



Bestemmingsplan City-west

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN

"CITY-WEST"

Fase V

december 1992

Behoort bij besluit van de Raad der
gemeente Heerlen dd.

12 JAN. 1993

Mij bekend,

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	9
2.3	Maatschappelijke voorzieningen	10
2.4	Detailhandel, dienstverlening, kantoren en horeca	10
2.5	Bedrijven	11
2.6	Groeninventarisatie	11
2.7	Recreatie	11
2.8	Verkeersinventarisatie	11
2.9	Milieu	13
3.	DOELSTELLINGEN	16
3.1	Algemeen	16
3.2	Bevolkingsontwikkeling en wonen	19
3.3	Maatschappelijke doeleinden	21
3.4	Dienstverlening, detailhandel, kantoren en horeca (centrumvoorziening)	21
3.5	Bedrijven	23
3.6	Groenstructuur	23
3.7	Recreatie	23
3.8	Verkeersstructuur	23
3.9	Milieu-aspecten	26
4.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	31
5.	HET PLAN	33
5.1	Algemeen	33
5.2	Maatschappelijke doeleinden	33
5.3	Doeleinden voor centrumvoorzieningen en wonen, kantoren, parkeren en horeca	34
5.4	Doeleinden voor verkeer en verblijf en centrumvoorzieningen	35
6.	GEVOERD OVERLEG	37
6.1	Voorlichting en inspraak	37
6.2	Vooroverleg artikel 10 B.R.O.	37

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. Daarbij is een werkorganisatie opgesteld, bestaande uit een aantal werkgroepen te weten: wonen, kantoren, winkels, cultuur en recreatie, verkeer en parkeren, stationslokatie, financiering en fasering, ruimtelijk functionele analyse en economisch geografische analyse, met een bestuurlijk overleg dat gevormd werd door de 4 partners in dit samenwerkingsverband. Dit ontwikkelingsplan is op 9 januari 1990 aan de gemeenteraad aangeboden. Vervolgens is het op 20 februari door de raad vastgesteld gelijktijdig met de vervolgovereenkomst, waarin de samenwerking tussen gemeente en de private partners voor de periode van nadere uitwerking is vastgelegd.

Op basis hiervan zijn verdere activiteiten ontplooid op grond waarvan de gemeenteraad een krediet heeft vastgesteld van f. 57,3 miljoen ten behoeve van het met voorrang aanpakken van een aantal met name genoemde projecten. Daarvan zijn de volgende gelegen in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplangebied:

- voormalig D.S.M.-terrein - vak C (gebied Parallelweg-zuid)
- herinrichting winkelgebied
- gebied Stationstraat - Honigmanstraat.

Tevens is de raad akkoord gegaan met een mantelovereenkomst. In dit document is, meer uitgewerkt dan in de vervolgovereenkomst, 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.

De externe projectcoördinatie gedurende deze periode, is in handen geweest van buro H.P. Projectpromotie B.V. te Heerlen.

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 westelijk gedeelte van het totale herstructureringsgebied, uitgezonderd het gebied 't Loon en omgeving.

1.1 SITUATIE

Het plangebied is gelegen in het centrum van Heerlen en zoals de naam van het bestemmingsplan reeds aangeeft, het westen van de city (zie kaart 01).

Het omvat een oppervlakte van ongeveer 30 ha (lengte ongeveer 750 meter en de gemiddelde breedte ongeveer 400 meter).

Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door de Spoorringel; aan de oostkant door de Oranje Nassastraat, Bongerd, Emmaplein en Akerstraat.

Aan de zuidkant van oost naar west Dr. Poelsstraat, Raadhuisplein en Corio-vallumstraat en aan de westkant door de Kruisstraat, Geerstraat, Laanderstraat en Looierstraat (zie kaart 02).

Het gebied wordt aan de noordkant doorsneden door het station en de daarbij behorende spoorlijnen.

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, terwijl de opgravingen aangetoond hebben dat de hele nederzetting het gebied tussen Kruisstraat, Templesplein, Nobelstraat en Geleenstraat omvat moet hebben. Een ideale plek om te wonen, daar dit gebied niet zo sterk geaccidenteed is en tevens omdat water rijkelijk voorhanden was.

De rechthoekige stedenbouwkundige structuur van de Romeinse castella zijn nog steeds terug te vinden in het gebied rond het raadhuis.

In de tweede helft van de 3e eeuw kwam Heerlen aan de na het zuiden verplaatste rijksgrens te liggen. Er werd een vesting aangelegd; resten van de spitsgrachten zijn gevonden in de directe omgeving van de St. Pancratiuskerk.

De omgrachte plaats wordt in de Middeleeuwen meer genoemd.

In 1244 kwam Heerlen aan Brabant en vulde, als deelgenoot van de door Brabant - Bourgondië opgebouwde frontenlinie, een belangrijke functie als militaire grenspost. Eind 18e eeuw werd het door de Fransen veroverd en sedert 1814 is Heerlen voorgoed Nederlands.

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

Op kaart 03 wordt de situatie rond 1890 weergegeven.

In 1896 werd Heerlen aangesloten op het spoorwegnet en legde men een ruitvormig stratenpatroon aan, georiënteerd op het nieuwe station, dat in 1912 werd gebouwd. De Honigmanstraat, Saroleastraat en Oranje Nassastraat waren de belangrijkste noord-zuidstraten. De Dautzenbergstraat, Van der Maesenstraat en Stationstraat de belangrijkste oost-weststraten.

Doordat Heerlen excentrisch lag ten opzichte van de oostelijke beekzone van de Caumer en de westelijke beekzone van de Geleen, heeft de stormachtige ontwikkeling na de eeuwenwisseling vooral in westelijke richting plaatsgevonden.

Het Heerlense stationsplein is verscheidene malen gerenoveerd. Zo ook in 1933 toen de renovatie het verleggen van de tramrails omvatte.

Tijdens de 2e wereldoorlog, op 17 september 1944, werd het stationsgebouw door de Duitsers bij hun overhaast vertrek in brand gestoken. Het gebouw werd grotendeels verwoest, met uitzondering van het torentje, dat overeind bleef in de strijd. Na de oorlog werd het gebouw hersteld. In 1984 werd begonnen met de bouw van een geheel nieuw stationsgebouw, iets ten westen van het oude. Toen het nieuwe gebouw op 11 oktober 1985 officieel werd geopend, moesten de laatste resten van het oude gebouw nog worden verwijderd, behalve het torentje dat in een later stadium werd afgebroken.

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 ofwel Burg. van Grunsvenplein (zie kaart 05). Ten behoeve van dit plan zijn gedeelten van de westelijke straatwand van de Saroleastraat gesloopt. De Promenade-doorbraak oriënteerde vooral de westelijke helft van de city op nieuwe verkeerswegen in het westen en de open terreinen van "In het Loon" welke primair ontsloten werden voor de bouw van nieuwe openbare gebouwen.

De laatste ontwikkeling was de aanleg van de city-ring. De plannen hiervoor werden ontworpen in de jaren zestig.

De situatie rond 1960, vóór de aanleg van de city-ring, is te zien op kaart 04.

Ten behoeve van een cirkelvormige route rond de city werd het meest noordelijke deel van de eerder genoemde rechthoekige structuur gesloopt (onder andere oude muziekschool).

De grote verkeersstromen welke voor deze periode via de Parallelweg en Saroleastraat door het hart van de stad werden gepompt, werden afgebogen via de noord-westtangent (O.N.-tunnel) naar de Antwerpseweg - Keulseweg.

De Schakelweg werd de nieuwe entree van het centrum en het Eikenderveld werd ruimtelijk gezien afgesneden van het stadshart.

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 bestemmingsplan bestrijkt het westelijk gedeelte van het totale herstructureringsgebied, met uitzondering van het gebied 't Loon en omgeving. In dit gedeelte is een aantal ontwikkelingsgebieden (globale gebieden) gelegen, waarbinnen de eerste bouwactiviteiten zullen gaan plaatsvinden. Het oostelijk gedeelte daarentegen is in een vrij recent bestemmingsplan (City-Oost) opgenomen en behoeft slechts gedeeltelijk aangepast te worden.

Reden waarom gekozen is voor bovenomschreven aanpak.

Het nieuwe voorontwerp-bestemmingsplan omvat de vigerende bestemmingsplannen City-West I en Station en Omgeving, alsmede het voorontwerp-bestemmingsplan City-West II (waaronder de rechtsgeldige bestemmingsplannen Station en Omgeving (gedeeltelijk), Centrum-Zuid I, Doorbraak 't Loon-Bongerd en het hoofdzakenplan liggen), hetwelk in het verleden is opgestart maar niet doorgezet.

Het nieuwe bestemmingsplan zal ten noorden begrensd worden door de Spoorsingel, ten westen door de Kruisstraat, Geerstraat, Laanderstraat, Looierstraat, Parallelweg en de Kloosterweg, ten zuiden door de Coriovallumstraat en de Dr. Poelsstraat en ten oosten door de Bongerd, Oranje Nassaustraat, Stationstraat en de Spoorsingel.

Het bestemmingsplan neemt voor een belangrijk deel de huidige centrumfuncties over evenals de verkeersstructuur welke in City-West 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 7-tal gebieden welke globaal geregeld zal gaan worden (globale bestemmingen) te weten:

gebied Station-Noord
gebied Station-Oost
gebied Station-West
gebied Parallelweg-Zuid
gebied D.S.M.-terrein en omgeving
gebied Geerstraat - Honigmanstraat
gebied Schakelweg-Zuid.

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 het ontwerp-streekplan uitwerking Oostelijk Zuid-Limburg als hoofdcentrum (oktober 1990).

Huidige bestemmingsplanregelingen plangebied.

Het plangebied, zoals onder 1.1 aangegeven, valt grotendeels niet binnen een rechtsgeldig bestemmingsplan, doch wordt aangemerkt als bebouwde kom.

Op bestemmingsplanniveau zijn voor het plangebied de navolgende bestemmingsplannen van belang (zie kaart 06).

- Uitbreidingsplan in Hoofdzaken.
Volgens dit bestemmingsplan geldt voor het grootste gedeelte van het plangebied de aanduiding bebouwde kom.
- Bestemmingsplan Station en Omgeving.
Volgens dit bestemmingsplan zijn de gronden voor een gedeelte van het plangebied bestemd voor openbare voorzieningen (N.S.), stedelijke bebouwing (kantoren en/of winkels en/of horeca), openbare weg, openbaar voetpad (inclusief plein), parkeerplaatsen, rijwielpad en openbaar groen.
- Bestemmingsplan Centrum-Zuid I.
In dit bestemmingsplan zijn de gronden voor een gedeelte van het plangebied aangemerkt als uit te werken gebieden (artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening):
gebied C, bestemmingen parkeergarage, woningen en kantoren;
gebied E, bestemming wonen;
gebied D, bestemming kantoren en/of woningen.
Uitwerking van het gebied D heeft reeds plaatsgevonden.
Uitwerking van de gebieden C + E heeft nog niet plaatsgevonden.
Daarnaast treft men voornamelijk de bestemmingen aan:
welzijnsvoorzieningen, openbare weg en openbaar groen.

- Bestemmingsplan Doorbraak Het Loon - Bongerd.
Voor een gedeelte van het plangebied gelden volgens dit bestemmingsplan de bestemmingen etagewoningen met winkels in de onderbouw, openbare weg en achtertuin of erf.

Bestemmingsplannen aansluitende gebieden.

