



aug. 1986

8

gemeente heerlen dienst rovo

bestemmingsplan

city-oost

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN

"CITY-OOST"

Toelichting bestemmingsplan "City-Oost"

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	Behoort bij besluit van de Raad der gemeente Heeren dd. - 9 SEr. 1986 Mij bekend, De Secretaris van Heeren,	<u>BLADZIJDE</u>
1. <u>ALGEMEEN</u>		
1.0. INLEIDING		1
1.1. SITUATIE		1
1.2. GESCHIEDENIS		2
1.3. MOTIVERING EN DOEL		3
1.4. BELEID TOT NU TOE		4
2. <u>HUIDIGE SITUATIE</u>		
2.1. ALGEMENE SITUATIE		5
2.2. BEVOLKING EN WONEN		6
2.3. MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN		6
2.4. DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA		7
2.5. BEDRIJVEN		7
2.6. GROENINVENTARISATIE		8
2.7. RECREATIE	Behoort bij besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg van 31 maart 1987 R.O.V. 192. no. Bp 44346.	8
2.8. VERKEERSINVENTARISATIE	Mij bekend, De Griffier der Staten	8
2.9. MILIEU-ASPECTEN		10
3. <u>DOELSTELLINGEN</u>		
3.1. ALGEMEEN		12
3.2. BEVOLKINGSONTWIKKELING EN WONEN		14
3.3. MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN		15
3.4. DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA		16
3.5. BEDRIJVEN		18
3.6. GROENSTRUCTUUR		18
3.7. RECREATIE		18
3.8. VERKEERSSTRUCTUUR		18
3.9. MILIEU-ASPECTEN		21

Handtekening afgeschermd

conform de richtlijn van het
College Bescherming Persoonsgegevens (CBP)

Handtekening afgeschermd

conform de richtlijn van het
College Bescherming Persoonsgegevens (CBP)

4.	<u>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</u>	
4.1.	GRONDEXPLOITATIE	25
4.2.	BOVENWIJKSE VOORZIENINGEN	27
5.	<u>HET PLAN</u>	
5.1.	ALGEMEEN	32
5.2.	WOONDOELEINDEN	34
5.3.	MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN	35
5.4.	DOELEINDEN VOOR CENTRUMVOORZIENING EN WONEN, KANTOREN EN HORECA	36
5.5.	DOELEINDEN VOOR VERKEER EN VERBLIJF	38
5.6.	DIVERSE DOELEINDEN	39
5.7.	TE WIJZIGEN GEBIEDEN	40
6.	<u>JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN</u>	41
7.	<u>GEVOERD OVERLEG</u>	
7.1.	VOORLICHTING EN INSPRAAK	43
7.2.	VOOROVERLEG ARTIKEL 8 B.R.O.	44

OVERZICHT KAARTEN

- 01 Ligging in de gemeente
- 02 Begrenzing
- 03 Toestand omstreeks 1890
- 04 Historie oude omwalling
- 05 Gebouwde omgeving
- 06 Inventarisatie wonen
- 07 Inventarisatie maatschappelijke voorzieningen
- 08 Inventarisatie detailhandel, dienstverlening en kantoren
- 09 Inventarisatie horeca
- 10 Inventarisatie bedrijven
- 11 Inventarisatie bomen
- 12 Zonekaart Wet geluidhinder
- 13 Verkeersstructuur
- 14 Gemeente-eigendommen
- 15 Bovenwijkse voorzieningen
- 16 Geluidkaart Wet geluidhinder

1. ALGEMEEN

1.0. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan werd ontwikkeld volgens de "Handleiding bestemmingsplanvorming", vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 20 juli 1982.

Deze handleiding is een leidraad bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen en valt uiteen in een vijftal fasen, te weten initiatieffase, programmafase, ontwerpfasen, externe overlegfase en vaststellings- en goedkeuringsfase.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van kaart, voorschriften en toelichting ligt bij een ambtelijke projectgroep waarin de navolgende disciplines zitting hebben:

Dienst Ruimtelijke Ordening
en Volkshuisvesting

- stedenbouw
- administratief juridische zaken
- verkeerskunde
- landschapskunde
- milieuzorg
- volkshuisvesting

Dienst Onderzoekingen

- planologisch onderzoek

Dienst Eigendommen

- financieel-economische zaken

Dienst Algemeen Bestuurlijke
Aangelegenheden

- voorlichting en inspraak

Het bestemmingsplan voor City-Oost is geen spectaculair stedenbouwkundig ontwerp met structurele veranderingen, doorbraken en veel nieuwe ideeën. Het plan bedoelt de bestemmingen met de daarbij behorende stedenbouwkundige contouren aan te geven voor een termijn van 10 jaar. Het is vooral actueel in verband met nieuwe woonbebouwing bij het Grand Hotel en voorts de projecten bij de Schelmentoren en de Klompstraat.

1.1. SITUATIE

De Binnenstadnota 1977 kende de gebiedsindeling binnenstad, centrum en city. Onder city werd verstaan het gebied gelegen binnen de city-ring. Onder centrum het gebied gelegen tussen de tangenten Antwerpseweg, Keulseweg, Welterlaan, Burg. Gijzelslaan, Ruys de Beerenbroucklaan, Sint Franciscusweg, Groene Boord, Spoorsingel, O.N.-tunnel en verlengde Looierstraat.

De Structuurschets Centrum Heerlen 1981 bestreek het gebied binnen de city-ring, doch ook de direct aan het citygebied grenzende gebieden zoals: het Eikenderveld, Het Loon en Lindeveld-Op de Nobel. Zowel voor het citygebied en de daaraan grenzende gebieden is de wens uitgesproken bestemmingsplannen te ontwikkelen. Om praktische redenen, zoals complexiteit, aard van ontwikkeling, te verwachten bezwaarschriften is het citygebied verdeeld in een oostelijk en westelijk gebied.

Het oostelijk gebied circa 20 hectaren, begrensd door de spoorlijn Heerlen-Kerkrade, Groene Boord, de algemene begraafplaats en een scheidslijn die loopt door de Akerstraat en Oranje Nassaustraat, is thans aan de orde (zie kaart 01 en 02).

De westelijke grens van het plangebied City-Oost is weliswaar een theoretische, doch heeft ook praktische betekenis, omdat het oostelijk deel van de city, wat ontwikkelingen betreft, achterop is geraakt.

Aan de noordzijde wordt de plangrens bepaald door de spoorlijn, zodat de verplaatsing van de spoorwegovergang binnen dit bestemmingsplan geregeld kan worden.

Ten oosten is de Groene Boord als grens aangehouden, met dien verstande, dat een mogelijk toekomstig verkeersknooppunt Putgraaf/Gasthuisstraat/Voskuilenweg/Groene Boord hierin is opgenomen.

De zuidgrens van het gebied wordt gevormd door de algemene begraafplaats. Niet alleen ontstaat hierdoor een duidelijke grens, doch tevens biedt deze de mogelijkheid om het gebied ten zuiden van de Putgraaf in passende bestemmingen te regelen.

1.2. GESCHIEDENIS

Heerlen heeft zijn ontstaan in de Romeinse tijd te danken aan het feit dat het op een kruispunt van twee grote legerwegen lag. Alhoewel de oudste geschiedenis van Heerlen vooral zijn aanknopingspunten heeft binnen de bestemmingsplangebieden City-West I en Lindeveld - Op de Nobel is het oudste gedeelte van het stadshart zoals dat heden ten dage zichtbaar is, gelegen binnen het plangebied City-Oost.

De St. Pancratiuskerk met de Schelmentoren vormde het middelpunt van een cirkelvormige bebouwingsstructuur met een doorsnede van circa 100 meter. In de vorige eeuw beperkte de bebouwing zich tot de grote weg Aken - Maastricht, de Oude Veemarkt en de uitmonding van de Gasthuisstraat.

Waar momenteel de parkeerplaats aan de Klompstraat, het binnenplein van de Muziekschool, de Bongerd en de Morenhoek zijn gelegen begon destijds het grotendeels onbebouwde achterland (zie kaart 03).

Doordat de afstand van het middelpunt tot de oostelijke beekzone van de Caumer slechts 300 meter bedroeg, terwijl de afstand tot de westelijke beekzone van de Geleen circa 900 meter bedroeg en er bovendien grote kloostercomplexen lagen aan de oostzijde, heeft de stormachtige ontwikkeling na de eeuwwisseling vooral in westelijke richting plaatsgevonden. City-Oost is minder ingrijpend veranderd en draagt daarom nog de meeste sporen van het middeleeuwse verleden. De bebouwing lag binnen een walmuur. Daaromheen een cirkelvormige gracht, welke door middel van zogenaamde "temsen" verbonden was met een op sommige plaatsen zeer diep vlot dat de waterhuishouding met beide beken verzorgde. Op kaart 04 staat deze buitenste gordel zeer geschematiseerd aangegeven. In de walmuur zaten drie poorten.

De Veemarktpoort was gelegen bij de trappen naast de Schelmentoren.

De Kerkhofpoort, later ook Aker- of Maastrichterpoort genoemd, is nog zichtbaar in de huidige trappenpartij naar het Kerkplein.

De Keulsepoort lag recht tegenover de uitmonding van de Gasthuisstraat. Gezien het bovenstaande is het niet verwonderlijk dat bijna alle officiële monumenten (zie kaart 05), zoals hierna vermeld, welke de Heerlense binnenstad rijk is, gesitueerd zijn in het oostelijk deel van het huidige stadshart.

- Tussen Emmastraat en Kerkplein Schelmentoren: gelegen tussen de St. Pancratiuskerk en de Emmastraat. Opgetrokken uit breuksteen. Oorspronkelijk verdedigbare woontoren van de heren Van Aare, XII; sinds 1244 deel van de stadsomwalling. Trapopbouw grotendeels XVIII.
- Gasthuisstraat 2 Bakstenen woonhuis, XVIII B. Poort in blokwerk en segmentboogvensters in Naamse steen. Betrekkelijk gaaf interieur uit XVIII B - XIX A.
- Kerkplein ongenummerd St. Pancratiuskerk, met driebeukig Romaans schip, grotendeels 14e eeuwse toren en koor en dwarspand uit 1901 - 1903.
- Wilhelminaplein 24 Bakstenen herenhuis, XIX A. Statige voorgevel met segmentboogvensters en middeningang in Naamse steen. Rechter achtervleugel ten dele van vakwerk. Linker achtervleugel van Kunrader steen.
- Emmastraat 21-22 Laatste in breuksteen opgetrokken restant van de uit 1244 daterende walmuur van Heerlen. Uniek bouwwerk daar het hier het oudste nog overgebleven stuk walmuur in Nederland betreft.

Vervolgens zijn nog van belang enige jonge monumenten welke als affectieve monumenten (zie kaart 05) genoemd zijn in de Binnenstadsnota.

- Wilhelminaplein 17 City-Hotel, met fraaie moderne voorgevel, heeft wellicht enige klassieke inspiratie en is in 1920 ontworpen als hotel-café-restaurant met sociëteit en filiaal van de Z.N. Handelsbank door architect Pauw en van Hardeveld te Amsterdam.
- Kerkplein 9 Glaspaleis, een van de eerste winkelgebouwen met een vliesgevel in Nederland. Karakteristiek is de paddestoel-vloerconstructie die als het ware de "markt" opstapelde en binnen één gebouw bracht. Ontworpen door Ir. F.P.J. Peutz in 1933.

1.3. MOTIVERING EN DOEL

In 1977 werd gestart met de discussie over de binnenstad op grond van de verschenen Discussienota Binnenstad.

Deze nota en de reacties van de insprekers vormden te zamen de uitgangspunten voor een Structuurschets Centrum Heerlen die in 1981 door de gemeenteraad werd aangenomen.

Aan de hand van deze stukken kunnen als motieven voor aanpak van dit gebied worden vermeld:

1. afbouw city-ring, inclusief de te verplaatsen spoorwegovergang;
2. ombuiging van de negatieve ontwikkeling van dit gebied in een positieve (door ontsluiting en nieuwbouw);
3. voorziening in parkeerbehoefte.

Bij de behandeling van de Structuurschets Centrum Heerlen 1981 heeft de gemeenteraad zich uitgesproken voor het verlenen van voorrang aan dit gebied, met de bedoeling de hiervoor vermelde motieven te concretiseren in een bestemmingsplan.

1.4. BELEID TOT NU TOE

Enkele gedeelten van het gebied worden bestreken door het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken te weten:

- het gebied tussen Klompstraat en spoorlijn (woondoeleinden);
- de oostzijde van de Groene Boord, direct langs de Gasthuisstraat (woondoeleinden);
- het gebied langs de Groene Boord tussen Klompstraat en Gasthuisstraat (bijzondere bebouwing);
- het gebied tussen Putgraaf en begraafplaats (bijzondere bebouwing).

Het resterende gebied is niet begrepen in enig bestemmingsplan en wordt aangemerkt als bebouwde kom.

In het verleden zijn voor dit gebied reeds diverse voorbereidingsbesluiten genomen, laatstelijk bij raadsbesluit van 7 mei 1985 voor de periode van één jaar.

In de Structuurschets Centrum Heerlen 1981 is een beschrijving gegeven van de wenselijke ontwikkeling van het citygebied, gelegen binnen de zogenaamde citywegen.

Als belangrijkste middelen om de doelstelling van een goed functionerende en goed leefbare city te realiseren werden in de Structuurschets aangegeven:

- concentratie en consolidatie van de primaire winkelfunctie binnen het citygebied;
- versterking van de woonfunctie, ook voor gezinshuishoudingen;
- reduceren van grootschalige kantoorcomplexen in het citygebied;
- verkeersontlasting van het citygebied.

In de hoofdstukken 3 (Doelstellingen) en 5 (Het Plan) zullen deze uitgangspunten nader geconcretiseerd worden.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1. ALGEMENE SITUATIE

2.1.1. Algemene situatie

Het is duidelijk dat het centrum van een stad voortdurend verandert. Zo komen er nieuwe vestigingen maar er vertrekken ook mensen naar elders. Uit oogpunt van kosten is het dan ook niet mogelijk de inventarisatie steeds bij te stellen, bovendien zou deze bijstelling op het moment van terinzagelegging c.q. goedkeuring en vaststelling weer achterhaald zijn.

Tijdens de ontwikkelingen van het plan is echter rekening gehouden met gegevens die bij de gemeente bekend zijn of welke tijdens het inspraakproces door insprekers zijn aangedragen.

Deze mutaties zijn verwerkt in de tekst voor zover ze van wezenlijk belang zijn voor het uiteindelijk ontwerp.

2.1.2. Geografische gegevens

Het plangebied, is gelegen op de westelijke flank van het dal van de Caumerbeek.

Het wordt begrensd door de spoorlijn Heerlen-Kerkrade, het dal van de Caumerbeek, de algemene begraafplaats, Akerstraat, Emmaplein en Oranje Nassaustraat.

De ondergrond bestaat voornamelijk uit löss variërend in dikte van 5 tot 8 meter.

Langs de Caumerbeek komen beekafzettingen voor.

2.1.3. Ruimte-analyse

Karakteristiek voor de stedenbouwkundige structuur van City-Oost was vooral de cirkelvormige bebouwing rond de St. Pancratiuskerk.

Het Kerkplein was tot in de zestiger jaren een besloten stedelijk pleintje met smalle toegangswegen. Een van deze toegangen liep vlak langs de hoofdentree van de kerk, de tweede iets breder, langs het glaspaleis en de derde verbinding tussen het Kerkplein en Emmastraat. De kopgevel welke ontstaan is na het afsnijden van de bebouwing langs de Emmastraat geeft een onvoltooide oplossing.

Een tweede oorspronkelijke stedenbouwkundige vorm is de oude veemarkt. De driehoekige pleinvorm was een typisch gegeven naast de nieuwere rechthoekige pleinen. Dit plein had van origine een verblijfsfunctie. De goed bezonde noordwand zou een goed decor kunnen zijn voor allerlei binnenstedelijke activiteiten.

Het achterterrein waarop vroeger het magazijn van V & D was gelegen wordt voldoende afgeschermd.

