

Bestemmingsplan

City-oost



TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN
"CITY-OOST"

mei 1996

Handtekening afgeschermd

conform de richtlijn van het
College Bescherming Persoonsgegevens (CBP)

INHOUD

		Bladzijde
1.	ALGEMEEN	1
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.	HUIDIGE SITUATIE	7
2.1	Algemene situatie	7
2.2	Bevolking en wonen	10
2.3	Maatschappelijke doeleinden	11
2.4	Detailhandel, dienstverlening, kantoren en horeca	11
2.5	Bedrijven	13
2.6	Groeninventarisatie	13
2.7	Recreatie	14
2.8	Verkeersinventarisatie	14
2.9	Milieu-aspecten	16
3.	DOELSTELLINGEN	18
3.1	Algemeen	18
3.2	Bevolkingsontwikkeling en wonen	20
3.3	Maatschappelijke doeleinden	22
3.4	Dienstverlening, detailhandel, kantoren en horeca/ centrumvoorzieningen	22
3.5	Bedrijven	24
3.6	Groenstructuur	24
3.7	Recreatie	25
3.8	Mobiliteit	25
3.9	Milieu-aspecten	31
4.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	34
5.	HET PLAN	36
5.1	Algemeen	36
5.2	Woondoeleinden	36
5.3	Maatschappelijke doeleinden	37
5.4	Doeleinden voor centrumvoorzieningen en wonen, kantoren, horeca, maatschappelijke doeleinden en parkeren	38
5.5	Doeleinden voor verkeer en verblijf	39
5.6	Diverse doeleinden	40
5.7	Te wijzigen gebieden	40
6.	GEVOERD OVERLEG	41

1. ALGEMEEN

1.0 INLEIDING

Heerlen is in de afgelopen 20 jaren gegroeid tot een moderne, zakelijke stad, die als centrum functioneert voor het verstedelijkt gebied van Oostelijk Zuid-Limburg, een gebied met een totale bevolkingsomvang van bijna 300.000 inwoners.

Een van de resultaten van dit groeiproces is de erkenning door de Rijksoverheid van de centrumpositie van Heerlen in de vorm van aanwijzing van deze stad met Maastricht tot stedelijk knooppunt.

Met deze aanwijzing wordt tevens een beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van Heerlen.

Op 21 maart 1989 heeft de raad haar uitgangspunten vastgesteld voor een ingrijpende herstructurering van het stadscentrum.

Op 17 mei 1989 vond de ondertekening plaats van een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Heerlen en drie particuliere projectontwikkelaars voor het opstellen van een integraal ontwikkelingsplan voor de herstructurering van het centrum van Heerlen. Dit ontwikkelingsplan is op 9 januari 1990 aan de gemeenteraad aangeboden. Vervolgens is het op 20 februari door de raad vastgesteld gelijktijdig met de vervolg-overeenkomst, waarin de samenwerking tussen gemeente en de private partners voor de periode van nadere uitwerking is vastgelegd.

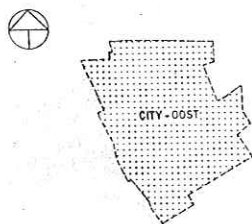
Tevens is de raad akkoord gegaan met een mantelovereenkomst.

In dit document is, meer uitgewerkt dan in de vervolg-overeenkomst, vastgelegd hoe de gemeente en de private partners gedurende de periode van nadere uitwerking en uitvoering met elkaar zullen samenwerken. Deze overeenkomst is op 28 november 1990 ondertekend door de gemeente Heerlen en de private partners M.B.O.-Ruijters en Bouwfonds Woningbouw en Burginvest (momenteel Bouwfonds Vastgoedontwikkeling).

De ruimtelijke ontwikkelingen, die met het plan voor de herstructurering in gang zijn gezet, zijn publiekrechtelijk vertaald in dit bestemmingsplan.

Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit het oostelijk gedeelte van het totale herstructureringsgebied en het gedeelte ten zuiden van de Putgraaf tot aan de begraafplaats, tussen Akerstraat en Groene Boord, alsmede een gedeelte ten oosten van de Groene Boord.

1.1 **SITUATIE** (figuur 1)



Figuur 1 situatie

Het plangebied ligt in het centrum van Heerlen en zoals de naam van het bestemmingsplan reeds aangeeft, het oosten van de city.

Het omvat een oppervlakte van ongeveer 20 ha (lengte ongeveer 500 meter en breedte ongeveer 400 meter).

De noord- en zuidzijde van het gebied wordt begrensd door respectievelijk de Spoorsingel en de Groene Boord, welke in het ontwikkelingsplan centrum Heerlen als centrumtangenten zijn aangegeven. De zuidzijde wordt begrensd door de algemene begraafplaats. Hierdoor ontstaat een duidelijke grens en het gebied ten zuiden van de Putgraaf wordt in passende bestemmingen geregeld.

Aan de westzijde wordt het gebied begrensd door de Oranje Nassaustraat, Bongerd, Kerkplein, Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) en Akerstraat.

Tevens vormt een gedeelte van de westzijde van het gebied de grens met het ontwerp-bestemmingsplan City-West.

1.2 GESCHIEDENIS

Heerlen is ontstaan op de Romeinse nederzetting Coriovallum waar zich twee belangrijke heerbanen kruisten: de weg van Xanten naar Trier en de weg van Boulogne sur Mer naar Keulen. Het diende tot halte en wisselstation voor de Keizerlijke post.

De oudste bewoningssporen wijzen op een ontstaan rond het begin van onze jaartelling. Het oudste gedeelte van het stadshart zoals dat heden ten dage nog zichtbaar is, is gelegen binnen het plangebied City-Oost.

In de tweede helft van de derde eeuw kwam Heerlen aan de naar het zuiden verplaatste rijksgrens te liggen.

Om de bebouwing werd een vesting aangebracht in de vorm van een walmuur met daaromheen een cirkelvormige gracht, welke door middel van zogenaamde "tensen" verbonden was met een op sommige plaatsen zeer diep "vlot" dat de waterhuishouding met de oostelijke beekzone van de Caumer en de westelijke beekzone van de Geleen verzorgde.

De Pancratiuskerk met de Schelmentoren vormde het middelpunt van deze cirkelvormige bebouwingsstructuur dat een doorsnede had van circa 100 meter.

In de walmuur zaten drie poorten:

1. de Veemarktpoort, deze was gelegen bij de trappen naast de Schelmentoren;
2. de Kerkhofpoort, later ook Aken- of Maastrichterpoort genoemd, deze is nog zichtbaar in de huidige trappenpartij naast het Kerkplein;
3. de Keulsepoort, deze lag recht tegenover de uitmonding van de Gasthuisstraat.

Tot 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 parkeergarage aan de Klompstraat, het binnenplein van de Muziekschool aan het Wilhelminaplein, de Bongerd en de Morenhoek zijn gelegen begon destijds het grotendeels onbebouwde achterland.

De komst van de mijnindustrie zou het dorp Heerlen, met indertijd ongeveer 5.000 inwoners, belangrijk veranderen.

In figuur 2 wordt de situatie rond 1890 weergegeven.



Figuur 2 situatie rond 1890

Doordat Heerlen excentrisch lag ten opzichte van de Caumerbeek in het oosten (afstand circa 300 meter) en de Geleenbeek in het westen (afstand circa 900 meter) en doordat bovendien grote kloostercomplexen aan de oostzijde lagen, vond de stormachtige ontwikkeling na de eeuwwisseling vooral in westelijke richting plaats. In de jaren vijftig werd een nieuwe as gevormd (Promenade) dwars door de bestaande bebouwing, waarmee men de oude Bongerd en Kerkplein verbond met het Schouwburgplein. De laatste ontwikkeling was de aanleg van de city-ring, waarvan de plannen werden ontwikkeld in de jaren zestig. Het zuidelijke stuk Willemstraat en de Klompstraat maken hiervan deel uit. Doordat de spoorwegovergang Willemstraat in oostelijke richting werd verplaatst, waardoor het sluiten van de overweg ten behoeve van het rangeren grotendeels werd voorkomen, werd de beperkte capaciteit van de overgang aanzienlijk verbeterd.

1.3 MOTIVERING EN DOEL

Het plangebied is gelegen, binnen de geografische afbakening van de binnenstad, waarvoor in 1977 een discussienota is verschenen. Deze nota had niet alleen een informatief karakter, doch beoogde tevens de binnenstadsontwikkeling te sturen en de ruimtelijke processen te reguleren.

De Structuurschets Centrum Heerlen 1981 kan gezien worden als een verdere uitwerking van de bovengenoemde nota.

Zowel de Nota Binnenstad 1977 als de Structuurschets Centrum Heerlen 1981, het Distributie Planologisch Onderzoek en het Verkeerscirculatieplan, de beleidsnotitie Structuur Heerlen 1983 zijn thans (gedeeltelijk) achterhaald door het recente ontwikkelingsplan centrum Heerlen, welke de hoofdlijnen schetst voor een integrale aanpak van het centrum.

De motivering van het bestemmingsplan is gelegen in het feit dat de raad het ontwikkelingsplan heeft geaccordeerd en dat in de mantelovereenkomst, die door alle partners is ondertekend, is vastgelegd dat op basis hiervan nu tot uitvoering dient te worden overgegaan.

Bovendien moeten de nieuwe ontwikkelingen in verband met de herstructurering van het centrum in een bestemmingsplan geregeld worden.

Het nieuwe voorontwerp-bestemmingsplan omvat het vigerende bestemmingsplan City-Oost en nog een gedeelte van de Spoorsingel.

Het nieuwe bestemmingsplan zal ten noorden begrensd worden door de Spoorsingel, ten westen door de Oranje Nassaustraat, Bongerd, Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) en de Akerstraat, ten zuiden door de Rector Driessenweg en ten oosten door de Groene Boord, Gasthuisstraat en de Spoorsingel.

Het bestemmingsplan neemt voor een belangrijk deel de huidige centrumfuncties over evenals de verkeersstructuur welke in City-Oost inmiddels grotendeels is voltooid. Ten aanzien van het merendeel van de bestaande bebouwing kan het bestemmingsplan volstaan met het vastleggen van de bestaande bestemmingen.

Het nieuwe plan omvat een gebied dat globaal geregeld zal gaan worden (globale bestemmingen) te weten:

gebied Klompstraat/Gasthuisstraat. Het gebied Gasthuisstraat/Putgraaf, wordt door middel van een uitwerkingsverplichting ex artikel 11 W.R.O. geregeld.

1.4 BELEID TOT NU TOE

1.4.1 Geldende planologische regelingen plangebied en aansluitende gebieden

Het streekplan.

Betreffend gebied is in het geldende streekplan Zuid-Limburg aangeduid als bestaand stads- en dorpsgebied inclusief vigerende restcapaciteit per 1 januari 1986 (19 februari 1987) en in de streekplanuitwerking Oostelijk Zuid-Limburg als hoofdcentrum (oktober 1991).

Huidige bestemmingsplanregeling plangebied.

Het plangebied valt grotendeels binnen het rechtsgeldig bestemmingsplan City-Oost.

Bestemmingsplannen aansluitende gebieden.

Het plangebied wordt begrensd door drie bestemmingsplannen.

Aan de noordzijde door de bebouwde kom.

Aan de westzijde door het ontwerp-bestemmingsplan City-West.

In het zuiden en in het oosten door het bestemmingsplan Lindeveld - Op de Nobel.

Genomen voorbereidingsbesluiten

Laatstelijk op 5 oktober 1993 is door de raad voor het hele herstructureringsgebied (met uitzondering van het plangebied City-West) een voorbereidingsbesluit genomen.

1.4.2 Recent beleid

Algemeen

In juli 1988 presenteerde het college van burgemeester en wethouders haar voorlopig standpunt met betrekking tot de herstructurering van het Heerlense centrumgebied.

Na de vele discussies die vervolgens over dit standpunt werden gevoerd, heeft het college het beleidsinhoudelijke kader voor het herstructureringsproces ontworpen; de Nota Herstructurering Heerlen-Centrum.

Tevens zijn de organisatorische en financiële voorwaarden vastgesteld.

Ontwikkelingsplan centrum Heerlen

Door de concentratie en een goed samenspel van verschillende functies in de binnenstad, zoals wonen, werken en winkels, versterken de functies elkaar wederzijds.

Eén van de doelstellingen van de bedoelde nota is dan ook de versterking van onder andere de winkelfunctie van de city.

Het beleid is gericht op de versterking van de detailhandelsfunctie van de city, waarbij de prioriteit ligt bij het centrale winkelgebied.

Een indeling in winkelgebieden kan als volgt worden gemaakt:

- primair winkelgebied: de Promenade I, Honigmanstraat, D.S.M.-terrein, Saroleastraat tussen D.S.M.-terrein en Promenade I en Dautzenbergstraat tussen Honigmanstraat en Saroleastraat. Deze straten vormen een winkelcircuit;
- secundair winkelgebied: straten die grenzen aan het primaire winkelgebied;
- 't Loon;
- overige winkelgebieden.

De positie van het winkelcentrum Het Loon wordt erkend, maar aan enige uitbreiding zal geen medewerking worden verleend.

Op het gebied van wonen blijft uitgangspunt het versterken van de woonfunctie van het centrum, niet slechts om reden van een verhoogde belangstelling voor binnenstedelijk wonen. Een versterking van de woonfunctie verhoogt de sociale veiligheid, de belevingswaarde en aantrekkelijkheid van het centrum en vergroot het draagvlak van de in het centrum aanwezige voorzieningen.

De locaties die in aanmerking komen voor versterking van de woonfuncties zijn het gebied tussen Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat) en Groene Boord, Luciushof en omgeving, Akerstraat - Dr. Poelsstraat, ter plaatse van het Sportfondsenbad, Burg. van Grunsvenplein, het terrein van een voormalige garage aan de Looierstraat, Stationstraat en omgeving, het voormalige D.S.M.-terrein, Corioveste en een aantal incidentele locaties, zoals Uilestraat, Nobelstraat en Coriovallumstraat.

Het optimaal benutten van de kantoorontwikkelingsmogelijkheden in het centrum speelt ook een rol in bedoelde nota. Als belangrijkste locaties voor een gewenste geconcentreerde kantoorontwikkeling komen primair de gebieden Schakelweg-Zuid en Parallelweg-Zuid en het aansluitende voormalige van Gend en Loos-terrein (gebied Station-West) in aanmerking. Maar ook in zekere mate het gebied Geerstraat - Honigmanstraat.

Een ander speerpunt van het centrumbeleid is een groei van 0% centrumgerelateerde verplaatsingen. Dit kan worden gerealiseerd in het woon/werkverkeer door verbetering van het openbaar vervoer en van het langzaam verkeer. De centrumbezoekers worden voorsnog ongemoeid gelaten.

Tevens wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling van voldoende parkeervoorzieningen over het centrum. Zoals ook uit de parkeernota blijkt is het vraagstuk van het parkeren een kwalitatief probleem met name de verdeling van de parkeerplaatsen over het centrum vraagt ruime aandacht.

