



Adviesgroep AVIV BV
Wethouder Beversstraat 185
7543 BK Enschede

Externe veiligheid spoor / Snellerpoort in Woerden

Project	193916
Datum	25 mei 2020

Externe veiligheid spoor / Snellerpoort in Woerden

Project	193916
----------------	--------

Datum	25 mei 2020
--------------	-------------

Auteur	Arjen Schulenberg
---------------	-------------------

Versie nr.	4
-------------------	---

Opdrachtgever	Rho Adviseurs B.V. T.a.v. R. aan de Wiel Delftseplein 27b 3013 AA Rotterdam
----------------------	--

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Normstelling externe veiligheid	5
2.1 Risicobenadering	5
2.2 Besluit externe veiligheid transportroutes	5
2.3 Beleidskader Externe Veiligheid Woerden	8
3 Uitgangspunten risicoberekening	9
3.1 Plangebied	9
3.2 RBM II	9
3.3 Transportintensiteit	10
3.4 Aanwezigheidsgegevens	10
4 Resultaten	11
4.1 Plaatsgebonden risico	11
4.2 Groepsrisico	11
4.3 Plasbrandaandachtsgebied	14
5 Conclusie	16
Referenties	17
Bijlage 1. Gegevens bebouwing	18

1 Inleiding

Voor het gebied Snellerpoort in Woerden worden twee bestemmingsplannen opgesteld. Het ene bestemmingsplan voorziet in de realisatie van circa 800 woningen, het andere in de realisatie van een winkelcentrum en een woontoren (circa 100 woningen). De bestemmingsplannen liggen naast elkaar en worden in dit onderzoek gezien als één ontwikkeling.

De locatie ligt binnen 200 m van de spoorlijn Gouda - Harmelen Aansluiting waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing dienen de risico's betreffende externe veiligheid in kaart te worden gebracht. In deze rapportage worden de resultaten van de risicoberekeningen gepresenteerd.

2 Normstelling externe veiligheid

2.1 Risicobenadering

Het risico voor personen die verblijven in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor dergelijke activiteiten in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies in de omgeving. Of een functie kwetsbaar of beperkt kwetsbaar is, is te vinden in het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) [1]. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoorgebouwen. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder andere verspreid liggende woningen, sporthallen en bedrijfsgebouwen. De volledige Bevi-lijst is opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

Met het GR wordt geëvalueerd of als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat een grote groep personen blootgesteld wordt.

2.2 Besluit externe veiligheid transportroutes

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening [2]. Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [3].

Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het basisnet bestaat uit een aangewezen aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en de veiligheid van mensen die wonen en werken langs de route. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De basisnetroutes en deze zogenoemde "risicoplafonds" zijn vastgelegd in de regeling basisnet [4].

2.2.1 Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken. In tabel 1 wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico van toepassing zijn.

Type object	Omgevingsbesluit
Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR 10^{-6}
Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR 10^{-6}

Tabel 1. Normen plaatsgebonden risico

De grenswaarde moet te allen tijde in acht worden genomen, het bevoegd gezag mag niet van de grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat uitsluitend in geval van zwaarwegende belangen (zoals economische) daarvan mag worden afgeweken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes dienen de afstanden rechtstreeks getoetst te worden aan de risicoplafonds zoals die zijn vastgesteld in de Regeling Basisnet [4]. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van andere dan de basisnetroutes dienen de afstanden getoetst te worden aan de berekende 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico. In veel gevallen is een risicoberekening niet nodig en kan worden volstaan met het toepassen van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart) [5].

2.2.2 Groepsrisico

Indien een plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning in elk geval ingegaan op:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