Het plangebied wordt begrensd door een vijftal bestemmingsplannen.

Aan de noordzijde door het bestemmingsplan Grasbroek.

Aan de westzijde door de bestemmingsplannen Het Loon en Eikenderveld.

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

Genomen voorbereidingsbesluiten

Op 11 september 1990 heeft de raad een voorbereidingsbesluit genomen voor het gebied gelegen aan de Uilestraat/Kruisstraat ten behoeve van een door Mertens Bouwbedrijf ingediend bouwplan voor de bouw van kantoren en appartementen aan de hoek Uilestraat/Kruisstraat.

Op 2 oktober 1990 heeft de raad een voorbereidingsbesluit genomen voor een perceel gelegen aan de Parallelweg ten behoeve van een door Boprisad B.V. ingediend bouwplan voor realisering van een kantoor aan de Parallelweg.

Laatstelijk 8 oktober 1991 is door de raad voor het hele herstructureringsgebied 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.

Nota Herstructurering Heerlen-Centrum

Eén van de doelstellingen van de bedoelde nota is de versterking van 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 winkelsluit;
- 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 lokaties die in aanmerking komen voor versterking van de woonfuncties zijn het gebied tussen 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 lokaties, zoals Uilestraat, Nobelstraat en Coriovallumstraat.

Het optimaal benutten van de kantoorontwikkelingsmogelijkheden in het centrum speelt ook een rol in bedoelde nota. Als belangrijkste lokaties 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 voormalige D.S.M.-terrein.

Een ander speerpunt van het centrum-beleid is de instandhouding van de goede verkeersbereikbaarheid van het centrum via het openbaar vervoer en particulier vervoer en 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 wordt gedacht aan het voormalig D.S.M.-terrein of Geerstraat/Honigmanstraat en het terrein tussen de Klompstraat en Gasthuisstraat.

Daarnaast kan direct grenzend aan de city één van de terreinen aan de Parallelweg lokatie 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 Algemene situatie

Doordat het centrum van de stad voortdurend aan veranderingen onderhevig is met onder andere vertrekkende en nieuwe ondernemers, is het niet mogelijk, mede uit kostenoverweging, de inventarisatie steeds bij te stellen. De inventarisatiegegevens in dit hoofdstuk zijn van 1990.

2.1.2 Geografische gegevens

Het plangebied is gelegen op het plateau tussen de stroomdalen van de Geleenbeek en de Caumerbeek en vertoont zelf vrij weinig hoogteverschillen. De ondergrond bestaat uit een lösspakket waarvan de dikte in noordelijke richting toeneemt van ± 2 meter nabij de Geleenstraat tot meer dan 8 meter nabij de spoorlijn.

2.1.3 Ruimte-analyse

2.1.3.1 Typologie

Qua invulling en ruimtelijke beleving valt de binnenstad van Heerlen op, enerzijds door zijn grootschaligheid in bouwvolume en open ruimten, anderzijds het oude stratenpatroon.

Beide verschijningsvormen hebben eenzelfde kenmerk namelijk de aaneengesloten bouwwijze.

Bij het oude stratenpatroon ligt de bebouwing in principe achter het trottoir en bedraagt de rooilijfnafstand ± 12 meter.

De bebouwing is niet hoger dan 3 à 4 bouwlagen. In de gevels zijn kleinschalige elementen aangebracht zoals erkers, dakramen en luifels. De dakvormen zijn afwisselend, plat of met een kap.

Deze bouwwijze is nog het best herkenbaar langs de Stationstraat, Saroleastraat, Honigmanstraat, Dautzenbergstraat, Geleenstraat en de Oranje Nassaustraat.

Een tweede ruimtelijk gegeven is de Promenade, welke zich als een trechtervorm in west-oostelijke richting manifesteert.

De Promenade is vanuit westelijke richting op 2 manieren te bereiken: op straatniveau door de Geerstraat over te steken en via een voetgangerstunnel onder de Geerstraat door.

De Promenade die een vrij grote rooilijfnafstand heeft van ± 24 meter wijkt duidelijk af van het traditionele profiel van bovengenoemde straten.

Door de brede rooilijfnafstand zoekt het publiek hoofdzakelijk zijn weg langs de bebouwing vanwege de etalages en de luifels (nat weer).

De bouwhoogte bestaat hoofdzakelijk uit 4 à 5 bouwlagen en de bebouwing is vrij strak. Enkele warenhuizen maken met hun bouwmassa's duidelijk dat er binnen grote hoeveelheden m² vloeroppervlakte zijn geconcentreerd.

Door de aanwezigheid van kiosken, bomen, fietsenstallingen en kunstwerken ontbreekt een rechte, obstakelvrije doorgang.

De Bongerd, gelegen in het verlengde van de Promenade, heeft een vrij open karakter. Het Glaspaleis is voor dit plein beeldbepalend.

De derde en laatste ruimtelijke karakteristiek is de city-ring. De royale reserveringen voor verkeersdoeleinden hebben ook met betrekking tot de bebouwing een grotere schaal opgeroepen. De bebouwing langs de Geerstraat is 8 à 9 lagen hoog. De city-ring vormt een fysieke en psychologische barrière tussen Het Loon en het Eikenderveld enerzijds en de city anderzijds.

Dit geldt ook voor de nog niet bebouwde ruimten tussen de Geerstraat en Looierstraat nu in gebruik als parkeerterrein of kijkgroen.

Karakteristieke bebouwing vindt men eveneens rondom het Raadhuisplein, zoals het Raadhuis en het gebouw waarin de bibliotheek en de Kamer van Koophandel zijn gevestigd.

De westzijde van het Emmaplein, met zijn overwegend horecabedrijven en terrasjes, drukt duidelijk zijn stempel op dit gebied.

Het Stationsplein wordt sterk bepaald door de vormgeving van het stationsgebouw, maar ook door de bestaande uitmonding van de Saroleastraat en het Royal Theater.

2.1.3.2 Affectieve monumenten (kaart 07)

In het plangebied is een inventarisatie gemaakt van panden en straatwanden die qua architectuur een culturele betekenis voor het nageslacht bezitten.

Bij het ontwikkelen van de globale gebieden werd reeds een zorgvuldige afweging gemaakt of de daar aanwezige affectieve monumenten behouden zouden moeten blijven.

Voor de panden die als affectief monument op de plankkaart staan aangegeven geldt eveneens dat in de toekomst een zeer zorgvuldige afweging moet plaatsvinden.

Akerstraat	16
Bongerd	2
	3, 5, 7, 7a, 9, 11
Dautzenbergstraat	48, 49
Geerstraat	30
	64
Geleenstraat	1
	7
	27, 29
	37
	55, 57, 59
	72, 74
Honigmanstraat	29, 31, 33
	42
	48
	53
	59
Oranje Nassaustraat	3
	11
	15
	37, 42, 43
Dr. Poelsstraat	1
	6, 8
	19
	21, 23
Raadhuisplein	1
	7
	20
Saroleastraat	1
	23, 25, 27
	24
	30
	32, 32a
	34
	39
	40, 42
	43

	46, 48
	56, 58
	61
	64, 66
	82
Schinkelstraat	2
Stationsplein	1
Stationstraat	22
	24, 24a
	28 (gebouw 2)
	46
	49, 50, 51
	55
	56, 57

2.2 BEVOLKING EN WONEN

Tegen de achtergrond van de verschillende vormen van bebouwing in het plangebied, voortkomend uit verschillende perioden van bebouwing, is een gevarieerde woonstructuur te zien. In de oudere bebouwing (vóór de jaren zestig) aan de Akerstraat, Dautzenbergstraat, Oranje Nassaustraat, Honigmanstraat, Stationstraat en Saroleastraat, overheerst de traditionele vorm eengezinswoningen, boven winkels. Aan de Promenade daarentegen ligt het accent op recent gebouwde meergezinswoningen (de jaren zestig en zeventig) (zie kaart 08). Ook aan de Geerstraat is in de jaren tachtig een complex van 124 meergezinswoningen gerealiseerd.

Dit verschil in woonvormen manifesteert zich in de bewoningsdichtheid maar vooral in de leeftijdsopbouw en de gemiddelde woningbezetting.

Voor het hele plangebied zijn daarom duidelijke afwijkingen te zien met betrekking tot de bevolkingssamenstelling en wonen, vergeleken met de rest van Heerlen (omzetting kantoor in wonen hoek Promenade - Honigmanstraat/-Dautzenbergstraat - Oranje Nassaustraat).

Tabel 1: ontwikkeling van de leeftijdsopbouw in de city

leeftijd	1-1-1986		city		stad	1-1-1990		stad
	plangebied					city		
	abs.	rel.	abs.	rel.	rel.	abs.	rel.	rel.
0 - 19 j	71	10.8%	141	8.2%	23.9%	104	6.0%	22.1%
20 - 29 j	143	21.7%	274	16.0%	18.5%	297	17.2%	17.4%
30 - 54 j	148	22.4%	388	22.7%	32.8%	339	19.6%	34.5%
55 - 64 j	87	13.2%	288	16.8%	11.9%	258	14.9%	11.3%
65 - 74 j	128	19.4%	376	22.0%	8.3%	417	24.1%	9.3%
75 plus	83	12.6%	245	14.3%	4.6%	315	18.2%	5.4%
Totaal	660	100.0%	1.712	100.0%	100.0%	1.730	100.0%	100.0%

De laatst bekend leeftijdsopbouwgegevens van de bevolking in het plangebied dateren van 1 januari 1986. Er woonden toen in het plangebied 660 inwoners. Dit is bijna 40% 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 in City-West iets sterker vertegenwoordigd zijn; de 55-plussers daarentegen minder sterk 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 zint en opzichte van de gehele gemeente weer. Het aandeel 65-plussers in het plangebied is namelijk 2,5 keer zo groot.

2.3 MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

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 kaart 09 zijn aangegeven overheidsvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en medische voorzieningen. In de structuur van deze voorzieningen valt geen duidelijke wetmatigheid te ontdekken.

In het zuidelijk gedeelte van het plangebied concentreren zich de overheidsinstellingen met name het raadhuis, de nieuwe bibliotheek en de Kamer van Koophandel en het kantoorcomplex aan de Dr. Poelsstraat.

Aan de Promenade en Honigmanstraat bevinden zich respectievelijk het stadskantoor en postkantoor.

Verspreid over het gebied ligt de rest van de maatschappelijke voorzieningen waaronder enkele opleidingsinstituten zoals de kappersschool en een dependance van de detailhandelsschool. Doordat deze opleidingen zijn gehuisvest op de verdiepingen, manifesteren zij zich niet als zelfstandige gebouwen.

2.4 DETAILHANDEL, DIENSTVERLENING, KANTOREN EN HORECA

In City-West zijn circa 370 bedrijfsvestigingen waar detailhandel, dienstverlening, kantoor- en horeca-activiteiten worden uitgeoefend (zie kaart 10 en 11). Van dit totale bestand neemt de detailhandel er circa 225 voor zijn rekening en de horeca 42.

In totaal zijn in dit gebied circa 4.550 mensen werkzaam.

De detailhandelsstructuur in het plangebied is zeer verscheiden. In het oostelijk gedeelte, de Akerstraat, Oranje Nassaustraat, Stationstraat, Saroleastraat en Geleenstraat, liggen kleinschalige bedrijven. De bouw ervan gaat terug tot vóór de jaren zestig. Het winkelbestand in deze straten kan tot de oude kern worden gerekend. In westelijke richting, vooral langs de Promenade, liggen winkels en warenhuizen die hoofdzakelijk van na de jaren zestig dateren. Ze zijn gekenmerkt door een grotere bedrijfsvloeroppervlakte en een modernere opzet.