In City-Oost bevinden zich verschillende bouwwerken waarvan de onderhoudstoestand te wensen overlaat. Toch is het goed voorstelbaar dat het negatieve oordeel van vandaag, morgen na een opknapbeurt in positieve zin dient te worden herzien. Daarom is een beoordeling van de kwaliteit van de bebouwing achterwege gelaten. Wel is een poging gedaan de herbergzaamheid te beoordelen dat wil zeggen dat het totale imago van architectuur en stedenbouw is beoordeeld. Negatief zijn beoordeeld aanzichten welke verbeterd zouden moeten worden. Vooral het zicht op duidelijke achterkanten is minder structuur bepalend. Vaak zijn nog de lidtekens van sloopwerken zichtbaar (zie kaart 05).

Al het overige wordt als positief beoordeeld omdat het waardevol of van een zodanige technische kwaliteit dat het als structuurbepalend dient te worden geaccepteerd.

De oude straten rond de St. Pancratiuskerk vormen een grote samenhang en gaan via de Klompstraat en Gasthuisstraat geleidelijk over in een wat minder duidelijke ruimtelijke structuur. Het gebied ten zuiden van de Putgraaf wordt gedomineerd door een geheel eigen karakteristiek van solitaire gebouwen die een grotere schaal introduceren.

2.2. BEVOLKING EN WONEN

In het plangebied woonden per 1 januari 1985, 771 personen, een vrij hoge bevolkingsdichtheid, zoals te verwachten voor dit centrale stadsdeel. Toch staat de woonfunctie door de vermenging van functies sterk onder druk. Dit manifesteert zich allereerst door de afname van het aantal bewoners. Op 1 januari 1982 woonden er in het plangebied nog 882 personen. Tussen de verschillende wooneenheden liggen ook grote onbebouwde zones (zie kaart 06), terwijl woningen ook geleidelijk aan de woningfunctie onttrokken worden.

Deze druk op de woonfunctie heeft ook consequenties voor de bevolkings-samenstelling: 279 personen of 33,5% van het totale inwonertal zijn 65 jaar en ouder (in Heerlen omvat het aantal bejaarden op de totale stadsbevolking momenteel 12,5%). Nauw hiermee verbonden is de geringe omvang van personen jonger dan 19 jaar in City-Oost, namelijk 65 personen of 8,4% van de bevolking in het plangebied hetgeen eveneens sterk afwijkt van het Heerlense aandeel, namelijk 24,3%. Deze onevenwichtige leeftijdsopbouw, meer bepaald de doorzettende vergrijzing, leidt ook tot een grote meerderheid van vrouwen in het plangebied, namelijk 455 vrouwen tegen 316 mannen. Alleen al voor wat betreft de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder telt men slechts 90 mannen tegen 189 vrouwen. De gemiddelde woningbezetting (zonder gestichtsbevolking) in City-Oost was per 1 januari 1985 1,76 (was in 1980 nog 1,97).

Ter vergelijking: in Heerlen ligt de gemiddelde woningbezetting momenteel op 2,45. De gemiddelde woningbezetting is het hoogst in zones met oudere woningen zoals rond het Emmaplein, Emmastraat, Bongerd en Klompstraat (respectievelijk 3,4; 2,7; 3,7 en 2,9). Een uitgesproken lage woningbezetting treft men aan in de nieuwbouw aan de Putgraaf (Mariabad), namelijk 1,6.

2.3. MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Bij het inventariseren is in principe een indeling aangehouden die overeenkomt met die van het uiteindelijke bestemmingsplan.

Onder maatschappelijke voorzieningen zijn al die activiteiten gerangschikt die een min of meer openbaar karakter bezitten zoals: onderwijsvoorzieningen, welzijnsvoorzieningen, religieuze voorzieningen, nutsvoorzieningen en waterloop.

De openbaarheid komt veelal tot uiting in een bepaalde vorm van overheidsinvloed of in de zin van niet-particuliere instellingen (zie kaart 07).

2.4. DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA

Onder de categorie detailhandel en dienstverlening zijn ook al die dienstverlenende activiteiten gerangschikt die gebruik maken van een "winkelachtige bedrijfsvorm" in de particuliere commerciële sfeer. Voorbeelden daarvan zijn de activiteiten van kappers, rijwielherstellers, apothekers, schoenmakers, etc..

Meestal gaan in die gevallen niet alleen goederen maar ook diensten "over de toonbank".

Het bedrijfsleven, meer bepaald de detailhandel, in City-Oost is gekenmerkt door een vrij groot aantal mutaties. De afgelopen tien jaar zijn veel bedrijven verdwenen, al dan niet vervangen door nieuwe ondernemingen in handels- en dienstverlenende sectoren.

Leegstand kan soms relatief lang aanhouden. De algemene toestand van het bedrijfsleven, vooral van de detailhandel, is delicaat. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de daling van de koopkracht door de grote werkloosheid in het verzorgingsgebied en de economische recessie enerzijds, de versnipperde dubbelpolige detailhandelsstructuur in de binnenstad van Heerlen (het winkelcentrum Het Loon versus de oude winkelkern in City-Oost) anderzijds.

Binnen het plangebied liggen verspreid enkele op zich zelf staande kantoorgebouwen. Deze gebouwen presenteren zich met een eigen gezicht en onderscheiden zich als zodanig van andere meer geïntegreerde kantoorruimten. De kantoren zijn aangegeven op kaart 08.

Horeca- en aanverwante bedrijven concentreren zich voornamelijk in de Emmastraat, Willemstraat en Wilhelminaplein, zoals weergegeven op kaart 09.

2.5. BEDRIJVEN

Er liggen in het plangebied drie bedrijven in de ambachtelijke sfeer: een loodgieterij aan de Emmastraat, een ijzerwaren- en constructiebedrijf eveneens aan de Emmastraat en een drukkerij aan de Akerstraat (zie kaart 10).

2.6. GROENINVENTARISATIE

In de Discussienota Binnenstad Heerlen staat omtrent het groen de volgende samenvatting:

"Groen en meer bepaald het bomenbestand is voor de binnenstad van grote betekenis en zal daarom waar mogelijk uitgebreid worden.

De mens dient in een verstedelijkte leefomgeving met de natuur in contact te blijven.

De bestaande groenconcentraties, namelijk de begraafplaats Akerstraat, het Aambos, de omgeving van het A.B.P., het Caumerdal en gedeelten noordelijk van de spoorlijn dienen door middel van nieuwe aanplanting zoveel mogelijk met elkaar verbonden te worden en te penetreren in het centrum.

Indien bestaande bomen moeten verdwijnen, zullen de mogelijkheden tot verplanting zorgvuldig worden gezien.

Bij civieltechnische werken dient rekening gehouden te worden met eventuele beplanting door ondergrondse leidingen te bundelen op plaatsen, die waarschijnlijk niet voor een groenbestemming in aanmerking zullen komen".

Het groen in het plangebied bestaat momenteel voornamelijk uit de semi-openbare tuinen bij diverse instellingen en een aantal bomen (zie kaart 11).

Van deze laatste moeten zeker genoemd worden:

1. de bruine beuk aan de Rector Driessenweg;
2. de 4 linden, de paardekastanje en de den nabij het beeld van Mgr. Savelberg;
3. de beuk bij het begraafplaatsje aan de Gasthuisstraat.

Van belang zijn nog de grote groenelementen die het plangebied begrenzen zoals het Aambos, de fraaie haagbeuken langs de Spoorsingel, alsmede de parkachtige invloed van de algemene begraafplaats aan de Akerstraat.

2.7. RECREATIE

In de Binnenstadnota wordt gesteld:

"Speelgelegenheid in de vorm van kleuterspeelplaatsen, ravotterreinen en trapvelden, mag geenszins ontbreken, want ze verbetert het woon- en verblijfsklimaat in de binnenstad".

Binnen het plangebied ontbreekt thans elke vorm van recreatievoorzieningen met uitzondering van de tennisbaan van de Stichting St. Joseph aan de Putgraaf.

Uiteraard biedt het aangrenzende Aambos uitgebreide wandelmogelijkheden. Het centrum nodigt uit tot terrasbezoek en recreatief winkelen.

2.8. VERKEERSINVENTARISATIE

Betreffende het verkeer staat in de "Discussienota Binnenstad Heerlen" vermeld, dat het doel van de wegenstructuur in en rond het centrum is het verbeteren van de bereikbaarheid van het stadscentrum, het weren van doorgaande verkeersstromen in de city en mede daardoor het scheppen van voorwaarden om de city tot een veilige en aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplaats te maken.

Om dit doel te bereiken is gekozen voor een ontsluitingssysteem voor het stadscentrum bestaande uit een centrumtangentsysteem, een daarin gelegen hoefijzervormige verdeelweg (city-ring) en de aan- en afvoerswegen, die de verbinding vormen tussen deze city-ring en de centrumtangents.

Door de realisering van dit ontsluitingssysteem kunnen in het citygebied voetgangersstraten met een zeer beperkte toegankelijkheid voor het bedienend verkeer en routes ten behoeve van de bevoorrading van het citygebied gemaakt worden.

Op dit moment is reeds een deel van dit ontsluitingssysteem, met name in het westelijk deel van de city, gerealiseerd. In het gebied City-Oost zijn de enige wegen die in dit systeem passen de Putgraaf (onderdeel city-ring) en de Groene Boord.

De overige wegen in het plangebied zijn bedoeld als ontsluitingswegen, maar functioneren tevens op een zodanige wijze, dat een drietal sluiproutes zijn ontstaan. Dit zijn achtereenvolgens de route Akerstraat/Emmaplein/Emmastraat/Wilhelminaplein/Willemstraat, de route Gasthuisstraat/Emmastraat/Wilhelminaplein/Willemstraat en de route Klompstraat/-Willemstraat.

Een en ander is ook gebleken uit een verkeersonderzoek, dat in mei 1983 door de Gemeentelijke Dienst Onderzoekingen gehouden is.

Bij de eerdergenoemde sluiproutes zijn voor het verkeer, dat geen herkomst of bestemming in het plangebied heeft vrij hoge percentages geconstateerd (respectievelijk 35%, 43,9% en 52,8%).

De in de diverse straten (Emmaplein, Emmastraat, Willemstraat, Wilhelminaplein, Klompstraat) ingestelde éénrichtingsverkeersmaatregelen hebben een zodanige rijrichting, dat de sluiproutes niet tegengegaan maar geaccentueerd worden. Hierbij moet wel opgemerkt worden, dat wijziging van de rijrichtingen op dit moment een nadelige invloed kan hebben op de bereikbaarheid van het station. Overigens zijn van deze verkeersmaatregelen de fietsers niet uitgezonderd.

Verder dient vermeld te worden, dat de noordelijke city-ontsluitingslus Honigmanstraat/Dautzenbergstraat zijn beëindiging vindt in City-Oost (Willemstraat) en dat het station voor het gemotoriseerd verkeer hoofdzakelijk bereikbaar is via City-Oost en de spoorwegovergang Willemstraat. Dit betekent een extra verkeersbelasting voor het plangebied.

De Rector Driessenweg functioneert op dit moment als ontsluitingsweg voor het gebied tussen de Putgraaf en de begraafplaats.

Aan het fiets- en voetgangersverkeer is in het gebied begrensd door de city-ring weinig aandacht besteed. De maaswijdtes voor voetgangers zijn te groot, bestaande voetgangersdoorsteken lopen dood (Plaarstraat) en fietsvoorzieningen zoals onder andere fietsroutes en fietspaden zijn niet aanwezig (zie opmerking over eenrichtingsverkeer).

De parkeersituatie in het plangebied is op dit moment redelijk te noemen ($\pm$ 510 parkeerplaatsen op parkeerterrein en $\pm$ 210 parkeerplaatsen in de straten).

Men moet echter wel bedenken, dat de parkeerplaatsen rond de St. Pancratiuskerk en op het terrein hoek Klompstraat/Willemstraat ($\pm$ 380 parkeerplaatsen) een tijdelijk karakter hebben en van het beeld, dat in de Structuurschets Centrum Heerlen 1981 gevormd is over het parkeren in City-Oost nog maar weinig gerealiseerd is.

Met uitzondering van de dinsdag (marktdag) zal het vinden van een parkeerplaats op de diverse parkeerterreinen, relatief weinig problemen opleveren.

Een en ander blijkt uit een in juli 1983 door de Gemeentelijke Dienst Onderzoekingen verricht onderzoek naar het parkeren in het centrum van Heerlen. Voor het plangebied werden de volgende bezettingsgraden geconstateerd.

	<u>gemiddelde bezettingsgraad</u>	
	dinsdag	woensdag
Stationstraat (tussen Oranje Nassaustraat en Willemstraat)	1,0	0,8
Klompstraat	0,7	0,3
Wilhelminaplein	1,3	1,1
Emmastraat	1,3	1,1
Bongerd (tussen Emmastraat en Oranje Nassaustraat)	markt	0,9
Kerkplein	1,2	0,6
Emmaplein	markt	1,0
Dautzenbergstraat (tussen Oranje Nassaustraat en Willemstraat)	1,7	1,7
Putgraaf	0,9	0,8
Parkeerterrein Klompstraat	0,7	0,2
Parkeerterrein Putgraaf	0,8	0,4

2.9. MILIEU-ASPECTEN

2.9.1. Wegverkeerslawaaï

Bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan, dient, op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder, een akoestisch onderzoek naar de invloed van het wegverkeerslawaaï op het plan te worden gehouden.

De Wet geluidhinder geeft aan, dat wegen een wettelijke zone bezitten, wier breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken van de weg, de verkeersintensiteiten en de ligging in een al dan niet stedelijk gebied. Het onderzoek vindt plaats binnen deze zone.

Op bijgevoegde zone-kaart 12 is aangegeven welke zones zich bevinden rond het plangebied en welke wegen, in en rond het plan, derhalve van invloed kunnen zijn op het plangebied.

Door afscherming van bestaande bebouwing zal de daadwerkelijke invloed van het wegverkeerslawaaï in een stedelijk gebied, zoals het onderhavige, beperkt blijven. De volgende wegen in en rond het plangebied zijn dan ook onderzocht op hun daadwerkelijke akoestische invloed.

<u>In het plan</u>		<u>Rond het plan</u>	
Putgraaf	zone-breedte	Spoorsingel	
Groene Boord	350 meter	Stationstraat	
Klompstraat	zone-breedte	Akerstraat ten	zone-breedte
Willemstraat	200 meter	zuiden van Putgraaf	200 meter
Voskuilenweg		Voskuilenweg *)	
Emmaplein	zone-breedte	Akerstraat ten	zone-breedte
Emmastraat	100 meter	noorden van Putgraaf	100 meter
Wilhelminaplein		*) voor zover gelegen buiten	
Gasthuisstraat		het plan	

De niet genoemde wegen in het plangebied hebben een verkeersintensiteit van minder dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal en derhalve geen wettelijke zone.

Bij een verkeersintensiteit van 2.450 tot 5.000 motorvoertuigen/etmaal blijft de wettelijke zone beperkt tot 100 meter.
Wegen bestaande uit 2 rijstroken in stedelijke gebieden hebben een zone van 200 meter, bij 3 of meer rijstroken is deze 350 meter.
Voor een overzicht van de relevante verkeersgegevens zij verwezen naar de bijlagen.

2.9.2. Spoorweglawaaai

Bij toetsing aan de circulaire spoorweglawaaai d.d. 1 mei 1979 is het spoorweglawaaai niet van invloed op het plangebied.

2.9.3. Overige milieu-aspecten

Overlast ten gevolge van enige bedrijfsmatige activiteit kan in het plangebied niet worden geconstateerd.
Voor zover horeca-inrichtingen geluidoverlast opleveren, kan dit door middel van tenuitvoerlegging van vergunningvoorschriften worden gecorrigeerd.
Beperking van overlast van hinderwetplichtige bedrijven vindt eveneens plaats door handhaving van de vergunning(-voorschriften).
Er zijn geen aanwijzingen, dat er in het plangebied een vorm van (ernstige) bodemverontreiniging voorkomt.

3. DOELSTELLINGEN

3.1. ALGEMEEN

In het kader van de Binnenstadnota c.q. de Structuurschets Centrum Heerlen 1981 zijn in het verleden reeds verschillende ruimtelijke modellen afgewogen.

De openbare discussie daarbij is in ieder geval sterk beïnvloed door de ervaringen die men had opgedaan in het westelijke deel van de city. Daar zijn in de zestiger jaren plannen in procedure gebracht, gebaseerd op kaalslag, royale ruimtereservering voor verkeersdoeleinden en groot-schalige nieuwbouw. Tegen deze achtergrond werd afgezien van sluiting van de city-ring tussen Putgraaf en Klompstraat en de daarmee verwante alternatieven.

