verdeeld in vier hoofdstukken, die hieronder per artikel worden toegelicht.

#### ***Hoofdstuk 1 Inleidende regels***

In het hoofdstuk "Inleidende regels" is een aantal begrippen verklaard welke gebruikt worden in de planregels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is in het artikel "Wijze van meten" bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan geïnterpreteerd dient te worden. In het hoofdstuk "Bestemmingsregels" zijn de in het plan opgenomen bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

## ***Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels***

In het hoofdstuk “Bestemmingsregels” zijn de in het plan opgenomen bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitbepalingen opgenomen.

### Artikel 3 Bedrijf

Algemeen geldt bij deze bestemming dat de bestaande situatie uitgangspunt is. De gebouwen moeten in het op de kaart aangegeven bebouwingsvlak worden gebouwd, waarbij de toegelaten hoogte eveneens op de kaart zijn aangegeven.

### Artikel 4 Bedrijf-Nutsbedrijven

Aanwezige traforuimten en andere nutsgebouwen en bouwwerken (waterkelder Nutsbedrijf) (groter dan 45 m<sup>3</sup>) zijn als zodanig bestemd.

### Artikel 5 Detailhandel

Algemeen geldt bij deze bestemming dat de bestaande situatie uitgangspunt is. De gebouwen moeten in het op de kaart aangegeven bebouwingsvlak worden gebouwd, waarbij de toegelaten hoogte eveneens op de kaart zijn aangegeven

### Artikel 6 Gemengd

Vanwege het reeds aanwezige gemengde karakter en het beleid wat er op gericht is dit in stand te houden is een aantal zones binnen het plangebied zijn als zodanig bestemd.

### Artikel 7 Groen

De in het plan voorkomende groenvoorzieningen van structureel belang zijn afzonderlijk bestemd. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook binnen de verkeersbestemming, kleinschalige groenvoorzieningen als bermen en speelplaatsen, als onderdeel van de totale inrichting van het openbaar verkeersgebied zijn toegestaan. Voor de bestemming groen is behoud van het openbare karakter van belang.

### Artikel 8 Horeca

De bestaande horecabedrijven hebben deze bestemming en ook is het toegestane type horeca aangegeven. Hier is beperkte uitwisselbaarheid van horeca - activiteiten mogelijk. In het algemeen laat de bestemming het verstrekken van eten en of drinken toe en logies. Ter plaatse van het hotel/restaurant is ook alleen een restaurant toegestaan. Het café-restaurant aan de korte Veemarkt is door een aanduiding binnen de bestemming Gemengd als zodanig vastgelegd.

### Artikel 9 Kantoor

Een aantal zelfstandige kantoorpanden bedoeld voor met name zakelijke en administratieve dienstverlening is als Kantoor bestemd. Indien publieksgerichte en publieksaantrekkende diensten in het kantoor aanwezig zijn is dit apart aangegeven. hierbij is de bestaande situatie gevolgd.

### Artikel 10 Maatschappelijk

Algemeen geldt bij deze ruime bestemming voor allerlei maatschappelijke voorzieningen dat de bestaande situatie uitgangspunt is.

### Artikel 11 Tuin

Privé terrein, overwegend aan de voorzijde van de woning, is als Tuin bestemd met als doel expliciet te maken dat hier geen bebouwing is toegestaan.

#### Artikel 12 Verkeer

De voor verkeersfuncties aangegeven gronden zijn ondergebracht in deze bestemming. Het plangebied bevat wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfskarakter. Binnen de bestemming is, in het verlengde van de instelling van 30 km/uur-zone(s), (verdere) herinrichting met woonstraten en/of woonerven mogelijk.

#### Artikel 13 Water

Deze gronden zijn bedoeld voor de waterhuishouding en het verkeer en vervoer te water.

#### Artikel 14 Wonen

##### Artikel 15 Wonen-Bijzondere woonvormen

##### Artikel 16 Wonen-Gestapeld

De in het plan voorkomende woningen binnen het plangebied zijn binnen deze bestemmingen samengebracht. Onder voorwaarden zijn hier tevens beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten aan huis mogelijk. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn:

- nieuwe woningen zijn niet toegestaan;
- de hoofdgebouwen in de op de kaart aangegeven bouwvlakken dienen te worden gebouwd;
- bij erfbebouwing is het beleid gericht op het voorkomen van dichtslibben van achtererven en het open houden van het erf voor de woning.

#### Artikel 17 Leiding-Gas

De bestaande hoofdgasttransportleiding is in het plan als primaire bestemming opgenomen. Op deze gronden zijn ter voorkoming van onveilige situaties slechts na een ontheffing bouwwerken voor de secundaire bestemmingen toegelaten. Om dezelfde reden is voor de aanleg van werken en werkzaamheden op deze gronden een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

#### Artikel 18 Waarde-Cultuurhistorie

Het deel van het plangebied dat is gelegen binnen het beschermd stadsgezicht is als zodanig bestemd.

### ***Hoofdstuk 3 Algemene regels***

In het hoofdstuk "Algemene Regels" worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld. Het gaat hier om de volgende regels:

#### Anti-dubbeltelregel:

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om bouwvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

#### Algemene bouwregels:

In dit artikel is een aantal aanvullende regels opgenomen, dat voor meerdere bestemmingen kan gelden. Het gaat dan bijvoorbeeld om extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.

#### Algemene ontheffingsregels:

In dit artikel is in aanvulling op de ontheffingsregels uit de bestemmingen een aantal algemene ontheffingen opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels:

In dit artikel is in aanvulling op de ontheffingsregels uit de bestemmingen een aantal algemene wijzigingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene procedureregels:

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan een in dit plan opgenomen ontheffing- of wijzigingsregels.

**Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

In het laatste hoofdstuk "Overgangs- en slotregels" is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de in dit bestemmingsplan opgenomen planregels. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotbepaling is de officiële naam van de planregels bepaald. Onder deze naam kunnen de planregels van het bestemmingsplan aangehaald worden.

**Staat van Bedrijfsactiviteiten**

Om te bepalen of bepaalde bedrijfsactiviteiten in het plangebied vanuit het oogpunt van milieuhinder toelaatbaar zijn, wordt voor een eerste toetsing in het bestemmingsplan gebruik gemaakt van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze is opgenomen als bijlage bij de regels.

**6. 4. Handhaving**

Bestemmingsplannen zijn bindend voor de overheid en de burger. Enerzijds kan de overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen door op te treden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing. Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridische kader voor de burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van zijn buurman. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

## **7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Dit bestemmingsplan heeft grotendeels een conserverend karakter. Voor de ontwikkelingen die voorzien zijn in dit bestemmingsplan (Van Giffenstraat, gashouder) geldt dat het een particuliere ontwikkeling betreft en dat het voor wat betreft de Van Giffenstraat een ontwikkeling is die pas na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zal plaats vinden. Eén van de voorwaarden voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is het dat de ontwikkeling economisch uitvoerbaar is.