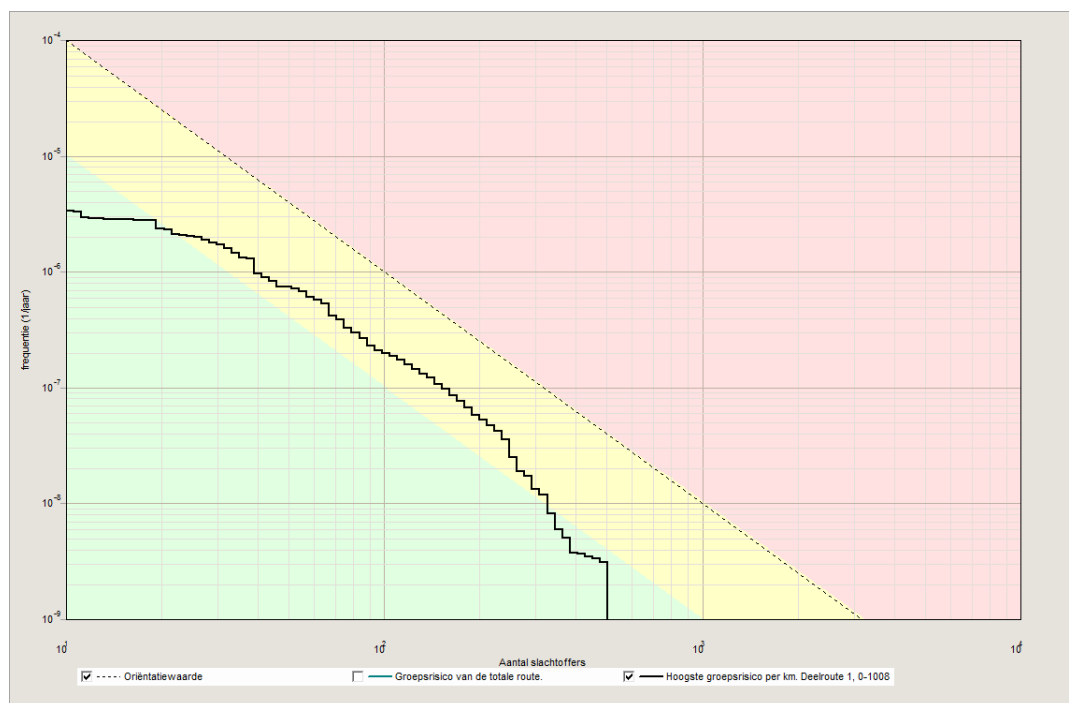
Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie

en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de motivering bij het betrokken besluit moeten ten minste de volgende gegevens worden opgenomen:

- 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
- 2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, kortom de kans op een ramp. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. figuur 1 geeft een voorbeeld.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. Deze waarde helpt het bevoegd gezag bij de afweging of de kans op een ramp opweegt tegen het maatschappelijk voordeel van het voorgenomen besluit. Het begrip *oriëntatiewaarde* houdt in dat het bevoegd gezag gemotiveerd kan besluiten een hogere kans op een ramp te accepteren.



Figuur 1. Voorbeeld groepsrisico transportroute

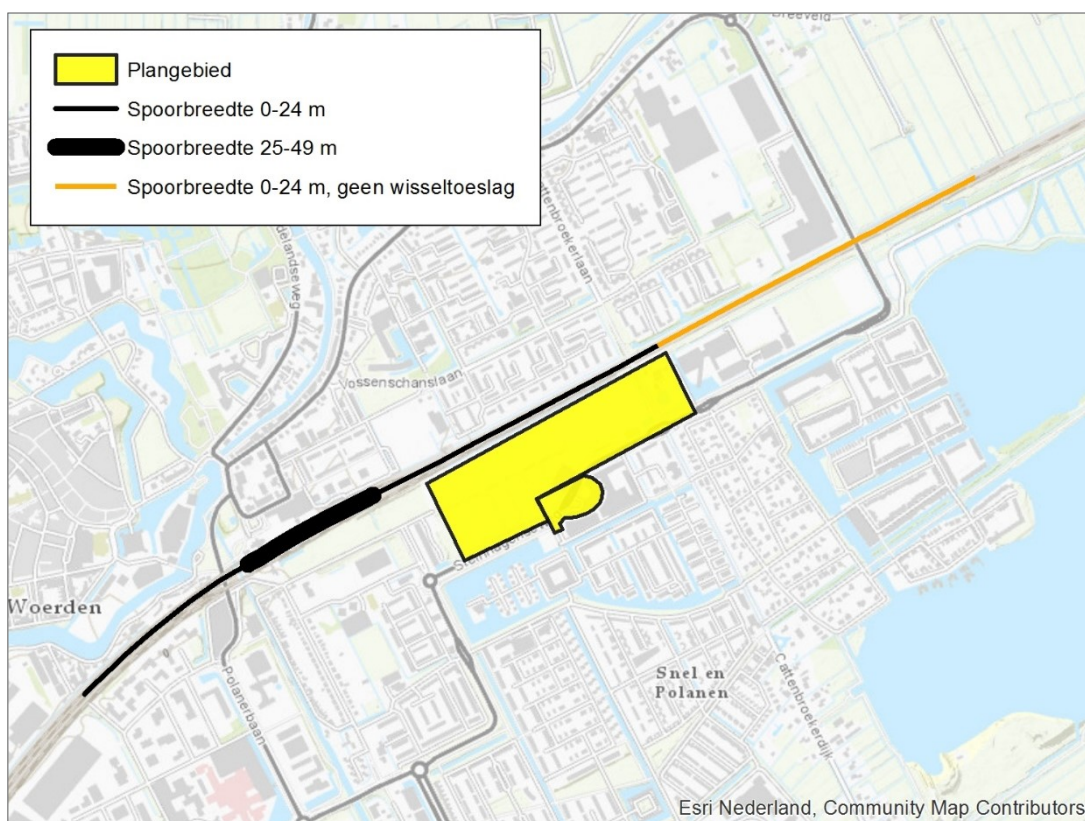
2.3 Beleidskader Externe Veiligheid Woerden