In het nu voorliggende bestemmingsplan is uitgegaan van een sluiting van de hoefijzervormige verkeersstructuur via Willemstraat en Klompstraat onder uitdrukkelijke voorwaarde dat stedenbouwkundige profielen gemeten tussen de voorgevels zoveel mogelijk het oorspronkelijke karakter benaderen en niet breder zijn dan 14 meter eventueel met overbouwde trottoirs door middel van arcaden.

De veranderde opvattingen over de vereiste verkeersvoorzieningen en de financiële consequenties van grote amoveringen spelen nu een minder ingrijpende stedenbouwkundige aanpak in de kaart. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- a. het versterken van de positieve sferen in bestaande pleinen en straten;
- b. het zoveel mogelijk handhaven en in het bestemmingsplan opnemen van affectieve monumenten en bebouwing en stratenpatronen die voor de doorsnee burger van subjectieve betekenis zijn;
- c. het invullen en herstellen van straatwanden met gaten of onherbergzame plekken.

Vertaalt men deze algemene stedenbouwkundige doelstellingen naar het bestemmingsplan City-Oost dan zijn de volgende zaken van belang: Bouwhoogten, rooilijnen en kapvormen zullen zoveel mogelijk moeten overeenstemmen met de huidige situatie.

Binnen de gesloten bouwblokken laat het bebouwingspercentage uitbreiding van gevestigde bedrijven toe.

Om de bezonning in oost-west lopende straten gunstig te beïnvloeden dient de goothoogte van naar het noorden gekeerde gevels (in bijvoorbeeld Dautzenbergstraat) te worden beperkt.

Het wonen in de bovenlagen is essentieel voor de leefbaarheid van de city. Het bevordert de aantrekkelijkheid na winkelsluiting en maakt dat meer mensen de openbare straat tot hun directe woonomgeving rekenen. Vooral de gunstig bezonde gedeelten zijn geschikt om er te wonen.

Het pleinkarakter van "de Oude Veemarkt" (Wilhelminaplein) werd sterk bepaald door de driehoekige vorm met een gesloten wand achter het kruisbeeld aan de noordzijde.

Bij nieuwe stedenbouwkundige invullingen dient deze conceptie uitgangspunt te zijn.

Grote parkeergarages vormen meestal dissonanten in oudere binnensteden. De visuele beleving op vooral ooghoogte is vaak onaantrekkelijk. Voor City-Oost wordt ervan uitgegaan dat de parkeergarages zoveel mogelijk piramidaal worden ingekapseld door kleinschalige bebouwing aan de meest waardevolle straatzijde, waarbij extra aandacht dient te worden besteed aan de belevingskwaliteit voor voetgangers. De geprojecteerde parkeergarage aan de Klompstraat flankiert de oostelijke toegang tot het citygebied en station en omgeving. De stedenbouwkundige vormgeving van de entree vraagt bijzondere zorg.

Het gebied Klompstraat en omgeving Gasthuisstraat wordt gekenmerkt door een amorse structuur van solitaire scholen, kloosters en de achtererfbebouwing Emmastraat - Wilhelminaplein. De karakteristiek van dit gebied, bouwhoogte, dakvormen, ruimtelijke patroon zou in de toekomst gehandhaafd kunnen blijven met dien verstande dat indien vervanging van gebouwen om bouwtechnische of economische redenen nodig is, er van eenzelfde karakteristiek wordt uitgegaan.

De passage Morenhoek e.o. vormt een specifiek probleem. Dit soort smalle stegen en kleine pleintjes vormen stedenbouwkundig gezien een waardevolle afwisseling in de verschijningsvorm van de binnenstad. Daarnaast echter is het doodlopend karakter en de geringe overzichtelijkheid een mogelijke aanleiding tot het zich niet veilig voelen van passanten.

Deze omgeving zou te zijner tijd uit zijn isolement kunnen worden gehaald door het aanleggen van een tweede verbinding met de Putgraaf. Omdat de gemeente slechts op beperkte schaal actief beleid kan voeren om voor dit doel opstellen te verwerven kan het bestemmingsplan City-Oost slechts een wensstructuur aangeven waarbij na vervanging of vernieuwing van de huidige situatie een beter toegankelijk plein ontstaat. Dit laatste is mogelijk als men langs de oostgevel van de Lucius-hof een openbaar voetpad maakt naar de Morenhoek, de westzijde verbetert en de toegang verbreedt.

Het uitgangspunt om rekening te houden met de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur, is ter plaatse van de Akerstraat wat twijfelachtig. De confrontatie van de nieuwe moderne gebouwen op het terrein van het voormalige ziekenhuis met de restanten van de oude straatwand (drukkerij en slagerij) is geen ideaal stedenbouwkundig gegeven mede gezien het feit dat de begraafplaats tot in lengte van dagen zijn groene parkachtige invloed op de Akerstraat zal behouden. Nu echter de Stichting Algemeen Ziekenfonds voor de Mijnstreek heeft besloten eerdere plannen tot uitbreiding aan de achterzijde van het hoofdgebouw te laten vervallen en het huidige hoofdblok te vervangen door een 3 lagen tellend nieuw gebouw aan de Akerstraat, kan de gevelwand tussen de City-flat en de eerder genoemde oude bebouwing weer gedeeltelijk worden gesloten.

Stedenbouwkundig gezien bestaat de wens het parkeerterrein aan de voet van de Schelmentoren te bebouwen. In samenhang met dit project werd regelmatig gevraagd ook de betonnen muur rond het Kerkplein te slopen. Tijdens de verschillende inspraakronden zijn voor- en tegenargumenten besproken.

Als belangrijkste nadelen kunnen worden genoemd:

- kapitaalvernietiging van in de jaren 60 gemaakte kosten;
- noodzakelijke herschikking van markten en kermissen op het Kerkplein en Bongerd;

- het doen verdwijnen van de bomenkranen;
- het benadrukken van het stadsbeeld als "wegwerp" decor en niet als een stedelijk milieu waarin de geschiedenis stap voor stap afleesbaar is.

Als belangrijkste voordelen kunnen worden genoemd:

- het creëren van een intiemplein met een gunstig bezonde zuidgevel;
- mogelijkheden voor terrasjes in de sfeer van "Brandpunt en het Luifeltje";
- het versterken van het winkelcircuit Glaspaleis - Emmaplein - Emmastraat - Bongerd;
- meer activiteiten en verbetering van het druktebeeld in City-Oost;
- ruimtelijke begeleiding van voetgangersbewegingen in de richting van Wilhelminaplein en Emmastraat;
- ondersteuning van de gedachte om markt en kermis uitbreiding te geven op het Wilhelminaplein;
- het verbeteren van de kleinschalige structuur van City-Oost als tegenhanger van City-West en Het Loon.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt uiteindelijk een groter gewicht toegekend aan de voordelen. Het plan biedt mogelijkheden aan de Bongerd ongeveer in de zelfde lijn waarin momenteel de muur is gelegen een nieuwbouwproject te realiseren van ± 10 meter diep met centrumvoorzieningen en bovenwoningen. Het zicht op de Pancratiuskerk vanuit de Oranje Nassaustraat is verzekerd doordat ter plaatse van de fietsenkelder een opening blijft bestaan. Er kunnen twee nieuwe trappartijen komen op de hoek en naast de fietsenkelder. De goothoogte zal niet meer dan 10 meter bedragen gemeten langs de Bongerd en de Emmastraat.

Op de T-aansluiting Emmastraat - Bongerd dient een ruimte van $\pm 30 \times 35$ meter tussen de gevels open te blijven.

3.2. BEVOLKINGSONTWIKKELING EN WONEN

Zowel uit de ligging van het plangebied in groter stedelijk verband als uit de specifieke functies (winkels, horeca, dienstverlening), inherent aan dit centrumgebied, volgt dat de woningbouwprogramma's qua omvang enigszins beperkt blijven. Toch wordt gestreefd naar het versterken van de woonfunctie in City-Oost. Daarbij wordt gedacht aan een totaal van 100 tot 150 woningen, namelijk een 70-tal aan de Putgraaf, enkele tientallen bij de Schelmentoren en op langere termijn een nog nader vast te stellen aantal woningen binnen eventuele te wijzigen gebieden in City-Oost. De te realiseren woningen zullen in hoofdzaak beantwoorden aan specifieke bewonersgroepen zoals alleenstaanden, kinderloze gezinnen, gezinnen met oudere kinderen, die belangstelling kunnen hebben voor het wonen in dit centraal gelegen stadsdeel. Wil men een gunstig woonklimaat scheppen voor andere bewonersgroepen, meer bepaald gezinnen met jonge kinderen, dient er niet alleen een specifiek aanbod van woningen gerealiseerd te worden zoals groen en speelgelegenheid, waaraan slechts in beperkte mate zal kunnen worden voldaan. Een van de belangrijkste voorzieningen voor gezinnen met jonge kinderen is echter de aanwezigheid van een basisschool. Uitgangspunt daarbij is dat de loopafstand vanaf de woning tot de school in principe niet verder mag reiken dan ongeveer 400 meter. Zelfs wanneer er een fors woningbouwprogramma voor jonge gezinnen in City-Oost tot stand zou komen, zou het aantal leerlingen naar alle waarschijnlijkheid toch ontoereikend blijven om met name de basisschool aan de Klompstraat een voldoende draagvlak in de toekomst te geven.

Voor een basisschool geldt als minimum norm 25 K.O.-leerlingen en 75 L.O.-leerlingen. Alleen al voor 1985 werd een doorzetting van de daling van het leerlingenaantal aan de basisschool aan de Klompstraat verwacht met circa 30 leerlingen. Alleen al om de daling van dit leerlingenaantal door nieuwbouw te compenseren zouden er meer eengezinswoningen in het plangebied moeten worden gebouwd dan het voorgestelde programma van 100 à 150 woningen. Een gedeeltelijke compensatie voor het op de langere termijn ontbreken van basisonderwijs in het plangebied zelf is de aanwezigheid van basisscholen op verdere afstand. Ondanks het gegeven van etagebouw zal gezocht moeten worden naar een aangepaste architectonische vormgeving van de woningen. Dit geldt met name voor het gebied vlakbij de Schelmentoren waar integratie van schaal tussen de bestaande en geplande bouwvormen gerealiseerd dient te worden.

3.3. MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

De verplaatsing van de openbare bibliotheek van de Putgraaf-passage naar het "Zwarte Veldje" zal weinig of geen negatieve invloed voor City-Oost hebben. Maar aangezien culturele voorzieningen, in tegenstelling tot de detailhandel, ruimtelijk niet gegroepeerd hoeven te worden, zou bij eventuele vestiging van een dergelijke nieuwe voorziening gedacht kunnen worden aan het bestemmingsplangebied City-Oost. Bij het afwegen van de doelstellingen ten aanzien van de parkeerbehoefte voor de binnenstad tegen sociaal-maatschappelijke doelstellingen is gekozen voor een benadering waarbij beide bestemmingen mogelijk moeten zijn. Het Missionaircentrum en de Jan Willem Berixschool dienen positief te worden bestemd. Dat wil zeggen dat deze gebouwen gehandhaafd kunnen blijven. Mocht in de toekomst, om welke reden dan ook, vervanging van deze gebouwen noodzakelijk blijken dan heeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid het plan te wijzigen rekening houdende met de heersende maatschappelijke inzichten. Verder zou gedacht kunnen worden aan het verder realiseren van een zaal voor vertoningen en uitvoeringen op de plaats van de oude schouwburg. De gebouwen van de Stichting St. Joseph worden bestemd tot rustoord. In principe kan de mogelijkheid tot uitbreiding van het rustoord worden gehonoreerd, mits burgemeester en wethouders de bevoegdheid krijgen het plan te wijzigen. Daardoor kan een mogelijkheid blijven bestaan ter plaatse een woonbestemming te effectueren. Dit laatste kan in de vorm van aanleunwoningen, welke door de stichting gebouwd worden of op zich staande woningen die óf door de stichting óf door een andere instelling gerealiseerd kunnen worden. De groene gebieden kunnen een (semi) openbaar karakter krijgen; ook behoud als tuin en bijbehorend erf is mogelijk. Aan het handhaven van een goede mogelijkheid voor laden en lossen moet aandacht worden besteed.

3.4. DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA

In het bestemmingsplan wordt de mengbestemming "centrumvoorzieningen" gehanteerd, inhoudende detailhandel, dienstverlening, kantoren en horeca. Het voordeel van deze ruimere bestemmingsaanduiding is, dat leegstaande panden gemakkelijker een andere functie kunnen krijgen. Het nadeel is echter dat bepaalde functies sterker of juist minder sterk vertegenwoordigd zijn dan eigenlijk de bedoeling is (te weinig of te veel winkels, te weinig of te veel horeca). Tijdens het vooroverleg zijn met betrekking tot de onbeperkte uitwisselbaarheid van functies kanttekeningen geplaatst. Een dergelijke regeling zou als "non-planning" kunnen worden aangemerkt en te weinig rechtszekerheid bieden.

Om aan deze kritiek tegemoet te komen wordt voorgesteld in het plan een "remmingsmechanisme" in te bouwen.

Het aantal horecavestigingen (inclusief café-restaurants en café-dancings) wordt gefixeerd op het huidige aantal vermeerderd met twee nieuwe vestigingsmogelijkheden bijvoorbeeld in de Klompstraat en bij de Schelmentoren. Met dit uitgangspunt is het principe van de uitwisselbaarheid gedeeltelijk gehandhaafd en te dominante invloed van horecavestigingen enigszins beperkt.

Ruimtelijke ingrepen kunnen veel verstoren in de structuur van de detailhandel in City-Oost.

Onder invloed van hoge loon-, huur- en huisvestingskosten zijn de distributie- en detailhandelskosten sterk toegenomen, terwijl het rendement voor veel bedrijven stationair blijft en zelfs terugloopt. Volgens het Distributie Planologisch Onderzoek (D.P.O.) moet, gezien het gevaar van overbewinning door een lagere groei van de consumptieve bestedingen, uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte worden vermeden. De gevolgen van een dergelijke uitbreiding zullen echter vooral in City-Oost doorwerken.

Uitgangspunt van het D.P.O. is dat uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte in City-Oost vrijwel alleen maar mogelijk is indien deze afkomstig is van elders uit Heerlen of het Stadsgewest.

Inmiddels heeft zich echter een ontwikkeling voorgedaan in het aanbod van winkelvoorzieningen. Nieuwe detailhandelsvormen bieden zich namelijk in de regio aan met een grootschalig nieuwe formule. Los van de vraag of het raadzaam is deze ontwikkeling tegen te gaan c.q. om te buigen zal het moeilijk zijn in de regio als totaliteit deze te weren gezien het feit dat niet overal waterdichte bestemmingsplannen aanwezig zijn. Aangezien de city van Heerlen de functie van hoofdwinkelcentrum vervult voor de regio horen deze nieuwe vormen echter hier thuis. City-Oost biedt hiervoor gunstige vestigingsmogelijkheden.

Het tegengaan van deze ontwikkeling in de city van Heerlen zal betekenen dat de distributieve planologie voor de hele regio scheef zal worden getrokken.

Dit druist in tegen de huidige visie van versterking van het distributief apparaat door concentratie.

Deze conclusie trekken betekent wel dat in de perifere gebieden van Heerlen op zijn minst gestreefd zal dienen te worden naar afgrendeling op distributief terrein. Op die wijze kan zelfs bereikt worden dat de potentiële mogelijkheden tot detailhandelsvestigingen voor heel Heerlen per saldo afnemen. Daarmee is overigens reeds een duidelijk begin gemaakt. Te noemen zijn Lindeveld-Op de Nobel, Bekkerveld, Caumerveld en Grasbroek. Bovendien is het na vaststelling van het bestemmingsplan City-Oost niet meer mogelijk nieuwe winkels te vestigen in de oudere bebouwing langs de Klompstraat en de Gasthuisstraat.