Daarnaast wordt verwacht dat dit bestemmingsplan niet zal leiden tot het uitkeren van planschade.

Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het plan in voldoende mate gewaarborgd.



---

## **8. INSPRAAK EN OVERLEG**

### **8. 1. Inspraak**

Het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied e.o.' heeft van 24 april tot en met 4 juni 2009 gedurende zes weken op de afdeling Ontwikkeling van de gemeente Sneek ter inzage gelegen. Belanghebbenden konden in deze periode schriftelijk of mondeling op het plan reageren. In het Sneeker Nieuwsblad d.d. 23 april 2009 en op de gemeentelijke website is de ter inzage legging gepubliceerd. Tijdens de periode dat het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, zijn vier inspraakreacties ingediend. In december 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders de beantwoording van de reacties in de Nota Inspraak en Overleg vastgesteld. Dit leidde tot ondergeschikte aanpassingen in het ontwerp bestemmingsplan. De inspraak had voornamelijk tot resultaat dat het bestaande gebruik van de percelen in het ontwerpbestemmingsplan op de juiste wijze is bestemd. De bebouwings- en gebruiksmogelijkheden veranderden niet door de aanpassing van bestemming.

### **8. 2. Overleg**

In het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerp bestemmingsplan opgestuurd naar de verschillende overleginstanties. Er zijn overlegreacties binnengekomen van de provincie Fryslân, het Wetterskip Fryslân en van de VROM - Inspectie. De opmerkingen waren van ondergeschikt belang en leidden niet tot aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan. De provincie Fryslân geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan niet meer opgestuurd hoeft te worden voor goedkeuring. De VROM inspectie reageerde mede namens de andere rijksorganisaties en had geen opmerkingen over het plan.

### **8. 3. Ambtelijke wijzigingen**

In de looptijd van de procedure van het bestemmingsplan heeft zich een aantal wijzigingen in het plangebied voorgedaan. Functies zijn veranderd, panden zijn verbouwd. Hiertoe is een aantal correcties van functie - aanduidingen in de bestemmingen in het bestemmingsplan opgenomen. Ondergeschikte correcties van de verbeelding worden hier buiten beschouwing gelaten.

Ook is het aanvankelijke initiatief voor de invulling op het "Lampe – terrein" aan de Julianastraat onzeker geworden en is dit terrein, dat eerst in het voorontwerp was bestemd daarom in het ontwerp bestemmingsplan buiten de grenzen van het plan gelaten in afwachting van de nieuwe plannen.

Tot slot zijn de uitkomsten van het risicoanalyse ten behoeve van de verkoop van LPG van het tankstation aan de Kanaalstraat zijn in het bestemmingsplan verwerkt. De paragraaf externe veiligheid is hierop aangepast.

===





**BIJLAGE 1**

**Beschermd stadsgezicht**



### **Beschermd stadsgezicht stadskern Sneek**

(Voor de volledige tekst van de toelichting bij dit beschermde stadsgezicht verwijzen wij u naar de Rijksdienst voor Cultuurhistorie, Archeologie en Monumenten (RACM).)

De stad Sneek is gelegen in het zuidwestelijke deel van Friesland en vormt het belangrijkste economische centrum van dit gebied. Vele, deels gecompliceerde waterstaatkundige aanpassingen hebben in de periode tussen 1200 en 1500 de ruimtelijke structuur van de binnenstad van Sneek in grote lijnen bepaald; Factoren die in deze periode sterk tot de snelle groei hebben bijgedragen zijn de aanleg van de Hemdijk, de ontginningen van het (veen)achterland en de ligging nabij een knooppunt van waterwegen. De Hemdijk enerzijds en enkele natuurlijke (het Grootzand) of gegraven wateren (Zuidend en Oude Koemarkt) anderzijds kunnen als belangrijke structuurvormende elementen van de ruimtelijke ontwikkeling van Sneek worden beschouwd. De snel tot stad uitgroeïende nederzetting werd reeds vóór 1300 omgracht. Een snelle groei in de 15de eeuw leidde tot een oostelijke en zuidelijke, omgrachte stadsuitleg. De gehele stad werd van een omwalling, later ook een ommuring, voorzien. Tot ver in de 19de eeuw blijft de bebouwing beperkt tot het omgrachte gebied tengevolge waarvan in de binnenstad een dichte bebouwing is ontstaan. Belangrijke veranderingen die zich sinds het begin van de 19de eeuw in de stadskern hebben voorgedaan, zijn het dempen van enkele grachten, de aanleg van kades en het bebouwen van de achtererven langs de voormalige vestinggracht (in het vervolg stadsgracht genaamd) en het vervangen van veel oudere panden. Ondanks de vele veranderingen is in de huidige plattegrond de historische structuur nog duidelijk herkenbaar. De herkenbare historische structuur in combinatie met de onderling samenhangende verkaveling en bebouwingsschaal, met de aanwezige visuele kwaliteiten en met de deels historisch waardevolle bebouwing, rechtvaardigt de aanwijzing van de stadskern van Sneek tot beschermd stadsgezicht.

### **Stationsgebied**

Het stationsgebied in Sneek vormt de verbinding tussen het station en de binnenstad. Na de bouw van het station in 1883 heeft de Stationsstraat zich geleidelijk ontwikkeld tot woongebied voor welgestelden. Dankzij de gebogen vorm, het brede profiel, en de architectuur is een samenhangend stedenbouwkundig geheel met stedelijke uitstraling en een gaaf bebouwingsbeeld uit het eind van de 19e en de eerste decennia van de 20e eeuw ontstaan. Het te beschermen gebied vormt een uitbreiding van het beschermd stadsgezicht Sneek. Ontstaan en ontwikkeling In 1883 werd Sneek verbonden met Leeuwarden door een spoorweg van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (zie kaart 1). De lijn werd in 1885 doorgetrokken naar Stavoren. Op een door het Rijk bepaalde plaats aan de noordwestzijde van de stad werd in 1883 een station gebouwd. De aanleg van deze infrastructuurle voorzieningen heeft de ontwikkeling van het gebied tussen het station en de toenmalige stad in gang gezet. De verbinding van het station met de stad werd door middel van twee wegen tot stand gebracht: een parallelweg langs het spoor naar de weg naar Bolsward (de Stationsweg, sinds 1943 de Dr. Boumaweg) en Stationsstraat naar de binnenstad. De kosten voor de aanleg van de wegen werden betaald door het Rijk, terwijl het onderhoud voor rekening van de gemeente kwam. De Stationsstraat kreeg in het ontwerp van het Rijk een gebogen vorm en een breed profiel met een dubbele bomerrij. De tweede verbindingsweg, die als secundair werd beschouwd, zou aanvankelijk minder breed worden en voorzien van een wegdek van grind, maar naar aanleiding van verzoeken van inwoners werd besloten deze weg op dezelfde manier in te richten als de Stationsstraat, met ook een dubbele bomerrij. In 1881 was de brug over de stadsgracht vernieuwd en daarmee de aansluiting van de Stationsweg op de binnenstad.