De 225 vestigingen in de detailhandel hebben een totale verkoopvloeroppervlakte van 59.000 m² waarvan de belangrijkste concentratie is gelegen aan de Promenade (zie kaart 12).

Het Loon heeft een totale verkoopvloeroppervlakte van circa 12.000 m².

Door het introverte karakter van deze winkelconcentratie, de barrièrewerking van de Geerstraat en de relatief grote afstand tussen Het Loon en de rest van de binnenstad, langs een onaantrekkelijke route, fungeert het min of meer als zelfstandige eenheid.

Vooral de winkels langs de Saroleastraat, de Oranje Nassaustraat en in iets mindere mate langs de Akerstraat ondervinden de negatieve gevolgen van deze dubbel-poligheid.

Een relatief groot percentage van de winkels in deze straten heeft een gering draagvlak.

De horeca en de kantoren hebben een grote spreiding over het gehele plangebied (zie kaart 11). Concentratiepunten voor horeca zijn gelegen in de omgeving van het station en in de omgeving van de St. Pancratiuskerk.

De kantoren zijn vooral sterk vertegenwoordigd aan en in de omgeving van de Spoorsingel (Hoppenhof), Schinkelstraat en Van der Maessenstraat.

2.5 BEDRIJVEN

Industriële bedrijven komen in het plangebied niet voor. De ambachtelijke bedrijven zijn vaak inherent aan een detailhandelsfunctie.

2.6 GROENINVENTARISATIE

Kaart 13.

"City-West" is globaal in twee delen te verdelen.

Het winkelgebied ten zuid-oosten van de "city-ring" heeft een kleinschalig stedelijk karakter en bevat weinig groen van betekenis.

Noemenswaardig zijn: het groenelement aan de Stationstraat (een plantsoen met 7 oude linden; een voormalig schoolplein), de bomen op de Promenade en incidentele bomen/groenelementen onder andere in de Dautzenbergstraat, Saroleastraat en aan het Raadhuisplein.

Het gebied ten noord-westen van de city-ring is grootschaliger van karakter, bestaande uit N.S.-station (+ spoorlijnen), busstation, parkeervlakken en (nog) braakliggende terreinen. Het meeste groen is hier tijdelijk van aard, met uitzondering van bomen op onder andere Schakelweg.

De city-ring zelf is tamelijk boomloos.

Samenvattend kan gesteld worden dat parkjes en samenhangende groen- of bomenstructuren ontbreken. De belangrijkste elementen zijn de bomen op de Promenade en de lindengroep aan de Stationstraat.

2.7 RECREATIE

De recreatiemogelijkheden in het gebied blijven beperkt tot de speelplaatje en de speel/praatkuil op de Promenade en de hier en daar geplaatste wiebelbeesten.

Uiteraard zeer belangrijk zijn de terrasjes en zitmogelijkheden in zon en schaduw en de mogelijkheden tot flaneren en recreatief winkelen.

De open ruimten op de Promenade en Bongerd lenen zich voor te organiseren activiteiten.

2.8 VERKEERSINVENTARISATIE

Kaart 14.

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 centrum-tangenten (Groene Boord, Spoorsingel, Looierstraat, Keulseweg/Antwerpseweg, Welterlaan) gekregen. Voor City-West zijn deze aansluitingen de Apollolaan, de Schakelweg en de spoorwegovergang Willemstraat. 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) en routes ten behoeve van de bevoorrading van het citygebied te creëren.

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

- a. stedelijke hoofdverkeerswegen: Looierstraat, Kloosterweg en Spoorsingel;
- b. wijkontsluitingswegen: Stationstraat, Parallelweg (oostelijk gedeelte), Geerstraat, Kruisstraat, Coriovallumstraat, Dr. Poelsstraat en Schakelweg;
- c. buurtontsluitingswegen: Honigmanstraat (gedeeltelijk), Schinkelstraat, Geleenstraat, Raadhuisstraat, Dr. Poelsstraat en Akerstraat;
- d. woonstraten/winkelstraten: Stationstraat (westelijk gedeelte), Uilestraat.

Voetgangersgebieden/straten zijn op dit moment de Promenade, Saroleastraat, Honigmanstraat (gedeeltelijk), Stationsplein, Raadhuisplein en de Bongerd/Geleenstraat (gedeeltelijk).

De parkeersituatie in City-West maakt onderdeel uit van het parkeersysteem voor het gehele centrum.

De huidige parkeersituatie in het centrum is als volgt:

- ruim 4.000 openbare parkeerplaatsen (op de koopavond en op zaterdag 4.400);
- 4.800 privé-parkeerplaatsen.

Gesteld kan worden dat het parkeerprobleem in Heerlen-Centrum geen kwantitatief maar een kwalitatief probleem is. Het aantal parkeerplaatsen is op woensdag en op zaterdag gemiddeld voldoende, waarbij zij opgemerkt dat er nogal wat zaterdagen zijn die de gemiddelde zaterdag flink overschrijden.

De concentraties parkeerplaatsen zijn echter onevenwichtig verdeeld in relatie tot de lokatie van de centrumfuncties. Verder vraagt met name het werkers-parkeren en bewonersparkeren om verbetering van de situatie.

De bezettingscurven van de parkeergarages liggen op de werkdag duidelijk onder de gemiddelde bezettingscurve. Dit geldt voor de schouburggarage het minst en voor de raadhuisgarage het meest.

Op de zaterdag liggen de bezettingscurven van de garages echter dicht bij de gemiddelde curve.

In de parkeernota van de gemeente Heerlen uit 1989 wordt, ten behoeve van de kantoorfunctie, uitgegaan van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 m² bruto vloeroppervlakte.

Gelet op het aangescherpte mobiliteitsbeleid van de rijksoverheid en het uitgangspunt bij het ontwikkelingsplan dat Heerlen centrum voor bezoekers goed bereikbaar moet blijven met de auto, is door de werkgroep Verkeer en Vervoer een aangescherpte norm voorgesteld voor het werkersparkeren. Deze norm van 1 parkeerplaats per 75 m² bruto kantoorvloeroppervlakte is door het bestuurlijk overleg van het samenwerkingsverband voor de herstructurering vastgesteld.

De voorzieningen voor de fietser zijn in het city-gebied (gelegen binnen de city-ring) beperkt.

Binnen het city-gebied moet hij gebruik maken van de bestaande auto-ontsluitingsstructuur weliswaar gedeeltelijk gescheiden van het autocircuit met vrijliggende fietspaden zoals op de Spoorsingel, Geerstraat (gedeeltelijk) en de Schakelweg. De doorkruisbaarheid van het city-gebied wordt door de voetgangersgebieden Promenade en Saroleastraat verminderd, waardoor de fietser altijd een relatief grote afstand via een omweg zal moeten afleggen.

In oost-west richting ligt de Geerstraat (met een niet onderbroken middengeleider) als barrière voor de fietser. Voor de stalling van de fietsende city-bezoek(st)er zijn er 2 bewaakte overdekte fietsenstallingen, bij het station en onder de Bongerd, op diverse plaatsen zijn openbare fietsstalmogelijkheden in het straatmeubilair opgenomen.

De voor voetgangers ingerichte gebieden en straten zijn reeds vermeld. Uit een onderzoek (mei 1984) blijkt dat de Promenade en de Saroleastraat de meeste voetgangers aantrekken.

Verder is uit dit onderzoek gebleken dat een sterke voetgangersrelatie bestaat tussen City-West en winkelcentrum "Het Loon". Deze verloopt grotendeels langs de zuidzijde van de schouwburg. De Geerstraat vormt voor deze voetgangersrelatie een grote barrière. De voetgangersrelatie met het gebied ten noorden van de spoorlijn loopt via de tunnel bij het station, de tunnel bij de Willemstraat en de gelijkvloerse spoorwegovergang Willemstraat.

De indruk bestaat dat City-West op dit moment redelijk tot goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, zowel per bus als per trein.

Alle bussen in zuidelijke richting halteren in de Geerstraat, terwijl die in westelijke richting op de Apollolaan halteren.

De bussen van en naar noordelijke en oostelijke richting hebben hun begin- en eindpunt aan de noordzijde van het station.

Het busstation gelegen bij het kantorencomplex "Hoppenhof" voldoet qua halteplaats. De bufferruimte, nodig voor verplichte rustpauzes voor de chauffeurs en overbruggen van reistijdverschillen, is volledig bezet.

Om een juist beeld te verkrijgen van de bereikbaarheid van de city met het openbaar vervoer is in mei van dit jaar een studie afgerond, waarin onder andere naar voren kwam dat voor de regionale component de huidige, zij het versterkte structuur, geschikt is als drager van het openbaar vervoersysteem. Tevens bleek dat doorkoppeling van lijnen in noord-zuidrichting gewenst is en dat tracé-wijzigingen in het centrum niet zinvol blijken.

2.9 MILIEU

2.9.1 Geluidhinder

Bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan dient op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden gehouden. Van belang is hierbij de invloed van het wegverkeerslawaai op aanwezige en nieuw te bouwen geluidgevoelige bebouwing.

De Wet geluidhinder geeft aan, dat wegen een zone bezitten, waarbinnen de invloed van wegverkeerslawaai dient te worden onderzocht.

Op bijgevoegd zonekaartje (zie kaart 15) staan de 200 en 400 meter-zones rond het bestemmingsplan ingetekend (200 meter: 2-baansweg, 400 meter: 4-baansweg, in stedelijk gebied).

De volgende wegen in en rond het plan hebben een wettelijke zone welke zich uitstrekt tot in het plan en wier akoestische invloed derhalve dient te worden onderzocht.

In het plan

Parallelweg
Looierstraat
Schakelweg
Geerstraat
Stationstraat
Stationsplein
Spoorsingel
Schinkelstraat
Kruisstraat
Dr. Poelsstraat (tussen Raadhuisstraat en Akerstraat)
Coriovallumstraat (tussen Kruisstraat en Raadhuisstraat)
Raadhuisplein (tussen Coriovallumstraat en Dr. Poelsstraat).

Rond het plan

Keulseweg
Putgraaf
Looierstraat)
Spoorsingel) voor zover gelegen
Parallelweg) buiten het plan
Akerstraat)
Kruisstraat)

De geluidbelasting van de wegen rond het plan op bestaande en nieuwe projecties in het plangebied is echter - mede gezien het totale omgevings-lawaai in dit stedelijk gebied - niet zo hoog dat opname in het akoestisch onderzoek relevant is. Zij zijn dan ook niet meer betrokken in het onderzoek. Wegen met een intensiteit van minder dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal hebben wettelijk geen zone.

De wegen in en binnen 200 meter rond het plangebied, welke niet zijn opgenomen in bovenstaand staatje, hebben dan ook gezien hun verkeersintensiteit geen zone.

Voorts zij vermeld dat de verkeersgegevens zijn ontleend aan de centr. nst. studie, uitgevoerd in het V.M.K.-onderzoek door Buro Goudappel-Goffeng (variant E).

Het betreft spitsuurintensiteiten, die in overleg met de Dienst Bestuurlijke Informatie zijn omgewerkt tot etmaalintensiteiten (omrekeningsfactor 11½).