Opgemerkt zij, dat deze opzet geheel in overeenstemming is met en tegemoet komt aan het regeringsstandpunt over perifere detailvestigingen, zoals onlangs nog verwoord in een brief van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Staatssecretaris van Economische Zaken aan de Tweede Kamer. Hierin komt tot uitdrukking, dat het streven van de regering erop gericht blijft, dat detailhandel wordt uitgeoefend in bestaande en daartoe bestemde winkelgebieden, en de vestiging van detailhandel aan de rand van de bebouwde kom of op zogeheten perifere lokaties zoveel mogelijk dient te worden tegengegaan. Hiervoor kan hoogstens een uitzondering worden gemaakt voor met name aangeduide detailhandelsvestigingen zoals grootschalige meubeldetailhandel en bouwmarkten welke niet in een winkelgebied kunnen worden ingepast. Het bestaande zwaartepunt van detailhandel in het plangebied, het winkelgebied aan Emmastraat, Emmaplein, Akerstraat, Wilhelminaplein, Willemstraat, Stationstraat, Oranje Nassaustraat en Bongerd dient optimale mogelijkheden te krijgen. De huidige winkels krijgen de bestemming voor dienstverlening en detailhandel.

De prioriteitenstelling om de detailhandel in het plangebied optimale mogelijkheden te bieden, volgt onder meer uit een recent gehouden onderzoek: "Distributie-planologische ontwikkeling volgens het City-model of het Loon-model" (Gemeentelijke Dienst Onderzoekingen, mei 1984). Zonder in details te treden kunnen de resultaten van dit onderzoek, voor zover relevant als volgt worden samengevat. Momenteel is het centrum van Heerlen gekenmerkt door twee duidelijk van elkaar te onderscheiden winkelgebieden, namelijk het winkelgebied in de oude kern, voor een belangrijk deel gelegen in het bestemmingsplan City-Oost, en het winkelcentrum Het Loon.

Tussen beide winkelgebieden ligt een overgangszone: de Promenade. Beide winkelkernen vertonen elk een specifieke winkelfunctie. Het winkelcentrum rond de oude kern uit zich vooral door zijn kleinschalige bedrijfsstructuur, het winkelen in de recreatieve sfeer en de daarmee gepaard gaande sterke relatie tussen winkelen en andere activiteiten (gerichtheid op horeca, openbare voorzieningen, dienstverlening en dergelijke). Het winkelcentrum Het Loon daarentegen, goed bereikbaar voor autoverkeer, heeft nagenoeg uitsluitend een winkelfunctie en kent geen gerichtheid op andere voorzieningen in de directe omgeving. Personen die het winkelcentrum Het Loon bezoeken, maken voor bij 60% gebruik van de auto; bij bezoekers van City-Oost ligt dit percentage lager dan 40%. Tussen beide winkelcentra vindt een doorstroming plaats van 41%. De doorstroming is echter geringer voor wat betreft het meest oostelijke gedeelte van de oude winkelkern: Emmaplein en directe omgeving. Belangrijk is echter dat uit het onderzoek tevens naar voren komt dat voor een groot gedeelte van het winkelend publiek het oude winkelcentrum prioriteit heeft. Hieruit volgt dat het stimuleren van de winkelfunctie in City-Oost een goed draagvlak heeft.

Een dergelijke stimulering zal tevens een zeker evenwicht brengen in de distributieve verhoudingen tussen de city (aangezien het zwaartepunt inmiddels enigszins dreigt te verschuiven naar de westzijde) waardoor City-Oost weer volwaardig zal gaan bijdragen aan het aanbod binnen het hoofdwinkelcentrum.

Voor wat betreft kantoren, meer bepaald kleine vestigingen met een baliefunctie, gelden dezelfde uitgangspunten als voor de detailhandel. Ze vereisen een gebundelde lokatie in het centraal stadsdeel. Daardoor is City-Oost voor dit type kantoren een goede vestigingsplaats, te meer daar ze een ondersteunende invloed op de detailhandel uitoefenen.

Voor zowel winkels als kantoren geldt dat wonen vooral in de bovenlagen nagestreefd moet worden met het doel het anonieme karakter van niet-bewoonde straten tegen te gaan enerzijds en ter voorkoming van mono-functionele gebieden anderzijds.

Het is wenselijk enkele banken uitsluitend tot kantoordoeleinden te bestemmen.

Verder geldt een specifieke aanduiding voor het City-Hotel en het Grand Hotel waar gedacht wordt aan een algemene horecabestemming.

3.5. BEDRIJVEN

De bedrijven (zie kaart 10) dienen in de binnenstad te blijven als winkel met bijbehorende kleine ambachtelijke bedrijvigheid voor zover verenigbaar met de bestemming centrumvoorzieningen. Kleinschalige bedrijven bevorderen de veelzijdigheid van de binnenstedelijke functies in City-Oost.

Vestigingen van grotere (milieu-verstorende) bedrijven moeten uit het plangebied worden geweerd.

3.6. GROENSTRUCTUUR

Op basis van het gestelde in de Binnenstadsnota, de inspraakresultaten en de wens ook het wonen voor gezinnen met kinderen te bevorderen, dient te worden uitgegaan van een samenhangende groenstructuur die zoveel mogelijk een visueel geheel vormt met particuliere groengebieden en de omgeving van het beeld van Mgr. Savelsbergh, de oude begraafplaats en de tuinen van de Stichting Sint Joseph.

Alhoewel de intensieve bebouwing een parkachtig openbaar groengebied zeker verantwoord maakt, is het toch de vraag of dit soort gebieden van overheidswege onderhouden en aangelegd kunnen worden.

Er is uitgegaan van een wensstructuur. De in de "weg" liggende panden zijn voorlopig positief bestemd, en de groengebieden kunnen in de toekomst mogelijk in samenhang met eraan gelegen bestemmingen gerealiseerd worden, door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

3.7. RECREATIE

Bij het uitwerken van de plannen voor te realiseren of aan te passen groengebiedjes dient rekening gehouden te worden met "simpele spelaanleidingen", zo mogelijk een bespeelbaar gazon en aan veel zitgelegenheid.

3.8. VERKEERSSTRUCTUUR

Uitgaande van de in de "Discussienota Binnenstad Heerlen" vermelde doelstelling betekent het onder 2.8 geconstateerde onder andere, dat de Stationstraat doorgetrokken moet worden naar de Groene Boord, dat het huidige sluipverkeer geweerd dient te worden, dat sommige wegen, waar dit in verband met bepaalde winkelvestigingen gewenst is, bereikbaar blijven voor het autoverkeer (bijvoorbeeld Emmastraat) en dat waar dit mogelijk is het voetgangersgebied uitgebreid wordt.

Als uitgangspunt geldt verder, dat in verband met de economische uitvoerbaarheid van het plan, ervan uitgegaan moet worden, zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande wegen, waarbij aan deze wegen zo weinig mogelijk gewijzigd wordt. De planning van nieuwe wegen dient daarom vermeden te worden (bijvoorbeeld interne circulatieroute).

Eerdergenoemde doelstelling en uitgangspunten zijn vertaald in de bijgevoegde verkeersstructuur (zie kaart 13).

Deze structuur is tot stand gekomen nadat een afweging tussen de diverse uitgangspunten heeft plaatsgevonden en moet dan ook gezien worden als een compromis, waarbij de factor financiën een overwegende rol heeft gespeeld. Deze voorgestelde verkeersstructuur biedt een redelijke bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid tegen relatief lage kosten.

In City-Oost wordt er, met uitzondering van een gedeelte van het Wilhelminaplein, niet van uitgegaan dat de straten verkeersvrij worden gemaakt.

Bij het weren van het doorgaand verkeer wordt geprobeerd het verkeer, dat geen herkomst of bestemming in een gebied of straat heeft, buiten dit gebied of deze straat om te leiden.

De indeling van de wegenstructuur is als volgt:

- a. stedelijke hoofdverkeerswegen (bestemming verkeersdoeleinden):
Groene Boord;
- b. wijkontsluitingswegen (bestemming verkeersdoeleinden):
Putgraaf, Klompstraat en Willemstraat. Beide laatste wegen vervangen de oorspronkelijk geplande verlengde Stationstraat;
- c. buurtontsluitingswegen (bestemming verblijfsdoeleinden):
Dautzenbergstraat (onderdeel uitmakend van de ontsluitingsroute Honigmanstraat/Dautzenbergstraat), Emmalein, Gasthuisstraat (onderdeel uitmakend van de ontsluitingsroute Akerstraat-Noord/Emmastraat/Gasthuisstraat);
- d. winkelstraat/woonstraat (bestemming verblijfsdoeleinden):
Rector Driessenweg, Bongerd (oostelijk deel), Emmastraat en Wilhelminaplein.

Het Wilhelminaplein wordt in deze categorie ingepast, omdat gezien de resultaten van de inspraak, besloten is het weren van het doorgaand verkeer, uitsluitend door te voeren na planwijziging. De rijstroken op het Wilhelminaplein zullen zoveel mogelijk naar de oostelijke zijde verplaatst worden. Hierdoor wordt een zo groot mogelijk voetgangersgedeelte gecreëerd dat tevens aansluiting vindt op de Bongerd.

De gebruiksmogelijkheden worden op deze manier sterk vergroot bijvoorbeeld terrassen, uitbreiding markt en kermis, terwijl de bereikbaarheid van het City-Hotel toch behouden blijft;

- e. voetgangersgebied of plein bestaande uit:
Oranje Nassaustraat, gebied rondom de St. Pancratiuskerk en Wilhelminaplein (westelijk deel).

Ten behoeve van het goed functioneren van het gebied City-Oost en de vergroting van de ontwikkelingsmogelijkheden voor het voormalige V & D-terrein is het noodzakelijk dat ook aan de noordzijde van het plangebied een aantrekkelijke ontsluitingsmogelijkheid gerealiseerd wordt. Omdat het binnen korte termijn om financiële redenen niet mogelijk is om op het geplande tracé de verlengde Stationstraat aan te leggen is besloten de Klompstraat en de Willemstraat als verkeersontsluiting voor City-Oost te gebruiken.

Tevens zal dan deze route de functie van de verlengde Stationstraat als city-ring overnemen. Om het risico te beperken, dat het terrein van het voormalig V & D-complex ten opzichte van City-Oost geïsoleerd raakt, dient echter het dwarsprofiel van de Klompstraat en de Willemstraat zo smal mogelijk te worden. Door het handhaven van de city-ring in City-Oost blijft er een noodzakelijke uitwisselingsmogelijkheid bestaan tussen de beide in capaciteit beperkte spoorwegkruisingen Willemstraat en Groene Boord.

De beperkte capaciteit van de spoorwegovergang Willemstraat zal aanzienlijk verbeterd worden door het verplaatsen van deze overgang in oostelijke richting. Hierdoor zal het sluiten van de overweg ten behoeve van het rangeren grotendeels voorkomen worden.

Stedebouwkundig en structureel worden aan dit nieuwe tracé enkele eisen gesteld.

Dit zijn:

- De reeds eerder genoemde beperking van het dwarsprofiel om het isoleringsgevaar van het voormalige V & D-terrein ten opzichte van City-Oost zoveel mogelijk te beperken. In principe wordt uitgegaan van een enkelbaans uitvoering met uitsluitend voorsorteerstroken bij de spoorwegovergang Willemstraat, de parkeergarage en de aansluiting Klompstraat/Groene Boord. Uit capaciteitsberekeningen blijkt dat binnen de verkeersbestemmingen in City-Oost voldoende ruimte aanwezig is om een juiste dimensionering van de Klompstraat, Willemstraat en spoorwegovergang te realiseren.
- Het zoveel mogelijk terugbrengen van gevels op de plaats van de oude gevels van de Oude Veemarkt. Ook hiervoor is een beperking van de dwarsprofielbreedte noodzakelijk. Hiermee in verband staat ook de gekozen vorm van de aansluiting Willemstraat, Stationstraat, spoorwegovergang. Het smallere wegprofiel van de Willemstraat is namelijk zover mogelijk richting Stationstraat doorgetrokken. De spoorwegovergang is daarna met een scherpe bocht op de Stationstraat aangesloten. Indien echter de spoorwegovergang haaks op de spoorlijn met de Willemstraat verbonden zou worden, ontstaat een trechtervormig straatprofiel, hetgeen in strijd is met het stedebouwkundig uitgangspunt voor het behoud van het bestaande stratenpatroon met bijbehorende gevellijnen. Overigens gaat hierbij dan veel voor bebouwing bruikbare grond verloren. De gekozen oplossing biedt verder nog mogelijkheden om door middel van nieuwe bebouwing nabij de spoorwegovergang de "entree partij" van de binnenstad te verbeteren.

Opgemerkt zij verder dat ter verkrijging van een goede verkeersafwikkeling op de kruispunten Groene Boord/Putgraaf en Groene Boord/Gasthuisstraat een capaciteitsvergroting noodzakelijk is, deze wordt verkregen door een extra lus aan de oostzijde van de Groene Boord.

Het in de "Structuurschets Centrum Heerlen 1981" voorgestelde aantal parkeerplaatsen (circa 1.600 parkeerplaatsen) dient zoveel mogelijk gerealiseerd te worden. Uit het eerdergenoemde parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk niet wezenlijk veranderd is.

Verder is de parkeerbehoefte ook niet belangrijk gewijzigd, zodat de getallen voor het parkeren uit de structuurschets nog steeds gebruikt kunnen worden. In het plangebied City-Oost zal het echter niet mogelijk zijn meer dan ± 800 à 900 parkeerplaatsen te realiseren.

Men kan hierbij denken aan de volgende lokaties:

terrein hoek Klompstraat/Willemstraat en het gebied tussen Klompstraat en Gasthuisstraat.

De laatste mogelijkheid zal afhangen van de behoefte en van de bereidheid om het bestemmingsplan ten behoeve van maatschappelijke doeleinden en/of wonen en/of een parkeergarage met minimaal 400 parkeerplaatsen te wijzigen.

Er moet van uitgegaan worden dat de lokatie ten zuiden van de Klompstraat ontsloten dient te worden via de Gasthuisstraat en de Klompstraat; dat wil zeggen het ingaande verkeer zal gebruik moeten maken van de Gasthuisstraat (vanaf de Groene Boord) en het uitgaande verkeer zal de parkeergarage dienen te verlaten via de Klompstraat.

Bij de verkeersstructuur dient opgemerkt te worden dat in verband met het voorkomen van stagnaties op de city-ring, Groene Boord en dergelijke en in verband met de uitwisselbaarheid van de parkeergarage het nodig zal zijn langs de city-ring een goede signalering betreffende de bezettingsgraad van de parkeergarages aan te brengen.

Voor de fietsverbindingen zal overwogen moeten worden of het mogelijk is alle straten in het plangebied (inclusief het Wilhelminaplein) in beide richtingen berijdbaar te maken voor fietsers.

3.9. MILIEU-ASPECTEN

3.9.1. Geluid

Uit het oogpunt van beperking van overmatige geluidhinder van wegverkeerslawaai op nieuwe en bestaande woningen, is in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan nagegaan of beperkingsmogelijkheden aan de bron (verkeersintensiteiten, verschuiving van geprojecteerde bebouwing of wegen) of in de overdrachtsweg (geluidwallen of -schermen) aanwezig waren.

Waar mogelijk zijn nieuwe projecties in het plan, ten opzichte van wegen welke daadwerkelijk akoestische invloed hebben, teruggedrongen. Binnen het gegeven van een binnenstadssituatie kon verschuiving echter niet onbeperkt plaatsvinden.

Daarnaast is getracht het verkeer zoveel mogelijk te bundelen, ten einde overlast tot een beperkt aantal wegen terug te brengen.

Door de grote concentratie van verkeer in de binnenstad en de noodzakelijkheid van een goede ontsluiting van dit uit velelei oogpunt belangrijk gebied, kon dit streven echter niet overal worden gerealiseerd.

Door de hoge bebouwingsdichtheid zijn overdrachtsmaatregelen tussen wegen en bebouwing, in de vorm van geluidwallen of -schermen in het gebied City-Oost geen reëel alternatief.

- Voor nieuwe projecties in het plan kon de streefwaarde ingevolge de Wet geluidhinder derhalve niet overal worden gehaald.
- Voor zover een overschrijding van de streefwaarde plaatsvindt is daartoe om gemotiveerde redenen hogere waarden-toestemming gevraagd en verkregen van het college van Gedeputeerde Staten en is deze goedgekeurd door de Kroon.

Ingevolge het bepaalde in artikel 13 van het Besluit Grenswaarden binnen zones langs wegen heeft publikatie en tervisielegging van het ontwerp-verzoek om hogere grenswaarden plaatsgevonden.