In 2007 is het document “Beleidskader doorwerking in ruimtelijke plannen” opgesteld door de gemeente Woerden waarin een extra handvat geboden bij de verantwoording van het groepsrisico [12]. In het document “VGr / Snellerpoort in Woerden: Bijdragen aan de paragraaf externe veiligheid” wordt in meer detail ingegaan op dit beleidskader [13].

3 Uitgangspunten risicoberekening

3.1 Plangebied

Figuur 2 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de risicobronnen ten opzichte van de spoorlijn Gouda - Harmelen Aansluiting. De in de risicoberekeningen gehanteerde uitgangspunten worden in dit hoofdstuk beschreven.



Figuur 2. Plangebied en spoorlijn

3.2 RBM II

Het risico van het transport wordt berekend met RBM II versie 2.3, ontwikkeld in opdracht van Rijkswaterstaat voor evaluatie van transportroutes [6]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- Trajecteigenschappen zoals de uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt.

- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval.
- De meteorologische condities: hiervoor is weerstation Soesterberg gebruikt.

3.3 Transportintensiteit

Gerekend is met de voorgeschreven vervoersintensiteiten conform bijlage 2 van de regeling Basisnet [4]. Deze worden getoond in tabel 2. Ook de zogenoemde warme/koude Blev-verhouding die is afgeleid uit de samenstelling van de vervoersstroom is een invoerparameter. In de risicoberekening wordt standaard aangenomen dat 29% van het transport overdag plaatsvindt tussen 8:00 en 18:30 uur evenredig verdeeld over de dagen van de week [5].

Hoofdcategorie	Stofcat.	Voorbeeldstof	Aantal
Brandbaar gas	A	Propan	1440
Toxisch gas	B2	Ammoniak	910
	B3	Chloor	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaan	6020
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	1110
	D4	Acroleïne	180
Warme/koude	A	Propan	0.00
Bleve-verhouding	B2	Ammoniak	0.84

Tabel 2. Vervoershoeveelheden cf. Regeling Basisnet

Het te beschouwen deel van de spoorroute valt in de breedtecategorieën 0-24 m en 25-49 m zoals weergegeven in figuur 2. In de risicoberekening wordt de standaard uitstromingsfrequentie gehanteerd van $6.07 \cdot 10^{-8}$ /skw-km (spoorketelwagenkilometer) voor een hoge snelheidstraject met wisseltoeslag en $2.77 \cdot 10^{-8}$ /skw-km zonder wisseltoeslag.

3.4 Aanwezigheidsgegevens

De huidige bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen binnen het invloedsgebied is opgevraagd via de BAG-Populatieservice [7]. In aanvulling daarop is gebruik gemaakt van ruimtelijkeplannen.nl [8]. Informatie over de toekomstige invulling van het plangebied is aangeleverd door de opdrachtgever.

In bijlage 1 worden de gehanteerde uitgangspunten en aannames in meer detail beschreven.