De invulling van het gebied kwam vanaf toen langzaam op gang. Het Stationsplein werd voorzien van een rond perk met in het midden een lantaarn en aan weerszijden een perk in de vorm van een halve maan. Het grootstedse karakter van de Stationsstraat hangt mede samen met de bloei van de marktfunctie van Sneek aan het eind van de 19e eeuw. De eerste statige woonhuizen aan de Stationsstraat werden rond 1885 gebouwd naar ontwerp van A. Breunissen Troost. De statige woonhuizen werden neergezet nabij de brug over de stadsgracht, de toegang tot de binnenstad (zie kaart 2). In de 15 jaar daarna bleven bouwactiviteiten beperkt. Pas in 1901 werd er tegenover het station een woningcomplex gebouwd, naar ontwerp van L.W.A. de Blinde. Dit voor Sneker begrippen 'grootstedse' complex heeft na de bouw een aantal jaren gedeeltelijk leeg gestaan. Er voor werd een plantsoen aangelegd, later het Julianapark genoemd. In latere jaren werd dit plantsoen meerdere malen opnieuw ingericht. In 1903 werd vervolgens een rij twee-onder-een-kapwoonhuizen gebouwd aan de zuidkant van de Stationsstraat. De statige huizen werden voorzien van ruime voor- en achtertuinen. In de periode tot 1914 werd deze kant van de Stationsstraat bebouwd tot aan de Westersingel met statige woonhuizen, meestal ook twee onder een kap. De huizen werden in opdracht van particulieren ontworpen door architecten als G. Stapensea, F. de Jong en L.W.A. de Blinde. In deze periode kreeg ook de bebouwing aan de Dr. Boumaweg gestalte. In beide gevallen ontstonden hier aaneengesloten bebouwingswanden (zie kaart 3). De noordkant van de Stationsstraat werd in de periode vanaf 1914 tot aan het eind van de jaren '30 verder ingevuld met vrijstaande woonhuizen in verschillende stijlen (zie kaart 4). In 1925 werd het pand aan de Stationsstraat 5 vergroot met een vleugel die in vergelijking met de overige bebouwing ver van de straat ligt, zodat op deze plek de noordwand een opening heeft. In 1929 verhuisde de veemarkt, die tot dan toe op het Martiniplein in de binnenstad gehouden werd, naar het ijsbaan- en kaatsterrein dat gelegen was tussen de Westersingel en de gasfabriek, achter de bebouwing aan de zuidelijke kant van de Stationsstraat. De nieuwe veemarkt werd toegankelijk vanuit de Stationsstraat door een toegangsweg tussen de panden aan de Stationsstraat 16 en 18. In die tijd werd ook het water gedempt dat parallel aan het spoor tot aan het Stationsplein liep. Op deze plaats werd de Kanaalstraat aangelegd. Op de hoek van de Stationsstraat en de Kanaalstraat tegenover het station werd in 1931 een hotel gebouwd. Door deze aanpassing werd de toegang tot het Stationsplein vanuit de Stationsstraat ruimer. Zoals eerder vermeld werd het Julianapark in latere jaren meerdere malen opnieuw ingericht. Dit geldt ook voor het Stationsplein. Met name door aanpassing van de verkeerssituatie aan het groeiende autoverkeer is het plein in de loop der tijd omgevormd tot een doorgaande route. Het ronde perk met de lantaarn is afgezet met een nieuw hekje. De inrichting van de Stationsstraat zelf is in latere perioden nauwelijks veranderd. Op een aantal plaatsen zijn de oorspronkelijke hekjes verdwenen en enkele voortuinen zijn verhard en in gebruik genomen als parkeerplaats. In 1992 werd de veemarkt beëindigd en verloor het terrein ten zuiden van de Stationsstraat zijn functie. Aan de Dr. Boumaweg is de rij karakteristieke bomen aan de spoorzijde verdwenen en zijn er parkeerhavens aangebracht.

Het Stationsplein is in de jaren '80 opnieuw ingericht om de doorstroming van het verkeer te bevorderen en plaats te bieden aan een nieuw busstation. De Dr. Boumaweg en de aansluitende Kanaalstraat vormen nu de belangrijkste doorgaande route, terwijl in de oorspronkelijke opzet de Stationsstraat de hoofdweg naar het station was. Deze verandering uit zich in de reconstructie van het Stationsplein waarbij de Stationsstraat haaks aansluit op de Dr. Boumaweg, en niet langer recht naar het stationsgebouw toe loopt.

Het ruimtelijk karakter van het gebied wordt bepaald door vier elementen:

- de Stationsstraat als centrale as en herkenbare verbinding tussen binnenstad en station;
- het stationsgebouw en het Stationsplein als beëindiging van de Stationsstraat;
- het Julianapark met de daaraan gelegen bebouwing en de Dr. Boumaweg;
- de Westersingel vanaf de Stationsstraat richting de Geeuwkade tot aan de eerste zijstraat.

De Stationsstraat wordt gekenmerkt door het gebogen verloop van de straat, waardoor een zekere mate van beslotenheid ontstaat en de straat langer lijkt dan ze feitelijk is. De straat heeft een breed profiel met een dubbele bomenrij en aan beide kanten een stoep. De plaatsing van de panden in de vloeiende rooilijn en de voortuinen die hiervoor zijn gelegen benadrukken dit profiel. In combinatie met de architectuur, het gebogen verloop en het brede profiel geeft dit de straat een voorname uitstraling. Er is verschil in karakter tussen de noord- en zuidzijde van de straat. De zuidzijde kenmerkt zich door de eenheid in stijl van de bebouwing, die in de periode 1900-1915 is neergezet. De woningen zijn naar de straat gericht. De twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen, meestal bestaand uit twee bouwlagen met kap, zijn met weinig tussenruimte naast elkaar gezet waardoor een vrijwel gesloten wand is ontstaan, die de kromming van de straat volgt. De zuidelijke wand heeft hierdoor een meer stedelijk voorkomen dan de noordelijke kant van de straat. De voortuinen zijn op veel plaatsen nog voorzien van de oorspronkelijke hekjes. Het beeld is op een aantal plaatsen aangetast door de verharding van voortuinen voor gebruik als parkeerplaats. Dit hangt onder meer samen met een verschuiving van de functie van een aantal panden, voorheen uitsluitend gebruikt als woning en nu gecombineerd met kantoorfuncties. De noordkant van de straat kenmerkt zich door een veelheid van stijlen uit de periode 1880-1940. De panden staan verder van elkaar af en daardoor meer op zichzelf en minder naar de straat gericht. De noordkant maakt een wat verbrokkelde indruk, waarin de relatief lange periode van inrichting weerspiegeld wordt. Deze kant van de Stationsstraat heeft een groen en minder stedelijk karakter; de panden zijn individueler. Het Stationsplein vormt de beëindiging van de as van het stationsgebied die gevormd wordt door de Stationsstraat. Het Julianapark, de Dr. Boumaweg en de Stationsstraat zijn hier zowel in visuele zin als wat betreft ontwikkelingsgeschiedenis onlosmakelijk mee verbonden. Door ruimtelijke aanpassingen, vooral in de infrastructuur, is deze relatie echter niet overal meer even duidelijk. Vanuit de Stationsstraat loopt een zichtas naar het stationsgebouw. De Stationsstraat buigt op het laatste moment af in plaats van recht tegenover het stationsgebouw te eindigen. Hoewel de zichtas nog intact is, is de ruimtelijke relatie tussen het Stationsplein en de Stationsstraat hierdoor verminderd. Doordat de oorspronkelijke groenvoorzieningen op het Stationsplein zijn verdwenen, is het Julianapark met aangrenzende bebouwing enigszins alleen komen te liggen. De kwaliteit van de ruimte op en rond het Stationsplein is door de ruimtelijke aanpassingen verminderd, maar de visuele verbindingen zijn ongeschonden. Het stationsgebouw is in de loop der tijd aangepast aan de huisstijl van de NS.