Enerzijds is dit gebeurd in de periode van 14 december 1984 tot 14 januari 1985 voor het wijzigingsgebied gelegen aan de Klompstraat (zuidzijde) en bebouwingsmogelijkheden op het hoekpunt Bongerd/Emmastraat en op het terrein Putgraaf/Gasthuisstraat. Daar op dat moment een procedure ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening/50 lid 8 Woningwet lopende was voor de zogenaamde reconstructie van het tracé Klompstraat/Willemstraat en voor de bebouwing op het terrein Klompstraat (noordzijde)/Willemstraat, is het hierop betrekking hebbende hogere waarden-verzoek geïncorporeerd in deze procedure en derhalve buiten de bovengenoemde publikatie en tervisielegging vanwege de overige projecties in "City-Oost" gebleven.

Naar aanleiding van gevoerd overleg ten kantore van de Provinciale Waterstaat, waarbij ook de regionale inspectie vertegenwoordigd was, heeft mede op grond van de opvatting van de Regionaal Inspecteur belast met het toezicht op de milieuhygiëne, vanwege de zijns inziens in verband met de werkelijk bedoelde betrokkenheid van de bewoners en gebruikers van de bestaande bebouwing aan de Klompstraat in deze procedure, voor de reconstructie van het tracé Klompstraat/Willemstraat en de bebouwing op het terrein langs deze wegen alsnog publikatie en tervisielegging plaatsgevonden als bedoeld in artikel 13 Besluit Grenswaarden langs wegen in de periode van 4 november tot 4 december 1985.

Met betrekking tot de eerste publikatie zijn gedurende de daarvoor in de wet genoemde periode opmerkingen ontvangen. Daar deze betrekking hadden op een projectie waarvoor op dat moment genoemde artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening/50, lid 8 Woningwet-procedure lopende was, zijn de opmerkingen gevoegd in die procedure en als zodanig behandeld.

Ten aanzien van de tweede publikatie zijn schriftelijk opmerkingen van 5 betrokkenen ontvangen. Daarnaast zijn tijdens de op 19 november 1985 gehouden hoorzitting opmerkingen gemaakt. In de opmerkingen waren onvoldoende aanknopingspunten om het hogere waarden-verzoek aan te passen.

In het navolgende worden de in het kader van de toepassing van de Wet geluidhinder relevante projecties (zie kaart 16) besproken.

1. Wijzigingsgebied a: Klompstraat (zuidzijde)

Dit terrein is, als vervanging van thans bestaande bebouwing, aangemerkt als wijzigingsgebied. Voor zover mogelijk dient hiervoor reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan op de eisen van de Wet geluidhinder te worden geanticipeerd en dient, waar nodig, hogere waarden-toestemming te worden verkregen.

Uit stedenbouwkundige overwegingen is bebouwing op of achter de 50 dB(A)-contour van de Klompstraat niet gewenst. Gezien de bestaande gevellijn is bebouwing op de 60 dB(A)-contour acceptabel. Op grond hiervan is bij het college van Gedeputeerde Staten om hogere waarden-toestemming verzocht.

2. Bebouwingsmogelijkheden op het hoekpunt Emmastraat/Bongerd

Op dit punt worden, ter opvulling van een open plaats tussen aanwezige bebouwing en ter vervanging van voorheen bestaande bebouwing, woningen geprojecteerd (verdeeld over drie verdiepingen met op de begane grond centrumvoorzieningen).

Gezien de stedelijke omgeving en de omliggende bestaande voorgevelrooilijnen is het, mede uit stedenbouwkundige overwegingen, niet mogelijk gebleken deze projectie ten opzichte van de Emmastraat terug te schuiven, zodat een hogere gevelbelasting dan de wettelijke streefwaarde ontontkoombaar was.

3. Bebouwingsmogelijkheden op het terrein Putgraaf/Gasthuisstraat

Als opvulling van een zogenaamde open plaats tussen aanwezige bebouwing, zijn op dit terrein langs de Putgraaf en langs de Gasthuisstraat woningen geprojecteerd in de voorliggende vorm. De bebouwing wordt gesitueerd binnen de huidige voorgevelrooilijnen. Uit stedenbouwkundige overwegingen (een ook uit exploitatie-oogpunt) verdient het aanbeveling de voorgestelde bouwlijnen te handhaven en niet verder terug te schuiven vanwege de geluidbelasting van de gevels.

4. Bestaande bebouwing Klompstraat

In het onderhavige bestemmingsplan is voorzien in de reconstructie van het tracé Klompstraat - Willemstraat. De reconstructie leidt echter niet tot een toename van de huidige geluidbelasting (berekend zonder groeicijfers) met meer dan 5 dB(A). In de zin van artikel 84, lid 2 Wet geluidhinder is er derhalve sprake van een geoorloofde reconstructie, waarvoor door het college van Gedeputeerde Staten hogere waarden zijn vastgesteld. Ter zake worden maatregelen genomen om de geluidbelasting aan de bron te reduceren. Door toepassing van het zogenaamde poro-elastische asfaltbeton (p.e.a.b.; populair "fluisterbeton") zal een aanzienlijke geluidreductie worden bereikt. Over de toepassing van deze bronreductiemaatregel heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de Regionaal Inspecteur voor de Milieuhygiëne. Deze heeft zich akkoord bevonden met de toepassing, mits daarnaast de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen aan de woningen worden gedimensioneerd zonder met deze reductie rekening te houden, daar de reductie met name in de hoge frequenties effect heeft, terwijl de gevolgen in lagere frequenties minder zijn. De gehanteerde correcties berusten op een gemiddeld niveau. Verdere maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevels van de langs de Klompstraat gelegen bestaande woningen en andere geluidgevoelige bebouwing tot de voordien geldende hoogst toelaatbare geluidbelasting, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard. Overschrijding van de wettelijke waarden is in deze gemotiveerd daar sprake is van een te reconstrueren weg die, gezien de functie als onderdeel van de ontsluitingsstructuur City-Oost, een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen terwijl daarnaast de reconstructie van de Klompstraat zal leiden tot lagere verkeersintensiteiten op andere wegen.

5. Nieuwbouw op het terrein Klompstraat (noordzijde)/Willemstraat

In het ontwerp-bestemmingsplan is, als vervanging van voorheen bestaande bebouwing, nieuwbouw van een school (Middelbare Horecaschool), winkels, parkeergarage, horeca en/of kantoren voorzien.

Binnen het gegeven terrein en ook uit een oogpunt van exploitatie en daarnaast op stedenbouwkundige redenen (stedelijke bebouwingwijze) konden de geluidgevoelige bestemmingen niet verder van genoemde wegen worden gesitueerd. Bij het daadwerkelijk ontwerp van de Middelbare Horecaschool is welbewust rekening gehouden met de indeling van de geluidgevoelige ruimten. Voor de kantorenbouw en horeca kan en behoeft deze eis niet te worden gesteld.

6. Uitbreiding kantoorbebouwing Akerstraat

Het bestaande kantoorgebouw kan op deze plaats in beperkte mate aan de geluidbelaste voorzijde worden uitgebreid. Gezien de bestemming welke als minder geluidgevoelig kan worden aangemerkt en ook met het oog op de bestaande voorgevelrooilijnen ontmoet deze uitbreiding akoestisch weinig bezwaren, mede ook nu om deze redenen door het college van Gedeputeerde Staten hogere waarden zijn vastgesteld en door de Kroon zijn goedgekeurd.

3.9.2. Overige milieu-aspecten

Er zijn geen aanwijzingen, dat op plaatsen waar nieuwe projecties zijn gesitueerd in ernstige mate sprake is van bodemverontreiniging, welke strijdig is met de aldaar te realiseren bestemming.

De van de in het plan geregelde horeca-inrichtingen afkomstige hinder, kan afdoende worden gereguleerd door de noodzakelijke vergunningen en de daaraan te verbinden voorwaarden op grond van de gemeentelijke geluidhinderwet of van de Hinderwet. De als gevolg van deze inrichtingen op de openbare weg optredende hinder, wordt in het algemeen niet gedekt door dit vergunningstelsel.

Waar er in het bestemmingsplangebied sprake is van bedrijfsactiviteiten, blijven deze beperkt tot de uitoefening van kleine ambachten, welke in het verlengde liggen van de daarbij behorende winkelbestemming. Van enige milieu-overlast zal hierbij geen sprake zijn. Daarnaast zullen aan de, waar nodig noodzakelijke, hinderwetvergunningen dusdanige voorwaarden worden verbonden, dat het in de laatste zin genoemde streven kan worden gerealiseerd.

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

4.1. GRONDEXPLOITATIE

Voor bepaling van de economische haalbaarheid van de grondexploitaties is het plan gesplitst in diverse deelgebieden.

Deelgebied City-Oost/Klompstraat

Bij de - op basis van de huidige inzichten - samengestelde exploitatiebegroting zijn de navolgende uitgangspunten gehanteerd:

- ingevolge burgemeester en wethouders-besluit nr. 16/227 d.d. 20 juli 1984 wordt met ingang van 1 januari 1983 de rentebijbeschrijving op de boekwaarde gestaakt;
 - ten laste van de grondexploitatie wordt een bijdrage geleverd in de aanlegkosten van de city-ring tot een bedrag van f. 444.000,--;
 - ten gunste van de grondexploitatie wordt een bijdrage geraamd in de verwervingskosten;
 - de herinrichting van het Wilhelminaplein is niet opgenomen in de grondexploitatie;
 - op het in exploitatie te brengen terrein wordt gerealiseerd:
 - a. een parkeergarage met ingang aan de Klompstraat
 - b. winkel- en magazijnbebouwing
 - c. kantoren en
 - d. de nieuwbouw Horecaschool.
- De totale opbrengst wordt geraamd op f. 2.250.000,-- exclusief B.T.W.;
- de interne ontsluiting op voornoemd terrein komt voor rekening van de projectontwikkelaar;
 - eventuele bijkomende verwervings- en sloopkosten van panden en scheidingsmuur alsmede kosten voorzieningen gevel komen voor rekening van de projectontwikkelaar;
 - ingevolge raadsbesluit nr. 130 d.d. 24 mei 1985 wordt een bedrag gereserveerd uit het fonds bovenwijkse voorzieningen.

Rekening houdende met vorenstaande resulteert de exploitatie in een tekort van f. 2.445.300,--. Dit tekort is via raadsbesluit d.d. 13 september 1983 nr. 189 afgedekt.

Deelgebied City-Oost/Gasthuisstraat-Putgraaf

In het verleden is toestemming verleend geheel vrijblijvend plannen te ontwikkelen ten aanzien van de bebouwing terrein Putgraaf/Groene Boord/Gasthuisstraat (nabij het Grand Hotel).

In het thans voorgestelde programma van eisen kan een eerste fase van circa 67 woningen tussen Gasthuisstraat en Putgraaf worden geprojecteerd geheel op eigendommen van de gemeente.

Mede gelet op de nabijheid van het Grand Hotel zijn plannen ontwikkeld 69 woningen te realiseren in de vrije sector. De exploitatie wordt als volgt beknopt samengesteld:

- grondinbreng gemeente 1 januari 1986	f. 780.252,--
- interne ontsluiting inclusief parkeren, groen, verlichting exclusief B.T.W.	f. 181.513,--
- omslagkosten 3.500 m ² à f. 11,--	f. 38.500,--
- voorbereiding en toezicht 19% van f. 200.013,--	f. 41.040,--
- rente	f. 75.000,--
- B.T.W.	P.M.
Kostprijs exclusief B.T.W.	f. 1.116.305,--
	=====

Kostprijs per vrije sector woning derhalve f. 16.179,-- exclusief B.T.W..

=====

De overige bebouwing langs de Gasthuisstraat en de Putgraaf in 4 en 6 lagen is alleen mogelijk als in dit gebied de 80%-regeling van toepassing is.

Omdat echter in de "Beleidsnotitie Structuur Heerlen 1983" vóór 1995 geen woningbouw in dit gebied is gepland is het aantonen van financieel-economische haalbaarheid thans niet aan de orde.

Indien echter vóór 1995 planontwikkeling mogelijk is, zal door de gemeente geen initiatief genomen worden ter zake van grondverwerving (zie eigendommenkaart 14) en -exploitatie. Exploitatie zal derhalve plaats dienen te vinden door toepassing van de bouwgrond-exploitatie-overeenkomst.

Deelgebied City-Oost/Klompstraat-Gasthuisstraat

Gelet op de zeer hoge verwervingskosten en de geringe effectieve oppervlakten welke na amovering en interne ontsluiting van het gebied tussen Klompstraat en Gasthuisstraat wordt verkregen is legalisering van de bestaande toestand uit financieel-economisch oogpunt aan te bevelen.

Realisering van een parkeervoorziening en winkelerf zoals bedoeld in dit gebied is, rekening houdend met vorenstaande en het vervallen van de W.I.R., financieel momenteel moeilijk haalbaar.

Op basis van deze economische kanttekening zal dit gebied niet in exploitatie worden genomen, doch wordt uitgegaan van een wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders voor dit plandeel.

De huidige bestemmingen kunnen dan gehandhaafd blijven en mochten zich te zijner tijd mogelijkheden voordoen het gebied geheel of gedeeltelijk te vervangen of te verbeteren dan kan dat in het kader van het nu vast te stellen bestemmingsplan.

Aanleg van voetgangersgebieden tussen Gasthuisstraat, Klompstraat en Emmastraat dienen in de op te stellen deexploitatie te worden meegenomen.

Deelgebied City-Oost/Bongerd-Schelmentoren

In dit gebied zijn plannen in voorbereiding die ertoe moeten leiden dat de winkelbebouwing vanaf de Emmastraat wordt doorgetrokken tot de Bongerd. Volgens de huidige inzichten en op basis van bovenbedoelde plannen wordt de exploitatie onderstaand globaal aangegeven. Bij het samenstellen van deze nota was als bouwplan aan de orde 700 m² grondoppervlakte winkels en 18 etagewoningen.

Bij dit plan blijft het Kerkplein en de Bongerd alsmede de fietskelder behouden, behoudens een bouwstrook met een diepte van ± 10 m' en een lengte van ± 80 m'.

Kosten exclusief B.T.W.

grondinbreng gemeente (810 m² x f. 15,--) niet bonus openbare grond

f. 12.225,--

interne ontsluiting exclusief B.T.W. inclusief sloop nutsvoorzieningen

f. 265.000,--

f. 85.000,--

groenaanleg

f. 10.000,--

voorbereiding en toezicht

f. 68.000,--

rente

f. 20.000,--

B.T.W.

P.M.

f. 460.625,--

=====

<u>Opbrengst</u>	
700 m ² grondoppervlakte winkels à f. 300,--	f. 210.000,--
18 woningen à f. 11.000,--	f. 198.000,--
bijdrage van derden in ontsluitingskosten	f. 52.625,--
	<u>f. 460.625,--</u>
	=====

4.2. BOVENWIJKSE VOORZIENINGEN

Bij de uitvoering dient tevens rekening te worden gehouden met de navolgende bovenwijkse voorzieningen (zie kaart 15):

- handhaving van de bestaande infrastructuur;
- verzwaring van de Willemstraat gedeeltelijk en de Klompstraat in verband met tracering city-ring;
- nieuwe spoorwegovergang;
- voorzieningen aan bestaand viaduct;
- aansluiting op Groene Boord;
- bestaande voetgangersontsluitingen.

Kosten en afdekking van de betreffende voorzieningen worden als volgt geraamd:

Fase Ia Groene Boord

Deze fase omvat de reconstructie van Schandelerboord ged., kruising Spoorsingel/Schaesbergerweg, reconstructie Groene Boord, kruisingen Klompstraat - Gasthuisstraat (exclusief aansluiting Voskuilenweg) - Putgraaf (exclusief aansluiting Gasthuisstraat/Voskuilenweg). Tevens is de reconstructie van de N.S.-tunnel in deze fase opgenomen.

Specificatie kosten:

kosten grondverwerving (opgenomen onder 1b.)	f. P.M.
civieltechnische voorzieningen	f. 3.423.000,--
kabels en leidingen + openbare verlichting	f. 1.123.500,--
groenvoorziening	f. 138.750,--
verplaatsen overweg	-
geluidsvoorzieningen	f. 18.975,--
verkeerslichten	f. 523.340,--
bewegwijzering	f. 67.500,--
fiets- en voetgangerstunnel	f. 500.000,--
Prijspeil 1985 inclusief 19% B.T.W.	<u>f. 7.795.065,--</u>
	=====

Fase Ib Aansluiting Groene Boord, Gasthuisstraat en Voskuilenweg

De gronden welke voor deze verkeersoplossing benodigd zijn, zijn ingebracht in het grondbedrijf onder complex "322 Aambos" (sectie nr. 255 betreft de in gebruik gegeven ondergrond van de school). De boekwaarde van de gemeente-eigendommen is per 1 januari 1985 becijferd op f. 60,67 per m².