De voertuigverdeling en de dag/nachtverhoudingen zijn ontleend aan de toedeling volgens de verkeersmilieukaart voor geheel Heerlen.

Industrielawaai is niet van invloed op de bestaande bebouwing in City-West. Voor zover horeca-inrichtingen (geluid-)overlast opleveren kan dit door middel van vergunningvoorschriften worden gecorrigeerd.

2.9.2 Overige milieu-aspecten

Het plangebied "City-West" wordt gekenmerkt door zeer uiteenlopende bestemmingen en een zeer gedifferentieerd gebruik van de grond. Ook in de tijd kan men spreken van een grote variatie. City-West 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 centrum-functie.

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.

Bedrijven/inrichtingen

De bedrijven c.q. inrichtingen in het plangebied zijn als volgt globaal onder te verdelen:

	milieucategorie
- winkels	1-2
- warenhuizen/groot-winkels	3
- magazijnen/opslagplaatsen	2
- horeca-inrichtingen voor welker exploitatie een binnenniveau van 80 dB(A) voldoende is	1-2
- horeca-inrichtingen voor welker exploitatie een binnenniveau van 80 dB(A) ontoereikend is	3
- kantoren	1-2
- banken	1-2
- taxi-standplaatsen	2
- bioscopen/culturele instellingen/theaters	3
- onderwijsinstellingen	2
- kerken/religieuze instellingen	2

- overheidsinstellingen	2
- stationemplacement N.S. en V.S.L.	3
- postdienst	3
- autoparkeerbedrijven	3

De milieucategorieën zijn aangegeven conform "Groene Reeks 80 Bedrijven en Milieuzonering", uitgave V.N.G. 1986.

L.P.G.

In het plangebied zijn geen L.P.G.-activiteiten zoals opslag en verkoop van L.P.G. ten behoeve van wegverkeer. Evenmin zijn er buiten het plangebied L.P.G.-activiteiten die van invloed zijn op het plan. Het L.P.G.-tankstation aan de Parallelweg is sinds eind 1988 niet meer in gebruik.

N.S.-emplacement

Het risico-aspect dat vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor met zich meebrengt, en met name de situatie op het N.S.-emplacement, is onderwerp van studie en overleg.

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 risicobeschuwing, waarvan een kwantitatieve risico-analyse onderdeel uitmaakt, **niet** nodig is" (bron: brief N.S. Infrabeheer, Afdeling Vastgoed en Geodesie, kenmerk IF 4.3/3I/ALG/XX4/40922 d.d. 31 oktober 1991).

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.

Bodem

In het plangebied zijn tientallen lokaties 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.

3. DOELSTELLINGEN EN UITGANGSPUNTEN

3.1 ALGEMEEN

Omdat een duidelijke stedenbouwkundige samenhang ontbreekt, wordt gestreefd naar hoogwaardige stedenbouwkundige vormgeving. Een suggestie voor de toekomstige bebouwing is weergegeven op kaart 17.

Het functioneren van een stadscentrum hangt sterk af van de mate waarin de bezoeker zich kan oriënteren. Hij dient voortdurend te weten waar hij zich bevindt en hoe hij zo snel mogelijk zijn bestemming kan bereiken. Duidelijke herkenningspunten of oriëntatiepunten moeten, waar mogelijk, behouden blijven.

Verder wordt gestreefd naar:

- versterken van de winkelfunctie door concentratie van de winkelstraten en het creëren van een winkelcircuit;
- versterken van de woonfunctie door het stimuleren van "wonen boven winkels";
- versterken van kantoorfunctie door het concentreren van kantoren langs een zogenaamde "kantoorboulevard";
- versterken van de groenfunctie door een duidelijke structuur aan te brengen;
- 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 (zie kaart 16) zijn globaal aangegeven omdat over de exacte invulling nog geen volledige zekerheid bestaat. Een belangrijk vereiste is dat de ontwikkelingsgebieden een eenheid met de binnenstad moeten vormen.

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.

Hierbij moet worden opgemerkt dat in de voorschriften voor de winkels en kantoren een maximale vloeroppervlakte wordt genoemd; voor de winkels omdat anders in sommige branches de markt oververzadigd zal raken, voor de kantoren omdat bij een te hoog aantal m² vloeroppervlakte het parkeerprobleem te grootse vormen aan zou kunnen nemen. Om het aantal m² kantoorvloeroppervlakte van de globale gebieden onderling enigszins uit te kunnen wisselen is per deelgebied een ruime marge aangegeven. Voor de deelgebieden te zamen is een oppervlakte van maximaal 65.000 m² opgenomen. Tevens zijn in de voorschriften, vanuit stedenbouwkundig oogpunt de maximale bouwhoogtes aangegeven.

Gebied Station-Noord

Zoals de naam aanduidt is dit gebied gelegen ten noorden van het station tussen het spoorwegemplacement, de Spoorsingel en de Kloosterweg.

Een bepalende randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied is gelegen in de toekomstige ruimtebehoefte van het aldaar gelegen busstation, alsmede in studie zijnde park- en ridevoorzieningen. Rekening houdend met deze randvoorwaarde kan het deelgebied worden aangemerkt als strategische reserve voor kantoorontwikkeling.

Uitgangspunten zijn:

- er dient gestreefd te worden naar een vermindering van de barrièrewerking van de spoorlijn;
- de bufferruimte van het openbaar busvervoer moet een uitbreidingsmogelijkheid hebben in westelijke richting. De bebouwing komt daardoor aan de rand van het gebied en op de hoek van de Looierstraat en de Spoorsingel zal een hoogte-accent moeten komen;
- het is wenselijk dat een voetgangersverbinding wordt gerealiseerd van dit gebied naar de noordkant van de Spoorsingel en naar het C.B.S.-terrein;
- voor de groenstructuur dient voldoende ruimte te worden gereserveerd.

Gebied Station-Oost

Dit gebied is, zoals de naam aangeeft, gelegen aan de oostzijde van het stationsgebouw.

In beginsel leent deze lokatie zich het meest voor ontwikkeling van de kantoorfunctie, mogelijk als aanvulling en reserve op de elders genoemde kantoorlokaties.

Uitgangspunten zijn:

- de hoogte en de richting van de bebouwing, welke het dichtst bij het stationsgebouw wordt gerealiseerd, moet de pleinvorm vóór het station ondersteunen;
- vanaf het stationsplein zal voor een gedeelte het zicht op de treinen moeten worden gehandhaafd;
- het aantal parkeerplaatsen voor kort-parkeerders moet minimaal 15 zijn;
- het groen dient, behalve waar gebouwd wordt, zoveel mogelijk te worden behouden en versterkt.

Gebied Station-West

Dit gebied is, zoals de naam aangeeft, gelegen aan de westzijde van het stationsgebouw.

In dit gebied, dat eigendom is van de Nederlandse Spoorwegen, wordt geheel in lijn met de kantoorboulevard primair een kantoorontwikkeling voorgesteld.

Uitgangspunten zijn:

- de kantoorontwikkeling dient plaats te vinden aan de oostzijde van het terrein;
- om de pleinvorm vóór het station te ondersteunen zou het gedeelte dat het dichtst bij het stationsgebouw ligt een hogere bebouwing moeten krijgen dan de rest van de bebouwing;
- langs de Parallelweg dient visueel gesloten bebouwing in één lijn te worden gerealiseerd;
- een parkeergarage met een ontsluiting op de Parallelweg dient te worden gerealiseerd.

Gebied Parallelweg-Zuid

Dit gebied is gelegen tussen Parallelweg, Geerstraat, Schakelweg en Looierstraat.

Het gebied dient een centrale rol te vervullen van kantoorboulevard, waarbij het parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden.

Als schakel tussen het woongebied Eikenderveld (met name het Corioveste-complex) en het centrum, zou de woonbestemming kunnen worden gerealiseerd. Bij een eventuele combinatie van de bestemmingen wonen en kantoren mag het wonen slechts worden toegestaan indien dit niet conflicteert met de kantoorontwikkeling.

Uitgangspunten zijn:

- de schaal zou een "tussenschaal" moeten zijn tussen de kleine schaal van de binnenstad en de grootschalige complexen "Op de Heugden";

- ter ondersteuning van de pleinvorm dient in de noord-oosthoek, aan het stationsplein, een hoogte-accent te worden aangebracht;
- langs de city-ring dient visueel in één lijn bebouwing te worden gerealiseerd om de gewenste pleinvorm bij het station beter tot zijn recht te laten komen;
- langs de Parallelweg en de Schakelweg dient visueel een gesloten bebouwing te worden gerealiseerd en langs de Geerstraat en de Looierstraat onderbroken bebouwing;
- om verkeerstechnische redenen dient ontsluiting plaats te vinden op de Parallelweg. Bij verdere verdichting van kantoorontwikkeling bestaat de mogelijkheid tot het maken van een parkeerdek met een eventueel inrit vanaf de Looierstraat;
- een voetgangersrelatie dient te worden gerealiseerd tussen Eikenderveld en binnenstad eventueel gecombineerd met een fietsroute;
- bij eventuele realisering van woningen dient per woning 1 parkeerplaats te worden gerealiseerd;
- de te realiseren bebouwing op de binnenterreinen dient niet hoger te zijn dan 6 meter;
- het gebied grenst zowel aan tangent als city-ring, evenals aan de toegangswegen Schakelweg en Parallelweg; voor de groenstructuur dient voldoende ruimte te worden gereserveerd.

Gebied D.S.M.-terrein e.o.

Dit gebied is gelegen tussen Honigmanstraat, Stationstraat en de Saroleastraat.

Bij de herontwikkeling dient aan de versterking van de winkelfunctie prioriteit toe te komen.

Het gebouwencomplex zou in z'n geheel of voor een gedeelte de kantoorfunctie kunnen blijven behouden, waarbij tevens de woonfunctie niet uitgesloten moet worden geacht.

Voor zover de ontwikkeling van een parkeergarage niet plaatsvindt in het gebied Geerstraat - Honigmanstraat zal in dit gebied een parkeergarage moeten worden gebouwd met een ontsluiting op de Honigmanstraat en/of op de Stationstraat.

Uitgangspunten zijn:

- aan de zuidzijde van het gebied dient tussen Honigmanstraat en Saroleastraat een hoogwaardige winkelverbinding tot stand te worden gebracht, eventueel in de vorm van een shoppergalerie; tevens zou een publiekstrekker in de non-foodsector deel uit moeten maken van de te realiseren winkelbebouwing;
- eveneens dient afbouw plaats te vinden van de westelijke winkelwand van de Saroleastraat;
- de te realiseren bebouwing dient wat betreft de schaal aangepast te worden aan de directe omgeving;
- bij realisering van woningen dient per woning 1 parkeerplaats te worden gerealiseerd;
- er dient aandacht te worden besteed aan groen op de te realiseren pleintjes bij de eventueel te ontwikkelen shoppergalerie.

Gebied Geerstraat - Honigmanstraat

Dit gebied is, zoals de naam aanduidt, gelegen aan de Geerstraat en de Honigmanstraat.

Voor zover de ontwikkeling van een parkeergarage niet plaatsvindt in het gebied D.S.M.-terrein e.o. zal in dit gebied een parkeergarage moeten worden gebouwd met een ontsluiting op de Honigmanstraat. De garage dient met de grootste zorg in de bestaande omgeving te worden ingepast.