Daarnaast zal de verdere versterking van centrumfuncties als wonen, winkelen en kantoren, maar - en dat zeker op de kortere termijn - ook het in ontwikkeling nemen van thans als tijdelijke parkeervoorziening in gebruik zijnde deelgebieden, de behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen doen groeien.

Voor wat betreft de reservering van ruimte in de city is op het voormalig D.S.M.-terrein een plek gecreëerd waar een parkeergarage wordt gerealiseerd.

Daarnaast kan direct grenzend aan de city één van de terreinen aan de Parallelweg locatie bieden voor het realiseren van openbare parkeergelegenheid.

Voorts is de ontwikkeling en instandhouding van een rijk en evenwichtig aanbod van culturele en recreatieve voorzieningen in het centrum een belangrijk punt in de bedoelde nota.

Het Stationsplein als een van de belangrijkste toegangspoorten van ons centrum en meer in het bijzonder van het city-winkelgebied behoeft dringend een stedenbouwkundige herinrichting. Ook het streven naar hoogwaardige architectonische en stedenbouwkundige invulling van het centrum speelt binnen deze functie een wezenlijke rol.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1 ALGEMENE SITUATIE

2.1.1 Algemeen

Doordat het centrum van de stad voortdurend aan verandering onderhevig is met onder andere vertrekkende en nieuwe ondernemers, is het niet mogelijk, mede uit kostenoverweging, de inventarisatie steeds bij te stellen.

De inventarisatiegegevens zijn van 1992.

2.1.2 Geografische gegevens

Het plangebied is gelegen op de westelijke flank van het dal van de Caumerbeek. De ondergrond bestaat voornamelijk uit löss, waarvan de dikte in noordelijke richting toeneemt van circa 2 meter nabij de Geleenstraat tot circa 8 meter nabij de spoorlijn.

2.1.3 Ruimte-analyse

2.1.3.1 Typologie

Karakteristiek voor de stedenbouwkundige structuur van City-Oost is 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 Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat).

Door de realisering van het blok langs de Bongerd aan het eind van de jaren '80 werd aan de zuidkant het Kerkplein voltooid.

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 noordkant zou een goed decor kunnen zijn voor allerlei binnenstedelijke activiteiten.

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 veel grotere schaal introduceren. Deze abrupte overgang werkt storend omdat een tussenschaal ontbreekt.

2.1.3.2 Monumenten en karakteristieke gevelwanden

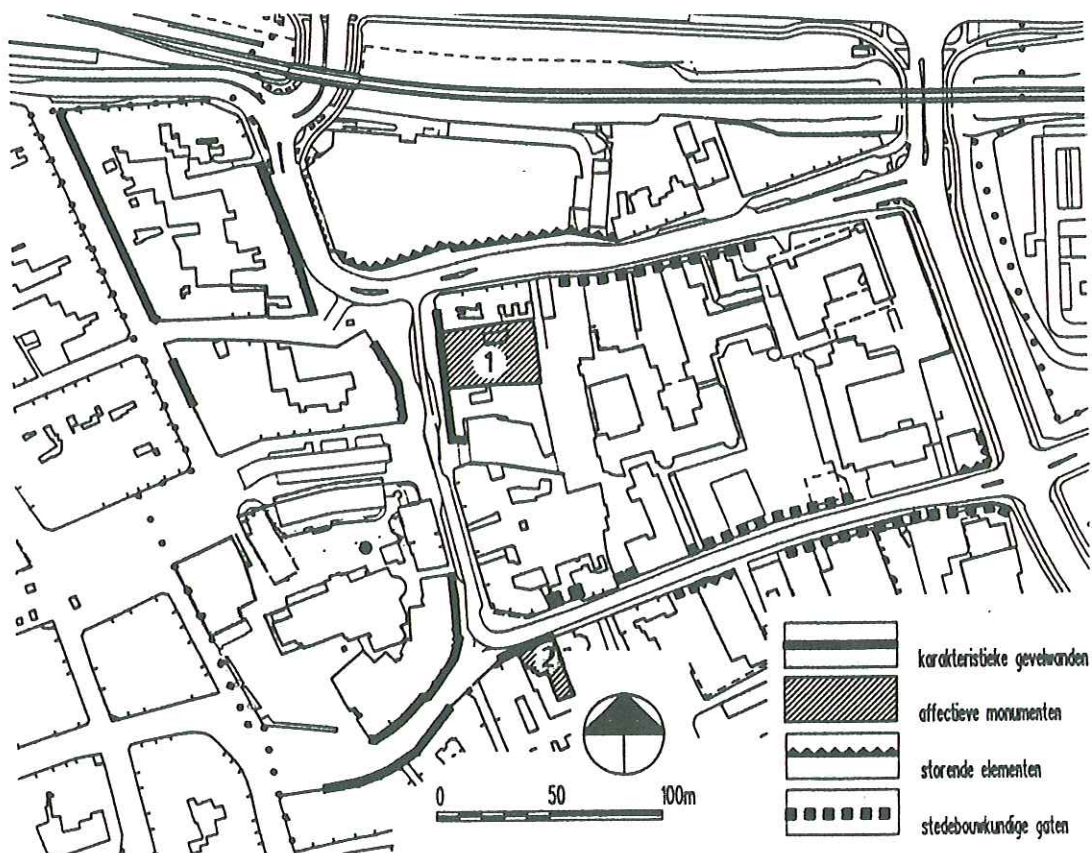
Bijna alle officiële monumenten die de Heerlense binnenstad rijk is, zijn gelegen in het oostelijk deel van het huidige stadshart (figuur 3).

Voor een korte beschrijving van deze monumenten wordt verwezen naar de bijlage van de bij dit bestemmingsplan behorende voorschriften.



Figuur 3 officiële monumenten

Vervolgens is in het plangebied een inventarisatie gemaakt van panden die qua architectuur een culturele betekenis voor het nageslacht bezitten en eveneens van de straatwanden die een positieve bijdrage leveren in het stadsbeeld (figuur 4). Bij eventuele ontwikkeling zal een zorgvuldige afweging moeten plaatsvinden of de aanwezige panden behouden zouden moeten blijven. Op dit kaartje zijn tevens storende elementen, zoals lelijke gevelwanden en open gaten aangegeven die een negatieve bijdrage leveren aan het stadsbeeld.



Figuur 4 beeldkaart

Affectieve monumenten zijn:

1. Wilhelminaplein 17

City-hotel Golden Tulip, Amsterdamse school, 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.

2. Gasthuisstraat 2a

Kapel uit 1879. Gebouwd in de vormen van de klassieke Franse Gotiek van de 13e eeuw. De vermoedelijke architect is Johannes Kaijser, omdat voldoende argumenten aanwezig zijn deze tempel aan hem toe te schrijven. Typerend voor deze architect zijn de oranje terracotta profielstenen.

Als een bijzonder gebouwtje moet zeker worden genoemd het uit de begin jaren 60 daterende schakelstation aan de Spoorsingel dat door zijn kleur (wit) en vorm (afgeronde hoeken) afwijkt van de traditionele trafohuisjes.

2.2 BEVOLKING EN WONEN

In het plangebied is een gevarieerde woonstructuur te zien, voortkomend uit verschillende perioden van bebouwing. In de oudere bebouwing (voor de jaren zestig) zoals aan de Oranje Nassaustraat, Bongerd en Klompstraat overheerst de traditionele vorm eengezinswoning boven winkels.

Aan de Putgraaf, de City-flat en de Park-flat aan de zuidzijde en de Putgraaf-residentie aan de noordzijde ligt het accent op recent gebouwde meergezinswoningen. De gemiddelde woningbezetting is het hoogst in zones met oudere woningen. Een uitgesproken lage woningbezetting treft men aan in de meer recente woningbouw. De samenstelling van de centrumbezoekers is eenzijdig toenemende (sterke vergrijzing) (zie tabel 1).

Tabel 1: Ontwikkeling van de leeftijdsopbouw in de city

	1.1.1986				stand rel	1.1.1990		stand rel
	plangebied abs	rel	city abs	rel		city abs	rel	
0-19 jr.	70	6,7%	141	8,2%	23,9%	104	6,0%	22,1%
20-29	131	12,5%	274	16,0%	18,5%	297	17,2%	17,4%
30-54	240	22,8%	388	22,7%	32,8%	339	19,6%	34,5%
55-64	201	19,1%	288	16,8%	11,9%	258	14,9%	11,3%
65-74	248	23,5%	376	22,0%	8,3%	417	24,1%	9,3%
75 plus	162	15,4%	245	14,3%	4,6%	315	18,2%	5,4%
Totaal	1052	100,0%	1712	100,0%	100,0%	1730	100,0%	100,0%

Bron: gemeente Heerlen.

De laatst bekende leeftijdsopbouwgegevens van de bevolking in het plangebied dateren van 1 januari 1986. Er woonden toen in het plangebied 1.052 inwoners. Dit is ruim 60% van de totale bevolking in de Heerlense city (City-West en City-Oost samen). Vergelijking van de leeftijdsopbouw in het plangebied met die van de city (situatie 1986) laat zien dat de jongeren onder de 30 jaar in City-Oost iets minder sterk vertegenwoordigd zijn; de 55-plussers daarentegen sterker vertegenwoordigd.

Op basis van de vergelijking van de leeftijdsgegevens van de city-bewoners in 1986 met die van 1990 mag echter worden aangenomen dat ook in het plangebied een verdergaande vergrijzing van de bevolking heeft plaatsgevonden. De vergelijking van de leeftijdsopbouw in het plangebied met de stadsgemiddelde opbouw (situatie 1986) geeft de mate van vergrijzing in relatieve zin ten opzichte van de gehele gemeente weer. Het aantal 65-plussers in het plangebied is namelijk 2,5 keer zo groot.

Het wonen boven winkels is in geringe mate aanwezig (veel leegstand of benutting voor opslagruimte), waarbij vermeld moet worden dat de functies op de verdiepingen niet altijd goed te constateren zijn.

Op de inventarisatiekaarten 1 en 2 staan de woningen op de begane grond, respectievelijk op de verdieping aangegeven.

2.3 MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN

Bij de inventarisatie wordt getracht een indeling aan te houden die globaal overeenkomt met die van het uiteindelijke bestemmingsplan. Soms is het onduidelijk hoe het begrip dienstverlening moet worden gerubriceerd. Een aantal vormen van dienstverlening is namelijk aan te merken als maatschappelijke voorzieningen maar kan ook worden ondergebracht bij het verzamelbegrip detailhandel en dienstverlening.

Op de inventarisatiekaarten 1 (begane grond) en 2 (1e verdieping) zijn onder andere aangegeven:

onderwijsvoorziening zoals de Middelbare Horecaschool (verdieping) aan de Willemstraat, de Muziekschool aan het Wilhelminaplein, het scholencomplex tussen Klompstraat en Gasthuisstraat, de M.D.G.O.-school 't Gasthuis aan de Gasthuisstraat en de school voor beroepsbegeleidend onderwijs aan de Rector Driessenweg;

welzijnsvoorzieningen zoals een gedeelte van het Luciushof aan de Putgraaf en het complex met het klooster van de Kleine Zusters van de H. Joseph en de Stichting St. Joseph;

religieuze voorzieningen zoals de Pancratiuskerk op het Kerkplein en de grafkapel van Mgr. Savelsbergh.

2.4 DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA

In het plangebied City-Oost zijn circa 160 bedrijfsvestigingen gelegen, waar detailhandel, dienstverlening, horeca en kantooractiviteiten worden uitgeoefend. In deze bedrijfsvestigingen zijn in totaal circa 2.380 mensen werkzaam. In tabel 2 is een nadere uitsplitsing gegeven.

Tabel 2: bedrijfsvestigingen en werkgelegenheid in de detailhandel, horeca en dienstverlening.

	vestigingen	werkzame personen
detailhandel	69	267
horeca	39	185
zakelijke dienstverlening	17	551
overige dienstverlening	38	1.378
Totaal	163	2.381

Bron: gemeente Heerlen, januari 1992.

Uit de tabel blijkt dat in het gebied naast het aantal vestigingen in de detailhandel relatief veel horecavestigingen gelegen zijn.

De werkgelegenheid in het bestemmingsplangebied betreft vooral de bedrijfstakken zakelijke dienstverlening en overige dienstverlening. Wat betreft de zakelijke dienstverlening gaat het hier om vestigingen in het bank- en verzekeringswezen. Wat betreft de overige dienstverlening gaat het vooral om een aantal vestigingen in de bedrijfsklassen "openbaar bestuur, defensie, wettelijke sociale verzekering", "onderwijs" en "maatschappelijke dienstverlening".

Enkele grote kantoorpanden zijn: het belastingkantoor aan de Groene Boord, het Arbeidsbureau aan de Putgraaf, de Sociale Dienst aan de Rector Driessenstraat en het gebouw van de V.G.Z. aan de Akerstraat. Deze gebouwen presenteren zich met een eigen gezicht en onderscheiden zich als zodanig van andere meer geïntegreerde kantoorruimten. Kleinschalige kantoorpanden liggen verspreid in het plangebied en zijn meestal geïntegreerd met winkels.

Horeca en aanverwante bedrijven concentreren zich voornamelijk in de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat), Willemstraat en Wilhelminaplein (zie inventarisatiekaart 1).

Noemenswaardige hotels zijn: het Golden Tulip Cityhotel aan het Wilhelminaplein en het Grand Hotel aan de Groene Boord.

Opvallend is de vrij hoge mutatiegraad binnen de in het gebied gelegen vestigingen. Een vergelijking ten opzichte van de situatie in 1985 zoals in tabel 3 is weergegeven maakt dit duidelijk.

Tabel 3: mutaties binnen detailhandel, horeca en dienstverlening ten opzichte van 1985

	niet meer aanwezig	in 1985 en in 1990 aanwezig	nieuw ten opzichte van 1985
detailhandel	21	51	18
horeca	7	29	10
zakelijke dienstverlening	5	9	8
overige dienstverlening	12	24	14
Totaal	45	113	50

Bron: gemeente Heerlen.

Tabel 3 laat zien dat van het huidige aantal vestigingen er 50 nieuwe c.q. nieuw gevestigde vestigingen betreffen. Van de andere kant blijken er 45 vestigingen die zich in 1985 in het gebied bevonden momenteel opgeheven dan wel uit het gebied verhuisd te zijn.