Specificatie kosten:

Grondinbreng gemeente per 1 januari 1985		
sectie M 253	1.560 m ²	
sectie M 255	3.430 m ²	
sectie M 254	<u>730 m²</u>	
	5.720 m ² à f. 60,67 =	f. 347.000,--
Grondverwerving inclusief 10% onv. en not.kosten		<u>f. 113.880,--</u>
		f. 460.880,--
-	civieltechnische voorzieningen	f. 360.000,--
-	kabels en leidingen + openbare verlichting	f. 51.500,--
-	groenvoorziening	f. 7.750,--
-	bewegwijzering	
Prijspeil 1985 inclusief 19% B.T.W.		<u>f. 882.630,--</u>
		=====

N.B.

Het niet aanleggen van de zogenaamde lus betekent géén besparing van f. 882.630,-- omdat

- a. de kosten van grondinbreng blijven staan en
- b. er een aantal andere maatregelen genomen moeten worden die om en nabij even kostbaar zijn.

Fase IIa Reconstructie Putgraaf/aansluiting Groene Boord

Specificatie kosten:

-	grondverwerving (opgenomen onder lb.)	
-	civieltechnische kosten	f. 658.500,--
-	kabels en leidingen + openbare verlichting	f. 178.500,--
-	groenvoorziening	<u>f. 4.750,--</u>
Prijspeil 1985 inclusief 19% B.T.W.		<u>f. 841.750,--</u>
		=====

Fase IIb Spoorwegovergang Willemstraat ged. en Klompstraat inclusief aansluiting Groene Boord

In deze fase is de reconstructie van de Stationstraat niet opgenomen omdat de Stationstraat in het bestemmingsplan City-West II is geregeld.

Specificatie kosten:

-	grondverwerving	f. 437.450,--
-	civieltechnische kosten	f. 2.724.125,39
-	omleggen kabels en leidingen en openbare verlichting	f. 606.502,--
-	groenvoorziening	f. 107.576,--
-	verplaatsen overweg	f. 508.510,80
-	geluidsvoorzieningen	f. 714.000,--
-	verkeerslichten	f. 467.967,42
-	bewegwijzering	f. 11.900,--
-	voorbereiding en toezicht	<u>f. 694.470,--</u>
		<u>f. 6.272.501,61</u>
		=====

Afdekking bovenwijkse voorziening

De totale kosten worden overeenkomstig vorenstaande specificering geraamd op:

Omschrijving	Ia-b/IIa	IIb	Totaal
Totaal Ia	7.795.065,--	--	7.795.065,--
Totaal Ib	882.630,--	--	882.630,--
Totaal IIa	841.750,--	--	841.750,--
Totaal IIb	--	6.272.501,61	6.272.501,61
	9.519.445,--		

De afdekking van de kostenraming IIb ad f. 6.272.501,60 is geregeld bij B en W-besluit d.d. 15 oktober 1985 nr. 11/279 en wordt als volgt gespecificeerd:

- bijdrage door provincie in het kader van voorwaardenscheppend beleid toegezegd bij schrijven d.d. 18 december 1984 nr. BN 16657	f. 1.200.000,--
- bijdrage door de provincie op grond van de Perspectievennota Zuid Limburg	f. 2.100.000,--
- bijdrage door gemeente	
a. ten laste van grondexploitatie Klompstraat	f. 344.000,--
b. beschikking reserve A.D.	f. 2.227.000,--
c. bijdrage A.D. 1983-1984 en nieuw beleid 1985	f. 401.501,--
Totaal afdekking IIb	f. 6.272.501,--
	=====

Afdekking bovenwijkse voorziening

Met betrekking tot de afdekking van de kosten van de voorzieningen genoemd onder fase I t/m IIIa valt op dit moment niets/weinig concreets te zeggen.

Rijkswaterstaat heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat weliswaar medegedeeld deze zaak urgent te achten, doch heeft tevens gesteld vóór 1986 géén middelen ter beschikking te hebben voor de subsidiëring van deze werken.

Het college van Gedeputeerde Staten heeft naar aanleiding van een desbetreffend verzoek bij brief van 25 september 1984, nr. BN 18092, medegedeeld voorshands van medewerking om een P.N.L.-bijdrage voor de ontsluitingsstructuur City-Oost af te zien vanwege een hogere prioriteit aan andere projecten in het herstructureringsgebied.

Gelet op de financiële positie van de gemeente is uitvoering van de onderhavige voorzieningen zonder bovenbedoelde subsidies (Rijkswaterstaat en P.N.L.) echter een onhaalbare zaak. Hiertoe zal dan ook niet overgegaan kunnen worden vooraleer toekenning van Rijkswaterstaat- en P.N.L.-subsidies verzekerd is.

De totaal af te dekken kosten bedragen	f. 9.519.445,--
Hierin is een bijdrage geraamd door Rijkswaterstaat tot een bedrag van	- f. 4.898.000,--
Tevens is een subsidiebijdrage ingevolge de P.N.L.-regeling geraamd tot	- f. 1.900.000,--
Afdekking door de gemeente	f. 2.721.445,--
	=====

In het kader van de gemeentelijke meerjarenplanning is voor 1987 een afdekking geraamd van	f. 1.600.000,--
Uit het fonds Bovenwijkse Voorziening wordt afgedekt een bedrag van	<u>f. 1.121.445,--</u>
Totaal	<u>f. 2.721.445,--</u> =====

Deelgebied City-Oost/Klompstraat
Exploitatie-opzet

A. Verwervingskosten

Inbrengwaarde gemeente grond	f. 3.596.802,--	
Verwerving particulier (65 m ²)	f. 10.000,--	
Ontruimingskosten pand Willemstraat	<u>f. 25.000,--</u>	f. 3.631.802,--

B. Sloopkosten f. 17.910,--

C. Verplaatsing trafo f. 80.000,--

D. Bijdrage aanleg city-ring f. 444.000,--

E. Herinrichting Wilhelminaplein en overige kosten bouwrijp maken f. 350.000,--

F. Plan- en voorbereidingskosten

Interne planning en voorbereiding	f. 300.000,--	
Externe coördinatie en project-ontwikkeling	<u>f. 300.000,--</u>	f. 600.000,--

G. Aandeel B.T.W.

Kosten 5.123.712,-- + 2.758.789
(subs. V.R.O.M.) = 7.882.501.
Opbrengsten 2.250.000. Dit is
28,5% dekking van de kosten.
Derhalve voor gemeente niet af-
trekbaar 100 - 28,5 = 71,5% van
de B.T.W. over:

- sloop	f. 17.910,--	
- trafo	f. 80.000,--	
- city-ring	f. 444.000,--	
- herinrichting+kosten bouwrijp maken	f. 350.000,--	
- externe coörd.	<u>f. 300.000,--</u>	
	f. 1.191.910,--	
	x 19% x 71,5% =	f. 161.920,--

H. Onvoorzien f. 9.668,--

Totale lasten f. 5.295.300,--
=====

OPBRENGSTEN

A.	Aandeel exploitatie city-ring in verwervingskosten pand Willemstraat	f. 100.000,--
B.	Opbrengst uitgeefbare terreinen (inclusief parkeergarage)	f. 2.250.000,--
C.	Bijdrage in exploitatiekosten	<u>f. 500.000,--</u>
	Totale opbrengsten	f. 2.850.000,-- =====

Negatief saldo:	f. 5.295.300,--
	<u>f. 2.850.000,--</u>
	f. 2.445.300,-- =====

5. HET PLAN

5.1. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het bestemmingsplan en de wijze waarop de hiervoor omschreven inventarisatie van de bestaande toestand en de doelstellingen zijn vertaald in kaart en voorschriften. Op deze manier kunnen achteraf interpretatieverschillen worden getoetst aan hetgeen de samenstellers bij het opstellen van het plan voor ogen stond. Alhoewel het bestemmingsplan vooral gevolgen heeft bij het afgeven van bouwvergunningen voor nieuwe bouwprojecten hebben kaart en voorschriften ook consequenties voor het gebruik van bestaande gronden en opstallen.

- Plaatsen bouwblok in bouwvlak

Bij de opstelling is vereenvoudiging en standaardisering nagestreefd. In dit systeem komen op de kaart zogenaamde bouwvlakken voor. Het plaatsen van nieuwe bebouwing in de bouwgrenzen is niet langer een eis.

Men heeft dus de vrijheid zelf de plaats te bepalen van de bebouwing als men daarbij maar niet buiten het bouwvlak komt. Een en ander heeft als mogelijk gevolg een slechte inpassing van een bouwblok in een bestaande waardevolle stedenbouwkundige situatie.

Om dit te voorkomen is in de voorschriften de mogelijkheid ingebouwd nader eisen te stellen. Op deze wijze kan een bouwer bijvoorbeeld in de nog te bouwen open plekken langs de Klompstraat verplicht worden, gezien het belang van de gegeven straatwand, toch in een zelfde rooilijn te bouwen.

- Gebruik bijgebouwen

Voor wat betreft de bijgebouwen welke in het plangebied voorkomen op het erf, het bijbehorend erf of de hoofdbestemming, mogen deze uitsluitend gebruikt worden overeenkomstig de hoofdbestemming, dan wel de aangegeven andere functies.

- Hoogte bouwwerken, geen gebouwen zijnde

In het gehele plangebied kunnen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht. Het gaat hier om niet geheel met wanden en dakconstructie omsloten bouwsels zoals lichtmasten, kunstwerken, zitbanken, bloembakken, keermuren, schakelkasten, vlaggemasten, af-daken etc..

Uitgangspunt is dat ze passen bij de bestemming en in het algemeen niet hoger zijn dan 2,5 meter. Sommige van bovengenoemde elementen kunnen hoger zijn dan 2,5 meter, daarom is binnen de algemene vrijstellingsbepaling ook ruimte gelaten een bouwhoogte tot 15 meter toe te staan.

In dat geval dient te worden afgewogen of een ruimtelijk verantwoorde plaatsing van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een hoogte van maximaal 15 meter ten opzichte van de omgeving is gewaarborgd alsook geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden in de aangrenzende gronden en bouwwerken. In dit kader kan de bouw van windturbines worden uitgesloten.

- Bouwhoogte

Voor het meten van de bouwhoogte wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen en bijgebouwen. De hoogte van het hoofdgebouw wordt gemeten ten opzichte van het niveau van de kruin van de weg, of daarmee gelijk te stellen bestratingsvlak, ter hoogte van de hoofdtoegang.

De hoogte van het bijgebouw kan los van de vraag of er sprake is van een aangebouwd dan wel vrijstaand bijgebouw worden gemeten ten opzichte van de gemiddelde hoogte van het bouwperceel, het maaiveld of het aanliggende terrein.

- Dichtheid wonen

Waar de bestemming wonen is aangegeven, dienen in het algemeen aanduidingen te worden gegeven omtrent de dichtheid. Het is denkbaar dat bestaande eengezinswoningen worden verbouwd tot appartementen. Bovendien is het onduidelijk of een winkel met bovenwoning nu dient te worden gerangschikt onder de eengezinswoningen of de gestapelde woningen. Ten einde een ingewikkeld stelsel met getalsmatige aanduidingen van hoeveelheden woningen te voorkomen wordt volstaan met het aanduiden van een stedenbouwkundige contour, bouwhoogte, bouwdiepte en dakhelling en het vaststellen van een minimale gevelbreedte. De meest gunstige gevelbreedte bij de kleinste travee-breedte wordt vaker gesteld op 5,40 meter.

Incidenteel komt een woning van 5,10 meter ook nog wel eens voor. Een uitzondering vormt verder de drive-in-woning met een travee van circa 4,50 meter. Gezien het vorenstaande is de minimale voorgevelbreedte afgerond op 5,00 meter. Het vorenstaande biedt naast de code-aanduiding W(v), W(a) en W(s) voldoende zekerheid omtrent de gewenste c.q. vereiste dichtheid.

- Monumenten in de zin van de Monumentenwet en affectieve monumenten

Bescherming in de zin van de Monumentenwet valt buiten de wettelijke mogelijkheden van het bestemmingsplan. In het plan zijn aanwezig officiële Rijksmonumenten en officiële Gemeentelijke monumenten zoals omschreven in hoofdstuk 1.2.

Het bestemmingsplan gaat ervan uit dat vervanging van monumentale gebouwen door een geheel nieuwe bebouwing alleen kan plaatsvinden na planwijziging.

Een gedeeltelijke bescherming is op de plankaart tot uiting gebracht, namelijk in die zin dat eigenaren en gebruikers bij verbouwing gebonden zijn aan de bestaande kleinschaligheid, kapvormen, rooilijnen, hoekoplossingen, goothoogten en bouwhoogten (uiteraard genieten de officiële Rijksmonumenten een strengere bescherming op grond van de Monumentenwet).

- Uitoefenen van vrij beroep in woning

Een speciaal aspect dat aandacht verdient is het uitoefenen van een vrij beroep in een woning, waarbij een gedeelte van de woning als praktijkruimte wordt ingericht.

Volgens de uitspraken van de Kroon wordt deze beroepsuitoefening niet beheerst door een bestemmingsregeling. De Kroon beschouwt deze beroepsuitoefening zo inherent aan het wonen, dat het benutten van een gedeelte van de woning voor dit doel aangemerkt wordt als het "inrichten" van de woning. Als kenmerk van het vrije beroep beschouwt de Kroon een academische opleiding. Dit lijkt geen goede maatstaf.

Het ontwerp Tijdelijke Wetnormering inkomens vrije beroepen kent twee kenmerken, te weten:

- zelfstandige beroepsuitoefening in economische zin, d.w.z. voor eigen rekening en risico;
- professionele dienstverlening voornamelijk bestaande uit hoofdwerk, waarvoor een - dikwijls hogere - opleiding vereist is.

In de ruimtelijke ordening zal vooral van betekenis zijn of het een beroep betreft, dat in een woning als een vorm van inrichting kan worden ondergebracht. Tegen deze achtergrond kan het begrip "vrij beroep" iets worden opgerekt, en kunnen hieronder worden begrepen zelfstandige beroepen gelegen op het juridisch, technisch, administratief, medisch, therapeutisch, cosmetisch, kunstzinnig of daarmee gelijk te stellen terreinen. Wil de beroepsuitoefening acceptabel zijn, dan zal aan enkele voorwaarden moeten worden voldaan, te weten:

- het wonen moet hoofdzaak blijven;
- de beoefenaar moet de woning zelf blijven bewonen;
- de praktijkruimte zal qua oppervlakte van beperkte omvang moeten zijn. Omdat deze omvang afhankelijk is van de grootte van de woning, lijkt het niet raadzaam hiervoor een vaste maat aan te nemen; uitgangspunt kan zijn de verhouding wonen/werken maximaal 2:1;
- detailhandel is niet toegestaan;
- overlast voor omgeving moet voorkomen worden.

Het is evenwel nog denkbaar, dat er zich gevallen voordoen, die zo dicht hierop aansluiten, dat het onredelijk zou zijn deze niet overeenkomstig te behandelen. In die situatie kan de vrijstellingsmogelijkheid ten behoeve van het meest doelmatige gebruik (toverformule) uitkomst bieden.

5.2. WOONDOELEINDEN (W) (kleur: oranje)

De hoofdcategorie woondoeleinden kent een differentiatie in bestemmingen.

5.2.1. Vrijstaande woningen op de kaart aangeduid met W(v)

In het bestemmingsplan zijn twee vrijstaande woningen geregeld. Een op de hoek Groene Boord - Gasthuisstraat en de ander naast het belastingkantoor. De hoogte is gebaseerd op drie bouwlagen eventueel inclusief een kap. Op de kaart staat een maximale bouwhoogte van 10 meter en in het voorschrift een minimale goothoogte van 6 meter. Kappen zijn niet verplicht gesteld.