Uitgangspunten zijn:

- de begane grond kan desgewenst de bestemming dienstverlening krijgen, terwijl in de bovenbouw gedacht wordt aan woningen en/of kantoren;
- de te realiseren bebouwing dient wat betreft de schaal aangepast te worden aan de directe omgeving;
- een parkeergarage dient te worden gerealiseerd met een ontsluiting op de Honigmanstraat, voor zover geen parkeergarage wordt gerealiseerd in het gebied D.S.M.-terrein e.o.;
- bij realisering van woningen dient per woning 1 parkeerplaats te worden gerealiseerd;
- aandacht moet worden besteed aan het versterken van groen langs de city-ring.

Gebied Schakelweg-Zuid

Dit gebied wordt omsloten door de Looierstraat, Schakelweg, Geerstraat en Laanderstraat.

Dit gebied leent zich zeer goed voor de ontwikkeling van kantoren en past uitstekend in het concept van de kantoorboulevard.

Uitgangspunten voor dit gebied zijn:

- bij de te realiseren bebouwing dient rekening te worden gehouden met de aangrenzende bebouwing, met name de St. Franciscus van Assisiëkerk aan de Laanderstraat; de bebouwing aan de Laanderstraat zou niet hoger mogen worden dan 6 meter;
- de ontsluiting van dit gebied dient te geschieden aan de kant van de Laanderstraat;
- de parkeerbehoefte voor dit gebied dient ter plekke te worden opgelost;
- er dient ruimte te worden gereserveerd voor groen langs de city-ring, langs de tangent en langs de Schakelweg en Laanderstraat.

3.2 BEVOLKINGSONTWIKKELING EN WONEN

Het versterken van de woonfunctie van het centrum is vanuit planologisch oogpunt wenselijk en mogelijk in City-West.

Het wonen in het centrumgebied wordt op drie manieren gestimuleerd:

1. door het op veel plaatsen in het centrum mogelijk te maken;
2. door nieuwbouw in het centrum op te nemen;
3. door belangrijke wooncomplexen juridisch te regelen.

De gewenste bewonersdifferentiatie zou kunnen worden gestimuleerd door woonruimte boven winkels zoveel mogelijk beschikbaar te krijgen voor bewoning.

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

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

Het accent zal echter steeds meer op een eenzijdige bevolkingssamenstelling komen te liggen met als gevolg het verloren gaan van de voordelen van een heterogene bevolkingssamenstelling namelijk: een beter functionerende samenleving (door kennis te nemen van elkaars gewoonten, meningen en gedrag ontstaat een tolerantere samenleving); heterogeniteit voorkomt de noodzaak van tijdelijke voorzieningen en garandeert voor de lange termijn een goede afstemming van vraag en aanbod op de woningmarkt en heeft bovendien een gunstig effect op de planexploitatie en plankwaliteit.

Een woningbouwprogramma dat een veelzijdige bevolkingssamenstelling zou kunnen bewerkstelligen vereist echter de realisatie van een woonmilieu dat aantrekkelijk is voor de sterk ondervertegenwoordigde demografische groepen zoals jonge gezinnen met kinderen.

Een voor deze groepen attractieve woonomgeving wordt echter niet alleen bepaald door het type woningen.

Het vereist ook speciale voorzieningen die in het plangebied in beperkte mate tot stand kunnen komen zoals bijvoorbeeld een basisschool en speelvoorzieningen. De afstand naar de dichtstbij gelegen basisschool aan de Sint Angelastraat is overbrugbaar.

De geplande huisvesting in City-West: onder andere gestapelde woningen, zal in eerste instantie vooral aantrekkelijk zijn voor één- en tweepersoonshuishoudens. Binnen deze categorie nemen oudere bewoners een belangrijke plaats in. Ten behoeve van de gewenste bewonersdifferentiatie is ook sociale woningbouw gewenst.

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 bedragen dan 1/3 van de totale woning;
- 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 bijgebouwen 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, honden-trimsalons;
- 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 VOORZIENINGEN

In het bestemmingsplan worden onder de categorie maatschappelijke doeleinden uitsluitend activiteiten gerangschikt die een openbaar karakter bezitten. Het raadhuis neemt voor de Heerlense burgerij een bijzondere plaats in, omdat het gebouw voor de meesten onder hen moeilijk ergens anders denkbaar is.

Reden te meer om dit gebouw in deze bestemming op te nemen.

3.4 DIENSTVERLENING, DETAILHANDEL, KANTOREN EN HORECA (CENTRUMVOORZIENINGEN)

In onderhavig bestemmingsplan komen in het algemeen geen gedetailleerde bestemmingen voor die toegespitst zijn op de verschillende activiteiten: dienstverlening, detailhandel, kantoren en horeca. Uitgangspunt vormt een 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.

Onder de categorie dienstverlening en detailhandel zijn al die dienstverlenende activiteiten gerangschikt die gebruik maken van een "winkelachtige bedrijfsvorm" in de particuliere commerciële sfeer. In die gevallen worden niet alleen goederen maar ook diensten verhandeld.

Het gebied kent een vrij open structuur. Voor de winkelende consument is er nauwelijks sprake van enige beschutting door middel van beluifeling of overkapping. Gestreefd moet worden naar een combinatie van deels overkapte, dan wel beluifelde gebieden en deels het handhaven van de open structuur.

Voorgesteld wordt een markante, transparante overkapping te maken op de Promenade, met op de koppen enkele gebouwtjes waar centrumvoorzieningen in kunnen komen. Tevens wordt voorgesteld op het D.S.M.-terrein tussen Honigmanstraat en Saroleastraat een hoogwaardige winkelverbinding eventueel in de vorm van shoppergalerie te creëren, dat zich manifesteert als één overdekte ruimte met daarin ondergebracht kleine units van kleinschalige, gespecialiseerde eenheden.

Hierdoor wordt een goede combinatie bereikt van open en overdekt winkelen in één centrum.

Door toevoeging van de shoppergalerie wordt de huidige lineaire winkelstructuur gewijzigd in een wijkcircuit.

Dit circuit wordt gevormd door de Honigmanstraat, de eventueel te realiseren shoppergalerie, de Saroleastraat tussen D.S.M.-terrein en Promenade I, de Promenade I en de Dautzenbergstraat tussen Honigmanstraat en Saroleastraat en wordt het primaire winkelgebied genoemd (zie kaartje 20).

Het postkantoor op de hoek van de Honigmanstraat en de Van der Maesenstraat ligt in dit circuit.

Na de uitbreiding en de nieuwe opzet, waardoor het een winkelachtig karakter krijgt, kan het tot deze categorie worden gerekend.

Binnen het primaire winkelgebied zijn slechts kantoren met baliehoudende functie toegestaan; dit omdat kantoren zonder baliefunctie doodse elementen in een winkelgebied vormen.

Buiten het primaire winkelgebied bestaat een tweede categorie, het zogenaamde secundaire winkelgebied. Dit zijn de Promenade II, Bongerd, Dautzenbergstraat tussen Saroleastraat en Oranje Nassaustraat, Saroleastraat tussen Stationstraat en D.S.M.-terrein, Honigmanstraat tussen Promenade en Geleenstraat, de Geleenstraat, Saroleastraat tussen Bongerd en Geleenstraat, Dr. Poelsstraat, Raadhuisstraat en Akerstraat.

Om tot een publiekriendelijke verbinding te komen tussen de Schouwburg en het winkelgebied, dient de bestaande onderdoorgang bij de Geerstraat te worden opgeheven.

Het autoverkeer bij deze oversteekplaats wordt dan ondergeschikt aan de voetgangers. Dit zou kunnen gebeuren door een overkapping te maken waardoor de voetgangers droog kunnen oversteken en door de bestrating van de Promenade door te laten lopen tot op het Burg. van Grunsvenplein.

De hierboven geschetste voorstellen tot verbetering van de belevingswaarde hebben primair betrekking op de winkelfunctie.

Dit mag echter niet los gezien worden van de andere binnenstadsfuncties. Er wordt gestreefd naar een uitbreiding van de woonfunctie boven de winkels, waardoor meer sociale controle ontstaat.

Kantoren.

De Heerlense kantorenmarkt wordt gekenmerkt door een grote spreiding van kantoorgebouwen over de stad, hier en daar, geclusterd, maar toch zonder herkenbaar vestigingspatroon.

Om enigszins structuur aan te brengen zou langs de "as van de Looierstraat", op een aantal onbebouwde lokaties, de gebieden Parallelweg-Zuid, Schakelweg-Zuid en Station-West, kantoorontwikkeling moeten plaatsvinden.

Dit gebied heeft de unieke eigenschap om tegelijkertijd binnenstads/stations-lokatie en een snelweglokatie te zijn.

Een binnenstadslokatie omdat het op korte loopafstand aan het voorzieningsgebied (winkels, horeca e.a.) van de Heerlense city sluit; een stationslokatie omdat het grotendeels in de directe omgeving van het N.S.-station en het naastgelegen busstation ligt; een snelweglokatie omdat het goed ontsloten is op het snelwegennet.

Het verdient aanbeveling om het gebied in westelijke richting langs de oostzijde van de Looierstraat aan te sluiten bij het Overloon en het D.S.M.-hoofdkantoor. Hierdoor ontstaat vanaf de autoweg een boulevard met hoogwaardige kantoorfuncties en zet zich vervolgens door via het terrein van en rond een voormalige garage en de eerdergenoemde gebieden.

Voortzetting op langere termijn is mogelijk met name aan de noord- c.q. noord-westzijde van het N.S.-station.

De bioscoop "Royal Theater" aan het Stationsplein is, inclusief de verbouwing in 1986, van affectieve betekenis voor de gemeente Heerlen. Door zijn markante vorm en specifiek bioscoop pand is het in zijn huidige functie als zodanig bestemd.

De in het plangebied toegestane horecavestigingen, zoals onder andere cafés en restaurants dienen op zorgvuldige wijze tussen de winkelfuncties te worden geïntegreerd.

De zogenaamde "harde" horeca, zoals drukke jongerencafés, bar-dancings en disco's, wordt aan banden gelegd door deze slechts met vrijstelling van burgemeester en wethouders toe te staan.

3.5 BEDRIJVEN

De kleine ambachtelijke bedrijven dienen beschouwd te worden als behorende bij de bestemming dienstverlening en detailhandel.

Zij zijn te zien in het verlengstuk van het winkelbedrijf en dienen ook als zodanig mogelijk te blijven.

Grote milieuverstorende en/of industriële bedrijven zijn in het nieuwe bestemmingsplan niet toegestaan.

3.6 GROENSTRUCTUUR

Op kaart 18 zijn de belangrijkste elementen van de (te ontwikkelen) groenstructuur weergegeven:

- de randen van het centrumgebied worden fors in het groen gezet, in dit geval door een continue laanbeplanting langs Spoorsingel, Looierstraat en Dr. Poelsstraat. Waar fysieke belemmeringen optreden wordt getracht om minimaal aan één zijde of in een middenberm boombeplanting te realiseren;
- de city-ring wordt voorzien van een niet continue laanbeplanting; hier wordt meer aandacht aan de verblijffunctie (stationsomgeving) en verbindingsfunctie (Promenade - Apollolaan) besteed, waardoor de boombeplanting qua vorm, structuur en sortiment gedifferentieerder is dan langs de tangenten;
- naast deze hoofdgroenstructuur dient in het gehele gebied aandacht te worden besteed aan de groene aankleding van straten, pleinen en (zo mogelijk) stedelijke parkjes in nauwe samenhang met de stedenbouwkundige vormgeving.