2.5 BEDRIJVEN

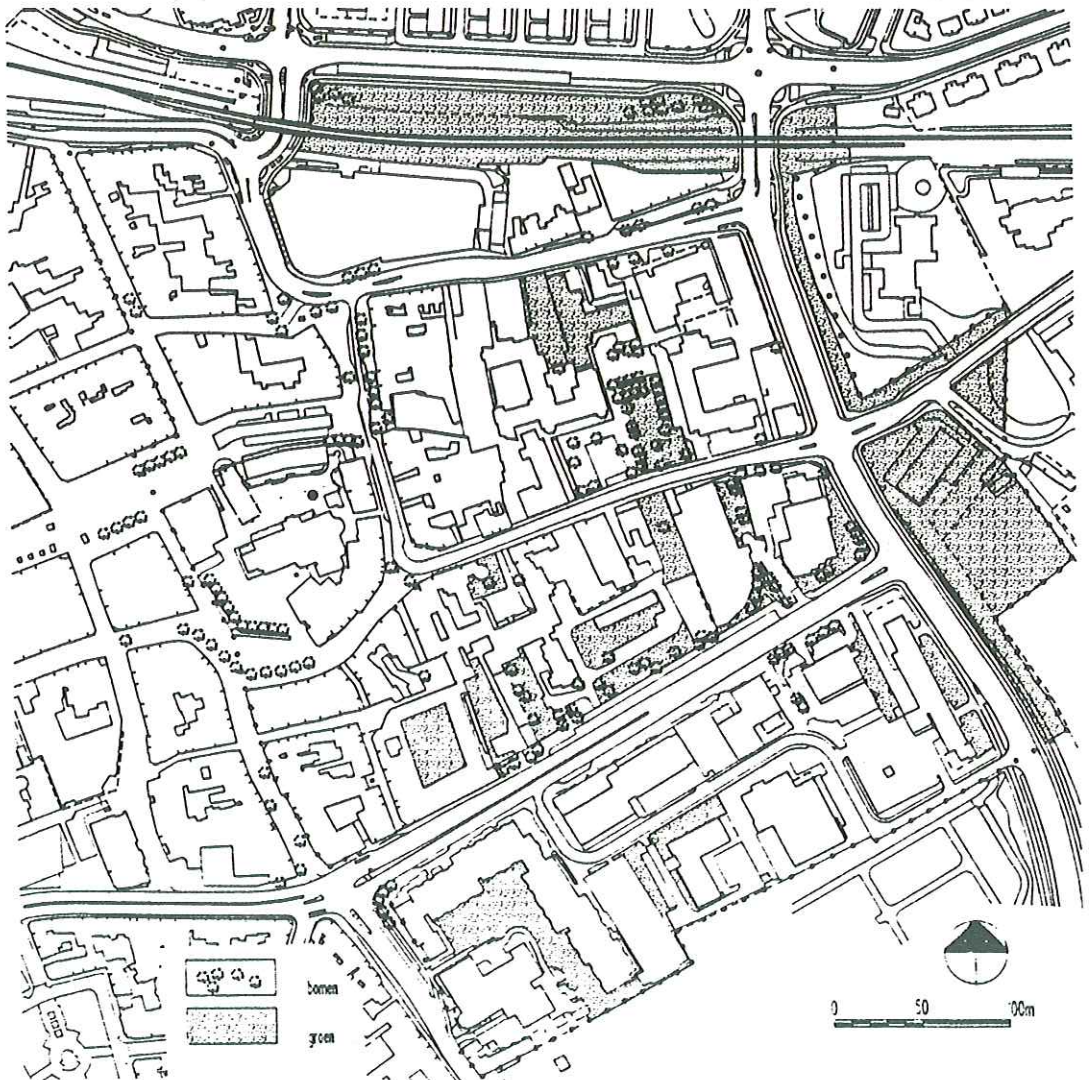
Er liggen in het plangebied vier bedrijven in de ambachtelijke sfeer, namelijk een drukkerij aan de Akerstraat, een kledingherstelbedrijf in de "Passage", een loodgietersbedrijf achter de winkel aan het Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) en een textieldrukkerij aan de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat).

2.6 GROENINVENTARISATIE (zie figuur 5)

Het plangebied wordt in het noorden, oosten en zuiden begrensd door structurele groenvoorzieningen.

In het noorden is dat het groen langs de spoorlijn. Langs dit deel van de Spoorsingel staat een fraaie bomenstructuur van haagbeuken.

Aan de oostelijke zijde van het plangebied stroomt de Caumerbeek (deels overkluisd). De helling in het plangebied is dus in feite de westelijke dakhelling van het Caumerbeekdal. Het groen in deze Caumerbeekzone is van structureel belang.



Figuur 5 groeninventarisatie

In het zuiden, net buiten het plangebied, ligt de Algemene Begraafplaats, die onder andere een waardevol bomenbestand herbergt.

Verder kent het plangebied voornamelijk semi-openbare groenvoorzieningen, bedoeld als aankleding van de betreffende scholen, kantoren, wooncomplexen en (voormalige) kloosters. Van een samenhangende groenstructuur is geen sprake. Parken ontbreken.

Een aantal bomen moet zeker genoemd worden:

- 2 beuken, 1 eik en een berceau van perebomen aan de Gasthuisstraat;
- 1 kastanje, 1 den en 4 linden aan de Putgraaf nabij het beeld van Mgr. Savelbergh;
- 14 bolesdoorns op het Kerkplein.

2.7 RECREATIE

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, echter de verbinding tussen binnenstad en Aambos is voor voetgangers door de barrière Groene Boord bijzonder slecht.

Het gebied waar de meeste winkels geconcentreerd zijn is na sluitingstijd leeg en heeft daardoor een onveilig gevoel.

Recreatie in de vorm van buitenverblijven komt slechts voor op die plek waar horecaconcentratie aanwezig is (omgeving Pancratiusplein (voorheen Emmaplein)).

2.8 VERKEERSINVENTARISATIE (zie figuur 6)

Het verkeersbeeld in het plangebied wordt sterk beïnvloed door de wijkontsluitingswegen, die deel uitmaken van de zogenaamde "city-ring". Van dit ontsluitingssysteem zijn vanaf 1988 alle wegen in zijn definitieve vorm gerealiseerd. De city-ring heeft op diverse punten aansluitingen op de centrumtangenten (Groene Boord, Spoorsingel, Looierstraat, Keulseweg/Antwerpseweg, Welterlaan) gekregen. Voor City-Oost zijn deze aansluitingen de spoorwegovergang Willemstraat, de Klompstraat en de Putgraaf.

Door het bovengenoemde city-ontsluitingssysteem heeft men de mogelijkheid gekregen binnen de city-ring een stelsel van voetgangersgebieden (met zeer beperkte toegankelijkheid voor bedienend verkeer) te creëren.

De indeling van de wegen in de diverse categorieën voor het plangebied is als volgt:

- a. stedelijke hoofdverkeerswegen: Spoorsingel en Groene Boord;
- b. wijkontsluitingswegen: Willemstraat, Klompstraat en Putgraaf;
- c. buurtontsluitingswegen: Dautzenbergstraat, Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) (gedeeltelijk) en Gasthuisstraat;
- d. woonstraten/winkelstraten: Bongerd (gedeeltelijk), Wilhelminaplein, Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat) en Rector Driessenstraat met Rector Driessenweg.

Voetgangersgebieden/straten zijn op dit moment de Bongerd (gedeeltelijk), Plaarstraat, Kerkplein, Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) (gedeeltelijk).

De doorkruisbaarheid van het city-gebied wordt door de voetgangersgebieden Bongerd - Promenade en Saroleastraat verminderd waardoor de fietser altijd een relatief grote afstand via een omweg zal moeten afleggen.

Voor de stalling van de fietsende city-bezoekers is in het plangebied slechts 1 bewaakte overdekte fietsenstalling opgenomen, namelijk onder de Bongerd.

De city-ring vormt op een aantal plaatsen een enorme barrière voor onder andere de voetgangers:

- de Klompstraat voor het winkelend publiek dat vanuit de binnenstad het winkelcentrum "de Klomp" bezoekt;
- de Groene Boord (tevens tangent) voor de relatie tussen de binnenstad met het Aambos omdat bij de oversteekplaatsen lange wachttijden gelden;
- de Putgraaf voor de bewoners en werkers van respectievelijk de grote wooncomplexen en kantoorgebouwen naar het winkelcentrumgebied.

De voor voetgangers ingerichte gebieden en straten zijn reeds vermeld. De meest bezochte winkelstraten zijn de Promenade en de Saroleastraat en zijn niet in onderhavig plangebied gelegen.

2.9 MILIEU-ASPECTEN

2.9.1 Algemeen

Het plangebied "City-Oost" wordt gekenmerkt door zeer uiteenlopende bestemmingen en een zeer gedifferentieerd gebruik van de grond. Ook in de tijd kan men spreken van en grote variatie. De city behoort tot dat deel van de gemeente Heerlen dat reeds van oudsher intensief gebruikt, bebouwd en (her-)ingericht wordt: een heterogeen gebied met een duidelijke centrumfunctie.

In dit binnenstedelijk gebied ontmoeten wonen, werken en recreatie elkaar. De mate waarin deze activiteiten met elkaar in harmonie zijn, bepaalt voor een groot deel de leefbaarheid en dynamiek van het centrum. Dit betekent dat een milieutoetsing voor een dergelijk gebied vooral een kader dient te scheppen waarbinnen compromissen tussen de verschillende bestemmingen dienen te worden gesloten.

2.9.2 N.S.-emplacement

In 1991 heeft de N.S. op basis van de ministeriële circulaire "Externe veiligheidsvoorschriften Hinderwet voor goederenemplacementen in exploitatie van N.S. ten behoeve van het spoorvervoer" een selectie uitgevoerd om te kunnen vaststellen op welke emplacementen een risico-analyse noodzakelijk is.

Bij deze selectie zijn de volgende gegevens gehanteerd:

- a. de op het emplacement aanwezige aantallen wagens beladen met gevaarlijke stoffen in de periode januari t/m juni 1991;
- b. de aard van de inrichting;
- c. de ruimtelijke situatie rond de inrichting.

Hieruit is gebleken dat het N.S.-emplacement in Heerlen een "dermate gering risico voor de omgeving oplevert dat een nader inzicht door middel van een risicobeschouwing, waarvan een kwantitatieve risico-analyse onderdeel uitmaakt, **niet nodig is**" (bron: brief N.S. Infrabeheer, Afdeling Vastgoed en Geodesie, kenmerk IF 4.3/31/ALG/XX4/40922 d.d. 31 oktober 1991).

2.9.3 Lucht

Ingevolge de Besluiten luchtkwaliteit koolmonoxide, lood alsmede stikstof is in de gehele gemeente Heerlen in 1987 geïnventariseerd waar de grenswaarden voor deze stoffen ten gevolge van het wegverkeer worden benaderd of overschreden.

In 1989 zijn de berekeningen aan de hand van geactualiseerde verkeersgegevens bijgesteld. In het plangebied worden de grenswaarden nergens overschreden.

2.9.4 Bodem

In het plangebied zijn tientallen locaties met **mogelijke** bodemverontreiniging geïnventariseerd. Het grootste deel betreft de opslag van brandstoffen in ondergrondse tanks.

Parallel aan de fasering van het centrum-ontwikkelingsplan worden ten behoeve van de nieuwbouw of vernieuwbouw historische en oriënterende bodemonderzoeken uitgevoerd.

2.9.5 Geluidhinder

Bij de voorbereiding van de vaststelling van onderwerpeijk bestemmingsplan heeft op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder een hernieuwd akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de invloed van het wegverkeerslawaaï op het plan.

Bij dit akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de in het kader van de herstructurering van het centrum gemaakte verkeersprognose (verkeersmodel 2000; plot 3A).

Blijkens de resultaten van het huidige akoestisch onderzoek is de akoestische situatie in een aantal gevallen gunstiger dan volgens het in het verleden plaatsgevonden akoestisch onderzoek. In andere gevallen daarentegen is sprake van een akoestisch enigszins ongunstiger situatie.

3. DOELSTELLINGEN EN UITGANGSPUNTEN

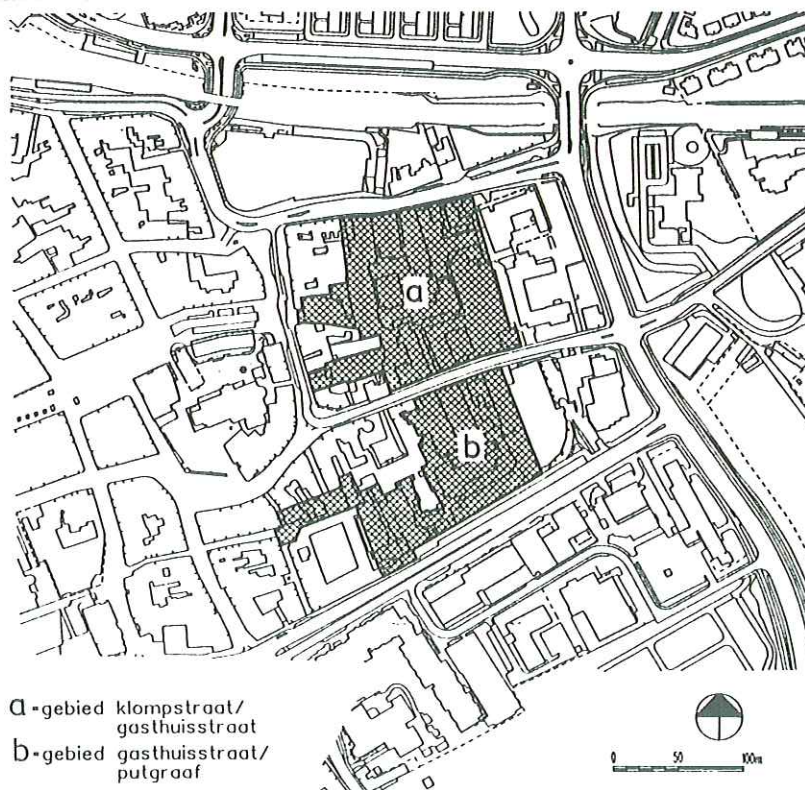
3.1 ALGEMEEN

Omdat een duidelijke stedenbouwkundige samenhang ontbreekt, waarbij tevens soms sprake is van schaaluitesten, is het streven gericht op nieuwbouw met een hoogwaardige architectonische vormgeving en stedenbouwkundige samenhang, met name om abrupte overgangen te compenseren.

Verder dient gestreefd te worden naar:

- het versterken van de woonfunctie door het stimuleren van wonen boven winkels en het creëren van een hoogwaardig woonmilieu;
- het versterken van de kantoorfunctie door het concentreren van kantoren langs een zogenaamde "kantoorboulevard" aan de westkant van de city.
Hierdoor dient de ontwikkeling van nieuwe kantoren in dit plangebied zoveel mogelijk te worden beperkt;
- het versterken van de groenfunctie door een duidelijke structuur aan te brengen;
- het handhaven van het oude stratenpatroon door de gevels tegen de achterkant van het trottoir te plaatsen;
- handhaven van gebieden met een visueel aantrekkelijke kwaliteit evenals de affectieve monumenten;
- tegengaan van kleine criminaliteit door het bevorderen van wonen naast centrumactiviteiten en het voorkomen van onherbergzame plekken, vooral op voetgangersniveau.

De onherbergzame plekken zullen in de nabije toekomst worden bebouwd dan wel een herstructurering met renovatie en sloop doormaken. Deze ontwikkelingsgebieden (figuur 7) zijn globaal aangegeven omdat over de exacte invulling nog geen zekerheid bestaat. Een belangrijk vereiste is dat de ontwikkelingsgebieden een eenheid met de binnenstad moeten vormen.