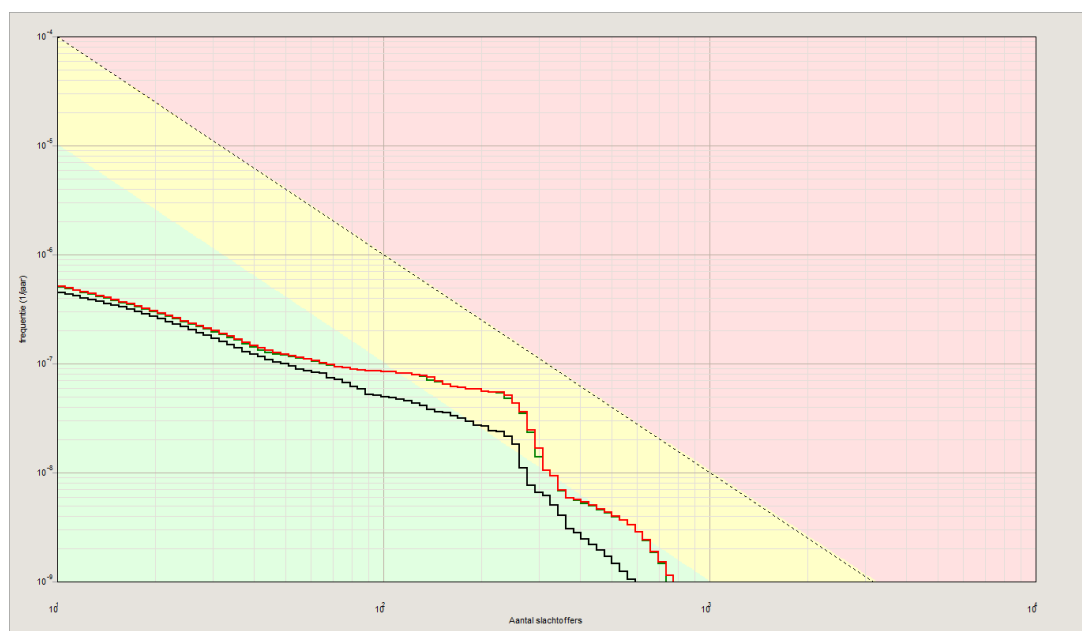
4 Resultaten

4.1 Plaatsgebonden risico

Bij het Basisnet Spoor gelden de afstanden die in bijlage 2 van de regeling Basisnet zijn opgenomen [4]. Voor het traject ter hoogte van de beoogde ontwikkeling geldt een PR-plafond van 7 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op 7 m gemeten vanuit het midden van de spoorbundel, niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

4.2 Groepsrisico

Het groepsrisico in de feitelijke huidige situatie, de situatie volgens bestemmingsplan en de toekomstige situatie wordt getoond in figuur 3. Tabel 3 toont de hoogte van het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een factor 0.13 betekent bijvoorbeeld dat het groepsrisico meer dan zeven keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde.



Figuur 3. Groepsrisico, huidige en toekomstige situatie

- Oriëntatiewaarde
- Huidige situatie (braakliggend)
- Situatie volgens bestemmingsplan
- Toekomstige situatie

Situatie	Factor t.o.v. OW	Bij aantal slachtoffers
Huidig (braakliggend)	0.13	248
Volgens bestemmingsplan	0.30	248
Toekomstig	0.31	248

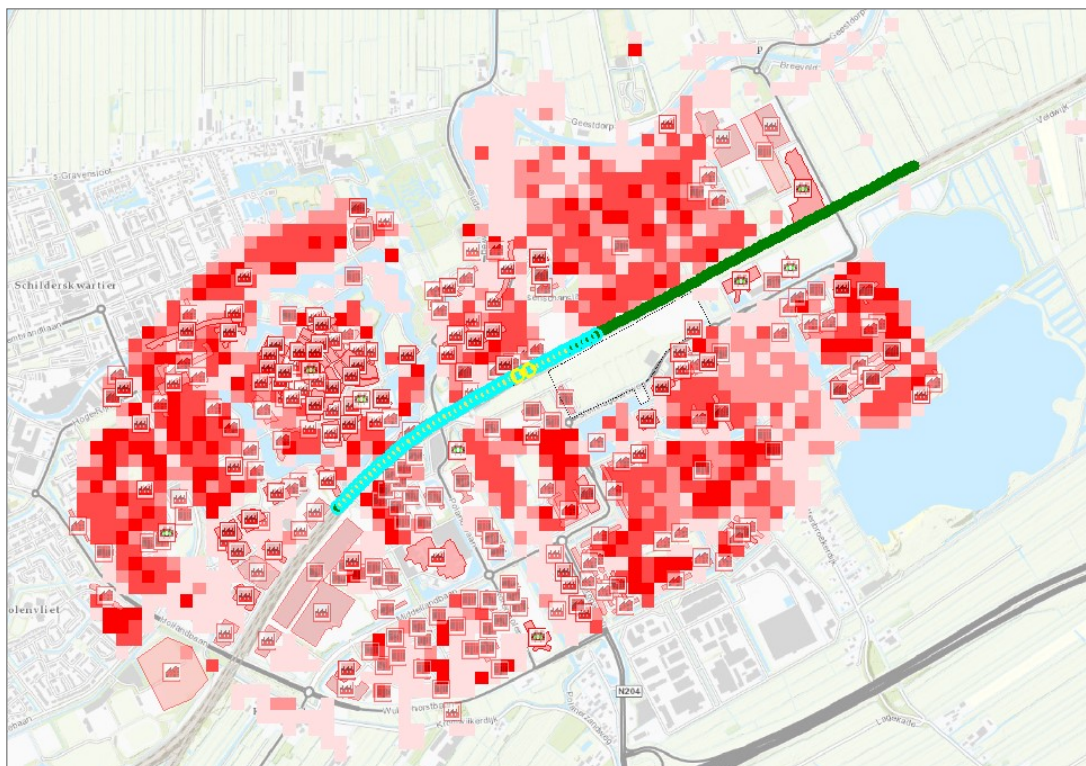
Tabel 3. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

