

GEMEENTE HEERLEN

Parkeerplaats Oude Lindestraat

Toelichting bij het bestemmingsplan

GEMEENTE HEERLEN

Parkeerplaats Oude Lindestraat

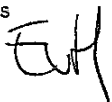
Toelichting bij het bestemmingsplan

Status: vastgesteld

Project: AGS003

Gecontroleerd door: De heer ir. E. van Hees

Datum: 17 februari 2012



kragten

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en doel.....	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Leeswijzer	2
2.	Juridisch-planologische aspecten.....	3
3.	Omschrijving van het project.....	4
3.1	Huidige situatie.....	4
3.2	Toekomstige situatie	5
5.	Beleid.....	7
5.1	Rijksbeleid	7
5.2	Provinciaal beleid	7
5.3	Regionaal en gemeentelijk beleid	8
6.	Milieuaspecten.....	11
6.1	Bodem	11
6.2	Luchtkwaliteit.....	11
6.3	Akoestiek.....	12
6.4	Externe veiligheid	13
6.5	Flora en fauna	14
6.6	Water.....	16
7.	Overige planologische aspecten	17
7.1	Archeologie	17
7.2	Verkeer en parkeren.....	17
7.3	Kabels en Leidingen.....	18
8.	Economische uitvoerbaarheid	19
9.	Maatschappelijke haalbaarheid.....	20
9.1	Procedure.....	20
9.2	Resultaten overleg en zienswijzen.....	20
10.	Integrale afweging	21
11.	Juridische planopzet.....	22

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De heer Merks heeft een aantal kantoorpanden gelegen aan de Kruisstraat. Om de verhuurbaarheid van de kantoorpanden te vergroten en de parkeerdruk in de omgeving niet verder toe te laten nemen wil de heer Merks extra parkeerplaatsen aanleggen. Het terrein gelegen achter de Oude Lindestraat wil hij daarom gebruiken voor de aanleg van circa 68 parkeerplaatsen. Aangezien het voorgenomen gebruik als parkeervoorziening niet past binnen het vigerende bestemmingsplan, dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Om dit mogelijk te maken zal een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Deze toelichting betreft de ruimtelijke onderbouwing welke ingevolge artikel 3.1.6 Bro, deel gaat uitmaken van de bestemmingsprocedure, met ter inzage legging en gelegenheid tot indienen van zienswijzen.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied voor de parkeerplaats bevindt zich aan de Oude Lindestraat in Heerlen. Het plangebied ligt op nog geen kilometer afstand van de afslag van de N281. De parkeerplaats wordt gerealiseerd binnen een bestaand huizenblok, gelegen aan de Oude Lindestraat, Hamerstraat, Smedestraat/Ambachtsstraat en de Kruisstraat (zie afbeelding 1). De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 0,5 ha.



Afbeelding 1: ligging plangebied.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van deze onderbouwing wordt ten eerste ingegaan op de relatie van het project met het geldende bestemmingsplan. Daartoe wordt in hoofdstuk 2 aangegeven wat de afwijking van het geldende bestemmingsplan is en waarvoor een partiële herziening genomen wordt.

Het te realiseren plan dient te passen binnen het betrokken gebied, waarbij gemotiveerd moet worden aangegeven hoe het project zich verhoudt tot de aanwezige functies en waarden in dat gebied.

In hoofdstuk 3 en 4 wordt hiertoe een beschrijving van het project in zijn omgeving opgenomen. Aansluitend geven de hoofdstukken 5 tot en met 9 inzicht in alle overige planologische, beleidstechnische en milieutechnische relevante aspecten van dit project. Aan de hand van een beschrijving van deze aspecten wordt de planologische aanvaardbaarheid van het project verder onderbouwd.

In hoofdstuk 10 wordt in een integrale afweging aangegeven waarom het plan mogelijk is. Hierin wordt concluderend gesproken over de gronden waarop aan het onderhavige plan medewerking wordt verleend. Het rapport wordt in hoofdstuk 11 afgesloten met een omschrijving van de juridische opzet van het bestemmingsplan.



Afbeelding 2: foto plangebied inclusief aanwezige bebouwing.

2. Juridisch-planologische aspecten

Het betreffende perceel, kadastraal bekend gemeente Heerlen, sectie E nummer 6249, plaatselijk bekend achter de Oude Linde tussen nummers 20 en 36, is gelegen in bestemmingsplan "Lindeveld - Op de Nobel" en is bestemd als "Tuincentrum met bijbehorend erf B (k)". Op gronden die als zodanig zijn bestemd, is toegelaten:

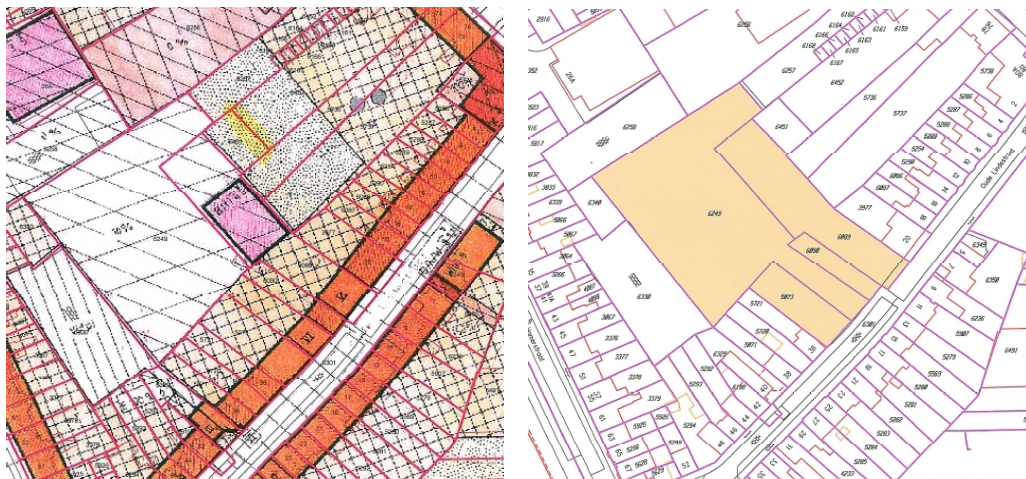
1. Een hoofdgebouw
2. Bijgebouwen
3. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
4. Verhardingen
5. Groenvoorzieningen
6. Bijbehorende voorzieningen.

Aangezien parkeren enkel is toegestaan t.b.v. de bestemming tuincentrum (bijbehorende voorzieningen) en er geen wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in het bestemmingsplan "Lindeveld - Op de Nobel", is de beoogde functie niet rechtstreeks toelaatbaar.

Artikel 3.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) verplicht de gemeenteraad om voor haar grondgebied bestemmingsplannen vast te stellen. Dit betekent dat de raad de mogelijkheid heeft om de bestemming van gebied of locatie te wijzigen middels de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.

Onderhavige toelichting op het bestemmingsplan is opgesteld als -een bij wet verplicht - onderdeel van het betreffende partiële herziening. Dit rapport is bedoeld ter onderbouwing en motivering van het plan.

Afbeelding 3 en 4: bestemmingsplankaart en kadastrale kaart



3. Omschrijving van het project

Dit hoofdstuk geeft een kenschets van het gebied waarin het plan wordt uitgevoerd.

3.1 Huidige situatie

Het plangebied bevindt zich op een binnenterrein aan de achterkant van de Oude Lindestraat in de wijk Lindeveld in de gemeente Heerlen. Binnen het plangebied is reeds een bestaande verharding aanwezig. Ook is een gebouw aanwezig binnen de begrenzing van het plangebied. De bebouwing is in slechte staat: ramen en deuren ontbreken en het dak is deels open. De overige delen van het plangebied bestaan uit grasland met enkele bomen.

Het plangebied bevindt zich in stedelijk gebied. Aan alle zijden wordt het plangebied ingesloten door bebouwing van de kern Heerlen. Het betreft daarbij zowel woon- als bedrijfsbebouwing (kantoren). De noord- en westkant van het plangebied ligt tegen parkeerplaatsen van de bebouwing van de Smederstraat en Hamerstraat. Aan de oost- en de zuidkant grenst het plangebied aan de achtertuinen van woningen van de Oude Lindestraat en de Kruisstraat.

Op korte afstand ten westen van het plangebied (circa 350 meter) is de provinciale weg N281 gelegen. Het stadscentrum bevindt zich circa 1 kilometer ten noorden van het plangebied.

Zoals op de luchtfoto is te zien wordt het perceel momenteel ontsloten via een pad dat uitkomt op de Oude Lindestraat. Naast het pad liggen nog enkele braakliggende percelen die in de toekomst mogelijk benut worden voor woningbouw.



Afbeelding 5: Foto toegang perceel

3.2 Toekomstige situatie

Het plan bestaat uit het aanleggen van circa 68 parkeerplaatsen inclusief groenvoorziening op het circa 0,5 ha grootte terrein. De initiatiefnemer is voornemens de parkeerplaatsen te realiseren om de verhuurbaarheid van zijn nabij gelegen kantoorpanden aan de Kruisstraat te vergroten. De parkeerplaatsen zullen dan ook met name overdag gebruikt worden door de gebruikers van deze kantoorpanden.

Een negental van de 68 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor de bewoners van de vijf geplande woningen tussen de Oude Lindestraat nummers 20 en 36. Deze parkeerplaatsen zullen apart gemarkeerd en aangeduid worden. Deze bewoners mogen geen gebruik maken van de overige parkeerplaatsen, om dit te voorkomen wordt een poort gebouwd en er wordt gewerkt met pasjes.