3.7 RECREATIE

Ruimtegebrek is de voornaamste oorzaak van het niet uitbreiden van de recreatiemogelijkheden.

Bij de nog te bouwen woningen zal naast de benodigde parkeerruimte gedacht moeten worden aan een met groen aangeklede zitruimte met mogelijkheid tot het geven van een spelaanleiding. Daarbij zou aan het plaatsen van uitnodigende kunstwerken kunnen worden gedacht. Bij de situering van de zitruimte moet rekening gehouden worden met de valwinden, welke tussen hoogbouw kunnen voorkomen.

3.8 VERKEERSSTRUCTUUR

(Kaart 19)

Het centrum is het economisch hart van de stad. Het functioneren van het centrum wordt in belangrijke mate bepaald door de bereikbaarheid. Voorts is het van belang een winkelklimaat te scheppen, dat door bezoekers als prettig wordt ervaren.

Aandacht dient te worden besteed aan het terugdringen van het woon-werkverkeer.

Een belangrijk beleidsinstrument hiervoor is het doorvoeren van een stringent parkeerbeleid.

Om aan bovengenoemde doelstellingen te voldoen zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- het handhaven en bevorderen van de bereikbaarheid voor de city voor zowel het openbaar vervoer als voor het autoverkeer;
- optimaliseren van de fietsverbindingen en stallingsmogelijkheden;
- verbeteren van het openbaar vervoer;
- doorstromen van het verkeer op de centrumtangenten;
- circulatiemogelijkheid voor het parkeerplaatszoekende verkeer;
- verbeteren van de toegankelijkheid ten behoeve van gehandicapten;
- oplossen laad- en losproblemen;
- optimaliseren van de toegankelijkheid van de parkeeraccommodaties;
- voldoen aan de voorwaarden met betrekking tot milieu-aspecten;
- verbeteren van de voetgangersstructuur en het winkelklimaat.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt aangedrongen om voor de toekomst het "blik" zoveel mogelijk van de straat te halen. Bij de verdere planuitwerking dient met dit gegeven zoveel mogelijk rekening te worden gehouden.

Derhalve is er bij de verdeling van de parkeerplaatsen zoveel mogelijk van uitgegaan, dat nieuwbouwsituaties voorzien in hun eigen parkeerbehoefte.

Ten opzichte van de huidige verkeersstructuur (kaartje 14) ondervindt de toekomstige structuur (kaartje 19) enige veranderingen:

- de lineaire winkelstructuur wordt gewijzigd in een wijkcircuit waardoor het autoverkeer van enkele verkeersslussen gebruik zal gaan maken;
- fietsroutes worden anders gelegd;
- het voetgangersgebied wordt uitgebreid.

Om eventuele negatieve situaties bij voorbaat uit te sluiten, wordt het gebied tussen de ingang van de stationstunnel en de Saroleastraat bestemd tot voetgangersgebied. Als voorwaarde wordt gesteld dat op de Stationstraat (tussen Honigmanstraat en de Saroleastraat) een keermogelijkheid voor het gemotoriseerde verkeer gecreëerd dient te worden.

In paragraaf 2.8 werd gesteld dat er geen sprake is van een kwantitatief parkeerprobleem in het centrum. De toekomstige extra parkeerclaim, wordt dan ook in hoofdzaak bepaald door enerzijds de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de winkelveorzieningen, woningen en werkgelegenheid, anderzijds door het onttrekken van de tijdelijke parkeervoorziening van een aantal (nog te bouwen) terreinen.

Uitgaande van een overheidsbeleid dat gericht is op het terugdringen van het woon-werkverkeer en het feit dat de nieuw te bouwen kantoorlokalen op een geringe loopafstand van de stations van het openbaar vervoer gelegen zijn is de norm van 1 p.p. per 75 m² bruto kantoorvloeroppervlakte en dienstverlening acceptabel. In de toekomst zal deze norm echter nog aanzienlijk worden aangescherpt.

Voor het winkelend publiek kan worden uitgegaan van 1 p.p. voor 35 m² bruto vloeroppervlakte, terwijl voor elke woning 1 p.p. reëel is.

Door middel van een centraal gestuurd beheerssysteem is een multifunctioneel gebruik van de langparkeerplaatsen mogelijk, zodat deze bijvoorbeeld door de week overdag voor kantoorpersoneel en op avonden en in de weekends voor kortparkeerdoeleinden en bewoners aangewend kunnen worden. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen voert tot een optimaal gebruik van de beschikbare mogelijkheden.

- De parkeerbehoefte gebaseerd op functies zoals aangegeven in de mantelovereenkomst is als volgt:

	werkdag	zaterdag
werkers	280	
bezoekers	400	700
bewoners	50	100
park + ride	<u>150</u>	<u>75</u>
	880	875

Hierin is tevens opgenomen de compensatie van wegvallende parkeerplaatsen met 470 en wordt uitgegaan van multifunctioneel gebruik. Daarnaast zal, uitgaande van de parkeernorm, op de terreinen van de gebieden Parallelweg-Zuid, Schakelweg-Zuid en Station-West in eigen behoefte moeten worden voorzien.

Aan het langzaam verkeer zal nader aandacht besteed moeten worden. Op korte termijn wordt een fietsnota gemaakt, al dan niet in vervoersregionaal verband. Er wordt zo goed als mogelijk aansluiting gezocht bij de belangrijkste radiale fietsroutes van en naar buiten het centrum gelegen gebieden. Om een optimale bereikbaarheid met een zo klein mogelijke maaswijdte in het centrumgebied te verkrijgen zou de gewenste fietsstructuur uit een tweetal routes in noord-zuidrichting en twee routes in oost-westrichting dienen te bestaan (kaartje 19).

Als uitgangspunt voor een fietsstructuur geldt dat:

- de huidige voetgangersgebieden Promenade en Saroleastraat niet voor fietsverkeer gebruikt zullen worden;
- de voor fietsers bestemde routes in twee richtingen berijdbaar dienen te zijn;
- de voor autoverkeer bestemde routes voor fietsers in twee richtingen dienen te worden opengesteld;
- de fietsroutes niet opengesteld dienen te worden voor bromfietzers.

Verder dient het aantal bewaakte overdekte fietsenstallingen uitgebreid te worden met een derde en dient de situering van de niet-overdekte stallingen aangepast te worden aan de nieuwe fiets- en voetgangersstructuur.

Uitgangspunten voor de voetgangers zijn:

- de barrièrewerking van de Geerstraat dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Dit geldt tevens voor de Stationstraat en de Looierstraat. Gestreefd wordt naar een optimale oplossing waarbij het autoverkeer niet essentieel wordt aangetast;
- combinatie van fietsers en voetgangers zijn in de Honigmanstraat absoluut ontoelaatbaar gezien het verwachte druktebeeld voor de voetgangers. Voor de Honigmanstraat wordt daarmee de hoogste prioriteit voor de voetgangers vastgelegd. Dit geldt ook voor de Dautzenbergstraat tussen Honigmanstraat en Oranje Nassaustraat;
- het winkelend publiek dient zo min mogelijk hinder te ondervinden van het laad- en losverkeer.

Speciale aandacht dient te worden besteed aan gehandicapten.

Uitgangspunten zijn:

- het creëren van speciale parkeerplaatsen;

- aanleggen vanaf de parkeerlocaties van speciale routes (verlaagde trottoirs), beperkingen van de uitstallingen en voldoende rij- en doorloopbreedte.

Door de bijzonder gunstige ligging van het plangebied ten opzichte van het openbaar vervoer is het wenselijk met de projectie van bestemmingen binnen het plangebied rekening te houden.

Om het laad- en losprobleem zoveel mogelijk te beperken zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- er moet zoveel mogelijk gezocht worden naar mogelijkheden om de winkels vanaf de achterzijde te bevoorraden;
- op verkeerde tijdstippen en ongewenste plaatsen zal het laden en lossen zoveel mogelijk met fysieke middelen moeten worden tegengegaan. De laad- en loshavens die thans onvoldoende worden gebruikt door het laad- en losverkeer en misbruikt worden door de winkelbezoekers, dienen te worden verwijderd;
- het intensiveren van politiecontrole op de locaties, die door het laad- en losverkeer frequent gebruikt moeten worden.

3.9 MILIEU-ASPECTEN

3.9.1 Geluidhinder

Wegverkeerslawaai

De nieuwe projecties in het plan zijn alle onderzocht op de akoestische consequenties.

De gebieden Station-Noord, Station-Oost, Station-West, Parallelweg-Zuid, D.S.M.-terrein e.o., Geerstraat - Honigmanstraat, Schakelweg-Zuid worden bestemd als globaal eindplan, doch slechts in de gebieden Parallelweg-Zuid, D.S.M.-terrein e.o., Geerstraat - Honigmanstraat is woningbouw toegestaan.

Teneinde het leefklimaat in de in deze gebieden geprojecteerde woningen op een aanvaardbaar niveau te houden, dient er naar gestreefd te worden de gevels niet hoger te belasten dan de binnen een binnenstedelijke omgeving te rechtvaardigen waarde van 55 dB(A).

In dit kader zij vermeld dat bij alle rekenpunten in het gebied waar de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai méér bedraagt dan 55 dB(A) het creëren van gevoelige buitenruimten (balkons) niet is toegestaan tenzij zodanige voorzieningen worden getroffen dat een acceptabel geluidniveau wordt bereikt.

Voorts dient in deze gebieden tevens rekening te worden gehouden met de indeling van de woonbebouwing; de geluidgevoelige ruimten dienen zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde te worden geprojecteerd, waarbij onder een geluidluwe zijde een gevel wordt verstaan met een geluidbelasting die de waarde van 50 dB(A) niet overschrijdt.

In de gebruiksvoorschriften zijn bepalingen opgenomen over de bij de vaststelling van het globaal eindplan te hanteren eisen op grond van de Wet geluidhinder.

Ter zake dient minimaal te worden voldaan aan de in het navolgende omschreven uitgangspunten en aan de - waar nodig - vastgestelde hogere waarden op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder.

Gebied Parallelweg-Zuid

Dit terrein wordt begrensd door de Parallelweg, Geerstraat, Schakelweg en Looierstraat. Deze straten hebben een relatief hoge verkeersintensiteit.

Teneinde voor de mogelijke woningbouw de woningbouwexploitatie van dit gebied niet al te zeer te beperken, kan woonbebouwing met een maximale gevelbelasting van 63 dB(A) voor rekenpunt 9 (Parallelweg), 61 dB(A) voor rekenpunt 10 (Geerstraat), 62 dB(A) voor rekenpunt 11 (Schakelweg) gemotiveerd worden genoemd.

Eveneens kan woonbebouwing met een maximale gevelbelasting van 65 dB(A) vanwege de Looierstraat gemotiveerd worden genoemd.

Gebied D.S.M.-terrein e.o.

Bij de beoordeling van dit gebied is er vanuit gegaan dat gebied Geerstraat - Honigmanstraat wordt ingevuld tot aan de Geerstraat en aldus gebied D.S.M.-terrein e.o. volledig wordt afgeschermd. In dat geval kan woonbebouwing in dit gebied zonder beperkingen worden geprojecteerd.

Wordt gebied Geerstraat - Honigmanstraat daarentegen slechts bebouwd tot aan de huidige gevelrooilijn aan de Stationstraat, dan heeft de hoekbestemming van gebied D.S.M.-terrein e.o. (rekenpunt 6) een gevelbelasting van 51 dB(A).

Hogere waarden-toestemming is verleend.