5.2.2. Aaneengesloten woningen op de kaart aangeduid met W(a)

Als zodanig zijn aangeduid een drietal stroken waarvan er twee gelegen zijn aan de Klompstraat en een aan de zuidzijde van de Gasthuisstraat. De hoogte is in verband met de bezonning afhankelijk gesteld van de situering aan de noord- of aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde is de bouwhoogte maximaal 10 meter en aan de noordzijde maximaal 12 meter. De goothoogte is minimaal 6 meter. Kappen zijn niet verplicht gesteld. Op twee plaatsen aan de Klompstraat kan de onderlaag van woningen gebruikt worden ten behoeve van detailhandel en/of dienstverlening. Dit is door middel van een aanduiding met Romeinse I aangegeven. Aan de Gasthuisstraat ligt een horecabedrijf dat ook op deze wijze met een Romeinse V is aangegeven.

5.2.3. Gestapelde woningen, op de kaart aangeduid met W(s)

Gestapelde woningen komen voor aan de Putgraaf. De bouwhoogten van de bestaande flats aan de Putgraaf zijn globaal gefixeerd op de werkelijke hoogte. Aangenomen is dat in deze bouwmassa's voorlopig geen verandering komt. Als gevolg van het hellend verloop van de Putgraaf wordt de parkeergarage onder het wonen beschouwd als een erfbebouwing van 100% met een maximale hoogte van 1 meter bij het woongebouw en 2 meter bij het kantoorgebouw.

In de onderlaag van de City-flat aan de Akerstraat, is detailhandel en/of dienstverlening toegestaan (aangeduid met Romeinse I).

De geprojecteerde flat tussen Putgraaf en Gasthuisstraat (67 woningen) heeft een trapsgewijze hoogteverloop. Op de kaart zijn de maximale bouwhoogten vermeld, gemeten ten opzichte van de entree (halverwege het hoogteverschil tussen beide straten) te weten: 18 meter en 25 meter. Uitstekende trappehuizen zijn buiten beschouwing gelaten. Er wordt gedacht aan een oplossing met grote cirkelvormige balkons welke buiten de rooilijn uitsteken zodat het kaartbeeld iets minder weergeeft wat uiteindelijk architectonisch de bedoeling is. De mogelijkheid hiervoor is evenwel via de voorschriften toegelaten tot een maximum van 2 meter buiten de rooilijn.

5.3. MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN (M)
(kleur: bruin)

De hoofdcategorie maatschappelijke doeleinden kent een differentiatie in vier bestemmingen.

5.3.1. Onderwijsvoorzieningen met bijbehorend erf, op de kaart aangeduid met Ms

Deze bestemming is van toepassing op de Muziekschool inclusief het monument aan de Emmastraat, het Coriovallumcollege en de Jan Willem Berix-school aan de Klompstraat, de nieuw geprojecteerde Middelbare Horecaschool aan de Willemstraat, de Streekschool aan de Rector Driessenweg (inclusief de school voor beroepsbegeleidend onderwijs) en de school voor Assisterende beroepen in de gezondheidszorg aan de Gasthuisstraat. Voor zover bekend zijn ten aanzien van de bestaande gebouwen en gebouwencomplexen geen bestemmingswijzigingen te verwachten. Grote uitbreidingen zijn ruimtelijk gezien niet meer mogelijk. De bouwhoogten stemmen overeen met de bestaande toestand.

In principe dient bij functiewijziging of ingrijpende vergroting van het bestaande gebouw het bestemmingsplan te worden gewijzigd.

Dit laatste kan met name het geval zijn voor het gebied tussen het City-Hotel en het Coriovallumcollege waar op grond van de doelstellingen op langere termijn andere bestemmingen gewenst zouden kunnen zijn.

In de begane grondlaag van de nieuwe Middelbare Horecaschool aan de Willemstraat is detailhandel, en/of dienstverlening alsmede horeca toegestaan (zie aanduiding Romeinse I en V op de kaart).

Tenslotte is het gedeelte van het scholencomplex aan de Klompstraat dat als moskee in gebruik is (aangeduid met een Romeins cijfer II) hetgeen inhoudt dat het gebruik van religieuze doeleinden is toegestaan.

5.3.2. Welzijnsvoorzieningen met bijbehorend erf op de kaart aangeduid met M

Een vijftal gebouwen of gebouwencomplexen is als zodanig bestemd, te weten:

de Luciushof, de Schelmentoren, het Missionair Centrum en het complex met het Klooster van de Kleine Zusters van de H. Joseph en de Stichting St. Joseph. Deze stichting beschouwt haar vestiging niet als een bejaardenoord maar als een rustoord. Beide formuleringen houden een bijzondere woonvorm in. De bestemmingsomschrijving omvat derhalve ook wonen waarbij dan de nadruk kan liggen op het wonen van de "verzorgden" of op het wonen in de (religieuze) woongemeenschap van de "verzorgers".

Mocht te zijner tijd een uitbreiding gegeven worden aan woonbestemmingen of voor de stichting voornoemd dan wel de woonflat naast het Grand Hotel zoals in de doelstellingen wordt gesuggereerd dan dient op deze plaats het bestemmingsplan te worden gewijzigd (zie hoofdstuk 5.7).

De op de plankaart opgenomen bouwhoogten gaan uit van een positieve bestemming van de bestaande toestand.

Deze bestemming houdt tevens vestigingsmogelijkheden voor culturele instellingen in. Tenslotte is ten behoeve van de Stichting Carmel aan de Putgraaf het gebruik voor religieuze doeleinden toegestaan (aangeduid met een Romeins cijfer II).

5.3.3. Religieuze voorzieningen met bijbehorend erf op de kaart aangeduid met Mr

Hieronder vallen de St. Pancratiuskerk en de Grafkapel van Mgr. Savelberg. De gebouwen zijn, gezien het monumentale karakter in hun huidige contouren overgenomen, zodat het karakter in de toekomst behouden blijft. Mogelijkheden voor het bouwen van bijgebouwen op het bijbehorend erf komen niet voor.

5.3.4. Waterloop op de kaart aangeduid met Mw

Deze bestemming komt voor ter plaatse van de Groene Boord en omvat het open beekgedeelte en het gerioleerde beekgedeelte.

In deze zone zijn geen gebouwen toegestaan. Andere bouwwerken alsmede het uitvoeren van civieltechnische werken zijn alleen toegestaan nadat een zogenaamde aanlegvergunning is verleend.

5.4. DOELEINDEN VOOR CENTRUMVOORZIENING EN WONEN, KANTOREN EN HORECA
(kleur: rood)

5.4.1. Centrumvoorzieningen met bijbehorend erf + wonen op de kaart aangeduid met C + W

De gebieden aangeduid met centrumvoorzieningen en wonen zijn bestemd voor detailhandel, dienstverlening, kantoren en horeca en de mogelijkheid tot wonen.

De bestemming centrumvoorziening is voornamelijk gelegen langs de Akerstraat, Emmaplein, Emmastraat hoek Gasthuisstraat, Bongerd, Oranje Nassaustraat, Stationstraat, Willemstraat, Dautzenbergstraat en Wilhelminaplein.

Dit betekent dat de verschillende bestemmingen onderling uitwisselbaar zijn. Voordeel daarvan is dat leegstaande panden voor andere bestemmingen kunnen worden verbouwd.

Uit oogpunt van ruimtelijke ordening wil dat zeggen dat de overheid niet regelend wil optreden ten aanzien van het winkelapparaat op die plaatsen.

Wel dient de bedrijfsuitoefening gekoppeld te blijven aan woonfuncties. Indien de bestemming grenst aan openbare weg of onbebouwd blijvende erven is de achtergevelrooilijn belangrijk verruimd. Dit is onder andere het geval bij de bebouwing langs het Emmaplein en Emmastraat. Indien de bestemming grenst aan een achtererf is gekozen voor een bouwdiepte van 15 meter. Me de algemene vrijstellingsbepaling kan deze maat afhankelijk van de ruimtelijke situatie van de naastgelegen bebouwing worden verhoogd met 10% tot 16,50 meter.

De bouwhoogte is gebaseerd op maximaal 4 lagen en bedraagt maximaal 14 meter. Op enkele gedeelten van de bebouwing langs oost-west lopende straten is in verband met de bezonning gekozen voor een maximale bouwhoogte van 10 meter. Een uitzondering hierop vormt het glaspaleis met een hoogte overeenkomstig de bestaande monumentale contouren. Verder zei nog opgemerkt dat onder horecabedrijven naast hotels, cafés en restaurants ook verstaan wordt zaalaccommodaties zoals theaters en bioscopen.

Teneinde ongebreidelde groei van horecabedrijven in City-Oost te voorkomen is de beoogde uitwisselbaarheid beperkt tot de op kaart met het Romeinse cijfer V aangemerkte gedeelten van het bouwvlak. Tenslotte zijn de voetgangerspassages aangegeven met het Romeinse cijfer IV hetgeen betekent dat de onderlaag ter plaatse uitsluitend mag worden gebruikt als voetgangersgebied.

5.4.2. Kantoren met bijbehorend erf op de kaart aangeduid met K

Binnen deze bestemming zijn enkele kantoorgebouwen opgenomen waarvan verwacht mag worden dat zij tijdens de planperiode niet zullen worden gewijzigd in andere bestemmingen of belangrijke vergrotingen van het bouwvolume zullen krijgen.

De gebouwen die de bestemming kantoren krijgen is een bankgebouw aan het Kerkplein, een bankgebouw aan de Bongerd, het gebouw van de Sociale Dienst, een tweetal kantoren aan de Putgraaf en het Belastingkantoor aan de Groene Boord.

Achter het nieuwe Arbeidsbureau is nog uitbreiding met een of meerdere kantoorgebouwen mogelijk. De bouwhoogte zou 25 meter mogen bedragen mits het parkeren in voldoende mate is verzekerd (1 parkeerplaats per 50 m² kantoorvloeroppervlakte). De nieuwe bebouwing langs de Klompstraat met de aanduiding I en V (detailhandel en/of dienstverlening en horeca toegestaan) heeft een maximale bouwhoogte van 14 meter en een maximale goothoogte van 11 meter. Voorts is er rekening gehouden met de eventuele verbouwing van het A.Z.M.-gebouw aan de Akerstraat. De bouwhoogte langs de Akerstraat is gebaseerd op maximaal 4 bouwlagen en bedraagt maximaal 14 meter.

De bebouwing van de bijbehorende erven is op de meeste plaatsen in verband met parkeerruimte gebonden aan een bebouwingspercentage van 0% of 25%. De bebouwing van het erf achter het kantoor aan de Klompstraat is gebaseerd op de realisering van een winkellaag op de begane grond tot 100%.

5.4.3. Horeca met bijbehorend erf op de kaart aangeduid met H(h)

Als zodanig is bestemd het Grand Hotel aan de Groene Boord en het City-Hotel aan het Wilhelminaplein. Het Grand Hotel zou te zijner tijd nog een uitbreiding kunnen krijgen in één laag in samenhang met op het naastgelegen terrein te ontwikkelen woningbouw.

Voor het overige gedeelte gaat dit bestemmingsplan uit van de bestaande gebouwen. Ook de bouwhoogten zijn gebaseerd op bestaande toestand.

5.5. DOELEINDEN VOOR VERKEER EN VERBLIJF

De hoofdcategorie Doeleinden voor Verkeer en Verblijf is onderverdeeld in een zestal bestemmingen te weten: Verkeersdoeleinden, Verblijfsdoeleinden, Voetgangersgebied of plein, Parkeergarage, Parkeerterrein en Spoorweg.

- 5.5.1. Bestemming verkeersdoeleinden op de kaart aangeduid met Vw (kleur grijs)
Waaronder Groene Boord, Putgraaf, Klompstraat, gedeelte Willemstraat, gedeelte Gasthuisstraat en Voskuilenweg. De overweg aan de Willemstraat is op de kaart aangeduid met een Romeinse III hetgeen betekent dat ter plaatse tevens het gebruik voor spoorweg is toegestaan.
- 5.5.2. Bestemming verblijfsdoeleinden op de kaart aangeduid met Vb (kleur grijs)
Waaronder de Dautzenbergstraat, Emmaplein, Gasthuisstraat, Rector Driessenweg, Bongerd (oostelijk deel), Emmastraat, Plaarstraat en Wilhelminaplein.

Wanneer de city-ring is voltooid en er zou een sluiproute ontstaan tussen Akerstraat en Stationstraat (over Emmaplein, Emmastraat, Wilhelminaplein) kan de gemeenteraad het bestemmingsplan op dit punt alsnog herzien.

Het verkeer, komende vanaf de Gasthuisstraat en Akerstraat, kan nu aansluiting vinden op de Klompstraat via Emmastraat en Wilhelminaplein.

- 5.5.3. Bestemming voetgangersgebied of plein op de kaart aangeduid met Vb(v) (kleur geel)
Waaronder de Oranje Nassaustraat, het gebied rondom de St. Pancratiuskerk en Bongerd en het Wilhelminaplein. De gronden aangegeven met deze bestemming zijn hoofdzakelijk bestemd voor verblijf van voetgangers. Het Wilhelminaplein wordt in deze categorie ingepast. Binnen het voetgangersgebied zijn op enkele plaatsen bestemmingsvakken aangegeven. De hierin vermelde aanduiding Romeinse I + V geeft aan dat ter plaatse de uitoefening van bepaalde detailhandel en horeca is toegestaan. Gedacht wordt aan paviljoenachtige gebouwtjes of kiosken voor detailhandel en/of horeca welke in de sfeer van het voetgangersgebied thuishoren en gezien maat en afmeting niet gerekend kunnen worden onder de zeer kleine gebouwtjes bedoeld in de algemene vrijstellingsbepaling. Op de Bongerd is de mogelijkheid geopend om een muziekkiosk te bouwen (aanduiding Romeins cijfer VI). De bouwhoogte is maximaal 6 meter en de goothoogte is maximaal 3 meter zodat 1 laag met kap gebouwd kan worden.

Tenslotte dient nog te worden vermeld dat in het voetgangersgebied ondergrondse gebouwen kunnen worden gerealiseerd mits het gebruik niet strijdig is met de bestemming hieronder worden verstaan bijvoorbeeld een fietsenstalling of openbaar toilet.

- 5.5.4. Bestemming parkeerterrein op de kaart aangeduid met Vb(p) (kleur grijs)
Dit terrein bij City-flat dient onbebouwd te blijven en kan uitsluitend gebruikt worden voor parkeren.
- 5.5.5. Bestemming parkeergarage op de kaart aangeduid met Vb(pg) (kleur grijs)
Waaronder de geprojecteerde garage aan de Klompstraat. De garage dient gebouwd te worden binnen een blok van globaal 35 meter breed bij 60 meter lang en maximaal 18 meter hoog. De onderlaag mag bestemd worden ten behoeve van detailhandel en/of dienstverlening. Dit laatste is op de kaart aangegeven met een Romeins cijfer I.

- 5.5.6. Bestemming spoorweg op de kaart aangeduid met Vr(s) (kleur grijs).
Deze bestemming betreft het terrein van de Nederlandse Spoorwegen. De zuidgrens van deze bestemming ligt tot ± 10 meter uit het hart van de spoorrails.
De noordgrens is tevens de plangrens. In de voorschriften is een regeling getroffen voor de dubbel-bestemming ter plaatse van de overweg aan de Willemstraat en het viaduct aan de Groene Boord (Waterloop Verkeersdoeleinden).

5.6. DIVERSE DOELEINDEN

5.6.1. Tuin op de kaart aangeduid met T (kleur lichtgroen)

Tot tuin zijn bestemd die gronden die gezien de aard van de beplanting en de ligging ten opzichte van de bebouwing een belangrijke bijdrage leveren aan de entourage van de openbare ruimte.
Op deze gronden heeft de beplanting eerste prioriteit, gebouwen zijn in principe niet toegestaan.
Verhardingen mogen slechts worden aangelegd ten behoeve van voetgangers of als toegangspad c.q. inrit naar achtergelegen bestemmingen. Aanleg van parkeerplaatsen is niet toegestaan.
Deze bestemming komt voor langs de grote gebouwen aan de Groene Boord en wordt gedeeltelijk voortgezet langs de daarop uitkomende straten. Bovendien is ter plaatse van een monumentale boom aan de Rector Driesenweg de bestemming tuin verbreed.
De bestemming tuin komt ook voor bij de City-flat en het A.Z.M.-gebouw.