Figuur 7 ontwikkelingsgebieden

Naast de doelstellingen welke per facet onder de verschillende hoofdstukken aan de orde zullen worden gesteld, volgen hier enkele stedenbouwkundige uitgangspunten voor de diverse gebieden waar de ontwikkelingen zich voordoen.

Gebied Klompstraat/Gasthuisstraat

Dit gebied is gelegen, zoals de naam aangeeft, tussen de Klompstraat aan de noordzijde en de Gasthuisstraat aan de zuidkant.

In dit deelgebied dient een hoogwaardig woonmilieu te worden ontwikkeld, waarbij naast een gering aantal grondgebonden stadswoningen een groot aantal meergezinswoningen dient te worden gerealiseerd met bijbehorende parkeergelegenheid.

Uitgangspunten voor dit gebied zijn:

- er dienen openbare routes te worden gerealiseerd die een verbinding langs de muziekschool met het Wilhelminaplein en een verbinding met de Klompstraat aan de noordkant en met de Gasthuisstraat aan de zuidzijde vormen;
- de bebouwing dient een overgangsschaal te krijgen tussen de oude binnenstad en de bebouwing aan de Groene Boord en de Putgraaf;
- het straatkarakter aan de Gasthuisstraat en aan de Klompstraat dient te worden versterkt. Een in principe gesloten bebouwing langs de Klompstraat en een gesegmenteerde bebouwing langs de Gasthuisstraat dient te worden gerealiseerd.

Gebied Gasthuisstraat/Putgraaf

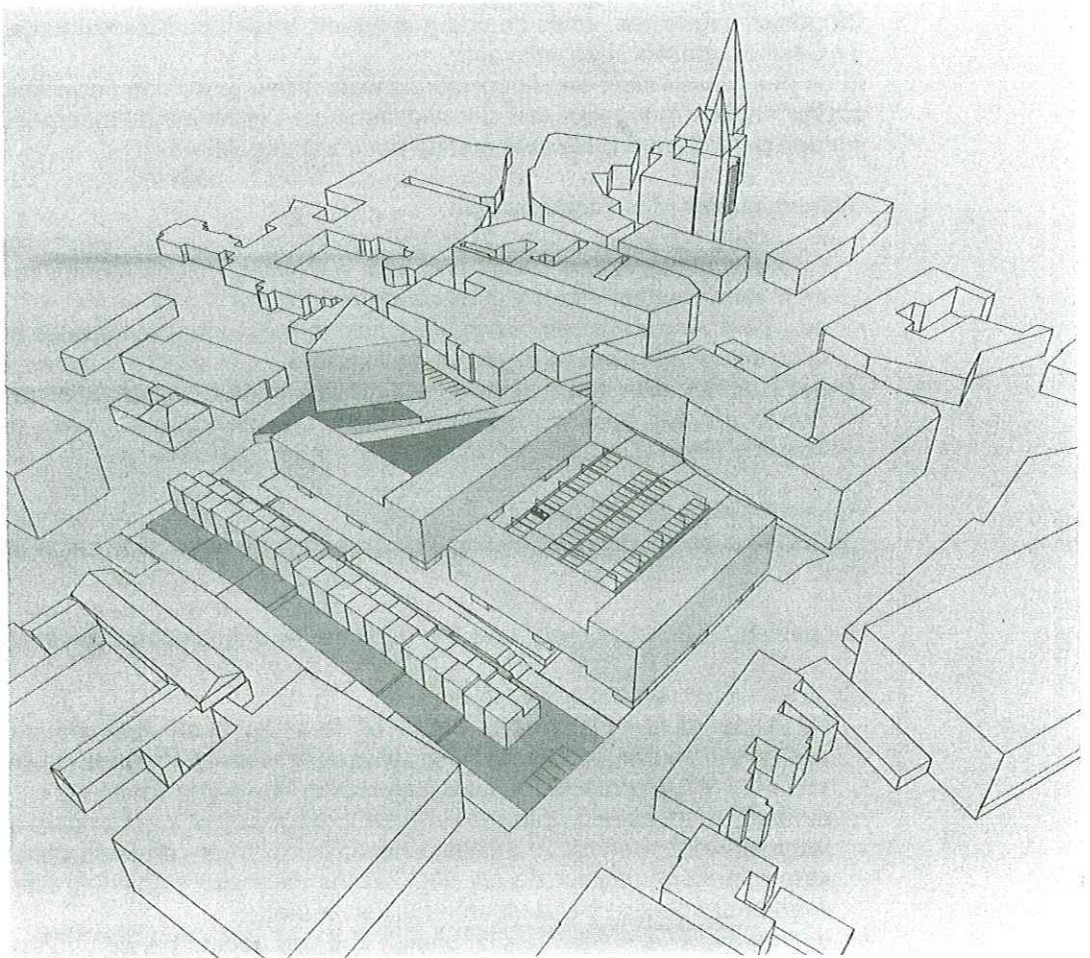
Dit gebied is gelegen tussen de Gasthuisstraat aan de noordzijde en de Putgraaf aan de zuidkant.

Het gebied bevindt zich nadrukkelijk in de zone "woongebieden City-Oost".

Uitgangspunten voor dit gebied zijn:

- de schaal dient aansluiting te vinden bij de omliggende wooncomplexen (complexen ten zuiden van de Putgraaf en de Putgraaf-residentie aan de noordzijde van de Putgraaf);
- aan de Gasthuisstraat dient het straatkarakter te worden versterkt;
- evenals in het gebied Klompstraat/Gasthuisstraat dient er een noord-zuidverbinding te komen waardoor een route ontstaat tussen Klompstraat - parkeergarage naar het te ontwikkelen parkje tegenover de city-flat. Tevens dient een verbinding tot stand te komen van voornoemd parkje naar de Morenhoek en verder;
- gezien de diverse waardevolle bomen zou voornoemd parkje omgevormd dienen te worden tot een echt openbaar parkje.

De stedenbouwkundige structuur op basis van het ontwerp van Benthem Crouwel en gepresenteerd aan de raad voor de invulling van het gebied Klompstraat/Gasthuisstraat is aangegeven in figuur 8.



Figuur 8 stedenbouwkundige structuur

3.2 BEVOLKINGSONTWIKKELING EN WONEN

Aan het ontwikkelen en stimuleren van binnenstedelijk wonen moet absolute prioriteit worden gegeven. Het wonen wordt op drie manieren gestimuleerd:

- a. door het op veel plaatsen mogelijk te maken;
- b. door nieuwbouw op te nemen in de ontwikkelingsgebieden;
- c. door belangrijke wooncomplexen juridisch te regelen, zoals de city-flat, de Parkflat en de Putgraaf-residentie.

Tevens zou de woonruimte boven winkels zoveel mogelijk beschikbaar gekregen zien te worden voor bewoning.

Het stimuleren van wonen boven winkels heeft een aantal positieve kanten:

- verhoogde sociale controle;
- verbetering van het straatbeeld;
- hoger rendement van het winkelpand;
- vergroting van het aantal bewoners van de binnenstad zonder extra ruimtebeslag.

De constatering van een vergrijzing van de bevolking in het centrum bemoeilijkt het streven naar een grotere differentiatie in leeftijdsgroepen. Een woningbouwprogramma dat een veelzijdige bevolkingssamenstelling zou kunnen bewerkstelligen vereist een woonmilieu dat aantrekkelijk is voor ondervertegenwoordigde demografische groepen zoals jonge gezinnen met kinderen.

Hierbij is sociale woningbouw noodzakelijk. Tevens dient een zo hoog mogelijke productie van woningen in de particuliere sector te worden nagestreefd.

3.2.1 Bedrijfsuitoefening in woning

Een speciaal aspect dat aandacht verdient is het al dan niet scheppen van mogelijkheden tot bedrijfsuitoefening in een gedeelte van een woning. Hierbij kan op de eerste plaats gedacht worden aan het uitoefenen van een vrij beroep in een woning; een gedeelte van de woning wordt dan als praktijkruimte ingericht.

Volgens de uitspraken van de Kroon wordt deze beroepsuitoefening niet beheerst door een bestemmingsregeling voor zover zij binnen de woning plaatsvindt, mits het woonkarakter niet wordt aangetast. 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.

Om misverstand te voorkomen zal het gewenst zijn een definitie van het begrip "vrij beroep" in de voorschriften op te nemen. Gedacht wordt in dit verband aan beroepen op juridisch, medisch, therapeutisch, administratief, ontwerp-technisch of daarmee gelijk te stellen gebied. In de lijn van de jurisprudentie ligt hierbij het accent op de hoofdarbeid.

Ofschoon tegen misbruik slechts repressief kan worden opgetreden, zullen bij de beoordeling of nog voldaan wordt aan de woonbestemming de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- het wonen moet hoofdzaak blijven;
- de beoefenaar van het vrije beroep moet de woning zelf blijven bewonen;
- de voor beroepsactiviteiten in gebruik genomen ruimten mogen niet meer dan 1/3 van de totale woning bedragen;
- detailhandel is niet toegestaan;
- overlast voor de omgeving - met name parkeren - mag het woonkarakter van de omgeving niet aantasten.

Voor zover uitoefening van een vrij beroep niet plaatsvindt in de woning doch (mede) in de bijgebouwen is hiervoor wel een vrijstelling mogelijk.

Overeenkomstig de ter zake door Gedeputeerde Staten geadviseerde richtlijnen, is het gewenst aan de omvang van de hiervoor benutte bijgebouwen een maximum te stellen; hierbij wordt uitgegaan van 50% van de oppervlakte die voor de bouw van gebouwen in aanmerking komt. Voorts zal deze vrijstelling getoetst worden aan de bovenvermelde uitgangspunten, met dien verstande dat de maximum vloeroppervlakte, welke in gebruik wordt genomen voor beroepsuitoefening, nimmer meer dan 75 m² mag bedragen.

Naast de uitoefening van erkende vrije beroepen bestaat een aantal activiteiten, die op gelijke wijze min of meer toelaatbaar zijn.

Als zodanig zijn te noemen:

- a. (consument)verzorgende bedrijven, bijvoorbeeld schoonheidssalons en hondentrimsalons;
- b. dienstverlenende bedrijven bijvoorbeeld kinderopvang, koerierbedrijf, reisbureau en dergelijke.

Deze activiteiten behoeven het woonkarakter niet aan te tasten, al zullen de straten, die een doorgaande verkeersfunctie hebben, hiervoor eerder in aanmerking komen dan de straten, die enkel een verblijfskarakter hebben. Ter zake van deze activiteiten zal een vrijstellingsmogelijkheid worden opgenomen; bij het verlenen van de vrijstelling, waarbij dezelfde uitgangspunten dienen te worden gehanteerd als voor de vrije beroepen gelden, kan een passende afweging plaatsvinden.

3.3 MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN

In het bestemmingsplan worden onder de categorie maatschappelijke doeleinden uitsluitend activiteiten gerangschikt die een openbaar karakter bezitten.

Deze openbaarheid komt tot uiting in een bepaalde vorm van overheidsinvloed of in de zin van (niet-)particuliere instellingen ten behoeve van onderwijs-, welzijns-, religieuze- of nutsvoorzieningen, zoals scholen, kerken en de trafo aan de Spoorsingel.

In het kader van de herschikkingsoperatie H.B.O./M.B.O. krijgt een aantal scholen in Heerlen een nieuwe bestemming. Scholen die in slechte bouwkundige staat verkeren komen in aanmerking voor sloop. Een van deze scholen is de S.B.B.O./Vormingscentrum De Putgraaf aan de Rector Driessenweg. Deze plek is geschikt om in de toekomst van woningen te voorzien en als zodanig in dit plan via een wijzigingsbevoegdheid geregeld.

Aan de oostkant van de Groene Boord is, eveneens via een wijzigingsbevoegdheid, de realisering van een scoutinggebouw mogelijk.

3.4 DIENSTVERLENING, DETAILHANDEL, KANTOREN EN HORECA (CENTRUMVOORZIENINGEN)

In onderhavig bestemmingsplan zijn in het algemeen de bestemmingen dienstverlening, detailhandel, kantoren en horeca samengevoegd tot de verzamelbestemming "centrumvoorziening". Het voordeel van deze ruimere bestemming 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.

Om voor de gehele Heerlense binnenstad voor de winkelfunctie een meer herkenbare structuur aan te brengen is een indeling in winkelgebieden aangegeven:

- primair winkelgebied;
- secundair winkelgebied;
- 't Loon;
- overige winkelgebieden.

Een deel van het secundaire winkelgebied (figuur 9), dit zijn de straten die grenzen aan het primaire winkelgebied gelegen in het westelijke deel van de city, is gelegen in onderhavig plangebied. In het plangebied zijn ook straten gelegen die niet gerekend worden tot het primaire of secundaire winkelgebied, maar toch een aanvullende functie vervullen voor de bewinkeling, bijvoorbeeld de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat), Plaarstraat, Gasthuisstraat en Uilegats.

Deze straten zijn bij uitstek geschikt voor bijvoorbeeld ambachtelijke functies zoals pottebakker, schoenhersteller of rijwielhersteller. Deze straten dienen tevens als broedplaats voor startende ondernemers.

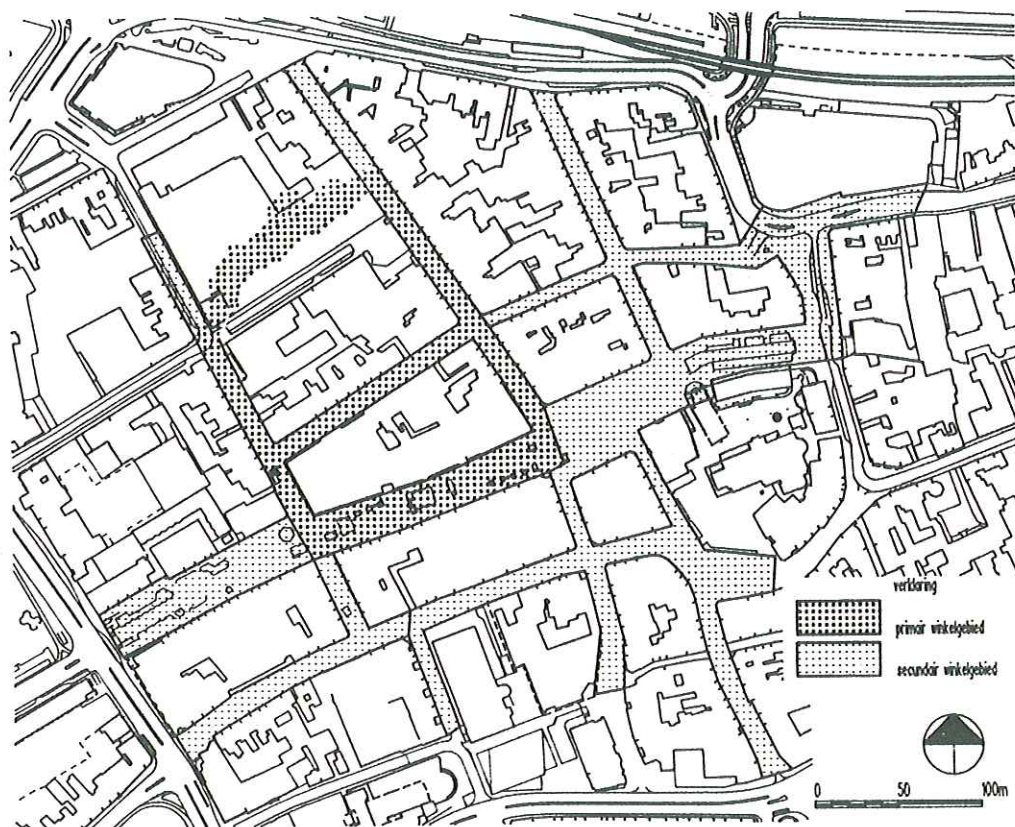
Voor wat betreft de kantoren in de centrumfunctie geldt dat dit kleine vestigingen zijn met een baliehoudende functie.