De parkeerplaatsen zullen net als in de huidige situatie worden ontsloten via één pad dat uitkomt op de Oude Lindestraat. Na de bouw van de geplande woningen wordt aan het uiteinde een spiegel geplaatst voor het uitrijdende verkeer in verband met het zicht op de straat en voornamelijk op de stoep. Dit toegangspad is ook in eigendom van de initiatiefnemer.

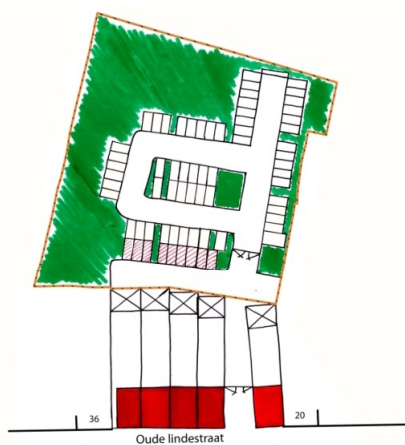
Het parkeerterrein wordt geen openbaar terrein die voor een ieder toegankelijk is.

De parkeerplaatsen zullen worden aangelegd zoals op onderstaande inrichtingsschets is weergegeven. De parkeerplaatsen komen voor een groot gedeelte te liggen op het gedeelte dat nu al is verhard met klinkers. Om het terrein een groene uitstraling te geven wordt een groot gedeelte van het terrein niet verhard en zal een groene bestemming krijgen t.b.v. gras en plantsoenvoorzieningen, zoals op onderstaande tekening is weergegeven.

In de toekomst zal het voorterrein grenzend aan de Oude Lindestraat zeer waarschijnlijk worden bebouwd zodat het zicht op de parkeerplaatsen wordt belemmerd. Stedenbouwkundig gezien wordt hiermee de straatwand opgevuld. Zolang er nog geen woningen staan wordt er een haag aangeplant om het zicht op de parkeerplaatsen te beperken.

Het gebouw wat nu nog op het terrein aanwezig is zal worden verwijderd.

De opbouw van de weg en parkeervakken zal niet dieper komen te liggen dan 40 cm-maaiveld.



Afbeelding 6: Inrichtingsschets parkeerplaats

Toelichting Parkeerplaats Oude Lindestraat



Afbeelding 7: Inrichtingsschets inrit en uitrit parkeerplaats

5. Beleid

5.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijke beleid vastgelegd tot 2020, met een doorkijk naar 2030. De hoofddoelen zoals in de Nota omschreven zijn: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden tot en het behouden van een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

Het rijk streeft naar het opwaarderen van huidige steden tot of het behouden van krachtige steden. Krachtige steden zijn steden die veilig zijn, en die in alle opzichten voldoen aan de -steeds hogere- eisen die bewoners, bedrijven, instellingen, bezoekers en recreanten aan een stad stellen. Ze bieden een breed scala aan voorzieningen op onder meer het gebied van zorg, welzijn, kunst, cultuur, onderwijs, recreatie en sport. Krachtige steden zijn tevens economisch vitaal, bieden hoogwaardige vestigingslocaties en werk aan wie dat zoekt en hebben daarnaast een hechte sociale samenhang. Het gaat kortom om steden die kansen bieden aan burgers en veilig en prettig zijn om in te verblijven.

Een beter functionerende verkeers- en vervoersinfrastructuur met daarbij voldoende parkeergelegenheden in de steden zijn belangrijke randvoorwaarden voor economische groei. De ontwikkeling van deze infrastructurele voorzieningen past daarom in het Rijksbeleid

5.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, 2006)

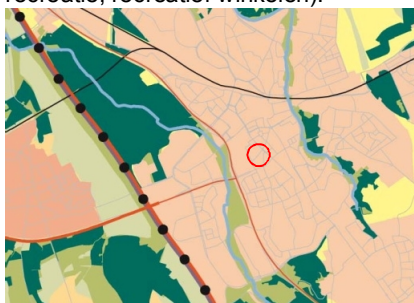
Het POL2006 is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan. Tevens vormt POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft. Daarnaast is het een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden, waarin andere (o.a. provinciale) sturingsinstrumenten worden geïntroduceerd. Het POL2006 geldt als zodanig als provinciale structuurvisie, zoals bedoeld in deze wet.

Het provinciaal beleid is gericht om de Limburgse economie vitaal te houden, met een hoge mate van dynamiek en ondernemerschap en een attractief ondernemersklimaat. Goede parkeergelegenheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven.

De 7 stadregio's hebben een belangrijke functie voor de omliggende landelijke gebieden voor ondermeer werk, scholing, cultuur en als regionaal koopcentrum. Hun huidige aandeel in woningen en werkgelegenheid dient overeind te blijven en vraagt om voortdurende aandacht gericht op een goed kwalitatief aanbod. Voor het goed functioneren van de stadsregio's zijn goede mobiliteitsvoorzieningen nodig.

Het plangebied ligt in een P9 gebied (stedelijke bebouwing). Deze gebieden omvatten de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte.

Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht, levendige gebieden met een sterke menging van functies. Behoud en versterking van die vitaliteit van binnensteden is uitgangspunt. Bijzonder belang wordt gehecht aan de aanwezigheid in centrumgebieden van woonfuncties en stedelijke voorzieningen (publieksgerichte kantoren, stedelijke recreatie, recreatief winkelen).



Afbeelding 8: POL 2006, actualisatie 2011 (ligging plangebied met rode cirkel weergegeven).

Het realiseren van deze parkeervoorzieningen past binnen het beleid van vitale steden, verbeteren van de leefomgeving en goed ondernemersklimaat.

Provinciaal verkeers- en vervoersplan

Hoofdfilosofie in het provinciaal verkeers- en vervoersplan is het toewerken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. De mobiliteitsvoorzieningen en de vervoersnetwerken en -voorzieningen moeten optimaal op elkaar zijn afgestemd. Het 'goede samenspel', zowel van de voorzieningen onderling, als het gebruik door de reizigers van de verschillende voorzieningen, resulteert in een optimale bereikbaarheid.

De ontwikkeling van voldoende parkeervoorzieningen nabij woon/werkgebieden past binnen het provinciaal verkeer en vervoersbeleid.

5.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

Structuurvisie Parkstad Limburg 2030

De intergemeentelijke structuurvisie zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit, en de economisch maatschappelijke ontwikkeling. Deze twee dragers hebben een uitwerking gekregen op vier hoofdthema's: ruimtelijke identiteit, economie, wonen en mobiliteit. Het zijn de belangrijkste thema's voor de komende decennia:

- Ruimtelijke identiteit – regionale ontwikkeling met de natuur als goede buur.

- Economie – meer vitaliteit vanuit historische en huidige kracht.
- Wonen – meer kwaliteit voor een veranderende bevolking.
- Mobiliteit – meer samenhang, betere bereikbaarheid.

Hierin zijn nog een zestal 'basisuitspraken' uitgewerkt die fungeren als toetssteen voor ontwikkelingen en initiatieven.

1. Landschap leidt – sterke ruimtelijke kwaliteit en identiteit, robuuste landschappelijke structuren, grensoverschrijdend landschap en watersystemen geven een duurzaam houvast bij verantwoorde ontwikkeling van kwaliteit.
2. Eén hoofdcentrum – een agglomeratie met 240.000 bewoners verdient een kern met EU-regionale en hoogstedelijke uitstraling.
3. Energie als fundament – economische en cultuurgeschiedenis krijgt actuele waarde voor innovatie en duurzaamheid.
4. Netwerk van Park en Stad – de combinatie van stedelijk en landelijk gebied, van natuurwaarden en hoofdkern met subkernen en een fijnmazige structuur van verkeersverbindingen op lokaal en regionaal niveau vormen een uniek netwerk van Park en Stad.
5. Economische slagader N281 – deze vormt de hoofdas van de economie en de zichtbare identiteitsdrager.
6. Buitenring = Parkstadring – deze ring verankert Parkstad Limburg stevig in het internationale netwerk om beter het grote economische potentieel van het gebied te kunnen benutten.

Het plangebied ligt in de economische slagader van Heerlen.

Stadvisie Heerlen 2026

Middels de "Stadvisie Heerlen 2026" is in 2008 een visie geschetst voor de lange termijn voor de stad Heerlen. De visie geeft een bepaalde koers op hoofdlijnen op onder andere maatschappelijke ontwikkelingen waarmee Heerlen te maken krijgt. Belangrijk daarin zijn samenwerking op regionaal, nationaal en internationaal niveau en het creëren van een aantrekkelijk, bedrijvig, bereikbaar en levendige stad. De gemeente Heerlen heeft dat vertaald naar een viertal thema's: Heerlen centrumstad, Heerlen ondernemende stad, Heerlen jeugdige stad, Heerlen netwerkstad. Deze zijn samengevat als Heerlen Energiek hart van Parkstad. Dit plan sluit het meeste aan op het thema Heerlen ondernemende stad, door het creëren van gunstige voorwaarden voor de vestiging van ondernemers in de stad.

Gemeentelijke Parkeernota (2010)

De parkeernota van de gemeente Heerlen is in 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Heerlen. Deze parkeernota is bedoeld om nader te duiden wat de visie is van de gemeente Heerlen op het gebied van parkeren (I. parkeervisie) en welk instrumentarium de gemeente gaat inzetten om deze te verwezenlijken (II. parkeermaatregelen). In de komende jaren zal het bestuur gebruik maken van één of meerdere van deze instrumenten om maatwerkoplossingen te bieden voor parkeerproblemen. In het derde deel van deze parkeernota worden al diverse keuzes gemaakt. Het gaat dan specifiek om parkeren in het centrum van Heerlen.