De bebouwing aan het Julianapark en de Dr. Boumaweg heeft een stedelijke uitstraling. Het Julianapark vormt hiervoor het groene decor, een karakteristieke open plek met op de achtergrond de gesloten bebouwingwand van L.A.W. de Blinde, die gericht is op het station en de spoorlijn. De Westersingel vormt de begrenzing van de oude binnenstad van Sneek. Voor het stationsgebied als beschermd gezicht is het deel vanaf de Stationsstraat richting de Geeuwkade tot aan de eerste zijstraat van belang omdat het een aansluiting vormt bij het bestaande beschermd stadsgezicht Sneek. Karakteristiek zijn de rooilijn, bebouwingsschaal en het historisch bebouwingsbeeld.

In het algemeen kan gesteld worden dat het stationsgebied een duidelijke verbinding vormt tussen het station en de binnenstad van Sneek. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied rond het station is echter aangetast door de veranderde verkeerssituatie en de aanleg van het busstation net buiten het beschermde gebied. Nadere typering te beschermen waarden De waarde van het stationsgebied ligt met name in de duidelijke ruimtelijke verbinding tussen de binnenstad en het station, gekenmerkt door een voorname uitstraling die ondersteund wordt door de gebogen vorm van de straat, het brede profiel gecombineerd met de oorspronkelijke beplanting. De samenhang in architectonische zin en de voorname uitstraling van de bebouwing geven de straat een eigen karakter. Hierbij horen ook de diepe voortuinen, begrensd door hekjes. Van belang voor de Stationsstraat is de woonfunctie. Door verschuiving naar kantoorfuncties dreigt er verschraving van de ruimtelijke kwaliteit waardoor de samenhang vermindert. Het Stationsplein vormt een knoop in het gebied. De visuele samenhang met de Stationsstraat, de Dr. Boumaweg en het Julianapark zijn hiervoor van groot belang. De zichtas van het station naar de Stationsstraat is nog duidelijk aanwezig, geaccentueerd door de gietijzeren lantaren in het midden van het Stationsplein. Het Julianapark is belangrijk als open ruimte met op de achtergrond een gesloten bebouwingwand. Voor de Dr. Boumaweg is het asymmetrische profiel van belang dat wordt gevormd door de gesloten bebouwingwand aan de ene kant en het spoor aan de andere kant. In het hele gebied is de schaal van de bebouwing van belang: vrijwel alle woningen bestaan uit twee bouwlagen met een kap. Met name aan de Dr. Boumaweg, de zuidkant van de Stationsstraat en de Westersingel is de bebouwing naar de straat gericht. Omgrenzing beschermd gebied De grens van het te beschermen gebied (zie ook kaart 5) ligt aan de achterzijde van het stationsgebouw, langs het spoor tot aan de Sophiastraat, zodat het terrein van het afgebroken St. Antoniusziekenhuis buiten het te beschermen gezicht blijft. Vervolgens loopt de grens over de achterste perceelsgrenzen achter de bebouwing aan de Dr. Boumaweg en de kerk aan de Willemstraat langs, langs de achterkant van de bebouwing aan het Julianapark en de bebouwing aan de Stationsstraat tot aan de Westersingel waar wordt aangesloten op het beschermd stadsgezicht Sneek. Aan de zuidkant van het gebied loopt de grens vanaf het stationsgebouw naar het zuidoosten achter het hotel op de hoek van de Stationsstraat langs, vervolgens achter de bebouwing aan de zuidzijde van de Stationsstraat over de perceelsgrenzen. Ook het gebied tussen de Stationsstraat en de Lange Veemarktstraat ligt binnen het beschermde gebied, de grens loopt wederom over de perceelsgrenzen achter de bebouwing. Bij de Lange Veemarktstraat wordt ten slotte wederom aansluiting gevonden op het beschermd stadsgezicht Sneek.

**BIJLAGE 2**

**Verantwoording groepsrisico  
LPG tankstation**





**Verantwoording groepsrisico LPG tankstation Kanaalstraat  
ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied  
Gemeente Sneek**

**Februari 2010**

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	3
<b>2.</b>	<b>De omvang van het groepsrisico</b>	4
2.1	Kwantitatieve Risico Analyse (Quantitative Risk Assessment QRA)	4
2.2	Verantwoording rekenkundige hoogte groepsrisico	4
2.2.1	Berekeningsmethodiek bepaling groepsrisico	4
2.2.2	Invloedsgebied	4
2.2.3	Bepaling personendichtheden	4
2.2.4	Verblijftijdcorrecties	4
2.2.5	Situatie 1 - GR huidige situatie	5
2.2.6	Situatie 2 - GR toekomstige situatie	5
<b>3.</b>	<b>Mogelijkheden om het risico te beperken</b>	5
<b>4.</b>	<b>Verantwoording zelfredzaamheid personen omgeving risicobron</b>	8
<b>5.</b>	<b>Verantwoording bestrijdbaarheid van een incident of ramp</b>	9
<b>6.</b>	<b>Verantwoording nut en noodzaak van de ontwikkeling / activiteit</b>	9
<b>7</b>	<b>Veranderingen in de tijd</b>	9
<b>8.</b>	<b>Conclusie verantwoording groepsrisico</b>	10
Noten		10

|

## 1 Inleiding

Voor een deel van het plangebied bestemmingsplan Stationsgebied geldt geen bestemmingsplan, maar de leefmilieuverordening Stationsbuurt (verlengd op 22 januari 2008) en voor een deel gelden er bestemmingsplannen die verouderd zijn. Het doel van dit bestemmingsplan is om de bestaande situatie, voor zover die afwijkt van de huidige regelingen en voor zover er nu nog geen bestemmingsplan geldt, een definitieve juridische basis te verschaffen en om ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen te voorkomen.