De grootschalige kantoorpanden, met name aan de zuidkant van de Putgraaf, dienen te worden gehandhaafd. Het gebouw van de Rijksbelastingen Dienst aan de Groene Boord kan door middel van een wijzigingsbevoegdheid in zijn oorspronkelijke woonbestemming worden veranderd. Dit in verband met het feit dat voornoemde dienst een gebouw betreft in het westelijk gedeelte van de city.

Het achterterrein, waar momenteel wordt geparkeerd, kan door middel van dezelfde wijzigingsbevoegdheid, worden voorzien van woningen en/of parkeervoorziening.

Het terrein, waar tot voor kort de Sociale Dienst op gehuisvest was, kan eveneens door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden omgezet naar woningbouw en/of parkeervoorziening. Dit omdat voornoemde dienst een ruimte in het Stadskantoor heeft gekregen.

Het pand op de hoek van de Gasthuisstraat en de Groene Boord krijgt de bestemming kantoor en/of dienstverlening.



Figuur 9 indeling winkelgebieden

In het gebied rond het Kerkplein, gelegen in oud Heerlen, wordt gestreefd naar pleinverbetering door de horeca- en terrasfuncties te stimuleren.

Slechts de "zachte" horeca, dit is horeca in de vorm van rustige cafés, cafetaria's en restaurants zijn hier toegestaan. Hierbij dient op de eerste plaats een goede integratie met de winkelfunctie tot stand te worden gebracht en een goede overgang naar de aangrenzende zones, met name de woongebieden van City-Oost en het centrale winkelgebied.

De meer geluidproducerende cafés en disco's ("harde" horeca) dienen zoveel mogelijk te worden geweerd en zijn slechts via een vrijstelling van burgemeester en wethouders toegestaan.

Het glaspaleis ligt in de directe nabijheid van het primaire winkelgebied. Dit gebouw dient, mede door zijn markante positie, zowel in de historische ontwikkeling als in de huidige structuur van de stad, en door zijn vernieuwende architectuur, (sinds 4 december 1995 een officieel monument), een gebouwrespecterende bestemming te krijgen. Hierbij heeft een culturele bestemming de voorkeur, terwijl het wonen, de detailhandel of een restaurant niet moet worden uitgesloten.

Bij een invulling van onder andere een muzisch centrum, waarbij een samenvoeging plaatsvindt van onder andere muziekschool en filmhuis, zal uitbreiding van het Glaspaleis noodzakelijk zijn. Deze uitbreiding dient, ter versterking van de pleinvorm en overeenkomstig de vroegere bebouwing, aan de zuidzijde van het Glaspaleis plaats te vinden. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is in onderhavig plan de genoemde uitbreiding mogelijk gemaakt.

Voor wat betreft het gebouw aan de Bongerd, tussen het Glaspaleis en de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat), zijn in verband met de hoge geluidbelasting, met name aan de zijde van het Kerkplein, op de verdiepingen andere functies toegestaan.

Aan de noordzijde van de Klompstraat, bij winkelcentrum "de Klomp" is een grotere bouwhoogte aangegeven dan de op dit moment aanwezige hoogte.

Dit is gedaan om aanvulling in de hoogte mogelijk te maken, zodat stedenbouwkundig een betere "wand" wordt verkregen. In verband met het verkeerslawaaï in de Klompstraat zijn op deze plek geen woningen toegestaan. Om andere functies mogelijk te maken, is aan de bestemming centrumvoorzieningen de bestemming maatschappelijke voorzieningen toegevoegd.

In het plangebied bevinden zich twee noemenswaardige hotels, die als zodanig zijn bestemd. In het Golden Tulip City Hotel aan het Wilhelminaplein is een winkel gevestigd die positief is bestemd.

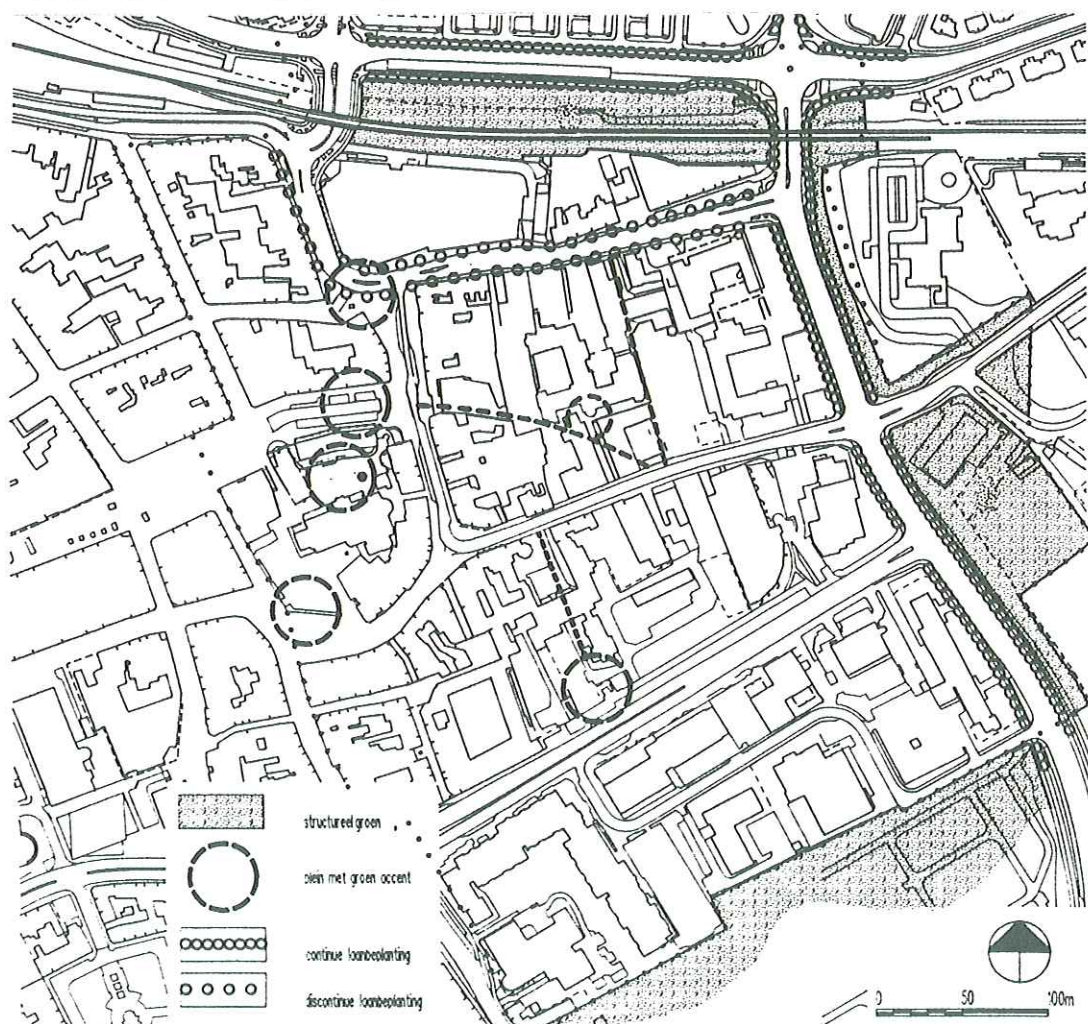
3.5 BEDRIJVEN

De bedrijven dienen beschouwd te worden als winkel met bijbehorende kleine ambachtelijke bedrijvigheid voor zover verenigbaar met de bestemming centrumvoorziening.

Kleinschalige bedrijven bevorderen de veelzijdigheid van de binnenstedelijke functies in City-Oost.

Grote milieuverstorende bedrijven zijn in dit plangebied niet toegestaan.

3.6 GROENSTRUCTUUR (figuur 10)



Figuur 10 groenstructuur

Uitgangspunten voor de (te ontwikkelen) groenstructuur zijn als volgt:

- de randen van het herstructureringsgebied dienen een groen aanzien te krijgen door middel van een (zo mogelijke) continue laanbeplanting. De randen worden gevormd door de Spoorsingel, Groene Boord en Putgraaf; hierbij zou het groen tussen de spoorlijn en de Spoorsingel, inclusief het talud, vrijgehouden moeten worden van bebouwing;
- het traject Stationstraat - Willemstraat - Klompstraat, dat deel uitmaakt van de city-ring, wordt begeleid door een iets lossere wegbegeleidende beplanting. Het pleinkarakter van het Wilhelminaplein dient daarbij te worden versterkt;
- de oudere bomen en groenelementen, genoemd in hoofdstuk 2.6, verdienen bescherming;
- de relatie van City-Oost met het aangrenzende groengebied Caumerbeek/Aambos verdient aandacht;
- te midden van het tot woongebied om te vormen gedeelte van City-Oost dient een park(je) gerealiseerd te worden in verband met de gewenste kwaliteit van de leefomgeving, tevens dient aandacht te worden besteed aan twee verbindingen tussen Klompstraat en Gasthuisstraat en tussen Gasthuisstraat en Putgraaf (dit in nauwe samenhang met historische en toekomstige stedelijke structuur te ontwerpen);
- bij eventuele (gedeeltelijke) omvorming van de begraafplaats tot parkgebied dient aandacht te worden besteed aan de relatie van City-Oost met de begraafplaats.

3.7 RECREATIE

Ruimtegebrek is de voornaamste oorzaak van het zeer beperkt kunnen uitbreiden van recreatiemogelijkheden.

Bij het uitwerken van de plannen voor de te realiseren woonbebouwing zal naast de benodigde parkeerruimte rekening gehouden dienen te worden met mogelijkheid tot het geven van spelaanleiding. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan het plaatsen van kunstwerken en zo mogelijk een bespeelbaar gazon en veel zitgelegenheden.

Door de uitbreidingsmogelijkheid van horeca in de C + W-bestemming wordt de recreatie in de vorm van buitenverblijven vergroot.

3.8 MOBILITEIT (figuur 11)

Nederland is de laatste jaren noodgedwongen in de ban van de mobiliteitsproblematiek geraakt. De aanzet hiervoor werd gegeven door het SVV II, min of meer in combinatie met de vierde nota Ruimtelijke Ordening.

Het SVV II met name gaf een toekomstbeeld bij een ongewijzigd beleid aan. Daarbij bleek het autoverkeer tot 2010 (ten opzichte van 1986) met 70% te groeien. Een groei die overigens sinds 1986, ondanks beleidsbijstellingen, reeds voor een onevenredig groot deel "verbruikt" is. Daarbij komt nog dat in Zuid-Limburg sprake is van een lager autogebruik in vergelijking tot geheel Nederland, met name -21% in 1990. Dit betekent, dat bij een ongewijzigd beleid het stijgingspercentage van de autogroei in Zuid-Limburg het landelijke percentage fors zal overschrijden (inhaaleffect). Naar schatting met 10%. Duidelijk is in ieder geval, dat er ingrijpende beleidswijzigingen noodzakelijk zijn om het geschetste beeld om te buigen.

Op de diverse overheidsniveaus is dan ook een aantal plannen ontwikkeld ter beperking van de groei van de automobiliteit ten gunste van de overige vervoerwijzen.

Te noemen zijn hier het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan RVVP (in besluitvorming), Provinciaal MobiliteitsPlan PMP (in ontwikkeling), Streekplan, streekplanuitwerking en Ontwikkelingsplan centrum.

Met name het laatste plan is een weergave van het gewijzigde mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau. Het eerder geschetste toekomstbeeld vormt niet alleen een bedreiging voor de leefbaarheid en het milieu, maar vooral ook voor de bereikbaarheid van de economische activiteiten binnen de gemeente in het algemeen en voor het centrum in het bijzonder. Het goed functioneren van het centrum als economische motor binnen de gemeente, is van uiterst groot belang.

Om dit te kunnen waarborgen is in het ontwikkelingsplan het nastreven van een 0%-groei van de centrumgerelateerde autoverplaatsingen in het woon/werkverkeer als een van de belangrijkste speerpunten voor het verkeer geformuleerd. Dit streven zal zich in grote mate richten op het vermijden c.q. voorkomen van de zogenaamde niet (nood)zakelijke autoverplaatsingen. De beperking in de groei van de automobiliteit dient daarbij te worden opgevangen met behulp van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Voor het bereiken van genoemde taakstelling is een aantal deelacties geformuleerd:

- het bevorderen van het openbaar vervoer door het verbeteren van de doorstroming en door het beter positioneren van de haltes;
- het aantrekkelijker maken van het fietsgebruik door de doorkruisbaarheid van het centrumgebied te verbeteren inclusief de aansluitingen op de aanliggende wijken en door de stallings-situatie (bewaakt en onbewaakt) aantrekkelijker te maken;
- voor de voetganger een aantal verbeteringen, die met name betrekking hebben op het verminderen van de barrièrewerking van diverse wegen, toe te passen;
- naast het doorvoeren van een stringent parkeerbeleid voor het autoverkeer het aantal nog aanwezige knelpunten te verkleinen.

Dit beleid zal onder andere door middel van bestemmingsplannen moeten worden gerealiseerd. Aan de hand van onder andere de modaliteiten, zoals auto, openbaar vervoer en fiets zal een en ander nader worden beschreven.

Autoverkeer

Voor het beperken van de groei van het autoverkeer zal een aantal maatregelen noodzakelijk zijn. Qua aard is deze te verdelen in push- en pull-maatregelen. De Push-maatregelen (ontmoediging) hebben meer betrekking op het auto-systeem, terwijl de pull-maatregelen (stimuleren) vooral bij het openbaar vervoer en het fietsverkeer terug te vinden zijn.

De maatregelen in het auto-verkeer spitsen zich vooral toe op het parkeren. Het parkeerbeleid is namelijk niet alleen het instrument bij uitstek om efficiënt om te kunnen gaan met de stilstaande auto, maar ook om het autogebruik te sturen. Het inzetten van dit sturingsinstrument heeft natuurlijk alleen optimaal effect, indien ook de andere vervoerwijzen worden verbeterd (zie volgende paragrafen). Hierbij moet echter wel uitdrukkelijk worden opgemerkt, dat het hier een wisselwerking betreft. In feite geldt dit immers omgekeerd ook voor het bewerkstelligen van het optimale effect van de maatregelen ten behoeve van de andere vervoerwijzen.