Uit figuur 3 en tabel 3 blijkt dat het groepsrisico door de ontwikkeling van Snellerpoort ten opzichte van de feitelijke situatie met meer dan 10% toeneemt. Ten opzichte van de situatie volgens bestemmingsplan neemt het groepsrisico weliswaar toe, maar is deze toename kleiner dan 10%.

Een verdere verantwoording van het groepsrisico is in dat geval niet nodig. Wel dient cf. art. 7 van het Bevt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning in elk geval ingegaan te worden op [2]:

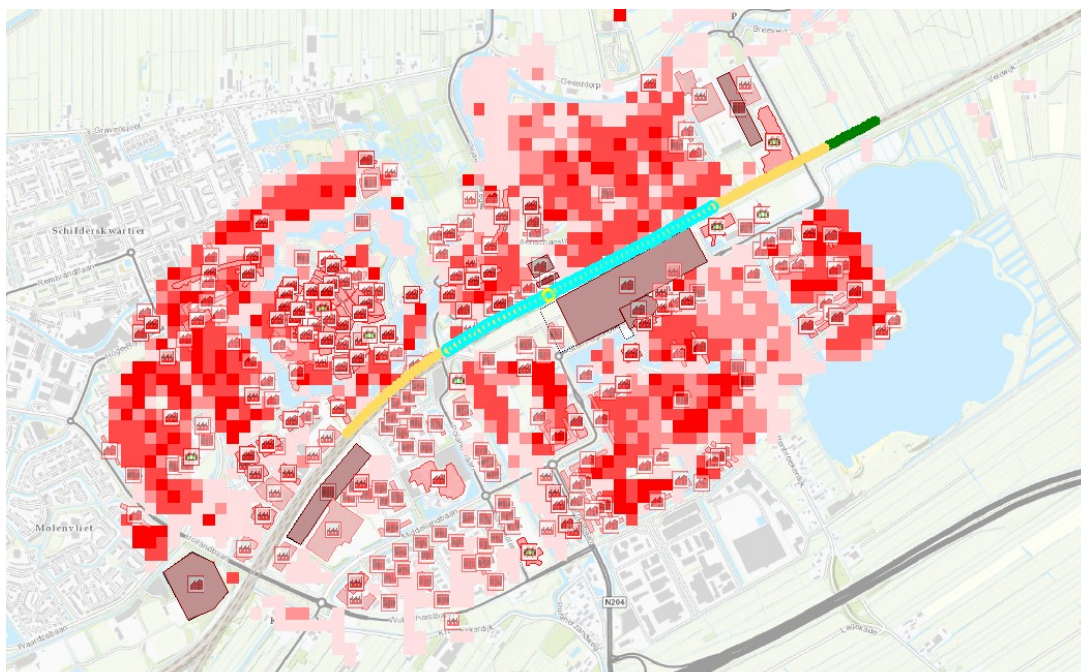
- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Figuur 4 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. In de figuur is voor de huidige situatie het gedeelte van het traject dat het kilometervak met het maximale groepsrisico omvat, weergegeven met blauwe cirkels. Figuur 5 toont het kilometervak met het maximale groepsrisico in de toekomstige situatie.



Figuur 4. Kilometer hoogste groepsrisico huidige situatie

- Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico omvat en een aanduiding van de hoogte van het groepsrisico. Groen betekent een groepsrisico kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde
- Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- Overige deel van het traject met een groepsrisico kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde



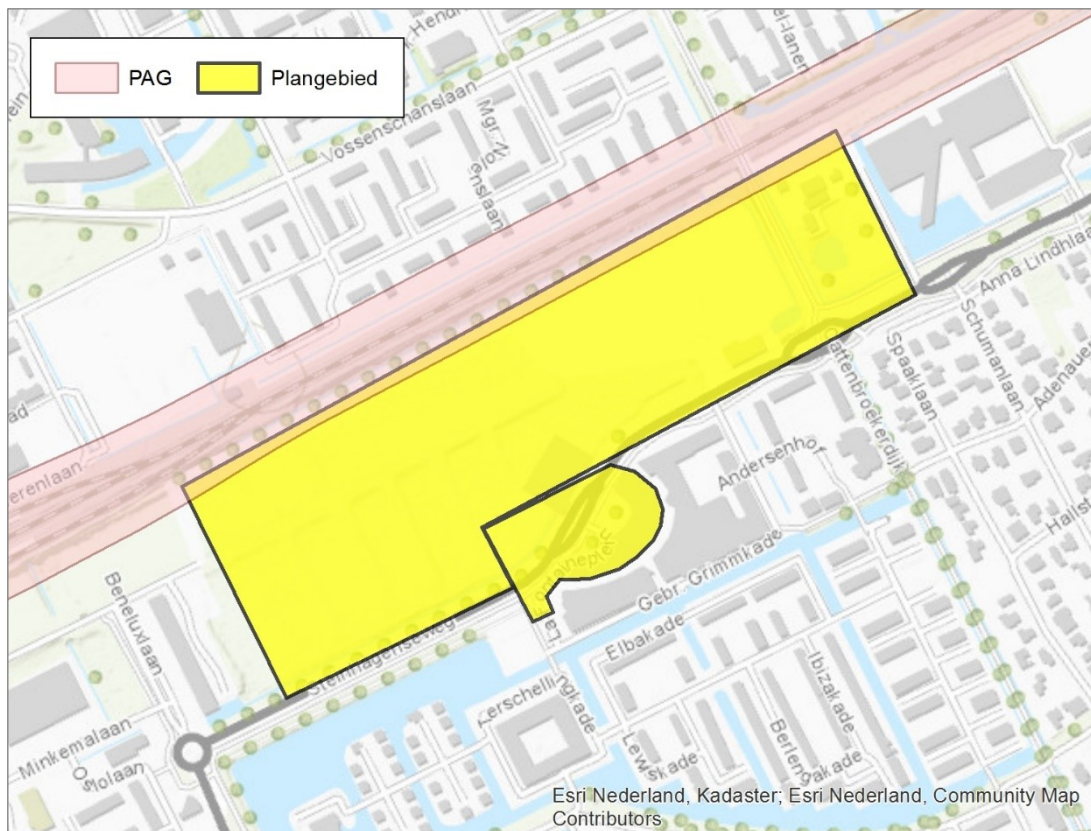
Figuur 5. Kilometer hoogste groepsrisico toekomstige situatie

- Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico omvat en een aanduiding van de hoogte van het groepsrisico. Geel betekent een groepsrisico tussen 0.1 en 1 keer de oriëntatiewaarde
- Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- Overige deel van het traject met een groepsrisico tussen 0.1 en 1 keer de oriëntatiewaarde
- Overige deel van het traject met een groepsrisico kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde

4.3 Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 m van het spoor waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf van het buitenste doorgaande spoor.

Uit figuur 6 wordt duidelijk dat het plangebied gedeeltelijk binnen het PAG ligt. Bij het oprichten van nieuwe bebouwing binnen dit deel van het terrein kunnen cf. het Bouwbesluit 2012 en bijbehorende regeling aanvullende constructie-eisen hieraan worden gesteld [9].



Figuur 6. PAG over plangebied

5 Conclusie

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Ten opzichte van de situatie volgens bestemmingsplan is de toename van het groepsrisico kleiner dan 10%. Een verdere verantwoording van het groepsrisico is niet nodig. Wel dient cf. art. 7 van het Bevt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning in elk geval ingegaan te worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied. Bij het oprichten van nieuwe bebouwing binnen dit deel van het terrein kunnen cf. het Bouwbesluit 2012 en bijbehorende regeling aanvullende constructie-eisen hieraan worden gesteld.