### Buisleiding

In het plangebied ligt een hogedruk gasleiding. De leiding ligt parallel aan de spoorlijn Leeuwarden – Stavoren. Het betreft een leiding met een diameter van 6,6 inch en een ontwerpdruk van 40 bar. De leiding wordt beheerd door de Gasunie. Voor een dergelijke leiding geldt volgens de circulaire uit 1984 een minimale bebouwingsafstand van 4 meter. De toetsingsafstand bedraagt 20 meter. Uit een onderzoek van de Gasunie blijkt dat het plaatsgebonden risico voor deze leiding volgens de nieuwe risicobenadering op de leiding zelf ligt. Buiten de leiding is geen 10-6 contour aanwezig. Uit de gegevens van de Gasunie blijkt verder dat de leiding een effectafstand van maximaal 70 meter heeft (1% letaliteitsgrens). Binnen deze afstand bevindt zich een aantal woningen. Vanwege het effectafstand van 70 meter is de buisleiding van invloed op de veiligheidssituatie binnen het plangebied. Het hierdoor veroorzaakte risico is echter laag. Aangezien het een bestaande situatie met een laag risico betreft, is een verdere verantwoording niet noodzakelijk.

### LPG tankstation

Een gedeelte van dit bestemmingsplan is binnen het invloedsgebied van het Esso tankstation, met verkooppunt van LPG, gelegen. Daarom is het nodig voor dit plan een verantwoording te schrijven zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). In de artikelen 12 en 13 van het BEVI is de verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag ten aanzien van de acceptatie van het groepsrisico wettelijk geregeld.

### *Effecten calamiteiten LPG tankstations*

Technische en/of menselijke fouten kunnen leiden tot een calamiteit bij een LPG-tankstation. Deze calamiteit kan betrekking hebben op de tankwagen en/of de ondergrondse tank. Binnen de normale bedrijfsvoering is het bevoorraden van de ondergrondse tank door een tankwagen het belangrijkste risico. Dat komt doordat de effecten van een calamiteit ten gevolge van een ongeval met de tankwagen veel groter zijn dan de effecten van een calamiteit met een ondergronds reservoir. In dit advies wordt daarom alleen ingegaan op de gevolgen van een calamiteit met een tankwagen, een zogeheten BLEVE<sup>1</sup>.

Het belangrijkste effect dat optreedt bij een ongeval met een tankwagen gevuld met LPG, is een BLEVE. De kans op een BLEVE is bijzonder klein maar het effect is groot. (Er zijn slechts een paar ongevallen met een BLEVE wereldwijd bekend) De indicatieve waarde voor de effectafstand (1% letaliteitsgebied) bij een grote calamiteit waarbij de gehele wageninhoud vrijkomt is circa 300 meter. De BLEVE geeft zowel een drukgolf als een intense warmtestraling. Binnen een straal van 150 meter van de bron geldt voor onbeschermden personen een letaliteit (overlijdenskans) van 100% door warmtestraling. Op een afstand van 150 meter of meer geldt dat de mensen binnenshuis (niet achter glas) in principe voldoende beschermd zijn tegen de effecten van een BLEVE. Buitenshuis biedt in dit gebied de meeste kleding voldoende bescherming tegen letale effecten. Door glasbreuk kunnen echter ook buiten de 150 meter nog dodelijke slachtoffers vallen.

Niet-dodelijke effecten buiten de 150 meter zijn: de kans op brandwonden en glashade, dat tot verwonding kan leiden.

De volgende aspecten komen bij deze verantwoording van het groepsrisico aan de orde.

1. Inleiding
2. De omvang van het groepsrisico
3. Mogelijkheden om het risico te beperken
4. De mogelijkheden van zelfredzaamheid
5. De mogelijkheden van de hulpverlening
6. Nut en noodzaak van de ontwikkeling
7. Veranderingen in de tijd.

## 2 De omvang van het groepsrisico

### 2.1 Kwantitatieve Risico Analyse (Quantitative Risk Assessment QRA)

Door AVIV is een risicoberekening uitgevoerd voor het betreffende LPG tankstation. Deze berekening is gepresenteerd in het rapport "Groepsrisico LPG-tankstation Esso te Sneek" met projectnummer 081428, d.d. 15 mei 2009.

### 2.2 Verantwoording rekenkundige hoogte groepsrisico

Tot nu toe werd het groepsrisico getoetst aan de oriëntatie waarde, een waarde waar gemotiveerd van mocht worden afgeweken. Met de komst van de verantwoordingsplicht is de oriëntatie waarde niet meer dan een ijkpunt in een totale afweging. Dat betekent dat iedere relevante verandering – boven én onder de oriëntatie waarde – dient te worden verantwoord.

Het doel hiervan is te beseffen dat een groepsrisico net onder de oriëntatie waarde, maar waarbij de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid slecht zijn, niet positiever is dan een groepsrisico net boven de oriëntatie waarde, waarbij de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid goed geregeld zijn.

Achtereenvolgens worden de volgende zaken beschouwd ten aanzien van de verantwoording van de rekenkundige hoogte van het groepsrisico:

- De berekeningsmethodiek voor de bepaling van het groepsrisico;
- Het invloedsgebied;
- De bepaling van de personendichtheden;
- Eventuele verblijfstijdcorrecties;
- Situatie 1 - Het GR in de huidige situatie;
- Situatie 2 - Het GR in de toekomstige situatie

#### 2.2.1. Berekeningsmethodiek bepaling groepsrisico

De bepaling van het groepsrisico is uitgevoerd met behulp van Safeti-NL versie 6.53. Hierbij zijn op basis van de handleiding risicoberekeningen BEVI (hst 7: specifieke risicoberekeningen voor LPG tankstations) ongevalsscenario's gedefinieerd en is de aanwezige bevolking gemodelleerd.

Aangezien er bij ruimtelijke plannen geen rekening gehouden mag worden met het convenant LPG autogas (2005)<sup>2</sup>, is in de risicoberekening geen rekening gehouden met de aanwezigheid van de hittewerende bekleding op de LPG tankauto zoals opgenomen in de LPG convenant.