Het parkeerbeleid voor centrum is gebaseerd op het niet ongebreideld beschikbaar stellen van parkeerplaatsen. Dit wordt bereikt door het beperken van enerzijds het aantal beschikbare parkeerplaatsen en anderzijds door de te hanteren parkeernorm voor het woon-werkverkeer.

Voor het in de planning opgenomen bouwprogramma zullen met behulp van de daarvoor geldende normen nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd.

Daarnaast zullen ten behoeve van een sturend mobiliteitsbeleid de op te heffen parkeerplaatsen in het centrum slecht gedeeltelijk worden gecompenseerd.

De op te heffen parkeerplaatsen zijn:

- D.S.M.-terrein 170 openbare parkeerplaatsen;
- Burg. van Grunsvenplein 130 openbare parkeerplaatsen;
- Gebied C 300 openbare parkeerplaatsen;
- Pancratiusplein (voorheen Emmaplein) 30 openbare parkeerplaatsen;
- Straatparkeren 50 openbare parkeerplaatsen.

Deze in totaal 680 parkeerplaatsen zullen maar voor een gedeelte (470) worden gecompenseerd. Per saldo dus een afname met 210 parkeerplaatsen. Voor de bezoekers staan dus weliswaar minder parkeerplaatsen ter beschikking, echter door een adequate tariefstelling zullen "woon-werk"-parkeerders zoveel mogelijk op de beschikbare parkeerplaatsen worden geweerd.

Ook bij parkeernormen hebben zich in de loop der jaren ontwikkelingen voorgedaan. Zo is in het herstructureringsplan voor het centrumgebied de tot voor kort gehanteerde parkeernorm voor kantoorfuncties en dergelijke van minimaal 1 parkeerplaats per 50 m² vloeroppervlak gewijzigd in **maximaal** 1 parkeerplaats per 75 m². Inmiddels zijn de normen wederom verscherpt, namelijk 1 parkeerplaats per 125 m². Uiteindelijk is een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² gepland. Het moment van invoeren van deze aanpassing staat echter wel in nauwe relatie tot de resultaten van de activiteiten ter bevordering van andere vervoerwijzen.

Naast een gewijzigd parkeerbeleid worden tevens wijzigingen in de verkeersstructuur voor de auto toegepast. Binnen het citygebied wordt gestreefd naar een verkeersluwer verkeersbeeld. Hierdoor kunnen meer gebieden voor voetgangers worden ingericht. Het betreft hier de route Honigmanstraat (vanaf Schinkelstraat)-Dautzenbergstraat tot aan de Klompstraat. Een andere belangrijke wijziging is het afsluiten van de Apollolaan tussen de Geerstraat en de Homerusstraat. De functie van de Apollolaan voor het autoverkeer zal worden overgenomen door de Euterpelaan en de Valkenburgerweg. Om de oversteekbaarheid van de Homerusstraat voor de voetganger te verbeteren, wordt het wegvak tussen de Apollolaan en de toerit parkeerplein Het Loon afgesloten voor autoverkeer. Hierdoor wordt de "doorloop" van de Promenade naar Het Loon aantrekkelijker gemaakt.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de mobiliteits-beheersing (groei 0%, zie boven). De grootste aandacht zal daarbij vooral uitgaan naar het woon-werkverkeer. Daar immers worden op dit moment de zwaarste verkeersstromen gegenereerd.

Om na te gaan in hoeverre het openbaar vervoer in staat is deze rol te vervullen, is in het kader van het ontwikkelingsplan voor het centrum de "Openbaar Vervoerstudie Heerlen" verricht. Uit de studie blijkt dat de beperking van het aantal autoverplaatsingen van/naar/in het centrum bij het 0%-groeiscenario voor de auto alleen kan worden opgevangen, indien aandacht wordt besteed aan doorstroming op de hoofdassen, imagoverbetering openbaar vervoer en het aansluiten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de OV-hoofdstructuur. Hierdoor kan met name 37,5 tot 50% van de autogroei door het OV "op eigen kracht" worden verwerkt (pull).

Het bepalen van de hoofdassen is volgen het "corridor"-principe, zoals dit door de vervoerregio Zuid-Limburg is opgezet, gebeurd. Het versterken van deze corridors zal binnen het gehele stedelijk gebied van Oostelijk Zuid-Limburg plaats moeten vinden. Het effect zal echter in het Heerlense centrum sterk merkbaar zijn. Het halen van de mobiliteitsdoelstelling binnen het centrumgebied is dus sterk afhankelijk van de mate waarin maatregelen binnen het stedelijk gebied van Oostelijk Zuid-Limburg worden doorgevoerd.

In het ontwerp-RVVP, maar ook in de nota "Toekomstige investeringen stadsgewest Heerlen" wordt uitgegaan van vooral doorstromingsbevorderende maatregelen op deze corridors. In het kader van de centrum-bestemmingsplannen zal hier alleen op de beschrijving van de concrete maatregelen binnen centrumgebied worden ingegaan.

Op dit moment lopen de OV-corridors vanuit het zuiden via de Akerstraat/Coriovallumstraat/Geerstraat/Schakelweg en vanuit het oosten via de Spoorsingel naar het busstation aan de noordzijde van het station. De noordelijke corridors komen rechtstreeks op het busstation uit, zonder het centrumgebied aan te doen. Verder loopt de verbinding vanuit het westen (Valkenburg en dergelijke) via Valkenburgerweg/Apollolaan bij de Promenade/schouwburg. Dit betekent dat het oostelijk deel van het centrumgebied minder goed ontsloten is door het openbaar gebied. Onderzocht is in hoeverre routewijzigingen hierin verbetering zouden kunnen brengen. Met name is daarbij gelet op de bereikbaarheid van de onderscheiden centrumgebieden, de centrumgebonden openbaar vervoerverplaatsingen en het totaal aantal doorgaande openbaar vervoerverplaatsingen. Gebleken is:

- dat de winst voor het totaal aantal openbaar vervoerverplaatsingen als gevolg van de diverse varianten niet meer dan 1% bedraagt;
- dat bij varianten met buslijnen rond het oostelijk gedeelte een duidelijke verslechtering optreedt voor het doorgaande openbaar vervoer;
- dat invoering van ringlijnen rond het centrum de bereikbaarheid van het centrumgebied verbetert;
- dat, indien ook de kosten hierbij betrokken worden, alleen het doorkoppelen van enkele noordelijke en zuidelijke lijnen zinvol is, waarbij gezien het zwaartepunt van het centrum, nu en in de toekomst, de westelijke route het meest voor de hand ligt.

Kortom, gebleken is dat een routewijziging niet zinvol is, omdat betere bereikbaarheid gepaard gaat met langere reistijden, waardoor er geen positiever totaalresultaat te behalen is. De geplande ontwikkelingen bij het station, aan de Geerstraat/Schakelweg, enz. ondersteunen de huidige route in hoge mate.

De concrete maatregelen voor het openbaar vervoer in het centrum zijn:

- het verhogen van de doorstromingsnelheid op de route busstation/Looierstraat/Schakelweg/ Geerstraat/Kruisstraat/Coriovallumstraat/Akerstraat.
Het meest in het oog springende project is de vrije busbaan vanaf het busstation via de Spoorsingel/Looierstraat/Schakelweg naar de Geerstraat. Het busverkeer in zuidelijke richting zal daardoor buiten de diverse verkeersregelingen om op een vlotte manier naar de Geerstraat kunnen rijden.
Verder zal de totale route nader worden onderzocht, zodat ook hier, zij het met minder ingrijpende maatregelen, de doorstromingsnelheid van het busverkeer kan worden verhoogd;
- het verbeteren van de halte-situatie door het verplaatsen van de huidige halte Geerstraat (oostzijde) naar de Promenade (huidige laad- en losplaats), het inrichten van een nieuwe halte bij het Raadhuisplein en het inrichten van de halte Apollolaan voor beide richtingen (bussen vanuit de richting west niet meer via Valkenburgerweg).
Verder zullen bij een eventuele herinrichting van het van Grunsvenplein tevens de mogelijkheden voor de optimalisering van de halte van Grunsvenplein nader worden onderzocht, waarbij de gebruikscapaciteit en de aan- en afritmogelijkheden worden verbeterd.

Fietsverkeer

Samen met het openbaar vervoer vormt de vervoerwijze fiets de basis voor het mobiliteitsbeïnvloedingsbeleid. Voor het centrum van Heerlen kan een tegenvallend fietsgebruik worden geconstateerd.

Volgens een onderzoek (CIMK) is gebleken dat slechts 9% van de centrumbezoekers gebruik maakt van de fiets. In met Heerlen vergelijkbare steden ligt het fietsaandeel voor centrumbezoek op 33%. Er is dus duidelijk sprake van achterblijvend fietsgebruik.

Het centrumgebied is op dit moment minder aantrekkelijk voor fietsers door het stelsel van eenrichtingsverkeer. Dit betekent dat een fiets, ongeacht zijn bestemming of herkomst, in alle gevallen over grotere afstanden moet omrijden.

Om hier verbetering in aan te brengen zal een vijftal fietsroutes het citygebied doorkruisen, namelijk drie in noord-zuid-richting en twee in oost-west richting. Het gaat hier om de route Honigmanstraat/Geleenstraat/Raadhuisstraat, de route Oranje Nassaustraat/Akerstraat, de route Oranje Nassaustraat/Kerkplein/Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat), de route Geleenstraat/Pancratiusplein (voorheen Emmaplein)/Gasthuisstraat en de route Schinkelstraat/Honigmanstraat/Dautzenbergstraat. Alle routes zullen in twee richtingen berijdbaar zijn. Voor de eerste en vierde route gaat overigens een tijdsduurbepanking gelden, omdat anders wordt gevreesd voor conflicten met de voetgangers. Het betreft hier immers voor een aanmerkelijk deel voetgangersgebieden. De concrete invulling van deze beperking dient nog nader te worden uitgewerkt.

Naast het optimaliseren van de fietsroutes binnen het citygebied zal voor goede aansluitingen naar de routes buiten het centrum worden gezorgd. Hierbij dient vooral gedacht te worden aan aantrekkelijkheid en duidelijkheid (onder andere bewegwijzering). Op dit moment veroorzaakt de slechte oversteekbaarheid van de Geerstraat ter plaatse van de Schinkelstraat (doorlopende middengeleider) een knelpunt in de routevorming naar Het Loon en de overige westelijk gerichte routes. De hier geschetste barrière zal worden opgeheven worden met behulp van adequate oversteekvoorzieningen.

Voor alle overige wegen in het citygebied, die voor autoverkeer bedoeld zijn, geldt in principe de berijdbaarheid in twee richtingen voor de fietser.

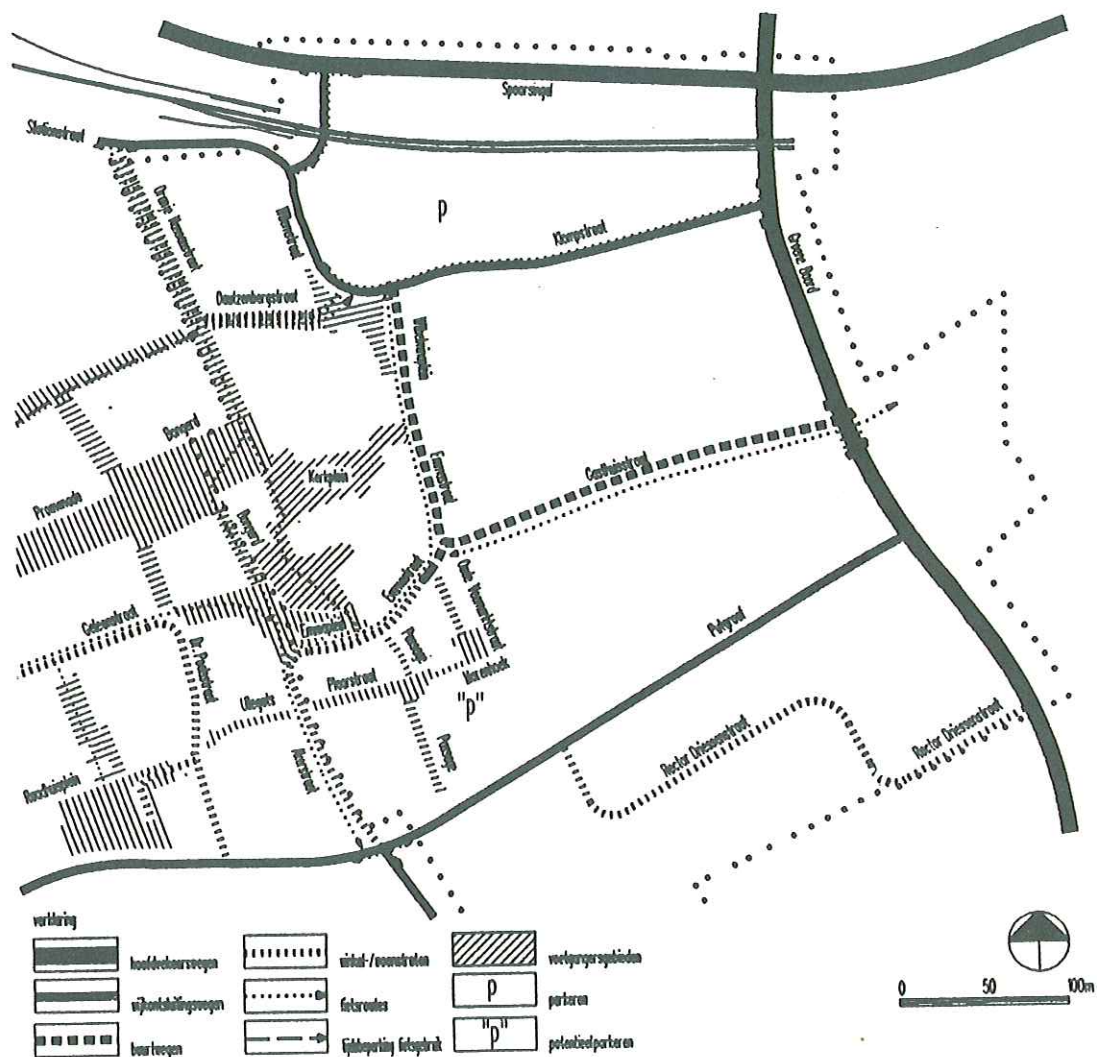
Naast routevorming zal de aandacht ook uitgaan naar stallingsmogelijkheden zowel bewaakt als onbewaakt. Gezien de nagestreefde spreiding van bewaakte stallingen wordt een voorkeur gegeven aan het inrichten van een stalling in de nabijheid van de kruising Promenade/Geerstraat.