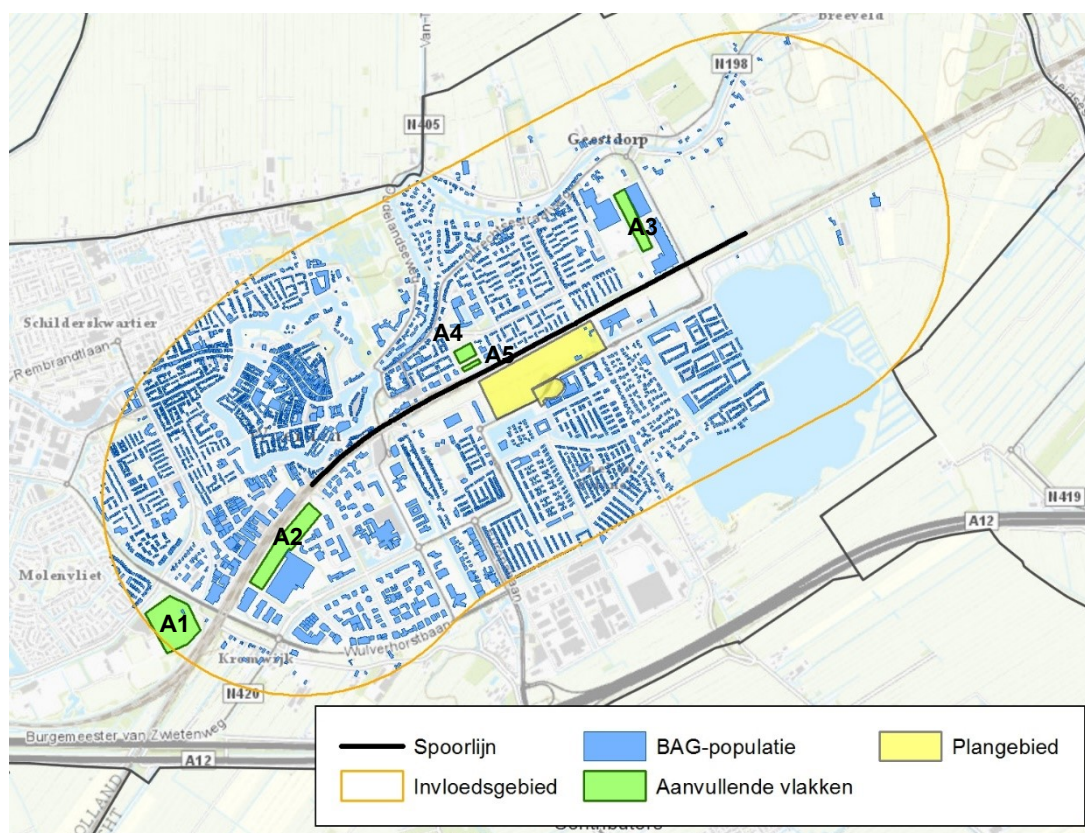
Referenties

- | | | | |
|-----|---------------------------------------|------|--|
| 1. | Ministerie VROM | 2004 | Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Stb. 2004, nr. 250 |
| 2. | Ministerie IenM | 2014 | Besluit externe veiligheid transportroutes
Stb. 2013, 465 |
| 3. | Ministerie IenM | 2015 | Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten
Stct. 2014, 25839 |
| 4. | Ministerie IenM | 2014 | Regeling Basisnet
Stct. 2014, 8242 |
| 5. | Ministerie IenM | 2017 | Handleiding risicoanalyse transport
versie 1.2 |
| 6. | Ministerie I&M | 2012 | RBM II versie 2.3 |
| 7. | Impuls omgevings
veiligheid | 2018 | BAG-Populatieservice, versie 2019-01
https://populatieservice.demis.nl |
| 8. | Geonovum | 2019 | www.ruimtelijkeplannen.nl |
| 9. | Ministerie BZK | 2011 | Bouwbesluit 2012
Stb 2011, nr. 416 |
| 10. | Gemeente
Woerden | 2010 | Bestemmingsplan Snellerpoort, 24 juni 2010
NL.IMRO.0632.Snellerpoort-bVA1 |
| 11. | AVIV | 2019 | VGr / Herontwikkeling de Witt in Woerden
Bijdragen aan de paragraaf externe veiligheid. |
| 12. | Milieudienst
Noord-West
Utrecht | 2007 | Verantwoording groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen
per spoor in Woerden, Omgaan met externe veiligheid,
Beleidskader doorwerking in ruimtelijke plannen
Versie augustus 2007 |
| 13. | AVIV | 2020 | VGr / Snellerpoort in Woerden, versie 3
Bijdragen aan de paragraaf externe veiligheid. |

Bijlage 1. Gegevens bebouwing

1.1. Omgeving

Binnen een zone van 995 m rond het spoor, het invloedsgebied van ammoniak (stofcategorie B2), is de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen opgevraagd via de BAG-populatieservice [7]. Figuur 7 toont de geleverde bebouwing. Voor de omzetting naar het bevolkingsbestand voor RBM II zijn de drempelwaarden voor alle functies verlaagd naar 50 personen per object (standaardwaarde is 650). Boven deze waarde wordt bevolking geleverd in polygonen (vlakken), beneden deze waarde wordt bevolking verdeeld over een bevolkingsgrid met een gridgrootte van 50x50 m. Voor overige instellingen zijn de standaardwaarden gehanteerd.