#### 2.2.2. Invloedsgebied

De omvang van het invloedsgebied rondom een vulpunt van een LPG-tankstation valt af te leiden uit het Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Hierin staat dat het invloedsgebied 150 meter is. Deze afstand is benoemd in het Revi voor

een tankwagen van maximaal 26 ton LPG op basis van 100% letaliteitsgrens (overlijdenskans warme BLEVE)

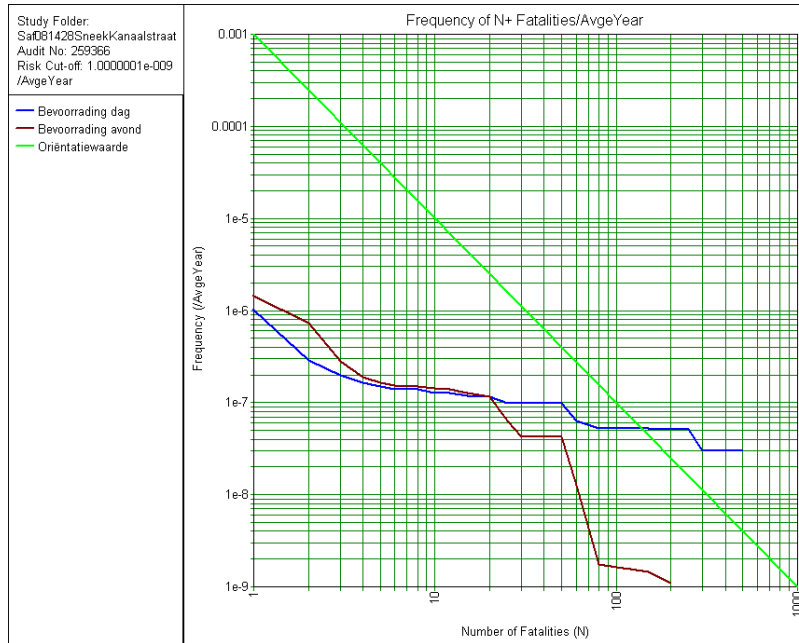
#### 2.2.3. Bepaling personendichtheden.

De kengetallen zoals benoemd in de handreiking risicoberekening zijn toegepast voor de standaard objecten (2,4 personen per woning). De personendichtheid voor de overige objecten zijn afzonderlijk bepaald.

#### 2.2.4. Verblijftijdcorrecties

De in de berekeningen toegepaste verblijftijdcorrecties zijn benoemd in de rapportage.

### 2.2.5. Situatie 1 - GR huidige situatie



Figuur 1. Groepsrisico LPG-tankstation doorzet van 1000 m3/jr

Uit de fN curve<sup>3</sup> blijkt dat het maximale aantal slachtoffers overdag neerkomt op 500 en 's avonds op 200 en wordt bepaald door een warme BLEVE van de tankauto. Uit deze grafiek blijkt dat het berekende groepsrisico, bij bevoorrading overdag boven de oriëntatie waarde ligt.

### 2.2.6. GR toekomstige situatie

Het gaat hier om een conserverend bestemmingplan. De daadwerkelijke situatie wijzigt niet. Het GR zal dan ook niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie.

## 3 Mogelijkheden om het risico te beperken

Maatregelen aan de bron zijn de eerste soort maatregelen die onderzocht moeten worden.

Bij LPG-tankstations is het convenant van 22 juni 2005 van belang. Dit convenant voorziet in de realisatie van:

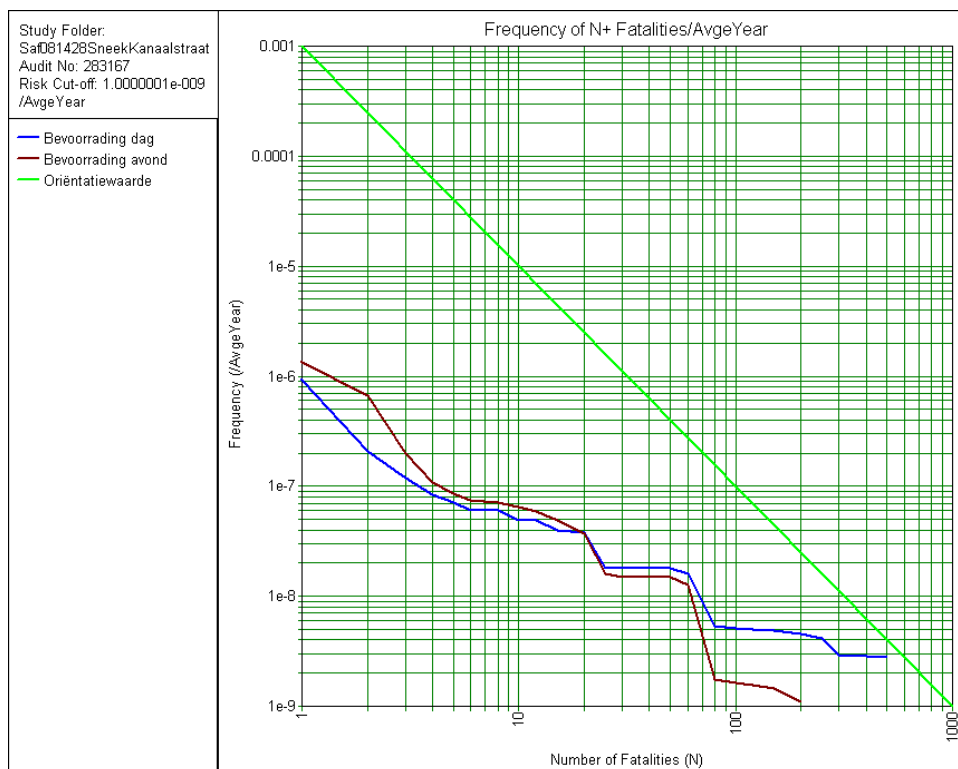
Een verbeterde vulslang: De scheurbestendige losslang met lekdetectie waarbij tevens een automatische afsluiter met verschildrukmeting wordt aangebracht zorgt voor een aanzienlijke verkleining van de faalkans.

Hittewerende coating op de tankwand: Door het aanbrengen van een hittewerende coating op de tankwagen krijgt de brandweer meer tijd (75 minuten) om een brand in de nabijheid van een tankwagen te blussen. Hiermee wordt de kans op een 'BLEVE na brand' met 95% verkleind en hebben de hulpverleningsdiensten meer tijd om de omwonenden te evacueren.

De verbeterde losslang wordt gebruikt, de hittewerende coating wordt op dit moment op alle LPG tankauto's aangebracht. Voor het najaar van 2010 is deze operatie gereed. Nadat hittewerende bekleding op de tankauto's is aangebracht zal er sprake zijn van een verlaging van het risico doordat de kans op een warme BLEVE (het bepalende scenario voor het groepsrisico) met een factor 20 wordt verkleind.