Voetgangers

Het exclusief aan voetgangers toegedeelde gebied zal worden uitgebreid door het vergroten van het voetgangersgebied. Het betreft hier met name de Honigmanstraat, de Dautzenbergstraat.

Verder zal tussen de winkelpolen Promenade en Het Loon een voor voetgangers aantrekkelijke route te creëren door:

- de oversteekbaarheid van de Geerstraat te verbeteren door de wachttijden bij de verkeersregelininstallatie te verkorten en het aantal oversteekmomenten te vergroten;
- de door de voetganger als onaangenaam ervaren voetgangerstunnel onder de Geerstraat op te heffen;
- bij de oversteek van de Homerusstraat de confrontatie voetganger-auto op te heffen door een gedeelte van de Homerusstraat af te sluiten voor het autoverkeer.



Figuur 11 verkeersstructuur

City Oost

Het geschetste mobiliteitsbeleid voor het centrum betekent concreet binnen het gebied van het bestemmingsplan City Oost:

- het afsluiten voor het autoverkeer van de Dautzenbergstraat;
- het inrichten van dit wegvak als voetgangersgebied, waarin de fietsers buiten de winkeltijden toegelaten worden;
- het verbeteren van de doorstroomsnelheid op het kruispunt Akerstraat/Putgraaf/Corioval-lumstraat voor het openbaar vervoer;
- het inrichten van de in twee richtingen te berijden fietsroutes over:
 - Oranje Nassaustraat/Bongerd/Pancratiusplein (voorheen Emmaplein)/Akerstraat (met de aftakking Pancra-tiusstraat (voorheen Emmastraat)/Wilhelminaplein);
 - Geleenstraat/Pancratiusplein (voorheen Emmaplein)/Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat)/Gasthuisstraat;
- het opheffen van de maaiveld-parkeerparkeerplaatsen op het Pancratiusplein (voorheen Emmaplein).

3.9 MILIEU-ASPECTEN

3.9.1 Bedrijven

In het plangebied komt een groot aantal centrumvoorzieningen voor dat valt in de categorie 1 en 2 (Bedrijven en milieuzonering, uitgave V.N.G.). Een klein aantal centrumvoorzieningen hoort bij categorie 3.

Ten aanzien van horecabedrijven zij nog het volgende vermeld.

Horeca-inrichtingen vallen volgens de eerder genoemde V.N.G.-lijst onder categorie 2, waar- in **alle** horeca-activiteiten - variërend van broodjeszaak, cafetaria en lunchroom tot druk jon- gerencafé - zijn ondergebracht. Slechts indien sprake is van horeca-inrichtingen met zalen ten behoeve van levende muziek alsmede discotheken, vallen dergelijke inrichtingen onder categorie 3.

3.9.2 Bodem

Projecten zoals genoemd in het ontwikkelingsplan centrum zullen alleen gerealiseerd worden na een bodemonderzoek en na afgifte van de bijbehorende "schone grond-verklaring".

Technisch is het echter vaak zeer moeilijk zo niet onmogelijk op die percelen onderzoek te verrichten waar nog gebouwen gesloopt moeten worden. Oriënterende bodemonderzoeken zullen onmiddellijk na de sloop van betreffende gebouwen volgen.

Indien bodemverontreiniging wordt geconstateerd zal door middel van een nader onderzoek gevolgd door een saneringsonderzoek de technische en financiële haalbaarheid van de sa- nering worden aangegeven.

De verplichting tot het doen van bodemonderzoek c.q. bodemsanering bij (nieuw)- bouwlocaties is opgenomen in de NVN 5740.

De volgende locaties krijgen een woonbestemming:

1. Klompstraat - Gasthuisstraat
2. Gasthuisstraat - Putgraaf
3. Rector Driessenweg.

Deze locaties veranderen geheel of gedeeltelijk van bestemming. Aangezien deze locaties onverdacht zijn, vindt het bodemonderzoek plaats vóór de bouw van deze woningen.

3.9.3 Geluid

Bij de voorbereiding van de vaststelling van onderwerpelijk bestemmingsplan heeft op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder een (hernieuwd) akoestisch onderzoek plaatsgevon- den naar de invloed van het wegverkeerslawaai op het plan.

Bij dit akoestisch onderzoek (februari 1993) is gebruik gemaakt van de in het kader van de herstructurering van het centrum gemaakte verkeersprognose (verkeersmodel 2000; plot 3A) hetgeen onder meer betekent dat voor enkele wegen binnen het plangebied verkeersmaat- regelen moeten worden gerealiseerd, in concreto een afslagverbod van Pancratiusplein (voor- heen Emmaplein) in de richting Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat) - Wilhelminaplein alsmede een opheffing van het linksafverbod vanuit Groene Boord-zuid naar de Gasthuis- straat.

Mede door deze passende maatregelen wordt voorkomen dat de binnen het plangebied gele- gen wegen, waarvoor een maximale snelheid van 30 km per uur geldt (en die dus ingevolge de Wet geluidhinder niet zoneplichtig zijn), te weten de Gasthuisstraat, de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat) alsmede het Wilhelminaplein, een stroomfunctie ten gevolge van sluipverkeer zouden krijgen en dientengevolge een overschrijding van de wettelijke streef- waarde zou plaatsvinden.

Eerst in een zodanig vergevorderd stadium van planvorming werd besloten tot een woonbe- stemming (via toepassing van artikel 11, W.R.O.-wijzigingsbevoegdheid) van een locatie aan de Rector Driessenstraat en de Rector Driessenweg, dat thans geen milieuhygiënische be- oordeling meer kan plaatsvinden; op het moment van daadwerkelijke toepassing van arti- kel 11 W.R.O., zullen deze aspecten (onder andere hogere waarden-procedure van de loca- tie aan de Rector Driessenweg) alsnog serieuze aandacht krijgen.

Gezien de belangrijk gewijzigde verkeersfunctie en de daaruit voortvloeiende akoestische consequenties, wordt thans niet volstaan met een verwijzing dienaangaande naar de toelichting van het d.d. 9 september 1986 vastgestelde bestemmingsplan City-Oost alsmede de door G.S. op 15 mei 1986 voor een aantal locaties verleende hogere waardentoestemming, maar wordt - voor zover nodig - een nieuwe toelichting (althans vanuit akoestisch oogpunt) op het huidige plangebied gegeven.

Blijkens voormeld akoestisch onderzoek zijn de volgende wegen van invloed op het plan:

binnen het plan:

- Spoorsingel
- Willemstraat
- Klompstraat
- Putgraaf
- Groene Boord

buiten het plan:

- Stationstraat

Zoals reeds vermeld geldt voor de Gasthuisstraat, de Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat) en het Wilhelminaplein een maximale snelheid van 30 km per uur, waardoor deze wegen ingevolge de huidige Wet geluidhinder géén zone bezitten en verder dan ook buiten beschouwing blijven.

Wél zij vermeld dat hierdoor een aantal locaties, waarvoor door G.S. bij besluit van 15 mei 1986 wegens overschrijding van de wettelijke streefwaarde nog hogere waardentoestemming werd verleend, thans vanuit akoestisch oogpunt niet meer relevant is.

Hetzelfde geldt voor locaties, gelegen aan de Akerstraat en het Pancratiusplein (voorheen Emmaplein); gezien het feit dat deze straten gelegen zijn binnen een als winkelerf (hetgeen gelijk te stellen is aan een woonerf) aangeduid gebied, bezitten zij ingevolge de Wet geluidhinder evenmin een zone en is een akoestische relevantie thans niet meer aanwezig.

Het vorenstaande betekent dat er thans nog slechts enkele locaties resteren, waar aandacht behoeft te worden geschonken aan het geluidsaspect. Het betreft de navolgende locaties.

1. De kantoorbebouwing langs de Groene Boord (rekenpunt 1).

De huidige bestemming van dit bestaand gebouw, dat reeds lange tijd fungeert als kantoorgebouw voor 's rijks belastingdienst (doch ooit een verpleegstersflat was) is weliswaar kantoorbebouwing, doch kan door middel van gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO worden gewijzigd in "wonen". Ten gevolge van de Groene Boord is een gevelbelasting van 54 respectievelijk 58 dB(A) aan de orde.

Hogere waardentoestemming is bijgevolg noodzakelijk, waarbij als motivering kan dienen het feit dat eventuele woonbebouwing een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvult (ook al zou - volgens nadere informatie van de Inspectie Milieuhygiëne - eventuele woonbebouwing in het bestaande gebouw plaatsvinden en dus handhaving van het huidige gebouw aan de orde zijn).

Wél dient, gezien het feit dat de gevelbelasting méér dan 55 dB(A) bedraagt, rekening te worden gehouden met de indeling van de betreffende woningen en wel in die zin dat geluidgevoelige ruimten zoveel als mogelijk aan de geluidluwe zijde worden geprojecteerd. Woonbebouwing zal overigens binnen het huidige bouwvlak moeten worden geprojecteerd. Verder verdient het aanbeveling om de geluidgevoelige buitenruimten (balkons) aan de geluidluwe zijde te projecteren.

2. Uitwerkingsgebied Putgraaf (rekenpunt 2).

De huidige situatie is in akoestische zin door de afname van de verkeersintensiteit van de Putgraaf gunstiger dan die in 1986 (het toenmalige rekenpunt 3). Nu de huidige belasting (nl. een hoogste belasting van 60 dB(A) op circa 10 meter uit de wegas en daarmee de wettelijke streefwaarde overschrijdend) minder bedraagt dan die, waarvoor door G.S. bij besluit van 15 mei 1986 hogere waardentoeestemming is verleend (nl. 60 dB(A) op circa 17 meter uit de wegas), wordt onderwerpelijk rekenpunt buiten verdere beschouwing gelaten.

Dezerzijds wordt onder verwijzing naar het adagium "Wie het meerdere mag (nl. 60 dB(A) op circa 17 meter uit de wegas), mag ook het mindere (nl. 60 dB(A) op circa 10 meter uit de wegas)" het standpunt ingenomen dat de in het verleden verleende hogere waardentoeestemming voor deze locatie nog steeds geldig is.

3. Globaal eindplan Klompstraat (rekenpunt 3).

In deze situatie is de verkeersintensiteit (en dus de geluidbelasting) ten gevolge van de gewijzigde verkeersstructuur wél toegenomen in vergelijking met de "oude" situatie, nl. het voormalige rekenpunt 1, waarvoor bij besluit van 15 mei 1986 door G.S. tot een waarde van 57 dB(A) hogere waardentoeestemming is verleend.

De huidige geluidbelasting ten gevolge van de Klompstraat bedraagt immers 60 dB(A), weshalve een hernieuwd verzoek om hogere waardentoeestemming noodzakelijk is.

Als motivering kan dienen enerzijds het stedenbouwkundig streven om tot een voltooiing van de huidige straatwand (= open gat tussen aanwezige bebouwing) te komen en anderzijds het feit dat toekomstige bebouwing zodanig wordt geprojecteerd dat deze een akoestisch afschermende functie voor het binnenterrein (tussen Klompstraat en Gasthuisstraat) zal vervullen, in welk gebied (globaal eindplan) woningbouw is gepland.

Overigens zij vermeld dat dáár waar bij concrete bouwplannen de gevelbelasting hoger is dan 55 dB(A) na aftrek ex artikel 103 Wet geluidhinder, rekening zal moeten worden gehouden met de indeling van de betreffende woningen en wel in die zin dat geluidgevoelige ruimten zo veel als mogelijk aan de geluidluwe zijde worden geprojecteerd.

Spoorweglawaaai

Het bestemmingsplan omvat het spoorwegtraject Heerlen-Kerkrade. Binnen de contouren hiervan liggen echter geen uitwerkingsgebieden waarbinnen de bestemming van geluidgevoelige objecten is toegestaan. Derhalve is het spoorweglawaaai niet verder van toepassing.

Industrielawaaai

De vestiging van dan wel de uitbreiding tot inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder juncto artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (bijlage 1); voorheen zogenaamde A-inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder) is expliciet uitgesloten. Zonering als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder is dan ook niet aan de orde.

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In het bestemmingsplan City-Oost wordt een aantal bestemmingen geregeld dat uit financieel-economisch oogpunt voor de gemeente van belang is. De in het plan opgenomen deelgebieden maken grotendeels deel uit van het in ontwikkeling zijnde plan "Herstructurering Centrum Heerlen", waarvoor in een globaal financieel kader de totale geraamde kosten en opbrengsten zijn weergegeven, resulterend in een tekort van rond f. 125.000.000,--. Ook is in genoemd kader aangegeven de dekking van dit totale tekort.

Het totale centrumplan omvat naar de huidige inzichten en rekening houdend met bestaande onzekerheden bij een 10-jarenplanning minimaal:

- de bouw van 470 woningen;
- de verbouw van 180 woningen;
- de bouw van 11.000 - 12.000 m² winkelruimte;
- de bouw van 45.000 m² kantoren;
- de bouw van 2.000 m² gebouwen voor dienstverlening;
- de aanleg van particuliere parkeerterreinen tot in totaal 1.510 parkeerplaatsen;
- de aanleg van 790 openbare parkeerplaatsen;
- de herinrichting van het winkelgebied inclusief aansluiting met 't Loon;
- investering ten behoeve van de culturele infrastructuur;
- aanpassing van de structuur ten behoeve van verkeer en vervoer.

Naast het betreffende centrumplan zal door derden nieuwbouw op het gebied van kantoren worden gerealiseerd met een omvang van tenminste 18.000 m².

Het ontwikkelingsplan Heerlen-Centrum en de afdekking van het geraamde tekort, dat gemaximeerd is op f. 125.000.000,-- , is door de gemeenteraad vastgesteld op 20 februari 1990 (Gemeentebld Afd.A nr. 43).

De mantelovereenkomst, waarin de verdere samenwerking tijdens de nadere uitwerkings- en realisatiefase is vastgelegd tussen de gemeente en de private partners, is vastgelegd bij raadsbesluit 1990, Afdeling A nr. 218a d.d. 24 oktober 1990.

Naast de deelgebieden gelegen in het ontwikkelingsplan Herstructurering Centrum worden in het onderhavige plangebied tevens de bestemmingen geregeld voor:

- a. een terrein ten oosten van de Groene Boord (tussen Groene Boord en Gasthuisstraat nabij het Aambos). De hier gelegen gronden blijven bestemd voor toekomstige verkeersoplossingen dan wel toekomstig groengebied. De boekwaarde van de gemeentelijke eigendommen in dit gebied is te verwaarlozen. Te zijner tijd zullen bij eventuele investeringen de dekkingsmiddelen (via algemene dienst dan wel (overheids)bijdragen) aangegeven dienen te worden;
- b. het gebied begrensd door de Akerstraat, Putgraaf, Groene Boord en de begraafplaats. Dit gebied wordt vooralsnog bestemd conform het huidige gebruik. Hier hoeven derhalve, naar de huidige inzichten, geen aanvullende dekkingsmiddelen door de gemeente beschikbaar te worden gesteld.

Overige in de toekomst eventueel door particulieren te ontwikkelen deelexploitaties dienen plaats te vinden op basis van kostendekkende grondexploitaties (overeenkomsten).