In de Stadvisie Heerlen 2026 is gekozen voor een aantal speerpunten. Heerlen zet onder andere in op een bruisend en levendig stadscentrum, aantrekkelijke leefbare woonmilieus, een goede bereikbaarheid, een krachtig ondernemersklimaat en hoogwaardig onderwijs. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan de totstandkoming van deze speerpunten. De visie

op parkeren is dan ook als volgt geformuleerd:

‘Heerlen streeft naar een evenwichtige balans tussen parkeervraag en -aanbod waarbij aan de parkeerbehoefte van diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven) zoveel mogelijk wordt voldaan, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de wijk en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.’

In de beleidsnota staan maatregelen voor het beter afstemmen van de parkeervraag en het parkeeraanbod binnen de volgende oplossingsrichtingen ter beschikking: beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen. Het bouwen en reguleren hebben meestal een forse invloed op de (parkeer)situatie in een (woon)wijk. Daarom is het verstandig om ook te kijken of er mogelijkheden zijn om het autogebruik te beïnvloeden of de aanwezige parkeercapaciteit beter te benutten.

Dit plan sluit aan bij het beleid van het gemeente in het bouwen en reguleren van parkeerplaatsen.

Bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen in bestemmingsplan “Lindeveld - Op de Nobel”. Waar afwijkingen ten opzichte van de vigerende planologische situatie voorkomen is weergegeven in hoofdstuk 2.

6. Milieuaspecten

6.1 Bodem

In juni 2010 is door het bureau milieu en duurzaamheid van de gemeente Heerlen een vooronderzoek verricht (cfm. NEN-5725) ter plaatse van de locatie Oude Lindestraat gelegen tussen nr. 20 en 36 te Heerlen met kadastrale nummers 5073, 6249, 6090 en 6089 sectie E.

Het vooronderzoek is uitgevoerd om te bepalen of de locatie verdacht dan wel onverdacht is voor bodemverontreinigingen.

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek blijkt dat in grote delen van het grondgebied van Heerlen de bodem in meer of mindere mate verontreinigd is. Deze verontreiniging kent verschillende oorzaken, waaronder langdurig opeenstapeling van menselijke activiteiten, de mijnbouw uit het verleden en ook atmosferische depositie door industriële activiteiten. Omdat deze verontreiniging zich verspreid over een groot gebied en er geen duidelijke kern van verontreiniging is aan te wijzen wordt er gesproken van een grootschalige diffuse bodemverontreiniging.

Verder wordt op basis van het vooronderzoek en inspectie de locatie als onverdacht aangeduid ten aanzien van asbest.

Op basis van eerder onderzoek ter plaatse zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten aan koper, PAK, zink, kwik en cadmium zijn gemeten. Het gehalte aan zink, cadmium en koper is marginaal verhoogd tot boven de gebiedseigenwaarde. In de ondergrond is een licht verontreinigd gehalte aan nikkel gemeten. Ook dit gehalte is marginaal verhoogd tot boven de gebiedseigenwaarde. Derhalve wordt de locatie onverdacht beschouwd.

Er is geen freatisch grondwater te verwachten binnen 5,0 m-mv.

Op grond van de analyseresultaten blijkt dat mogelijke verontreinigingen marginaal en/of diffuus van aard zijn. Aangezien het plangebied geen gevoelige bestemming krijgt acht het bureau milieu en duurzaamheid geen verkennend bodemonderzoek noodzakelijk voor de bestemmingswijziging van dit plan. Hiermee vormt bodemkwaliteit geen belemmering voor het realiseren van het plan.

6.2 Luchtkwaliteit

Wanneer er sprake is van een wijziging van een bestemmingsplan dient er een besluit in het kader van de Wro te worden genomen. In de Wro is opgenomen dat in het kader van deze wijziging er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Alle relevante belangen en aspecten moeten worden meegewogen in de besluitvorming. In dit kader is ook het uitvoeren van een onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit van belang.

Op 15 november 2007 is het Besluit luchtkwaliteit ingetrokken en zijn de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit verankerd in de Wet milieubeheer. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt met ingang van 15 november 2007 de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de Wet ruimtelijke ordening. Op basis van de Wet gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingcomponenten waaronder stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀).

Om te onderzoeken of het plan kan worden voldaan aan de eisen uit de Wet milieubeheer heeft K+ adviesgroep een onderzoek uitgevoerd dat is gerapporteerd in het onderzoeksrapport met kenmerk M10 284.401 d.d. 4 augustus 2010. Dit rapport is als externe bijlage bij deze onderbouwing gevoegd.

Uit de berekeningen blijkt dat de luchtverontreinigingcomponenten stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) ruimschoots aan de wettelijke norm wordt voldaan. Ook voor andere luchtverontreinigingscomponenten, zoals benzeen, worden de grenswaarden niet overschreden.

Gezien de lage blootstellingconcentraties, ver onder de gestelde grenswaarden, worden ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de realisatie van het plan. Hiermee vormt de lokale luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16 lid 1 a van de Wet milieubeheer geen belemmering voor het realiseren van het plan.

6.3 Akoestiek

De aanleg van de parkeerplaatsen betreft geen gevoelige bestemming derhalve is in het kader van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. Desalniettemin is in het kader van een goede ruimtelijke ordening door K+ adviesgroep een onderzoek uitgevoerd met kenmerk M10 284.401 en d.d. 4 augustus 2010. Dit rapport is als separate bijlage bij deze onderbouwing gevoegd. Hierbij is het volgende onderzocht:

- a. de bestaande en toekomstige optredende gevelbelasting vanwege parkerende auto's op het binnenterrein;
- b. de geluidtoename vanwege de verkeersaantrekkende werking in verband met de realisatie van de parkeerplaatsen.

Ad a: parkeerbewegingen binnenterrein

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de bestaande woningen aan het binnenterrein neemt de gevelbelasting marginaal toe. Nabij de inrit van de parkeerplaats (waarneempunt 10 in het onderzoeksrapport) is de hoogste toename bepaald van 2 dB(A). Tegenover de inrit neemt de gevelbelasting toe met 3 dB(A) (waarneempunt 18). De gevelbelasting vanwege de parkeerbewegingen is meer dan 10 dB(A) lager dan die vanwege wegverkeerslawaaï van de Oude Lindestraat zodat de bijdrage vanwege de parkeerbewegingen hier akoestisch niet relevant is.

De optredende gevelbelasting blijft bij de bestaande woningen beneden de grenswaarde van 50 dB(A) (dagperiode), 45 dB(A) (avondperiode) en 40 dB(A) (nachtperiode). Uit het onderzoek blijkt dat de woning aan de Oude Lindestraat 38 in de huidige situatie al een waarde boven de 50dB (A) heeft, echter uit het onderzoek blijkt ook dat de toename in dag- en avondperiode de geluidbelasting niet toeneemt en in de nachtperiode onder de 40 dB(A) blijft.

Alleen langs de inrit (waarneempunt 13) bedraagt de grenswaarde 51 dB(A). Wanneer hier in de toekomst gebouwd zal worden dan kan deze geluidbelasting eenvoudig verlaagd worden met het plaatsen van een muur (schutting) langs de inrit. Met een 2m hoge en 4m lange muur wordt de gevelbelasting van 51 dB(A) teruggebracht naar circa 46 dB(A). Het bijkomend voordeel is dat de bewoner toch enige privacy op zijn of haar terras heeft. Dergelijke geluidbelastingen zijn akoestisch toelaatbaar, er is geen overlast te verwachten.

Ad b: verkeersaantrekkende werking

Vanwege de groei van het verkeer is langs de Oude Lindestraat de te verwachten geluidtoename bepaald. In waarneempunt 18 tegenover de inrit is de hoogste toename bepaald van 1 dB. De gevelbelasting neemt toe van 59 naar 60 dB. Bij de overige woningen langs de Oude Lindestraat neemt de gevelbelasting toe met minder dan 0,5 dB. De gevelbelasting bedraagt 58-59 dB.

Op basis van de beperkte geluidtoename aan de Oude Lindestraat kan worden geconcludeerd dat langs de overige wegen (Hamerstraat, Kruisstraat, Burgemeester Hesselleplein en Ambachtstraat) de gevelbelasting ook met minder dan 1 dB zal toenemen. Dergelijke toenames zijn akoestisch acceptabel.

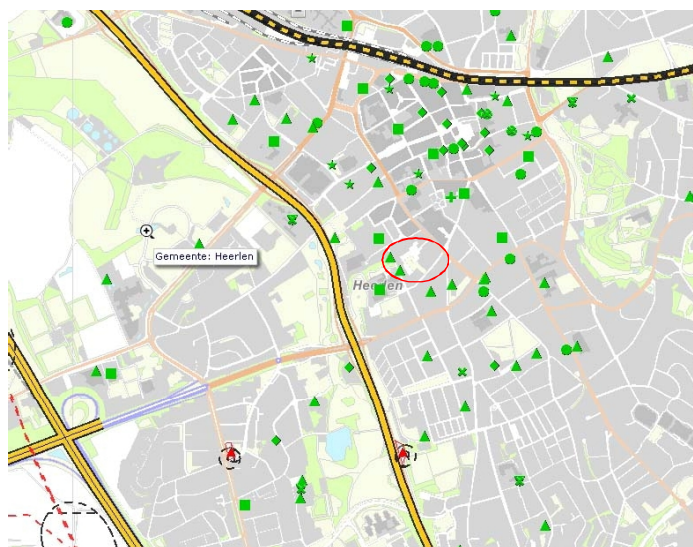
Op basis van dit onderzoek blijkt dat akoestiek geen belemmering vormt voor het realiseren van het plan.