Figuur 7. Bevolking binnen invloedsgebied

Na bestudering van de omgeving zijn aan de hand van en bestemmingsplaninformatie vijf bouwvlakken toegevoegd aan het bevolkingsbestand [8]. De geleverde bebouwingsvlakken en toegevoegde gebieden worden getoond in tabel 4 en figuur 7. De volgende kengetallen zijn gehanteerd:

- Voor vlak A1 is uitgegaan van 25 personen/ha waarvan 95% buiten verblijvend. Deze zijn zowel aanwezig overdag als 's nachts [5].
- In de vlakken A2 en A3 is een dichtheid van 40 personen/ha gehanteerd voor bedrijventerrein, waarvan 100% overdag aanwezig is en 0% 's nachts [5].
- De verdeling van het aantal personen over de vlakken A4 en A5 is overgenomen uit 'VGr / Herontwikkeling de Witt in Woerden' [11].

Nr.	Omschrijving	Aantal personen	
		Dag	Nacht
A1	Sportvelden	118	118
A2	Bedrijven	154	0
A3	Bedrijven	77	0
A4	Woningen	54	107
A5	Appartementen	87	173

Tabel 4. Aantal personen in aanvullende bouwvlakken

1.2. Plangebied

In de feitelijke huidige situatie is het plangebied braakliggend. Er worden geen aanwezige personen verondersteld in de feitelijke huidige situatie.

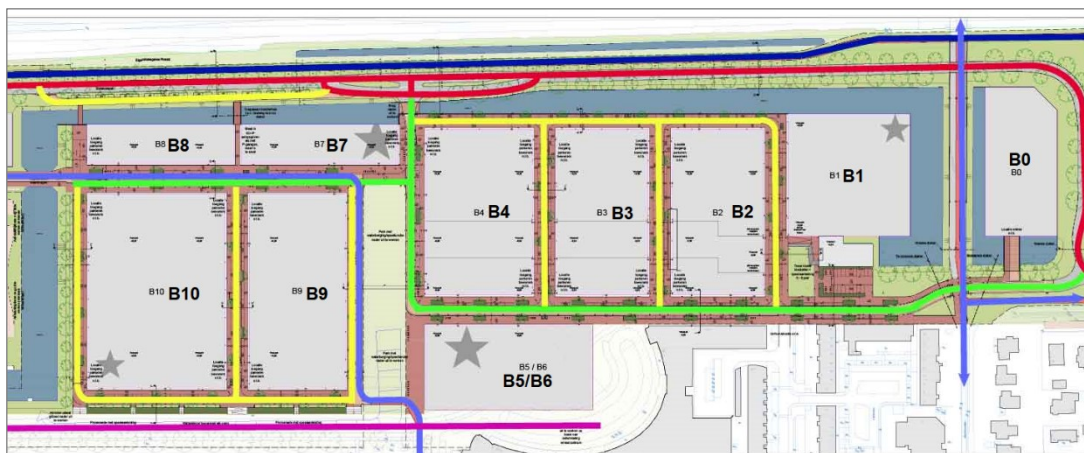
In de situatie volgens het bestemmingsplan uit 2010 (deels onherroepelijk in werking, vastgesteld 24-06-2010) wordt uitgegaan van 770 woningen [10]. Voor het winkelcentrum wordt uitgegaan van 1200 m² [10]. Uitgaande van een kengetal van 1 persoon per 30 m² voor winkels resulteert dit in 40 personen [5]. Omdat het gaat om een winkelcentrum is het aantal naar boven afgerond op 50 personen, waarvan 100% aanwezig overdag en 20% 's nachts.

Figuur 8 toont de indeling van het plangebied. In de toekomstige situatie is er sprake van woningen en een winkelcentrum. De velden B0-B4 en B7-B10 voorzien in de realisatie van maximaal 800 woningen, de velden B5-B6 voorzien in de realisatie van een winkelcentrum en in de noordwesthoek van veld B6 een woontoren met circa 100 woningen.

Voor woningen wordt uitgegaan van 2.4 personen per woning waarvan 50% aanwezig overdag en 100% 's nachts. Voor winkels wordt 1 persoon per 30 m² verondersteld [5]. Uitgaande van 2000 m² resulteert dit in 67 personen. Omdat het gaat om een winkelcentrum is het aantal naar boven afgerond op 100 personen, waarvan 100% aanwezig overdag en 20% 's nachts. De aldus verkregen aantallen personen worden getoond in tabel 5.

Velden	Aantal personen	
	Dag	Nacht
B0-B4 en B7-B10	960	1920
B5-B6	220	260

Tabel 5. Toekomstig aantal personen bestemmingsplan Snellerpoort



Figuur 8. Stedenbouwkundige opzet Snellerpoort