5.6.2. Erf op de kaart aangeduid met E (kleur lichtrood)

Als erf zijn bestemd die gedeelten van privé-eigendommen die gezien de afscherming door hoofdgebouwen, de kwaliteit van het groen en de ligging ten opzichte van de openbare weg het minst in aanmerking komen voor overheidsbemoeienis.
Bijgebouwen zijn toegestaan tot een oppervlakte overeenkomstig het percentage dat op de kaart is aangegeven van het tot erf bestemde gedeelte van het bouwperceel, met een maximum van 60 m² per bouwperceel. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 3 meter, tenzij op de kaart anders aangegeven.
Parkeren op de tot erf bestemde terreinen is toegestaan.

5.6.3. Groen op de kaart aangeduid met G (kleur donkergroen)

De als groen bestemde gebieden hebben een openbaar, semi-openbaar of gemeenschappelijk karakter en kunnen zijn ingericht als kijkgroen, afschermend groen of ten behoeve van de recreatie, sport en spel.
De voorschriften spreken zich niet uit over het daadwerkelijke beheer. Of deze groenvoorzieningen openbaar of privé dienen te worden aangelegd en/of worden onderhouden is in het kader van het bestemmingsplan niet aan de orde.
De groenaanleg en het handhaven van de bestaande bomen is evenals bij de bestemming tuin van belang.
Ten behoeve van voetpaden of als toegangspad c.q. inrit naar de achtergelegen bestemmingen mogen verhardingen worden aangelegd.
Parkeren is niet toegestaan.
Als zodanig zijn bestemd de groengebieden aan de Gasthuisstraat, Putgraaf en Groene Boord.

5.7. TE WIJZIGEN GEBIEDEN

In het plan zijn een drietal gebieden gelegen waarop een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid van toepassing is. Dit wil zeggen dat de bestaande gebouwen met de bijbehorende erven positief zijn bestemd maar dat burgemeester en wethouders, belanghebbende gehoord, het plan mogen wijzigen. Deze gebieden zijn op de kaart met de letters a, b en c aangeduid.

- a. Het gebied tussen de Klompstraat en de Gasthuisstraat waarop de Jan Willem Berixschool en het Missionair-centrum zijn gelegen.
- b. Het gebied tussen de Gasthuisstraat en de Putgraaf waarop onder andere het complex van de St. Joseph is gelegen.
- c. De oudere gebouwen aan de Akerstraat met de bijbehorende erven gelegen tussen het A.Z.M.-gebouw en de begraafplaats.

Burgemeester en wethouders kunnen deze gebieden binnen de navolgende randvoorwaarden wijzigen:

- a. Maatschappelijke Doeleinden en/of Wonen en/of Parkeergarage met bijbehorend erf tot een bouwhoogte van maximaal 4 lagen en 14 meter en een bebouwingspercentage van 25%.
- b. Maatschappelijke Doeleinden en/of Wonen met bijbehorend erf tot een bouwhoogte van maximaal 4 lagen en 14 meter en een bebouwingspercentage van 25%.
- c. Een erfbestemming ten dienste van kantoren en/of een groenbestemming in aansluiting op de begraafplaats.

6. JURIDISCHE OPZET VAN HET PLAN

In dit verband kunnen een drietal zaken worden onderscheiden, te weten:

1. hantering van bestemmingen
2. opzet van de kaart
3. systematiek van de voorschriften

Ad 1

In het plan City-Oost doet zich een dergelijke complexiteit van bestemmingen voor en is de behoefte aan onderlinge verwisselbaarheid zo groot, dat het ter voorkoming van starheid c.q. het op korte termijn verouderd zijn van het plan raadzaam is de nodige flexibiliteit in te bouwen. Overwogen is om gebruik te maken van het mengkraan-systeem, dat gericht is op de ontwikkeling van plannen met een dubbele functie: zowel een beheersfunctie als ontwikkelingsfunctie, een en ander door gemengde toepassing van de artikelen 10 (detailplan), 11 (uitwerkingsplan) en 15 (vrijstellingen) van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Hiervan is evenwel om meerdere redenen toch van afgezien. De voornaamste redenen waren, dat het hanteren van het mengkraan-systeem een exacte inventarisatie van elke functie vereist en het continu blijven registreren van alle wijzigingen. Voorts vereist dit systeem, dat over de diverse verhoudingen van bestemmingen ten opzichte van elkaar vooraf duidelijke normen worden vastgesteld. Hiervoor ontbreken echter objectieve maatstaven; bovendien bestaat de verwachting, dat de praktijk toch weer gevarieerder zal zijn, dan de meest ruime normen. Het geheel wordt daardoor zo complex, dat het plan op korte termijn niet gereed kan zijn en de toepassing problemen kan opleveren.

Mede in het kader van de deregulering is de oplossing gezocht in het hanteren van mengbestemmingen, waarvan de gehanteerde bestemming centrumvoorzieningen het beste voorbeeld is.

Verweten kan worden, dat de onderlinge verhouding van de sub-bestemmingen niet is geregeld, anderzijds mag men zich afvragen of dit voor een binnenstadsgebied noodzakelijk is. De mogelijkheid dat de ene bestemming ten koste van de andere gaat overheersen, bijvoorbeeld horeca boven andere bestemmingen, is op deze wijze aanwezig, doch in een dergelijke situatie is het nog maar zeer de vraag of een dergelijke ontwikkeling via het bestemmingsplan in het gewenste spoor kan worden gezet; in de regel liggen hieraan andere ontwikkelingen ten grondslag die via de planologie niet bestuurbaar zijn.

Ad 2

Als uitgangspunt is gekozen voor de vervaardiging van het kaartmateriaal volgens het NIROV-systeem (Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting), een en ander zoals neergelegd in het rapport "Bestemmingsplankaarten, codering, arcering en kleur" van september 1980.

Dit systeem gaat uit van de algemene toepassing van uniforme aanduidingen (codering, arcering en kleur), hetgeen de leesbaarheid van de kaarten, het snel en goed begrijpen van de strekking van het plan en dus de rechtszekerheid daarvan, zal bevorderen.

Ad 3

In november 1983 werd door het NIROV een voorlopig rapport uitgebracht "Standaardisering Bestemmingsplanvoorschriften (deel 1 en 2)".

In juni 1984 verscheen de definitieve versie van dit rapport.

De voorschriften zijn zoveel mogelijk op dezelfde leest geschoeid als het rapport betreffende de standaardisering van bestemmingsplanvoorschriften, met dien verstande dat gestreefd is naar een vereenvoudigde redactie.

De voorschriften zijn verdeeld over drie afdelingen te weten:

Afdeling I,
inleidende voorschriften, bestaat uit twee artikelen, te weten een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en voorschriften omtrent de wijze van meten.

Afdeling II,
voorschriften omtrent afzonderlijke bestemmingen, geeft artikelgewijs per bestemming aan voor welke doeleinden (doeleindenomschrijving) de op de kaart aangegeven gronden bestemd zijn, wat op deze gronden is toegelaten (inrichting) en binnen welke grenzen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht (bouwvoorschriften).

Afdeling III,
ontwikkelingsregeling, bevat een aantal randvoorwaarden met betrekking tot een drietal als zodanig op de kaart aangegeven gebieden (a, b en c) met een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders.

Afdeling IV,
algemene voorschriften, bevat een aantal bepalingen, betrekking hebbende op diverse onderwerpen, zoals:

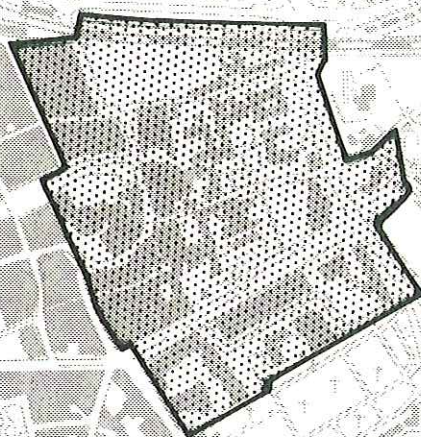
- algemene bepaling met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, niet zijnde bouwen;
- nadere eisen;
- algemene vrijstellingsbevoegdheid;
- dubbeltelbepaling;
- overgangsbepaling;
- strafrechtelijke bepaling en
- titel.

Pagina's met NAW-
(naam, adres, woonplaats)
**gegevens zijn
verwijderd**

**conform de richtlijn van het
College Bescherming Persoonsgegevens
(CBP)**

Deze gegevens kunt u inzien bij het
informatiecentrum van de afdeling
Publiekszaken van gemeente Heerlen

HEERLEN



ligging in de gemeente

december 1985

0



+ schandelen

kissel-
voskuilenweg

-west II

city - west I

lindeveld op de nobel

begrenzing







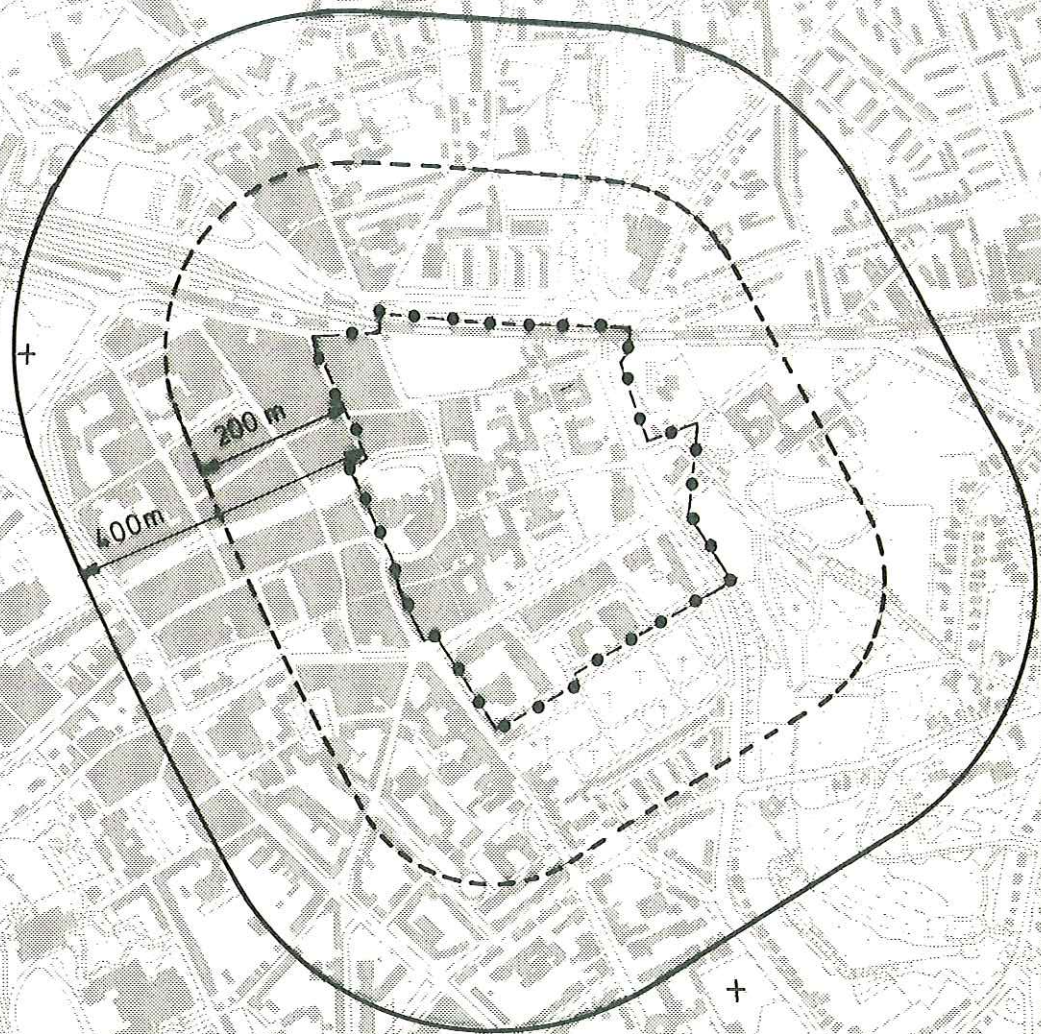




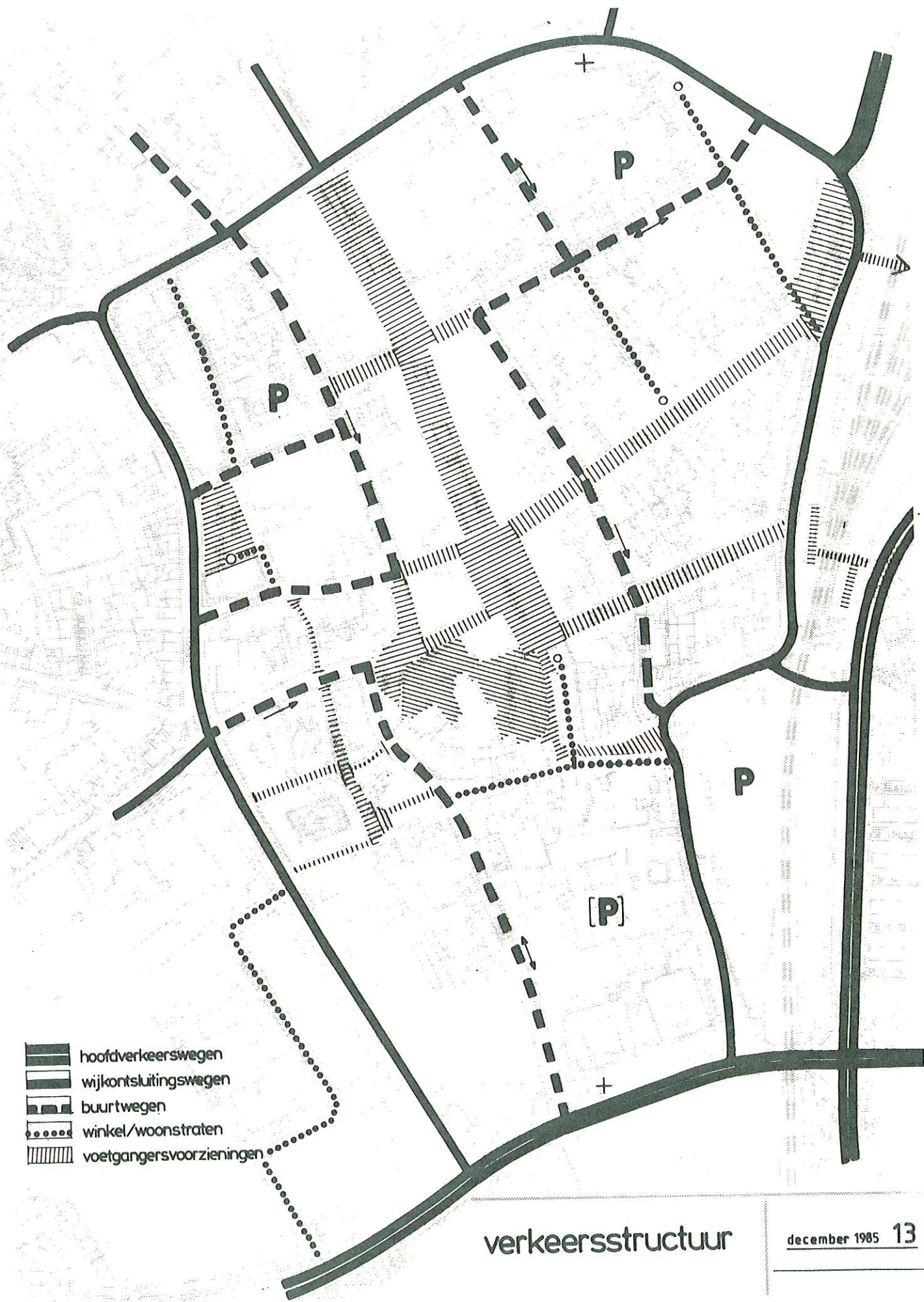




EERLEN



- plangrens
- 200 m zone
- 400 m zone









59 Geluidbelasting na aftrek van 5dB(A) ex art. 103 WGH in dB(A) ter plaatse van de gevel of de bebouwingsgrens

3 Rekenpunt/aandachtgebied

..... 50 dB(A)-reductielijn na aftrek van 5dB(A) ex art. 103 WGH zonder afscherming en geluidwerende maatregelen

----- 55 dB(A)-reductielijn na aftrek van 5dB(A) ex art. 103 WGH zonder afscherming en geluidwerende maatregelen

++++ 60 dB(A)-reductielijn na aftrek van 5dB(A) ex art. 103 WGH zonder afscherming en geluidwerende maatregelen