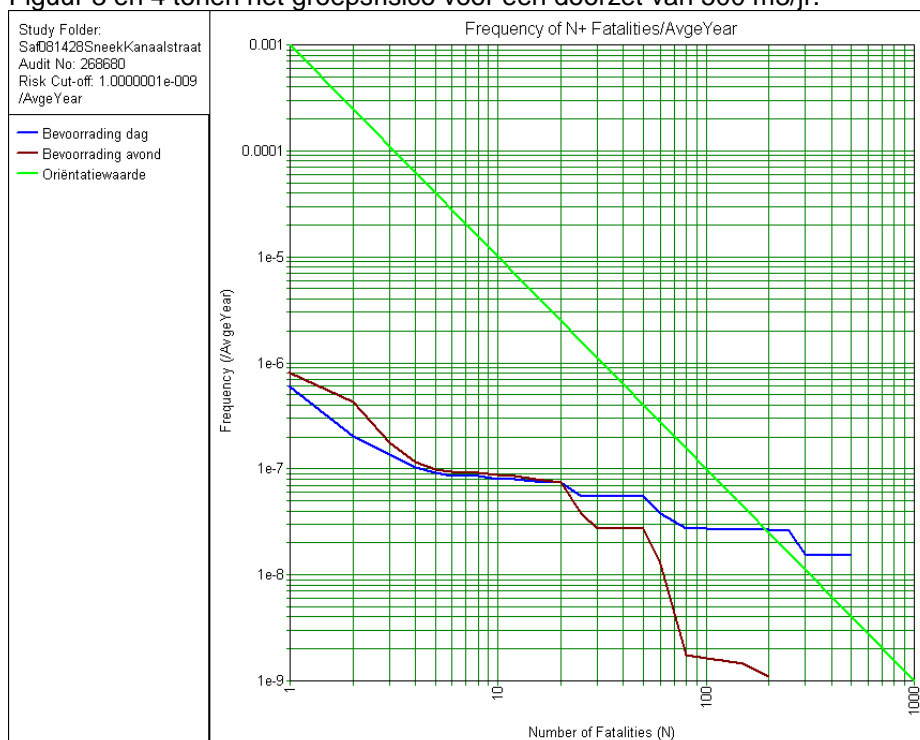
In het Besluit LPG-tankstations milieubeheer wordt een groot aantal bronmaatregelen voorgeschreven waaronder:

- Verplaatsing van de vulpunten: Aangezien de belangrijkste afstanden gelden vanaf het vulpunt, kan een verplaatsing hiervan een gunstig effect hebben op de uitkomsten van het groepsrisico. Verplaatsing van de vulpunten is in deze situatie niet mogelijk, omdat er geen locatie te bedenken is waarbij er geen kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied aanwezig zijn.
- Het plaatsen van een sprinklerinstallatie. Een sprinklerinstallatie kan in geval van een incident met de tank voor koeling zorgen. Hierdoor wordt drukopbouw in de tank die tot een BLEVE leidt voorkomen. Het plaatsen van een sprinklerinstallatie is dusdanig duur en complex dat deze maatregel niet reëel is.
- Dag vs. nacht afleveren. Het Esso station wordt zowel 's nachts als overdag bevoorrad. Door het beperken van het afleveren van LPG in de avondperiode zal het Groepsrisico afnemen.
- Verlaging van de doorzet van het LPG tankstation. Een verlaging van de doorzet betekent dat het tankstation minder vaak wordt bevoorrad door LPG tankauto's. Hierdoor neemt de kans op een ongeval met de tankauto af, hetgeen dus direct van invloed is op de hoogte van het risico. De doorzet zal in het kader van het Convenant LPG-autogas niet urgente saneringen worden beperkt tot 500 m<sup>3</sup>.

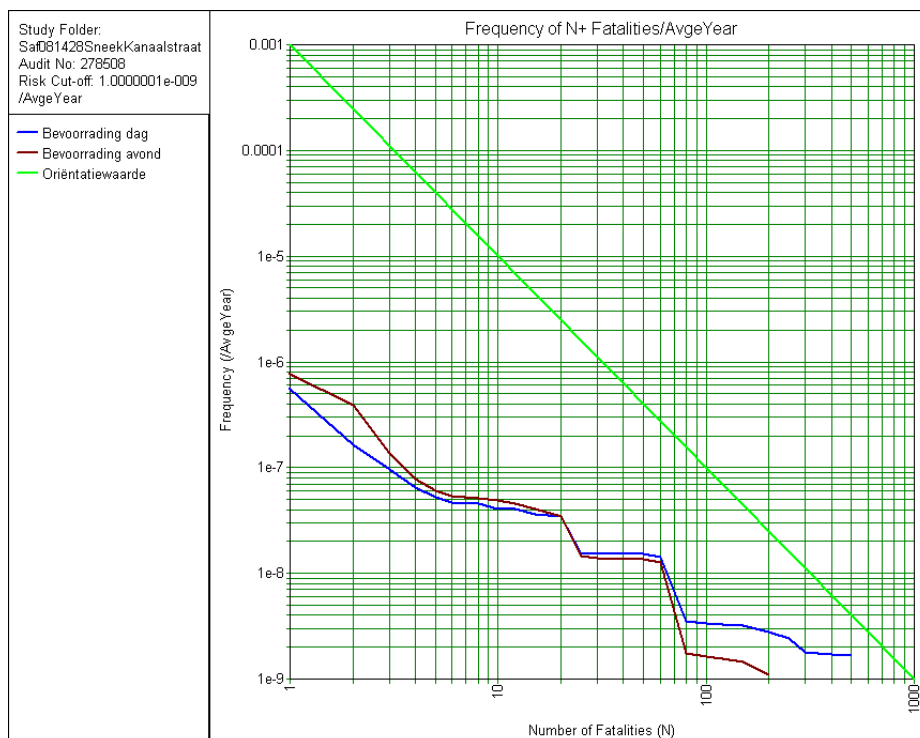


Figuur 2. Groepsrisico LPG-tankstation doorzet van 1000 m<sup>3</sup>/jr tankauto voorzien van hittewerende coating.

Figuur 3 en 4 tonen het groepsrisico voor een doorzet van 500 m<sup>3</sup>/jr.



Figuur 3. Groepsrisico LPG-tankstation doorzet van 500 m<sup>3</sup>/jr



Figuur 4. Groepsrisico LPG-tankstation doorzet van 500 m<sup>3</sup>/jr tankauto voorzien van hittewerende coating



## **4 Verantwoording zelfredzaamheid personen omgeving risicobron**

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Dit kan door schuilen en indien nog mogelijk, vluchten uit het bedreigde gebied. Een meer uitgebreidere definitie is: "het vermogen van mensen om op basis van beschikbare informatie een beslissing tot evacuatie of zelfbescherming te nemen en om zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten een omgeving of ruimte te bereiken die niet bedreigd wordt door het ongeval of de effecten daarvan". Uit § 1.1.1 blijkt dat ingeval van een BLEVE binnen het invloedsgebied schuilen niet geschikt is, maar alleen vluchten effectief is.

De zelfredzaamheid moet in het kader van de verantwoordingsplicht worden beoordeeld. Er bestaat hiervoor geen generiek toepasbaar beoordelingskader; locatiespecifieke elementen werken sterk door. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Binnen het invloedsgebied zijn twee woningen en vijf panden met gemengde doeleinden aangewezen. drie van deze panden worden als woning gebruikt. In één pand is een tandarts gevestigd en één wordt voor de jeugdzorg gebruikt. Het gaat hier dus uitsluitend om zelfredzame personen.