Het eventueel realiseren van een parkeergarage met een ontsluiting op de Honigmanstraat binnen dit gebied - de geluidproductie vanuit deze garage naar de directe omgeving wordt in de Hinderwet geregeld - houdt een toename in van de verkeersgeluidbelasting van 8 dB(A) voor de bestaande woningen aan de noordkant van de Honigmanstraat.

In de zin van de Wet Geluidhinder is hier sprake van een ongeoorloofde reconstructie van het betreffende wegvak, waarbij bovengenoemde woningen niet kunnen worden gehandhaafd. Geluidongevoelige bebouwing ter plaatse van deze woningen is mogelijk; nieuwe woningen of andere geluidgevoelige gebouwen kunnen hier niet worden gerealiseerd.

Bij het realiseren van een parkeergarage met een ontsluiting op de Stationstraat is bovenstaande niet van toepassing.

Gebied Geerstraat - Honigmanstraat

Dit terrein wordt begrensd door de Schinkelstraat, de Honigmanstraat en de Geerstraat.

Dit gebied valt grotendeels binnen de 55 dB(A)-contour van de Geerstraat en geheel binnen de 50 dB(A) van de Looierstraat.

Ter plaatse van de gevels aan de Honigmanstraat (rekenpunt 7) en aan de Geerstraat (rekenpunt 8) vindt dan ook een overschrijding plaats van de wettelijke streefwaarde (57 dB(A) respectievelijk 62 dB(A) na aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wet geluidhinder). Hogere waarden-toestemming is verleend.

Vermeld zij voorts - zie ook gebied D.S.M.-terrein e.o. - dat bebouwing in dit gebied een afschermende functie vervult ten gunste van gebied D.S.M.-terrein e.o..

Het realiseren van een parkeergarage met een ontsluiting op de Honigmanstraat heeft een aanzienlijke verkeerstoename tussen de in- en uitrit en de Geerstraat tot gevolg en daardoor een forse toename van de geluidbelasting. In dit gedeelte dient dan ook geluidgevoelige bebouwing (bijvoorbeeld woningen) te worden uitgesloten.

Met betrekking tot de overige nieuwe projecties in het bestemmingsplan kan het navolgende worden gesteld.

Rekenpunt 1: terrein hoek Kruisstraat - Uilestraat

Dit betreft een woonbestemming, waarvan - na aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wet geluidhinder - de gevelbelasting 64 dB(A) bedraagt. Tot die waarde is door G.S. hogere waarden-toestemming verleend.

Rekenpunt 1a: terrein hoek Kruisstraat - Coriovallumstraat

Dit terrein grenst aan het terrein onder rekenpunt 1. Ook hier is sprake van een overschrijding van de wettelijke streefwaarde.

Bij besluit van 20 november 1984 is echter al door het College van Gedeputeerde Staten hogere waarden-toestemming verleend voor de in het gebied geprojecteerde woningbouw.

Rekenpunt 2: nieuwbouw Coriovallumstraat tussen terrein hoek Kruisstraat - Coriovallumstraat en gebouw Kamer van Koophandel

Gezien de hoge verkeersintensiteit langs de City-ring verdient woonbebouwing op deze strook uit akoestisch oogpunt geen aanbeveling.

Desondanks dient woningbouw ter plaatse niet te worden uitgesloten.

Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat het vervanging van reeds bestaande woonbebouwing betreft. Hogere waarden-toestemming is verleend tot een waarde van 61 dB(A).

Rekenpunt 3 en 3a: terrein Dr. Poelsstraat en terrein Raadhuisplein - Dr. Poelsstraat

Hier geldt hetzelfde als voor rekenpunt 2.

Gezien namelijk de hoge verkeersintensiteit langs de City-ring verdient woonbebouwing op dit terrein uit akoestisch oogpunt geen aanbeveling.

Desondanks dient woonbebouwing hier niet te worden uitgesloten.

Vanwege het feit dat eventuele bebouwing een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvult, is tot een waarde van 63 dB(A) hogere waarden-toestemming verleend.

Rekenpunt 4: bebouwingsmogelijkheden Stationstraat ten oosten van Saroleastraat

Na aftrek bedraagt de gevelbelasting 62 dB(A).

Aangezien eventuele bebouwing een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvult, kan bebouwing ter plaatse gemotiveerd worden genoemd. Hogere waarden-toestemming is dan ook tot die waarde verleend.

Rekenpunt 5: bebouwingsmogelijkheden Stationstraat ten westen van Saroleastraat

Ook hier vult eventuele bebouwing een open plaats tussen aanwezige bebouwing op. Na aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wet geluidhinder bedraagt de gevelbelasting 56 dB(A).

Hogere waarden-toestemming is verleend.

Rekenpunt 6: zie gebied D.S.M.-terrein e.o..

Rekenpunten 7 en 8: zie gebied Geerstraat - Honigmanstraat.

Rekenpunten 9, 10 en 11: zie gebied Parallelweg-Zuid.

Spoorweglawaaai

Het spoorweglawaaai heeft geen invloed op nieuwe geluidgevoelige projecties in het bestemmingsplan.

De 60 dB(A)-contour loopt immers niet door nieuwe (geluidgevoelige) bebouwingmogelijkheden.

Industrielawaaai

In het plan zijn bestemmingen, welke vestiging dan wel uitbreiding tot zogenaamde A-inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder mogelijk maken, uitgesloten.

3.9.2 Overige milieu-aspecten

Uitgaande van de zoneringsmethodiek, genoemd in hoofdstuk 2.9.2., dient bij het toelaten van een zwaardere milieucategorie de afstand tot woningen eveneens toe te nemen.

Gerelateerd aan de centrumfunctie betekent dit voor categorie 1-bedrijven een afstand van 0 meter, voor categorie 2-bedrijven een afstand van 0-10 meter en voor categorie 3-bedrijven een minimale afstand van 50 meter ten opzichte van woningen.

Indien deze afstanden niet realiseerbaar zijn dienen zodanige maatregelen aan de bedrijven en/of de woningen te worden genomen dat voldoende bescherming van de woonfunctie ontstaat.

Met name de bedrijvigheid horeca dient zorgvuldig afgewogen te worden om de bestemming wonen niet onmogelijk te maken. Het combineren van horeca en wonen vereist een zorgvuldige akoestische afscherming van de horeca ten opzichte van de woningen.

In dit verband zij vermeld dat binnenkort op dit soort inrichtingen van toepassing wordt het Besluit Horeca-inrichtingen dat beoogt geluidhinder vanuit deze inrichtingen naar de directe omgeving, te voorkomen.

Met name aanpandige geluidgevoelige bestemmingen (woningen) vormen ter zake een probleem.

De combinatie horeca - wonen legt dan ook zware akoestische eisen op aan de exploitant van een dergelijke inrichting. Maar niet alleen directe hinder doch ook indirecte hinder (zoals bijvoorbeeld hinder van vertrekkende bezoekers) vormt vaak een groot probleem voor de omgeving.

Het is vooral deze indirecte hinder die de combinatie van horeca en wonen problematisch maakt en ertoe geleid heeft dat een nadere differentiatie in de bestemming "horeca" is aangebracht namelijk horeca-inrichtingen behorende tot milieucategorie 1 en 2 (ten behoeve van een normale exploitatie is een binnenniveau van 80 dB(A) voldoende zoals bij praatcafés, restaurants, cafetaria's, lunchrooms, bistro's, etc.) en horeca-inrichtingen behorende tot milieucategorie 3 (ten behoeve van een normale exploitatie is een binnenniveau van 80 dB(A) ontoereikend zoals bij discotheken, dancings, cafés, bars, etc.).

Voor City-West zijn bedrijven en activiteiten zoals vermeld in de bedrijvenlijst A toelaatbaar.

De bestaande bedrijven c.q. inrichtingen vermeld in de bedrijvenlijst B zijn vanwege hun centrumfunctie in het plan gelegaliseerd.

Nieuwe bedrijven, zoals vermeld in de bedrijvenlijst B, ware alleen toe te laten via een vrijstellingsprocedure waarin duidelijk wordt aangetoond dat de activiteit of bedrijvigheid te vergelijken is met een bedrijf c.q. inrichting vermeld in de bedrijvenlijst A of dat de centrumfunctie de toelating onontbeerlijk maakt. In dit geval dient ofwel de bedrijvigheid ruimtelijk van het wonen te worden gescheiden ofwel het wonen op een andere wijze milieuhygiënisch acceptabel te worden gemaakt.

Lucht

In het plangebied worden de grenswaarden van de luchtkwaliteit met betrekking tot de stoffen koolmonoxyde, lood en stikstof nergens overschreden, behalve in de tunnel aan de Looierstraat. Deze tunnel mag derhalve niet door voetgangers gebruikt worden.

Bodem

Projecten zoals genoemd in het ontwikkelingsplan 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 sanering worden aangegeven.

Gezien het grote bebouwde oppervlak is het niet mogelijk reeds op voorhand deze vergaande onderzoeken te verrichten.

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In het bestemmingsplan City-West 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 9.000 m2 winkelruimte;
- de bouw van 45.500 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 Het 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 miljoen, 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 vastgesteld bij raadsbesluit 1990, afdeling A nr. 218a d.d. 24 oktober 1990.

Daarnaast maken van het bestemmingsplan City-West deel uit de exploitatiegebieden 411 City-West, gebied Schakelweg-Zuid (voormalig vak E) en 413 City-West, Zwarte Veldje. Het betreft beide vastgestelde exploitatiebegrotingen, waarvan de exploitatie in de eindfase verkeert en die kostendekkend worden afgesloten.

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 welke zijn gelegen in het plan Herstructurering Centrum Heerlen.

Gebied		Bouwwolume			
		Woningen aantal	Winkels in m2	Kantoren in m2	Dienstverl. in m2
II	Stadhuis	15			
III	D.S.M.-terrein	40	7.800	20.000	
IV	Stationstraat/Honigmanstr.	60			1.000
V	Gebied Parallelweg-Zuid (voormalig vak C)			25.000	
VI	Station e.o.			derden	
VII	Muzisch Centrum				10.000
VIII	Herinrichting winkelgebied		1.200		

Gebied	Geraamd tekort
II Stadhuis e.o.	2,7 miljoen
III D.S.M.-terrein/Stationstraat	6,5 miljoen
IV Stationstraat/Honigmanstraat	6,6 miljoen
V Gebied Parallelweg-Zuid (voormalig vak C)	2,8 miljoen
VII Muzisch Centrum	25,0 miljoen
VIII Herinrichting winkelgebied	<u>32,2 miljoen</u>
TOTAAL	<u>75,8 miljoen</u>

Naast deze tekorten vindt toerekening plaats van een aandeel in de kosten van aanpassing van de wegenstructuur en van de kosten centrummanagement c.a..

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.

Bij het opstellen van kaart en voorschriften is vereenvoudiging en standaardisering nagestreefd.

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. Bij deze vlekken geldt dat er, juridisch gezien, geen uitwerkingsverplichting bestaat.

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 een zelfde rooilijn te bouwen.

Op de binnenterreinen, dit zijn de op de plankaart ruitvormig gearceerde gebieden, is het wonen uitgesloten.

De bestemming centrumvoorziening laat vrije veranderingen van bijvoorbeeld winkel naar horeca of winkel naar kantoor en omgekeerd toe.