6.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij het bepalen van de risico's van transport van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt tussen het individuele of plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Zowel bedrijvigheid als transport spelen een rol bij de beoordeling van de externe veiligheid. Wat betreft de bedrijvigheid in de omgeving is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI, 2004) van toepassing. Voor wat betreft wegtransport is dat de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Voor het transport van gevaarlijke stoffen (hoge druk aardgas en K1, K2 en K3-vloeistoffen) door buisleidingen is het externe veiligheidsbeleid omschreven in de circulaire "Zonering langs hoge druk aardgasleidingen uit 1984 en de circulaire "Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie" uit 1991.

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico vloeit voort uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied.

De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en het in voorbereiding zijnde Besluit externe veiligheid buisleidingen regelen dat de verantwoordingsplicht ook geldt voor het vervoer van gevaarlijke stof over de weg, het water, de spoorweg en door buisleidingen.



Afbeelding 9: Risicokaart provincie Limburg (met rode cirkel ligging plangebied weergegeven)

Bedrijvigheid

In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn volgens de Risicokaart Limburg geen bedrijven gelegen die in het kader van externe veiligheid een risico opleveren. Ook ligt het plan niet binnen het invloedsgebied van (verder weg gelegen) bedrijven die onder de werkingssfeer van het BEVI vallen.

Buisleidingen

In de directe nabijheid van het plan zijn geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen gelegen. Het plan ligt niet binnen het invloedsgebied van een buisleiding.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In de directe nabijheid van het plan zijn geen vervoersassen bekend van gevaarlijke stoffen. De Oude Lindestraat worden niet benut als transportroute voor gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid is geen relevante aspect omdat de aanleg van een parkeerplaats betreft geen gevoelige bestemming en omdat deze alleen bestemd is voor personenauto's is hier geen sprake van productie, opslag, behandelen of vervoer van gevaarlijke stoffen. Desondanks is de risicoatlas van de provincie Limburg geraadpleegd of er in de omgeving BEVI bedrijven liggen en in de nabijheid vervoersassen of buisleiding door of langs het plangebied lopen.

Externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor het plangebied.

6.5 Flora en fauna

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bescherming van planten- en diersoorten krachtens de Flora- en faunawet. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de gebiedsbescherming die van toepassing is. Onderstaand gegevens zijn afkomstig van het verkennend flora en fauna onderzoek d.d. 22

juni 2010 dat door Kragten is uitgevoerd. Dit onderzoek wordt als separate bijlage aan deze onderbouwing toegevoegd.

Beschermde soorten

Uit literatuurgegevens blijkt, dat in de nabijheid van het plangebied een aantal beschermde planten- en diersoorten voorkomt. Daaronder bevinden zich ook strenger beschermde soorten, zoals de eekhoorn en de alpenwatersalamander, en broedvogels met jaarrond beschermde nesten, zoals de steenuil.

Op grond van de aanwezige biotopen binnen het plangebied kan echter grotendeels worden uitgesloten dat beschermde planten- en diersoorten voorkomen binnen het plangebied. Het plangebied vormt slechts geschikt leefgebied voor enkele algemeen beschermde zoogdiersoorten (tabel 1, AMvB artikel 75) en geschikt broedbiotoop voor algemeen voorkomende tuin- en parkvogels (tabel 2, AMvB artikel 75). Daarnaast is het plangebied mogelijk geschikt als foerageergebied voor vleermuizen, zoals gewone dwergvleermuis en laatvlieger (tabel 3, AMvB artikel 75).

Voor soorten die zijn opgenomen in tabel 1, AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet is de aanvraag van een ontheffing niet noodzakelijk bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor soorten uit tabel 2 en 3 kan dit wel noodzakelijk zijn, al naar gelang de effecten die zullen optreden op de betreffende soorten. Ten aanzien van broedende vogels die zich mogelijk in het plangebied vestigen, kunnen voorzorgsmaatregelen getroffen worden om negatieve effecten te voorkomen.

Voor zover de maatregelen nadelig kunnen zijn voor vogels (kap van bomen en verwijderen van struweel), dienen deze te worden uitgevoerd buiten het broedseizoen (het broedseizoen loopt globaal van april tot en met augustus). Wanneer dit niet mogelijk blijkt, dient, wanneer de werkzaamheden niet op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, door middel van een inventarisatie vastgesteld te worden dat binnen het plangebied geen broedgevallen aanwezig zijn. Indien broedgevallen aanwezig zijn, kunnen de werkzaamheden geen doorgang vinden totdat de kuikens het nest hebben verlaten, daar een ontheffing voor het verstoren van broedende vogels niet wordt verleend. In het plangebied zijn geen vaste nesten aangetroffen, die gedurende het gehele jaar beschermd zijn.

Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn binnen het plangebied niet aanwezig, zodat geen ontheffing benodigd is voor het vernietigen van vaste verblijfplaatsen. Het plangebied kan wel onderdeel uitmaken van het foerageergebied van vleermuizen. Aangezien in de toekomstige situatie groen wordt teruggebracht binnen het plangebied, waarbij wederom een afwisseling ontstaat tussen opgaande begroeiing en grazige vegetatie, zal het plangebied ook na realisatie van de parkeerplaatsen geschikt blijven als foerageergebied voor vleermuizen. Het is derhalve niet noodzakelijk een ontheffing aan te vragen voor vernietiging van foerageergebied van vleermuizen. Om er zeker van te zijn dat vleermuizen geen negatieve effecten zullen ondervinden van de voorgenomen ingrepen, wordt aanbevolen de werkzaamheden uit te voeren in de winterrustperiode. De winterrustperiode loopt globaal van oktober tot en met maart. Ook wordt aanbevolen spaarzaam om te gaan met verlichting op het parkeerterrein, hoewel de mogelijk aanwezige vleermuizen enige mate van gewenning zullen vertonen aan verlichting, aangezien binnen Heerlen straatverlichting aanwezig is langs de straten.

Beschermde gebieden

Het plangebied voor het parkeerterrein is gelegen op korte afstand van het Natura2000-gebied Geleenbeekdal. Het voornemen is echter zeer kleinschalig

in aard en omvang en zal niet leiden tot externe effecten op het Natura2000-gebied. Het is derhalve niet noodzakelijk een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 aan te vragen voor realisatie van het parkeerterrein.

Daarnaast is het plangebied niet aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur of als Provinciale Ontwikkelingszone Groen. Hierdoor is de provinciale gebiedsbescherming niet van toepassing op het plangebied. Gezien aard en omvang van het voornemen zijn evenmin negatieve effecten te verwachten op nabijgelegen EHS- en/of POG-gebieden.

6.6 Water

Sinds 1 november 2003 is de watertoets wettelijk verplicht voor plannen in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening. Eén van de oorzaken voor de problemen met water in ons land is de wijze waarop plannen en (planologische) besluiten kunnen leiden tot wateroverlast, een achteruitgaande waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden etcetera. De watertoets heeft als doel deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor watersystemen te benutten. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij (herziene-) ruimtelijke plannen en besluiten.

Het beleid van het waterschap Roer en Overmaas met betrekking tot het waterbeheer zijn:

- De watersysteembenadering: de natuurlijke en samenhangende kringloop tussen atmosfeer, omgeving, bodemsysteem en oppervlaktewateren.
- De waterketenbenadering: de kringloop tussen waterwinning, menselijk gebruik en lozing van water.
- De voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren.
- De voorkeursvolgorde: schoonhouden, scheiden, schoonmaken.
- Ruimte voor water, waarbij voor maatregelen ruimtelijke oplossingen worden gezocht.
- Het meenemen van water als medeordenend principe in ruimtelijke plannen.
- Duurzaam stedelijk waterbeheer

Op dit moment is al een groot gedeelte waar de parkeerplaatsen komen te liggen verhard middels een halfverharding of klinkers. Volgens de gemeente en de eigenaar is er op dit moment geen wateroverlast problemen bekend.

De nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zullen worden afgewaterd op het omliggende groen binnen het plangebied. De parkeerplaatsen komen daarom hoger te liggen dan het maaiveld. T.b.v. een betere infiltratie worden de nieuwe parkeervakken uitgevoerd met grasbetontegels en de rijweg met klinkers. Het freatisch grondwater ligt op circa 12 m-mv en vormt daarom geen belemmering. Volgens de bodemkaart bestaat de bodem in het plangebied uit löss. Loss kenmerkt zich door een mindere waterdoorlatendheid. Doordat de groenvoorzieningen lager liggen dan de parkeerplaatsen krijgt het water van de parkeerplaatsen de mogelijkheid om in dit gedeelte te infiltreren.

Water vormt op basis van bovenstaande resultaten geen belemmering voor het plan.

Dit plan is watertoetsplichtig en is derhalve aangemeld bij het watertoetsloket. Het wateradvies is als separate bijlage opgenomen bij dit document.

7. Overige planologische aspecten

7.1 Archeologie

Op 1 september 2007 is de nieuwe Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Als gevolg van deze wet is het onder meer verplicht om bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan expliciet rekening te houden met archeologische waarden.