Op de bestemming 'Gemengd' zijn de functies toegestaan:

- maatschappelijke doeleinden,
- dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen;
- kantoren;
- wonen;
- de uitoefening van een aan-huis-verbonden-beroep/bedrijf;

## **5 Verantwoording bestrijdbaarheid van een incident of ramp**

Hoe beter de bestrijdbaarheid, hoe lager het restrisico, hoe minder omvangrijk de bestuurlijk te accepteren onveiligheid. Het is hierbij een gegeven dat 100% veiligheid nooit geboden zal kunnen worden. Ondanks alle veiligheidsvoorzieningen blijft altijd een kans bestaan dat een ongewenst voorval met gevaarlijke stoffen zich voordoet.

Indien onverhoopt toch een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, kunnen de nadelige gevolgen worden beperkt door de inzet van de brandweer.

Onder bestrijdbaarheid (dreigende) calamiteit vallen alle maatregelen die invloed hebben op de bestrijdbaarheid van een calamiteit ten gevolge van een risicovolle activiteit. Hiervoor zijn een aantal aspecten van belang:

- Bereikbaarheid van calamiteit/inrichting in relatie tot aanrijroutes.
- Opstelplaatsen.
- Bluswater: primair, secundair en tertiair.
- Aanvalsplan of bereikbaarheidskaart.
- Opkomsttijd en slagkracht brandweer.

Bij de verantwoording bestrijdbaarheid van een incident of ramp is gebruik gemaakt van het advies van de Hulpverleningsdienst Fryslân (regionale brandweer), die dit advies heeft opgesteld in samenspraak met de heer J. Pommer van de brandweer Sneek. In het advies van de brandweer is het volgende aangegeven:

#### *Bereikbaarheid van calamiteit/inrichting in relatie tot aanrijroutes*

De inrichting is tweezijdig aan te rijden, daarmee is de bereikbaarheid in orde.

#### *Opstelplaatsen.*

Er zijn voldoende opstelplaatsen.

#### *Bluswater: primair, secundair en tertiair.*

Er zijn op korte afstand ondergrondse brandkranen aanwezig en er is binnen 500 meter openwater aanwezig. Hiermee voldoet de beschikbaarheid van bluswater aan de norm.

#### *Aanvalsplan of bereikbaarheidskaart.*

Er is nog geen aanvalsplan of bereikbaarheidskaart aanwezig. Deze wordt echter wel opgesteld door de lokale brandweer. Hiervoor is ook een regionaal raamplan aanwezig.

#### *Opkomsttijd en slagkracht brandweer*

Voor een LPG –tankstation dient de slagkracht van de brandweer te voldoen aan twee tankautospuiten, de eerste dient binnen 8 minuten en de tweede binnen 10 minuten ter plaatse te zijn. Zowel in de dag als in de avond/nachtperiode kan hieraan voldaan worden.

## **6 Verantwoording nut en noodzaak van de ontwikkeling / activiteit**

Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt wordt het handhaven van de verkoop van LPG van belang geacht. Daarnaast stimuleert het ministerie van VROM het gebruik van LPG. Dit heeft met name betrekking op de positieve invloed hiervan op de luchtkwaliteit.

## **7 Veranderingen in de tijd**

Recentelijk heeft het ministerie van VROM het "informatieblad "Implementatie Convenant LPG-autogas 2005": veel gestelde vragen en antwoorden december 2009" uitgebracht. Hierin staat dat Momenteel worden de LPG-tankauto's voorzien van een hittewerende bekleding en in het najaar van 2010 zal de laatste LPG-tankauto van bekleding zijn voorzien. Als gevolg van deze maatregel wordt de kans op een warme BLEVE van de tankauto (op dit moment het bepalende scenario) met een factor 20 verlaagd. Daarnaast wordt de vluchttijd wordt vergroot doordat de aanwezige bekleding de tankauto minimaal 75 minuten beschermt tegen het optreden van een warme BLEVE.

De doorzet van het LPG tankstation aan de Kanaalstraat zal in het kader van "het Convenant LPG-autogas" niet urgente saneringen worden beperkt tot 500 m<sup>3</sup>.

## **8 Conclusie verantwoording groepsrisico**

Binnen het bestemmingsplan is een gedeelte van het invloedsgebied van het Esso LPG tankstation gelegen. Bij een calamiteit kan een BLEVE ontstaan. De kans hierop is klein, maar het effect hiervan is groot.

Om dit risico te beschrijven is er een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) door AVIV uitgevoerd. Uit deze QRA blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt. Er is gerekend met de effecten ten aanzien van het beperken van de lostijden en het terugbrengen van de doorzet naar 500 m<sup>3</sup>. Door het beperken van de bevoorradings tot de avondperiode blijft het groepsrisico bij een doorzet van zowel 1000 m<sup>3</sup> en 500 m<sup>3</sup> onder de oriëntatiewaarde.

Door het aanbrengen van een hittewerende coating op de tankauto daalt de waarde ook bij bevoorrading overdag tot onder de oriëntatiewaarde.

Daarnaast ligt in het plangebied een hogedruk gasleiding. De leiding ligt parallel aan de spoorlijn Leeuwarden – Stavoren. Het betreft een leiding met een diameter van 6,6 inch en een ontwerpdruk van 40 bar. De leiding wordt beheerd door de Gasunie.

Het gaat hier om een conserverend bestemmingsplan; de reeds bestaande situatie wijzigt dus niet en het GR zal ook niet hoger worden.

Gezien bovenstaande is er geen belemmering ten aanzien van Externe Veiligheid in dit bestemmingsplan.

## noten

<sup>1</sup> Boiling liquid expanding vapor explosion

<sup>2</sup> Het 'convenant LPG autogas' (2005) is de uitwerking van de in het kabinetsstandpunt Ketenstudies gemaakte afspraak over de invoering van veiligheidsmaatregelen voor 2010. De invoering van deze maatregelen vermindert de externe veiligheidsrisico's bij de overslag van een LPG-autogastankauto naar een LPG-opslagtank en langs de transportroutes van LPG-autogastankauto's. Na invoering van de convenant maatregelen wordt het risico bij de bevoorrading van de ondergrondse tank verkleind. Hierbij gaat het om de volgende twee maatregelen:

- a) het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-tankwagens;
- b) Het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG-tankwagens.

<sup>3</sup> fN-curve f= frequentie N=aantal slachtoffers

<sup>4</sup> Uit testen met de hittewerende coating op LPG tankwagens blijkt dat de tijd die de hulpverlening heeft om de tankwagen te blussen of koelen toeneemt tot minstens 90 minuten. Hierdoor zou de kans op het ontstaan van een warme BLEVE met nog eens 95% afnemen

===