Hierna wordt ingegaan op de deelgebieden van dit bestemmingsplan welke zijn gelegen in het plan Herstructurering Centrum Heerlen.

Gebied	woningen aantal	winkels in m ²	kantoren in m ²	dienstverl. in m ²
13.1 Luciushof e.o.	alternatieve huisvesting Missionair Centrum			
13.2 Gasthuisstraat/Putgraaf	45			
14 Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat)/Groene Boord	143			
21 Pancratiuskerk e.o.	(toekomstig wijzigingsgebied)			

Bron: gemeentebblad Afd.A nr. 159, 1993.

Gebied	Geraamd tekort
13.1 Luciushof e.o.	1,3 miljoen
13.2 Gasthuisstraat/Putgraaf	2,2 miljoen
14 Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat)/Groene Boord	5,3 miljoen
21 Pancratiuskerk e.o.	P.M.
Totaal	8,8 miljoen

Bron: gemeentebblad Afd.A nr. 148, 1994.

Naast deze tekorten vindt toerekening plaats van een aandeel in de kosten van aanpassing van de wegenstructuur en van de kosten centrummanagement c.a.. Indien in de toekomst afwijkende planrealisatie zal plaatsvinden zal dit in principe dienen te geschieden binnen het financieel kader (de beschikbare dekkingsmiddelen) van het plan Herstructurering Centrum.

5. HET PLAN

5.1 ALGEMEEN

In het navolgende hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het bestemmingsplan en de wijze waarop de hiervoor omschreven inventarisatie van de bestaande toestand alsmede de doelstellingen zijn vertaald in de kaart.

Het plan kan worden onderscheiden in een tweetal systemen. Enerzijds een enigszins gedetailleerd gedeelte waar de gebieden met reeds bestaande invulling min of meer zijn vastgelegd, anderzijds een aantal vlekken waar in de toekomst onder andere bebouwing zal plaatsvinden. Voor het gebied Klompstraat/Gasthuisstraat is gekozen voor een globaal eindplan omdat in dit gebied min of meer bekend is op welke wijze de invulling gaat plaatsvinden, terwijl voor het gebied Gasthuisstraat/Putgraaf is gekozen voor een uitwerking ex artikel 11 W.R.O., omdat voor dit gebied over de invulling nog niet veel bekend is.

Nieuwe bebouwing hoeft niet in de bouwgrens geplaatst te worden. Dit heeft mogelijk een slechte inpassing in een bestaande waardevolle stedenbouwkundige situatie tot gevolg.

Om dit te voorkomen is in de voorschriften de mogelijkheid ingebouwd nadere eisen te stellen. Op deze wijze kan een bouwer, bijvoorbeeld in de nog te bouwen plekken, verplicht worden, gezien het belang van de gegeven straatwand, toch in eenzelfde rooilijn te bouwen. Op de binnenterreinen, dit zijn de op de plankaart ruitvormig gearceerde gebieden, is het wonen uitgesloten.

Functies die in afwijking van de aangegeven bestemming mogelijk zijn, zijn door middel van een Romeins cijfer op de plankaart aangegeven en in de voorschriften omschreven.

5.2 WOONDOELEINDEN (W; kleur oranje)

De hoofdcategorie wonen kent een differentiatie in drie bestemmingen.

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

Als zodanig zijn bestemd:

- het pand aan de zuidkant van het belastingkantoor;
- de woning aan de zuidkant van de Gasthuisstraat. Hierbij moet worden aangemerkt dat bij de ontwikkeling van het gebied Gasthuisstraat/Putgraaf de mogelijkheid bestaat dat grenzend aan deze woning gebouwd gaat worden zodat deze niet meer als vrijstaande woning kan worden beschouwd.

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

In het bestemmingsplan zijn de stroken aan de zuidkant en noordzijde van de Klompstraat in deze bestemming opgenomen.

De begane grond van één van de woningen aan de zuidkant van de Klompstraat kan worden gebruikt ten behoeve van detailhandel en/of dienstverlening; dit is door middel van het Romeinse cijfer I aangegeven.

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

Gestapelde woningen komen voor aan de Putgraaf. De bouwhoogten van de flats 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 de Parkflat beschouwd als een erfbebouwing van 100% met een maximale hoogte van 1 meter bij het woongebouw en 2 meter bij het kantoorgebouw.

Op de begane grond van de City-flat aan de Akerstraat, is detailhandel en/of dienstverlening toegestaan (aangeduid met het Romeinse cijfer I).

De "Putgraaf-residentie" tussen Putgraaf en Gasthuisstraat heeft een trapsgewijze hoogteverloop. Op de kaart zijn maximale bouwhoogten vermeld, gemeten ten opzichte van de entree (halverwege het hoogteverschil tussen beide straten) te weten: 18 meter en 25 meter.

De cirkelvormige balkons steken buiten de rooilijn uit. Deze zijn in de voorschriften geregeld.

5.3 MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN (M; kleur bruin)

De hoofdcategorie maatschappelijke doeleinden kent een differentiatie in vijf bestemmingen te weten:

onderwijsvoorzieningen, welzijnsvoorzieningen, religieuze voorzieningen, waterloop en nutsvoorziening.

5.3.1 Onderwijsvoorziening, op de kaart aangeduid met Ms

In deze bestemming is het als monument aangemerkte gedeelte van de muziekschool aan het Wilhelminaplein (de rest van het gebouw valt in het ontwikkelingsgebied Klompstraat/Gasthuisstraat), het scholencomplex tussen Klompstraat en Gasthuisstraat en de Streekschool aan de Rector Driessenweg opgenomen. Echter bij laatstgenoemde heeft burgemeester en wethouders de mogelijkheid de bestemming te wijzigen in een woonbestemming.

5.3.2 Welzijnsvoorzieningen, op de kaart aangeduid met Mg

Als zodanig zijn bestemd: de Schelmentoren, de Luciushof 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.

Het complex Luciushof dient zijn huidige architectonische karakter te behouden. De in dit gebouw opgenomen kapelletje is in het bestemmingsplan geregeld.

5.3.3 Religieuze voorzieningen, op de kaart aangeduid met Mr

Hieronder vallen de Pancratiuskerk en de grafkapel van Mgr. Savelsbergh.

De huidige vorm van de Pancratiuskerk is, gezien het monumentale karakter, in het bestemmingsplan vastgelegd.

5.3.4 Nutsvoorziening, op de kaart aangeduid met Mn(t)

Deze bestemming is gelegen op de trafo, gelegen op de hoek van de Spoorsingel en de Groene Boord.

Deze trafo heeft een inhoud van meer dan 50 m³ en is derhalve in het bestemmingsplan opgenomen.

5.3.5 Waterloop, op de kaart aangeduid met Mw

Deze bestemming komt voor ter plaatse van de Groene Boord en een gedeelte van de Klompstraat en omvat het open beekgedeelte en het gerioliseerde 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 KANTOREN, HORECA, CENTRUMVOORZIENINGEN, WONEN, ONDERWIJSVOORZIENINGEN EN PARKEREN

5.4.1 Kantoren, op de kaart aangeduid met K

Binnen deze bestemming zijn kantoorgebouwen opgenomen, waarvan verwacht mag worden dat zij tijdens de planperiode niet zullen worden gewijzigd in andere bestemmingen. De gebouwen die deze bestemming krijgen zijn het gebouw van de Sociale Dienst, een tweetal kantoren aan de Putgraaf, het Belastingkantoor aan de Groene Boord en het gebouw van de V.G.Z. aan de Akerstraat.

5.4.2 Kantoren en/of Dienstverlening, op de kaart aangeduid met K/Dv

Het gebouw op de hoek van de Groene Boord en de Gasthuisstraat heeft deze bestemming gekregen.

5.4.3 Horeca, op de kaart aangeduid met H(h)

Als zodanig is bestemd het City Hotel aan het Wilhelminaplein en het Grand Hotel aan de Groene Boord.

Het Grand Hotel zou te zijner tijd nog een uitbreiding kunnen krijgen in één laag richting de "Putgraaf-residentie".

In het City Hotel is door middel van een Romeins cijfer een winkel toegestaan.

5.4.4 Centrumvoorzieningen en wonen, op de kaart aangeduid met C + W

De gebieden centrumvoorzieningen en woningen zijn bestemd voor detailhandel, dienstverlening, kantoren met baliefunctie, horeca en wonen, waarbij op de boven de begane grondlaag gelegen verdiepingen uitsluitend wonen is toegestaan.

Deze bestemming komt hoofdzakelijk voor in de straten die deel uitmaken van het secundaire winkelgebied.

De maximale hoogte op de binnenterreinen, indien aanwezig, is 6 meter. Deze hoogte is gekozen om voor balkons c.q. dakterrassen, aansluitend op de bebouwingen, de belemmeringen in verband met bezonning te beperken.

Indien deze bestemming grenst aan een achtererf is in principe gekozen voor een bouwdiepte van 15 meter.

De voetgangerspassages en andere overbouwingen zijn door middel van een kruis aangegeven, hetgeen betekent dat hier op de begane grond geen bebouwing is toegestaan.

5.4.5 Centrumvoorzieningen en maatschappelijke doeleinden, op de kaart aangeduid met C + Ms

In deze bestemming is opgenomen een gedeelte van het winkelcentrum "de Klomp", de school voor beroepsbegeleidend onderwijs aan de Rector Driessenweg en de Middelbare Horecaschool aan de Willemstraat, waarbij op de boven de begane grondlaag gelegen verdiepingen uitsluitend onderwijsvoorzieningen is toegestaan.

5.4.6 Centrumvoorzieningen en/of maatschappelijke voorzieningen, op de kaart aangeduid met C/M

De bebouwing aan de noordzijde van de Klompstraat, ter hoogte van het winkelcentrum "de Klomp", is in deze bestemming opgenomen.

5.4.7 Centrumvoorzieningen en/of wonen en/of maatschappelijke voorzieningen, op de kaart aangeduid met C/W/M

Het glaspaleis aan de Bongerd/Kerkplein is in deze bestemming opgenomen.

5.4.8 Centrumvoorzieningen en parkeergarage, op de kaart aangeduid met C + Vb(pg)

In deze bestemming is opgenomen een gedeelte van het winkelcentrum "de Klomp" en de parkeergarage aan de Klompstraat, waarbij de boven de begane grondlaag gelegen verdiepingen uitsluitend als parkeergarage mogen worden ingericht.

5.5 DOELEINDEN VOOR VERKEER EN VERBLIJF (V; kleur grijs, met uitzondering van Vb(v))

De hoofdcategorie verkeer en verblijf is op de plankaart onderverdeeld in vijf bestemmingen te weten: verkeersdoeleinden, verblijfsdoeleinden, voetgangersgebied of plein, spoorweg en parkeerplaats.

5.5.1 Verkeersdoeleinden, op de kaart aangeduid met Vw

Tot deze bestemming behoren de Spoorsingel, Groene Boord, Willemstraat, Klompstraat en Putgraaf. Deze straten zijn aangeduid als hoofdverkeerswegen en wijkontsluitingswegen.

5.5.2 Verblijfsdoeleinden, op de kaart aangeduid met Vb

In deze bestemming zijn opgenomen: Wilhelminaplein (ged.), Willemstraat (ged.), Pancratiusstraat (voorheen Emmastraat), Pancratiusplein (voorheen Emmaplein), Gasthuisstraat, Rector Driessenstraat en Rector Driessenweg.

De straten zijn aangeduid als buurtwegen en winkel/woonstraten.

5.5.3 Voetgangersgebied of plein, op de kaart aangeduid met Vb(v) (kleur geel)

In deze bestemming zijn opgenomen: de Oranje Nassaustraat, de Dautzenbergstraat, de Bongerd, het gebied rondom de Pancratiuskerk, het Wilhelminaplein (ged.), een gedeelte van de Oranje Nassaustraat en de Plaarstraat.

Deze straten zijn uitsluitend bestemd voor voetgangers. Hier is het bouwen van kiosken, openbare toiletten en het maken van luifels en overkappingen toegestaan. Het autoverkeer mag slechts voor het laden en lossen zich in deze straten bevinden.

5.5.4 Spoorweg, op de kaart aangeduid met Vr(s)

Deze bestemming heeft betrekking op een gedeelte van het terrein van de Nederlandse Spoorwegen.
Hierin zijn onder andere de spoorrails en de perrons opgenomen.

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 ligging ten opzichte van de bebouwing een belangrijke bijdrage leveren aan de entourage van de openbare ruimte.
Deze bestemming komt voor langs de grote gebouwen aan de Groene Boord en wordt gedeeltelijk voortgezet langs de daarop uitkomende straten.
Tevens komt deze bestemming voor bij de City-flat en het A.Z.M.-gebouw aan de Akerstraat.

5.6.2 Erf, op de kaart aangeduid met E (kleur lichtoranje)

Als erf zijn bestemd gedeelten van privé-eigendommen die wat betreft de ligging het minst zichtbaar zijn vanaf het openbaar gebied.
Bijgebouwen zijn toegestaan tot een oppervlakte overeenkomstig het percentage dat op de kaart is aangegeven.

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

De als groen bestemde gebieden hebben een openbaar karakter en zijn ingericht als afschermend groen of kijkgroen.
Als zodanig zijn bestemd: de zone tussen het spoor en de Spoorsingel, de groengebieden langs de Groene Boord en een strookje tussen Putgraaf en Rector Driessenweg achter het Arbeidsbureau.

5.7 TE WIJZIGEN GEBIEDEN

In het plan zijn zes gebieden gelegen waarop een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid van toepassing is. Dit wil zeggen dat de bestaande gronden positief zijn bestemd, maar dat burgemeester en wethouders, belanghebbenden gehoord, het plan mogen wijzigen. Deze gebieden zijn op de kaart aangeduid met de letters a t/m f.
In gebied a kunnen burgemeester en wethouders de bestemming groen en verkeersdoeleinden uitwisselen, uitsluitend ten behoeve van een andere aansluiting van de Gasthuisstraat op de Groene Boord.

In gebied b bestaat de mogelijkheid om de bestemming maatschappelijke voorziening te wijzigen in de bestemmingen wonen, parkeerterrein en parkeergarage (bovengronds of ondergronds).

In gebied c bestaat de mogelijkheid om de bestemming kantoren te wijzigen in de bestemmingen wonen, parkeerterrein en parkeergarage (bovengronds of ondergronds).

In gebied d bestaat de mogelijkheid om de bestemming groen te wijzigen in de bestemming welzijnsvoorzieningen om de realisering van een scoutinggebouw mogelijk te maken.

In gebied e bestaat de mogelijkheid om de bestemming Vb(v) (voetgangersgebied) te wijzigen in de bestemming maatschappelijke doeleinden, dienstverlening en horeca om de realisering van een muzisch centrum mogelijk te maken.

In gebied f bestaat de mogelijkheid om de bestemming kantoren te wijzigen in de bestemmingen wonen, parkeerterrein en parkeergarage (bovengronds of ondergronds).

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