Gelet op de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet op de archeologische monumentenzorg van september 2007, heeft de gemeenteraad van Heerlen op 23 september 2008 de archeologische verwachting- en cultuurhistorische advieskaart voor de gemeente Heerlen vastgesteld. Deze kaart geeft uitsluitend waar vrijwel zeker wel en waar vrijwel zeker geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is en de daarbij te hanteren ondergrenzen. Hieruit blijkt dat voor het plangebied wanneer er geen ingrepen plaats vinden dieper dan 40 cm geen archeologisch onderzoek nodig is. De opbouw van de weg en parkeerplaatsen zal niet dieper dan 40 cm komen te liggen.

Archeologie vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

7.2 Verkeer en parkeren

Het geprojecteerde parkeerterrein aan de Oude Lindestraat is gelegen nabij het Centrum van Heerlen. De bereikbaarheid van het parkeerterrein is goed, waardoor de verkeersafwikkeling van en naar het parkeerterrein geen problemen zal opleveren. De Oude Lindestraat sluit aan op de Kruisstraat / Bekkerweg. De Kruisstraat (in noordelijke richting) sluit aan op de Centrumring van Heerlen en is zodoende een goede aansluiting op de centrale ring van het stadscentrum. De Bekkerweg (in zuidelijke richting) sluit aan op de Burgemeester Gijzelslaan / Welterlaan, die de directe verbinding vormt richting de stadsautoweg N281 (hemelsbreed is de afstand tot de toe- en afrit N281 circa 400 meter). Daarnaast is de Welterlaan de verbinding richting de Rijkswegen A76 en A2. De ligging van het parkeerterrein is dan ook zodanig dat de bereikbaarheid op zowel lokaal, regionaal als interregionaal niveau optimaal is en de overlast voor woonstraten tot een minimum wordt beperkt.

In het kader van de veiligheid aan de Oude Lindestraat wordt de uitrit zo vorm gegeven dat het uitzicht voor het oprijden en verlaten van de parkeerplaats goed is, zoals is weergegeven in afbeelding 7.

De initiatiefnemer is voornemens de parkeerplaatsen te realiseren om de verhuurbaarheid van de nabij gelegen kantoorpanden aan de Kruisstraat te vergroten en voor het parkeren van de bewoners van een vijftal nieuwe woningen aan de Oude Lindestraat.

De parkeernormen uit de parkeernota 2010 van de gemeente Heerlen worden in acht genomen voor het bepalen van de parkeerbalans van de kantoorpanden en de woningen. De norm is gebaseerd op de bruto vloeroppervlakte van de kantoorpanden. De parkeernormen maken een onderscheid in centrum, schil en overig gebied. De Kruisstraat en Oude Lindestraat vallen binnen de schil. Uitgaande van de parkeernorm voor een kantoorpand kan de volgende berekening worden gemaakt:

Kruisstraat 72

In totaal bedraagt de bruto vloeroppervlakte van dit adres: 630 m² meter. De parkeernorm is 1,7 per 100 m² BVO. Dat betekent dus een maximum aantal parkeerplaatsen van $1,7 \times 6,3$ is 10,71 parkeerplaatsen.

Kruisstraat 80

In totaal bedraagt de bruto vloeroppervlakte van dit adres: 1176 m² meter. De parkeernorm is 1,7 per 100 m² BVO. Dat betekent dus een maximum aantal parkeerplaatsen van $1,7 \times 11,8$ is 20,1 parkeerplaatsen. Bij dit adres zijn al 2 parkeerplaatsen beschikbaar.

Kruisstraat 103-121

In totaal bedraagt de bruto vloeroppervlakte van dit adres: 1763 m² meter. De parkeernorm is 1,7 per 100 m² BVO. Dat betekent dus een maximum aantal parkeerplaatsen van $1,7 \times 17,6$ is 29,92 parkeerplaatsen.

In totaal kunnen dus: $10,71 + 20,06 + 29,92 - 2$ is 58,69 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Afgerond zijn dit 59 parkeerplaatsen. Voor de vijf geplande woningen hanteert de gemeente een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning. In totaal betekent dit dat er $59 + 9$ is 68 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Op basis van de kengetallen van de CROW is de verwachte verkeersgeneratie te berekenen. In totaal gaat het om 3569 m² bruto vloeroppervlak. Voor een gemiddelde werkdag in een gemiddelde maand is de verkeersgeneratie voor een kantoorpand in het centrum: 207 per etmaal. In een weekend is de verwachting dat het gebruik van de parkeerplaats op zaterdag 45 en op zondag 30 verkeersbewegingen genereert. Voor vijf koopwoningen geldt een verkeersgenererende werking van 27 bewegingen per etmaal.

De Oude Lindestraat is een erftoegangsweg. In de Heerlense wegcategorisering kent de categorie erftoegangswegen een maximale capaciteit per etmaal van 5000 motorvoertuigen. Gegeven de huidige intensiteit van 4.333 motorvoertuigen per etmaal in de Oude Lindestraat zal de toename van het verkeer niet leiden tot een wezenlijke verslechtering van de doorstroming of de afwikkeling op het kruispunt Kruisstraat-Oude Lindestraat. Of het overschrijden van de maximale capaciteit. Dit blijkt ook uit de extrapolatie van de verkeersintensiteit tot en met 2025. Vanaf 2022 zal de wegcapaciteit met iets meer dan 1% wordt overschreden en in 2025 gestegen naar 2,5%. Deze overschrijdingen kunnen echter -aangezien de berekening enigszins indicatief is- als verwaarloosbaar aangemerkt worden. Uit onderzoek van de gemeente Heerlen (zie separate bijlage "Bevolkingsontwikkeling en mobiliteit in Parkstad Limburg" van de heer D. Martens) blijkt dat deze stijging niet doorzet. Gezien de demografische ontwikkelingen in de regio Parkstad zal de automobiliteit hoogstwaarschijnlijk gaan dalen vanaf uiterlijk 2025.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling geen belemmeringen veroorzaakt ten aanzien van verkeersafwikkeling en parkeren.

7.3 Kabels en Leidingen

Binnen het plangebied liggen geen leidingen en kabels die planologische beperkingen opleggen ten aanzien van het voorgenomen plan.

8. Economische uitvoerbaarheid

Het perceel is in eigendom van de initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft de parkeerplaatsen nodig om zijn nabij gelegen kantoorpanden te kunnen verhuren. De uitvoeringskosten worden volledig gefinancierd door de initiatiefnemer.

Aangezien dit geen bouwplan betreft is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

Voor vaststelling van het bestemmingsplan is een overeenkomst aangegaan met de gemeente Heerlen, waarbij initiatiefnemer verantwoordelijk wordt gesteld voor eventuele toegekende planschade.

Eventuele financiële gevolgen die ontstaan door deze ontwikkeling zullen voor rekening komen van de initiatiefnemer. Het uitvoeren van de parkeerplaats heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente.

9. Maatschappelijke haalbaarheid

9.1 Procedure

Voorliggend bestemmingsplan heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Het voorliggend bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijzen gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad. Het raadsbesluit en de nota's van zienswijzen en wijzigingen worden als bijlagen separaat bij dit rapport opgenomen. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens wederom voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Binnen zes weken na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen bij de Raad van State.

9.2 Resultaten overleg en zienswijzen

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties. De resultaten van dit vooroverleg zijn opgenomen in een separate bijlage.

Het plan is tijdens een informatieavond gepresenteerd aan omwonenden. De reacties van de omwonenden zijn bijgevoegd in een separate bijlage. Naar aanleiding hiervan is het plan aangepast.

Van 18 augustus 2011 tot en met 28 september 2011 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen ten behoeve van de indiening van zienswijzen. De ingediende zienswijzen zijn neergelegd in een verslag, samen met de meningsvorming over de wijze van verwerken van de zienswijzen in het bestemmingsplan.

10. Integrale afweging

De beoogde aanleg van een parkeerplaats inclusief groenvoorziening vergroot de verhuurbaarheid van de kantoorpanden nabij het centrum van de stad.

In stedenbouwkundig/landschappelijk opzicht is de aanleg aanvaardbaar aangezien er extra groen wordt ingebracht in het plangebied en het vervallen gebouw gesloopt wordt. Tevens wordt door middel van groenvoorzieningen het zicht vanuit de straat op de parkeerplaatsen beperkt. Bovendien past het plan in de vigerende planologische beleidsuitgangspunten en doelstellingen.

Ook vanuit verkeerskundig oogpunt wordt de ontwikkeling aanvaardbaar geacht. De parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van bestaande kantoorpanden. Deze panden zijn gebouwd in de jaren '50 en '70 van de vorige eeuw, toen parkeren nog geen probleem was. Door deze kantoorpanden zijn er al verkeersbewegingen in de omgeving en wordt er al parkeerruimte in beslag genomen. Bij het bepalen van het effect van de geplande parkeerplaats is geen rekening gehouden met de verkeersbewegingen, die er nu al, ten gevolge van het gebruik van de kantoorpanden van de initiatiefnemer, zijn in de omgeving. Door de realisatie van de parkeerplaatsen op het binnenterrein wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving groter wordt. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt niet tot een wezenlijke verslechtering.

Met betrekking tot planologische en milieukundige aspecten wordt in deze toelichting geconcludeerd dat er geen onaanvaardbare negatieve gevolgen ontstaan voor de omgevingswaarden en -belangen. Geconcludeerd wordt dan ook dat er voldoende argumenten bestaan om medewerking te verlenen aan voorliggend initiatief.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is de aanleg van parkeerplaatsen en groenvoorziening niet toegestaan. Om die reden neemt de gemeenteraad van Heerlen het besluit om de bestemmingsplanwijziging mogelijk te maken.

11. Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt de opbouw van de planregels nader toegelicht.

De verbeelding en regels zijn opgesteld conform de bepalingen in Wro, Bro en SVBP 2008.

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen opgenomen zijn. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voorzover deze daaraan in de voorschriften wordt gegeven. Een aantal aanduidingen heeft geen juridische betekenis en is uitsluitend op de plankaart aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid, zoals kadastrale en topografische gegevens.

Een bestemmingsplan kent aan gronden een bestemming toe en verbindt regels aan deze bestemming. Deze regels betreffen het gebruik van de gronden, maar ook de bouwmogelijkheden. De regels zijn onder te verdelen in:

- c. Inleidende regels.
- d. Bestemmingsregels.
- e. Algemene regels.
- f. Overgang en slotregels.

Inleidende regels

In deze regels staan de begrippen verklaard die in de planregels voorkomen en die om een nadere omschrijving vragen. Verder wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden.

Bestemmingsregels

Deze regels betreffen het hart van het bestemmingsplan. In de bestemmingsregels wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen gebruikt en bebouwd. In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

Binnen het plan worden twee enkelbestemmingen opgenomen. De enkelbestemmingen “Verkeer” en “Groen” worden gebruikt. Binnen de bestemming verkeer is het juridisch mogelijk gemaakt de ontsluitingsweg en de parkeerplaatsen. Daarnaast kan hier groen worden aangelegd. Binnen de verkeerbestemming is een aanduiding opgenomen voor parkeren van de bewoners van vijf woningen die gerealiseerd zullen worden tussen de Oude Lindestraat nummers 20 en 36. De enkelbestemming “Groen” is grotendeels rondom het parkeerterrein gelegd.

Algemene regels

Het gaat hier om algemene regels die betrekking hebben op alle bestemmingen in het plan. In plaats van bij elke bestemming dezelfde regel te plaatsen, kan gebruik worden gemaakt van een algemene regel. In dit bestemmingsplan zijn de volgende algemene regels opgenomen:

- Algemene ontheffingsregels: ten aanzien van het tot 10% afwijken van maten, afmetingen en percentages en het overschrijden van bouwgrenzen indien een meetverschil t.o.v. het moment van vaststelling daartoe aanleiding geeft.

- Verder is de anti-dubbeltelbepaling onder de algemene regels opgenomen. Hiermee blijven gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, buiten beschouwing bij de beoordeling van latere bouwplannen.

Overige regels

Hieronder zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Deze laatste regel geeft aan op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Verslag vooroverleg bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat'

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat' is op 3 augustus 2011 het voorontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 BRO.

Dit verslag bevat een overzicht van de vooroverlegreacties, de inspraakreacties en de meningsvorming over de wijze van verwerken van deze reacties in het plan.

Reacties vooroverleg

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende reacties ontvangen:

- Provincie Limburg
De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Reactie

Wij delen u mede dat de beoordeling van het plan geen aanleiding geeft tot het indienen van een zienswijze.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- VROM-Inspectie Regio Zuid
Postbus 850
5600 AW Eindhoven

Reactie

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- Waterschap Roer en Overmaas
Postbus 185
6130 AD Sittard

Reactie

Deze ontwikkeling heeft, vanwege de relatief kleine omvang en de ligging buiten de invloedszones, naar verwachting geen of nauwelijks invloed op de waterhuishouding. Op deze ontwikkeling is daarom de kortewatertoetsprocedure van toepassing. Dit houdt in dat het Watertoetsloket Roer en Overmaas niet betrokken hoeft te worden bij de voorbereiding van het plan.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- Enexis B.V.
Postbus 856
5201 AW 's-Hertogenbosch

Reactie

In dit bestemmingsplan zijn geen 150/10 kV of 50/10 kV schakelstations en/of 50 kV transportverbindingen in het bestemmingsplan "Parkeerplaats Oude Lindestraat" aanwezig zijn.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- TenneT TSO
Grondzaken
Graafschap Hornelaan 180
6004 HT Weert

Reactie

In het betreffende plangebied zijn geen bovengrondse dan wel ondergrondse hoogspanningsverbindingen van TenneT TSO zijn gelegen. TenneT heeft dan verder ook geen belang bij onderhavig bestemmingsplan.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen

Reactie

Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgas transportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van onze dicht bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

- Regionale Brandweer
Postbus 35
6269 ZG Margraten

Het plan is aan de brandweer toegezonden met de specifieke vraag of het bij calamiteiten geen probleem is dat de parkeerplaats slechts een toegangsweg heeft.

Reactie

Een parkeerplaats is geen plaats waar regelmatig personen gedurende een lange tijd verblijven. Een calamiteit zal daarom doorgaans niet hoge aantallen slachtoffers ten gevolge hebben. Dit versoepelt de bereikbaarheidseisen.

Ook heeft een calamiteit op het parkeerterrein naar alle waarschijnlijkheid een geringe invloed op de objecten in de omgeving van de parkeerplaats. Er is immers voldoende afstand tussen de parkeerplaats en de omringende objecten (ongeveer 20m tot de dichtstbijzijnde woonhuizen). De bereikbaarheid over twee onafhankelijke toegangswegen is derhalve niet noodzakelijk. Feit blijft echter dat het plangebied slechts wordt ontsloten door 1 toegangsweg, die meteen ook bruikbaar moet zijn voor een tankautospuut.

Wijze van verwerken van de reactie

Bovenstaande reactie leidt er toe dat de in- en uitrit meegenomen zal worden in het plangebied en dat een minimale breedte van 3,5 meter voor deze toegangsweg wordt gewaarborgd.

Zienswijzenverslag bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat'

Het ontwerp bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat' heeft met ingang van 18 augustus 2011 tot en met 28 september 2011 ter inzage gelegen ten behoeve van zienswijzen.

Dit verslag bevat een verkorte weergave van de zienswijzen en de meningsvorming over de wijze van verwerken van deze reacties in het plan.

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn de volgende zienswijzen ontvangen:

Reclamant 1

Zienswijze

- 1) Reclamant 1 tekent geen bezwaar aan tegen de parkeeruitbreiding, aangezien de bestaande kantoren anders geen bestaansrecht hebben en niemand behoefte heeft aan vervallen ongebruikte panden.
- 2) Door het niet realiseren van de 5 woningen laat de gemeente de mogelijkheid liggen om de straatwand eindelijk af te bouwen. De verkeer- en geluid belasting neemt weer toe en de 'woonstraatfunctie' doet weer een stapje terug.
- 3) Vraag t.a.v. de het gedeelte van het bestemmingsplangebied dat de bestemming groen heeft een inrichtingplan ter goedkeuring en zorg dat het blik ingepakt wordt.

Wijze van verwerken van de zienswijze

Ad 2) De 5 woningen aan de Oude Lindestraat maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Parkeerplaats Oude Lindestraat'. De bouw van deze woningen blijft gewoon mogelijk op grond van het ter plekke vigerende bestemmingsplan Lindeveld op de Nobel.

Wat betreft de verkeerstoename blijkt uit berekeningen dat de geplande parkeerplaats 207 voertuigenbewegingen per etmaal tot gevolg heeft in de Oude Lindestraat.

Omdat het voertuigbewegingen betreft, die gemaakt worden voor de reeds bestaande kantoorpanden aan de Kruisstraat, vinden er nu ook al voertuigbewegingen plaats in de Oude Lindestraat ten gevolge van deze kantoorpanden. Voor de berekeningen van de verkeerstoename worden deze voertuigbewegingen echter niet in mindering gebracht.

In combinatie met de beschikbare verkeerstellingen kan er besloten worden dat de capaciteit van de weg niet overschreden zal worden. Dit laatste kan ook aangetoond worden aan de hand van een extrapolatie van een verkeerstelling uit 2007. Deze extrapolatie kunt u hier onder terugvinden.

WEEKDAGGEMIDDELDE (MAANDAG T/M ZONDAG)					
Jaar	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal voertuigen	3940	3968	3995	4023	4051

WERKDAGGEMIDDELDE (MAANDAG T/M VRIJDAG)					
Jaar	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal voertuigen	4333	4363	4394	4425	4456

De geëxtrapoleerde verkeersintensiteiten dienen telkens vermeerderd te worden met de hierboven vermelde verkeerstoename die het gevolg is van de geplande parkeerplaats ten behoeve van de bestaande kantoorpanden. Rekening houdende met het feit dat de capaciteit van een weg zoals de Oude Lindestraat 5000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, kan men concluderen dat de wegcapaciteit niet overschreden wordt. Er zullen immers 4663 (=4456 + 207) voertuigen gebruik maken van de Oude Lindestraat.

Uit de extrapolatie tot en met 2025 blijkt dat vanaf 2022 de wegcapaciteit met iets meer dan 1% wordt overschreden en dat de overschrijding in 2025 gestegen is naar 2,5%. Deze overschrijdingen kunnen echter -aangezien de berekening enigszins indicatief is- als verwaarloosbaar aangemerkt worden.

Uit onderzoek van de gemeente Heerlen blijkt dat deze stijging niet doorzet. Gezien de demografische ontwikkelingen in de regio Parkstad zal de automobiliteit hoogstwaarschijnlijk gaan dalen vanaf uiterlijk 2025.

De geluidtoename van 0,5 tot 1 dB is nauwelijks waarneembaar, bij geluidbelastingen van 59 en 60 dB.

Ad 3) In het bestemmingsplan wordt bepaald hoe de gronden in het gebied gebruikt mogen worden. Het is echter niet mogelijk om de kwaliteit van de gebruiksvorm vast te leggen in de regels van het bestemmingsplan.

Bovenstaande zienswijze leidt er niet toe dat aanpassingen in het plan moeten worden doorgevoerd.

Reclamant 2

Zienswijze

- 1) Uitvoering geven aan het plan zou een directe bedreiging vormen van woongenot door hinder ten gevolge van naar binnen schijnende koplampen, toename van de akoestische en trillingsbelasting en luchtverontreiniging.
- 2) Uitvoering van het plan zou ernstige waardevermindering van de woning ten gevolg hebben.
- 3) Het plan is gebaseerd op onjuiste c.q. achterhaalde argumenten, aangezien de slechte

verhuurbaarheid bepaald wordt door economische factoren en niet door het ontbreken van parkeergelegenheid. Daarnaast zouden parkeerplaatsen aan de rand van de stad gebouwd moeten worden en het gebruik van fiets of voet gestimuleerd worden. De parkeerruimte zal er meestentijds doodsbijliggen en dat geeft een onveilige, ongecontroleerde situatie in een buurt met overwegend woonfunctie.

Wijze van verwerken van de zienswijze

Ad 1) In het ontwerpbestemmingsplan is de inrit niet meegenomen, omdat deze al gerealiseerd kan worden op grond van het vigerende bestemmingplan Lindeveld Op de Nobel. Dit bestemmingsplan geeft de mogelijkheid om de inrit te realiseren op een breedte van ca. 12 meter. De initiatiefnemer heeft aangegeven de inrit zo te situeren dat deze recht tegenover de garage van de Oude Lindestraat 11 komt te liggen, waardoor er geen sprake zal zijn van recht naar binnen schijnende koplampen bij de woningen met de huisnummers 9 en 11. Om de bewoners van de huisnummers 9 en 11 hier zekerheid over te geven, zal bij het vast te stellen plan de in- en uitrit opgenomen worden in de plangrens, zodat de in- en uitrit gerealiseerd moet worden tegenover de garage van huisnummer 11.

Het gebruik van de parkeerplaats zal een toename van het aantal verkeersbewegingen tot gevolg hebben. Door onderzoek is in beeld gebracht welke invloed deze verkeersbewegingen hebben op geluid en lucht in de rapportage 'Akoestisch- en luchtkwaliteitonderzoek parkeerplaats Oude Lindestraat ', projectnr. M10 284.401 van K+ adviesgroep.

Uitgangspunt voor dit onderzoek is het aantal verkeersbewegingen geweest, die er feitelijk bijkomen. Bestemmingsplantechnisch zou op dit moment een tuincentrum gevestigd kunnen worden op het binnenterrein, dat -gezien de oppervlakte- 35 parkeerplaatsen zou mogen hebben. Ook deze activiteiten op het binnenterrein zouden een toename van de verkeersbewegingen met zich meebrengen, ook in de avonduren bij koopavonden en in het weekend. Deze planologisch mogelijke verkeersbewegingen zijn niet in mindering gebracht bij het onderzoek en dit betekent dat uitgegaan is van het 'worse-case' scenario.

Het luchtonderzoek geeft een doorkijk naar het jaar 2021. Verder is ook gekeken naar de tussenliggende jaren 2010 en 2015. De luchtconcentraties, met de uitbreiding, blijven voor al die jaren, ruim onder de normen van de Wet milieubeheer.

De geluidtoename van 0,5 tot 1 dB is nauwelijks waarneembaar, bij geluidbelastingen van 59 en 60 dB. Zoals u al aangeeft is de individuele tolerantiegrens voor iedereen verschillend. Daarom zijn er normen opgenomen.

Een trillingstoename ligt niet voor de hand, omdat ten behoeve van de kantoren er geen zwaar vrachtverkeer gebruik zal maken van de parkeerplaatsen. Immers de parkeerplaatsen zijn alleen bestemd voor het kantoorpersoneel.

Ad 2) Mogelijk dat de bestemmingsplanwijziging waardevermindering tot gevolg heeft.

Waardevermindering wordt bepaald door de gewijzigde planologische situatie. Hierbij wordt de nieuwe planologische situatie (parkeerplaats met in/uitrit) vergeleken met de oude (tuincentrum met erf en in/uitrit).

Los van de bestemmingsplanprocedure kan de belanghebbende binnen 5 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan, een aanvraag voor planschade in te dienen.

Ad 3) Zonder twijfel zal de economische situatie ook van invloed zijn op de verhuurbaarheid van de kantoorpanden. Kantoorpanden zonder parkeerplaatsen worden moeilijk verhuurd en hebben leegstand en verloedering tot gevolg.

Een parkeerplaats ten behoeve van medewerkers van de kantoorpanden heeft een positieve invloed op de verhuurbaarheid van de panden. Uit de praktijk blijkt dat te weinig parkeerplaatsen bij kantoren leidt tot parkeerchaos en overlast in de omgeving. Hierdoor gaat de verhuurbaarheid van de kantoren achteruit. Door een beëdigd taxateur wordt bevestigd dat eigen parkeerplaatsen een positief effect heeft op de waarde en de verhuurbaarheid van kantoorpanden.

Wellicht ten overvloede willen wij nog opmerken dat één van de kantoorpanden geheel (Kruisstraat 103 t/m 121) en een kantoorpand gedeeltelijk (Kruisstraat 80) op dit moment verhuurd is.

De verhuurbaarheid is niet de enige overweging om de bestemming van het binnenterrein te wijzigen. De wijziging heeft ook tot gevolg dat de parkeerdruk -die vooral groot is in de naastgelegen wijk Aarveld- in de omgeving niet toeneemt.

Wat betreft de onveilige, ongecontroleerde situatie die gecreëerd zou worden door de parkeerplaats, willen wij opmerken dat na realisatie van de parkeerplaats meer gebeurt op het binnenterrein dan op dit moment. Het terrein zal enkel toegankelijk zijn voor de gebruikers en aangezien het terrein is omringd door woningen is er toch sprake van een zekere mate van controle.

Wat betreft het stimuleren van het gebruik van de fiets of voet voor het woonwerkverkeer, blijkt uit onderzoek dat door het ontbreken van een fietscultuur in Zuid-Limburg minder gefietst wordt dan elders in Nederland en dat een promotiecampagne hier geen verandering in heeft gebracht (rapportage van Adviesdienst Verkeer en Vervoer 'Effectiviteit van maatregelen op het gebied van Mobiliteitsmanagement Feiten en cijfers' d.d. 27 september 2005).

De gemeente Heerlen geeft uitvoering aan het Actieplan Fiets om het gebruik van de fiets te stimuleren (bijv. vergroten verkeersveiligheid, (on)bewaakte fietsenstallingen). Een onderdeel van dit actieplan is het bieden van ondersteuning aan bedrijven die mobiliteitsbeleid willen voeren en ondersteuning bij het uitvoeren van plannen m.b.t. vervoersmanagement. Grote bedrijven worden hiervoor door de gemeente benaderd, maar uiteindelijk zijn de bedrijven zelf verantwoordelijk voor het stimuleren van fiets- en voetverkeer bij hun medewerkers.

Bovenstaande zienswijze leidt er toe dat de in- en uitrit opgenomen zal worden in het bestemmingsplangebied.

Gezamenlijke zienswijze van :
Reclamanten 3

Zienswijze

- 1) Het plan geeft onvoldoende inzicht op de effecten van de verkeersveiligheid in de bestaande 30 km zone.
- 2) Het bestaande aantal inritten wordt niet nader gespecificeerd en deze wijziging leidt tot een vermeerdering van het aantal inritten. Daarenboven zal deze wijziging leiden tot een vermeerdering van het aantal in- en uitritten met daaraan stijgende veiligheidsrisico's voor voetgangers (met name schoolkinderen).
- 3) Onvoldoende is aangegeven de consequenties voor de toegang tot het parkeerterrein door de hulpverlenende instanties.
- 4) De bronnen van metingen genoemd in de brief zijn niet traceerbaar/controleerbaar.
- 5) Welke gecertificeerde berekeningen liggen ten grondslag aan de bruto m² vloeroppervlakte van de genoemde kantoorpanden in relatie tot het aantal berekende parkeerplaatsen?
- 6) Gezien het gereduceerde gebruik van het kantoorpand Bonnema/Rabobank aan de Kruisstraat is het gewenst om studie te maken van de mogelijkheid om de Parkeerplaats Oude Lindestraat te combineren met de aldaar beschikbare parkeerplaatsen resp. uitrijmogelijkheden.
- 7) Het pand Kruisstraat 72 is aangewezen voor ruim 10 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in mindering gebracht te worden op het aantal genoemde parkeerplaatsen genoemd in de brief ad 1.
- 8) Wie zijn de juridische identiteiten die belang hebben bij het realiseren van de parkeerplaatsen en welke handhaving dienen zij overeen te komen m.b.t. vereist beheer en veiligheid van de parkeerplaatsen en de toe- en afritten?

Wijze van verwerken van de zienswijze

Ad 1) Na het bekijken van het SWOV-rapport, waar de bewoners in hun zienswijze naar verwijzen, kan geconcludeerd worden dat de inrichting van de Oude Lindestraat met het oog op de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Dit geldt echter ook voor andere soortgelijke straten in Heerlen.

Echter er kan momenteel geen verkeersveiligheidsprobleem waargenomen worden. Om die reden is een herinrichting van de Oude Lindestraat niet noodzakelijk. Het cluster Verkeer van de gemeente Heerlen is bereid de situatie te monitoren en in te grijpen wanneer dit noodzakelijk geacht wordt.

Op basis van de informatie van de Catharinaschool kan geconcludeerd worden dat het merendeel van de kinderen vervoerd met 15 à 20 taxibussen. Een school in het reguliere basisonderwijs met een gelijk aantal leerlingen als de Catharinaschool (72 leerlingen) zou 51 vervoersbewegingen per werkdag tot gevolg hebben. Dit betekent dat de aanwezigheid van school geen negatieve invloed heeft op het aantal verkeersbewegingen, in vergelijking tot een reguliere basisschool.

Deze busjes kunnen de kinderen afzetten op een apart terrein aan de school zodat de veiligheid van deze kinderen is gegarandeerd. Hiervan wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt. De verkeersbewegingen ten gevolge van de Catharinaschool hebben aldus geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid in de straat.

Ad 2) De wijziging leidt niet tot een vermeerdering van het aantal inritten. Er is op dit moment ook al een inrit naar het binnenterrein. In de praktijk wordt deze op dit moment nauwelijks gebruikt omdat het binnenterrein nu niet in gebruik is. Deze inrit is in het verleden wel gebruikt ten behoeve van de bestemming, die nu nog steeds op het binnenterrein rust (tuincentrum met bijbehorend erf, waartoe ook parkeren t.b.v. tuincentrum behoort) en voor de parkeerplaats die mogelijk is geweest door een tijdelijke ontheffing voor de strijdigheid van het bestemmingsplan.

Zolang de woningen tussen de Oude Lindestraat 20 en 36 niet gerealiseerd is er een goed zicht op de stoep en de straat. Deze in- en uitrit zal geen grote risico's hebben voor de verkeersveiligheid van de voetgangers. Hoe dan ook zal er ter hoogte van deze in- en uitrit een spiegel geïnstalleerd worden om de veiligheid op de stoep en de weg te garanderen, als de woningen gerealiseerd worden.

Ad 3) De vraag betreffende de consequenties voor de toegang tot het parkeerterrein door de hulpverlenende instantie is voorgelegd aan de brandweer, aangezien deze instantie de grootste voertuigen kent. De brandweer heeft het volgende advies gegeven:

Een parkeerplaats is geen plaats waar regelmatig personen gedurende een lange tijd verblijven. Een calamiteit zal daarom doorgaans niet hoge aantallen slachtoffers ten gevolge hebben. Dit versoepelt de bereikbaarheidseisen.

Ook heeft een calamiteit op het parkeerterrein naar alle waarschijnlijkheid een geringe invloed op de objecten in de omgeving van de parkeerplaats. Er is immers voldoende afstand tussen de parkeerplaats en de omringende objecten (ongeveer 30m tot de dichtstbijzijnde woonhuizen). De bereikbaarheid over twee onafhankelijke toegangswegen is derhalve niet noodzakelijk.

Feit blijft echter dat het plangebied slechts wordt ontsloten door 1 toegangsweg, die meteen ook bruikbaar moet zijn voor een tankautospuut (3,5 meter breed).

Dit betekent dat in het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat een toegangsweg gerealiseerd dient te worden met een minimale breedte van 3,5 meter.

Ad 4) Wij gaan er van uit dat de 'bronnen van metingen' bedoeld wordt op de berekeningen ten behoeve van het akoestisch- en luchtonderzoek.

Deze rekenpunten zijn terug te vinden in de rapportage 'Akoestisch- en

luchtkwaliteitonderzoek parkeerplaats Oude Lindestraat ', projectnr. M10 284.401 van K+ adviesgroep. Voor lucht liggen de rekenpunten aan de voorgevel van de Oude Lindestraat 11 en Kruisstraat 101.

In tabel 2.3 en 2.4 staan de waarneempunten voor de berekening van geluid.

Ad 5) De oppervlakteberekeningen van de kantoorpanden zijn uitgevoerd door BOAG (Bouwadviesgroep) te Rotterdam. Hun bevindingen zijn neergelegd in de rapportages 'Oppervlakteberekening NEN 2580 Object 39B Kantoorpand Kruisstraat 103-121 te Heerlen d.d. 06-09-2000', 'Oppervlakteberekening NEN 2580 Kruisstraat 80 te Heerlen d.d. 24-06-2003', en 'Oppervlakteberekening NEN 2580 Kruisstraat 72 te Heerlen d.d. 07-04-2011'.

Ad 6) De initiatiefnemer heeft diverse malen geprobeerd in overleg te treden met de eigenaar van de naastgelegen parkeerplaats over mogelijk gezamenlijk gebruik van de uitrijmogelijkheden. Dit heeft echter geen resultaat opgeleverd, aangezien deze eigenaar aangegeven heeft hier geen medewerking aan te willen verlenen. Een studie hierover heeft daarom geen zin.

Gevraagd is om de parkeerquota voor de hele wijk, inclusief de lege parkeerplaatsen, mee te nemen in de overwegingen. In de wijk is de mogelijkheid tot parkeren langs de straat voor vergunninghouders. Daarnaast zijn er nog een aantal parkeerterreinen in de wijk gelegen, die allemaal particuliere eigendom zijn en gelegen zijn bij panden die een kantoorfunctie hebben. Noch de gemeente, noch de initiatiefnemer heeft zeggenschap of de beschikking over deze terreinen. Ook niet als er leegstand zou zijn op deze parkeerterreinen. Daarom kunnen deze parkeerterreinen niet meegenomen worden bij de afwegingen.

Ad 7) Het kantoor aan de Kruisstraat 72 is eigendom van de initiatiefnemer en heeft een bruto vloeroppervlakte van 630 m². Ons inziens is niet duidelijk waarom voor dit pand geen parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden op het binnenterrein.

Ad 8) Degene die belang hebben bij het realiseren van de parkeerplaatsen zijn de eigenaren van de gronden, waar de parkeerplaatsen op gerealiseerd worden en de eigenaren van de kantoorpanden. Dit zijn Holding Merks b.v., de heer M.J.A. Merks en mevrouw I.M. Merks. Zij zullen zorg dragen voor beheer en veiligheid van de parkeerplaats en de toe- en afritten. Middels slagbomen, hekken en een pasjessysteem wordt er voor gezorgd dat onbevoegden geen toegang hebben tot het parkeerterrein.

In het bestemmingsplan kan geen regeling opgenomen worden die zorgt voor een goed beheer en voor veiligheid. Indien handhaving nodig zou zijn vormt de APV hier het juridisch kader voor.

Bovenstaande zienswijze leidt er toe dat de minimale breedte van de toegangsweg in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. N.a.v. deze zienswijze geen verdere aanpassingen worden doorgevoerd.

Nota van wijzigingen

vast te stellen bestemmingsplan Parkeerplaats Oude Lindestraat te Heerlen

Toelichting:

Paragraaf 3.1

Laatste alinea aanpassen. De in- en uitrit wordt wel meegenomen in het bestemmingsplan, zodat vastgelegd wordt dat deze tegenover de garage van huisnummer 11 komt te liggen.

Par. 3.2

Nieuwe tekening extra invoegen (bijgevoegd PDF) en wellicht in de inrichtingstekening de huisnummers 11 en 9 aangeven, met tussenliggende garage, recht tegenover de inrit.

Par. 6.6

Hier staat Wet op de Ruimtelijke Ordening, zoals de benaming in 2003 was. Misschien toch beter om dit nu te wijzigen in Wet ruimtelijke ordening, binnen welk kader dit bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Pagina 16: wijzigen dat het plan 'is' aangemeld bij het Waterschap en dat het wateradvies als bijlage 'is' opgenomen.

Par. 7.2

Hier nog invoegen, na de zin 'gegeven de huidige intensiteit.....':

Dit blijkt ook uit de extrapolatie van de verkeersintensiteit tot en met 2025. Vanaf 2022 de wegcapaciteit met iets meer dan 1% wordt overschreden en dat de overschrijding in 2025 gestegen is naar 2,5%. Deze overschrijdingen kunnen echter -aangezien de berekening enigszins indicatief is- als verwaarloosbaar aangemerkt worden.

Uit onderzoek van de gemeente Heerlen (bijlage.....) blijkt dat deze stijging niet doorzet. Gezien de demografische ontwikkelingen in de regio Parkstad zal de automobiliteit hoogstwaarschijnlijk gaan dalen vanaf uiterlijk 2025.

Hoofdstuk 8:

Opnemen dat de overeenkomst m.b.t. planschade is aangegaan.

Paragraaf 9.2

Toevoegen:

Van 18 augustus 2011 tot en met 28 september 2011 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen ten behoeve van de indiening van zienswijzen. De ingediende zienswijzen zijn neergelegd in een verslag, samen met de meningsvorming over de wijze van verwerken van de zienswijzen in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10

Toevoegen bij de derde alinea:

Bij het bepalen van het effect van de geplande parkeerplaats is geen rekening gehouden met de verkeersbewegingen, die er nu al, ten gevolge van het gebruik van de kantoorpanden van de initiatiefnemer, zijn in de omgeving.

Regels:

Artikel 4.1:

- sub d: wijzigen in 'parkeervoorzieningen ten behoeve van kantoorpersoneel'

- toevoegen: in- en uitrit t.b.v. de parkeervoorzieningen;

M.b.t. de in- en uitrit is afgesproken dat deze minimaal 3,5 meter breed dient te zijn. Dit in verband met de bereikbaarheid van het binnenterrein door de brandweer.

Verbeelding:

De in- en uitrit maakt nu ook deel uit van het bestemmingsplangebied. Hierbij de minimale breedte van 3,5 meter vastleggen.

Afdeling Stadsplanning
23 januari 2012