Op de plankaart staat een straalpad van de P.T.T. aangegeven, dat begint bij de mast op het dak van het postkantoor, en gaat in zuid-westelijke richting naar een ontvangstation in Eys. Binnen deze zone mogen geen bouwwerken worden opgericht die hoger zijn dan de hoogte die op de kaart staat aangegeven.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE DOELEINDEN (M; kleur bruin)

Als zodanig zijn in het plan bestemd: het raadhuis, op de hoek van de Geleenstraat en de Raadhuisstraat en de bibliotheek met museum, op de hoek van de Raadhuisstraat, Uilestraat en Coriovallumstraat.

5.2.1 Overheidsvoorzieningen

5.2.1.1 Raadhuis, op de kaart aangeduid met Mo(r)

Het raadhuis is als zodanig bestemd. De maximale bouwhoogte gemeten aan de zijde van het Raadhuisplein, is overgenomen.

5.2.2 Culturele voorzieningen

5.2.2.1 Bibliotheek en museum, op de kaart aangeduid met Mc(bm)

De bestaande hoogten van de cilindervormige hoofdbouw aan de pleinzijde en de vleugel aan de Uilestraat zijn in het plan overgenomen.

5.3 DOELEINDEN VOOR CENTRUMVOORZIENINGEN EN WONEN, KANTOREN, PARKEREN EN HORECA (C/W; kleur rood)

5.3.1 Centrumvoorzieningen en/of wonen op de kaart aangeduid met C/W

De gebieden centrumvoorzieningen en wonen zijn bestemd voor detailhandel, dienstverlening, kantoren met baliefunctie, horeca en wonen, met dien verstande dat het wonen uitsluitend is toegestaan op de boven de begane grond gelegen verdiepingen.

Deze bestemming is de hoofdbestemming van het plan en komt in dat gedeelte van het plan voor waar de straten deel uitmaken van het primaire winkelgebied (winkelscircuit) en tevens de straat die binnen dit gebied gelegen is.

Hierdoor wordt het postkantoor, gelegen op de hoek van de Honigmanstraat en de Van der Maessenstraat, eveneens in deze bestemming opgenomen.

In het algemeen is de maximale bouwhoogte 14 meter, terwijl de Promenade een hoogtebeeld variërend van 15 tot 25 meter te zien geeft.

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 belemmering in verband met bezonning te beperken.

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

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

Deze bestemming komt voor verspreid door de wijk en is hoofdzakelijk gelegen 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 belemmering in verband met bezonning te beperken.

5.3.3 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 de bestemming kantoren krijgen zijn het Computer Centrum Nederland, de kantoren aan de Schinkelstraat en het gebouw van de Kamer van Koophandel aan de Coriovallumstraat.

De bestaande hoogtes van de hoofdgebouwen zijn in het plan opgenomen.

5.3.4 Kantoren en/of wonen, op de kaart aangeduid met K/W

In deze bestemming zijn kantoren en/of wonen toegestaan, waarbij het wonen uitsluitend is toegestaan op de boven de begane grond gelegen verdiepingen. Het A.N.W.B.-kantoor, op de hoek van de Geerstraat en de Honigmanstraat, is in deze bestemming opgenomen.

De huidige hoogte van het A.N.W.B.-kantoor van 20 meter is overgenomen.

5.3.5 Kantoren en/of maatschappelijke doeleinden en/of wonen, op de kaart aangeduid met K/M/W

Deze bestemming komt voor op de hoek van de Kruisstraat en de Coriovallumstraat.

Uitbreiding van de Kamer van Koophandel en het pand waar de bibliotheek en museum in zijn gevestigd is mogelijk gemaakt aan de westkant hiervan.

In aansluiting op de mogelijkheid tot ontwikkeling van een kantoorpand, in combinatie met eventueel wonen, op de hoek van de Coriovallumstraat en de Kruisstraat, is gekozen voor deze bestemming. Het wonen is uitsluitend toegestaan op de boven de begane grond gelegen verdiepingen.

5.3.6 Kantoren en wonen, op de kaart aangeduid met K + W

In deze bestemming zijn kantoorgebouwen opgenomen waarbij op de boven de begane grond gelegen verdiepingen uitsluitend wonen is toegestaan. Deze bestemming is gelegen aan de Geerstraat tussen Stationstraat en Schinkelstraat en aan de Kruisstraat tussen Geleenstraat en Uilestraat. Op de boven de begane grond gelegen verdiepingen is uitsluitend wonen toegestaan. De bestaande hoogten van de gebouwen zijn 25 respectievelijk 20 meter en zijn in het plan opgenomen.

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

In deze bestemming is de parkeergarage en de schoenenzaak van de "Schoenenreus" opgenomen, waarbij de boven de begane grond gelegen verdiepingen uitsluitend als parkeergarage mogen worden ingericht. De huidige bouwhoogte van 16 meter is overgenomen.

5.3.8 Bioscoop op de kaart aangeduid met H(b)

Als zodanig is bestemd het Royal Theater aan het Stationsplein. Alle horeca-activiteiten, die bij de exploitatie van een bioscoop passen, zijn toegelaten. De huidige hoogte van het gebouw bedraagt 15 meter en is in het plan opgenomen.

5.4 DOELEINDEN VOOR VERKEER EN VERBLIJF EN CENTRUMVOORZIENINGEN (V; kleur grijs m.u.v. Vb(v))

De hoofdcategorie verkeer en verblijf is op de plankaart onderverdeeld in een zevental bestemmingen te weten: verkeersdoeleinden, verblijfsdoeleinden, voetgangersgebied of plein, voetgangersgebied of plein en/of centrumvoorzieningen, station, spoorweg en parkeergarage.

5.4.1 Verkeersdoeleinden op de kaart aangeduid met Vw

Tot deze bestemming behoren de Kloosterweg, Spoorsingel, Geerstraat, Stationstraat (ged.), Stationsplein (ged.), Schakelweg, Parallelweg, Looierstraat, Kruisstraat, Coriovallumstraat, Raadhuisplein (ged.) en een gedeelte van de Dr. Poelsstraat.

Deze straten zijn op kaartje 19 aangeduid als hoofdverkeerswegen en wijkontsluitingswegen.

Voor een nadere profilering van deze bestemming zie het op de kaart aangegeven dwarsprofiel.

5.4.2 Verblijfsdoeleinden op de kaart aangeduid met Vb

De toegangsweg tot de Geerflat aan de Geerstraat, de Laanderstraat, Stationstraat (ged.), Schinkelstraat, Honigmanstraat (ged.), Geleenstraat (ged.), Raadhuisstraat, Raadhuisplein (ged.), Dr. Poelsstraat en Akerstraat zijn in deze bestemming opgenomen.

Deze straten zijn op kaartje 14 aangeduid als buurtwegen en winkel/woonstraten.

Voor een nadere profilering van deze bestemming zie het op de kaart aangegeven dwarsprofiel.

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

In deze bestemming zijn opgenomen: de Saroleastraat, Stationsplein (ged.), Honigmanstraat (ged.), Dautzenbergstraat, Promenade, Bongerd, Emmaplein, Raadhuisplein (ged.) en Uilegats.

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

5.4.4 Voetgangersgebied of plein en/of Centrumvoorzieningen op de kaart aangeduid met Vb(v)/C

Deze bestemming heeft betrekking op de Promenade I, Promenade II en de Bongerd.

Deze straten zijn uitsluitend bestemd voor voetgangers.

Hier is het bouwen van gebouwen voor centrumvoorzieningen in beperkte mate toegestaan. Voor dit gebied is tevens het maken van een overkapping mogelijk gemaakt.

5.4.5 Stationsgebouw op de kaart aangeduid met Vv(s)

Deze bestemming betreft alleen het stationsgebouw. Het bouwvlak komt overeen met het bestaande gebouw, terwijl de bouwhoogte maximaal 15 meter betreft. Alle voorzieningen passend bij deze bestemming zijn toegelaten.

Verwacht wordt dat binnen deze planperiode aan het gebouw geen veranderingen worden aangebracht.

5.4.6 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.

5.4.7 Parkeergarage op de kaart aangeduid met Vb (pg)

Deze bestemming heeft betrekking op de parkeergarage aan de Uilestraat. De bestaande hoogte van dit gebouw is op de plankaart overgenomen.

6. GEVOERD OVERLEG

6.1 VOORLICHTING EN INSPRAAK

Na de bekendmaking van het Heerlense centrumplan ontstond de behoefte aan een nieuw bestemmingsplan City-West ter vervanging van bestaande en in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen. Op grond van het voorliggende materiaal werd het voorontwerp-bestemmingsplan "City-West" samengesteld.

Dit werd gepubliceerd in het GIB van november 1991.

Belangstellenden werden uitgenodigd de inspraakavond bij te wonen die op 19 november 1991 werd gehouden. De termijn voor het inzenden van schriftelijke reacties sloot op 3 december 1991.

Voor wat betreft de op het voorontwerp-bestemmingsplan binnengekomen reacties van onder andere de private partners wordt verwezen naar Bijlage 1 (reactie + commentaar).

6.2 VOOROVERLEG ARTIKEL 10 B.R.O.

In het kader van het vooroverleg is het voorontwerp-bestemmingsplan om commentaar toegezonden aan de daarvoor in aanmerking komende instanties.

Reacties zijn ontvangen van:

1. de Provinciale Planologische Commissie (P.P.C.);
2. de Limburgse Organisatie van Zelfstandige Ondernemers (LOZO);
3. de Nederlandse Spoorwegen (N.S.);
4. de Kamer van Koophandel (K.v.K.);
5. de Vrouwenadviescommissie voor de Woningbouw (V.A.C.);
6. het Ministerie van Economische Zaken.

Voor wat betreft deze reacties wordt verwezen naar Bijlage 2 (reactie + commentaar).

Tenslotte hebben naast de - naar aanleiding van de inspraakreacties en gevoerd vooroverleg - aangepaste kaart, voorschriften en toelichting, ambtshalve wijzigingen daarvan plaatsgevonden.

BIJLAGE 1

Reactie

Commentaar

1. Burginvest B.V.

De in de raamovereenkomst genoemde zwart/wit schets van MRO en de overzichtstekening van architectenbureau Van 't Hof moet bij strijdigheid met de in de toelichting opgenomen suggestie-tekening voorrang hebben.

De in de schets genoemde uitgangspunten zijn in het bestemmingsplan overgenomen.

De regeling van de ruimtelijke structuur Station-West (zie bv. de visueel gesloten bebouwing aan de zuidzijde van de Parallelweg) zal meer uitgewerkt moeten worden.

Is aangepast.

Pag. 17 wit en pag. 29 geel: "langs de city-ring dient visueel in een lijn bebouwing te worden gerealiseerd" en langs de Parallelweg en de Schakelweg dient visueel een gesloten bebouwing te worden gerealiseerd en "verkeersontsluiting Geerstraat" kan vervallen.

Is aangepast.

2. M.B.O. Ruyters

't Loon heeft een totale verkoopoppervlakte van 24.000 m² -> circa 12.000 m² (toelichting blz. 10).

Is aangepast.

Blz. 17 toelichting (D.S.M.-terrein e.o.). De parkeergarage dient te worden ontsloten op de Honigmanstraat en op de Stationstraat (ook in de voorschriften).

Is aangepast.

Bij gebied Geerstraat-Honigmanstraat zijn de uitgangspunten te beperkend voor een optimale planuitwerking.

Is aangepast.

Reactie

Commentaar

De mogelijkheid voor een uitwisseling van de woningen met kantoren is niet aangegeven (wel in de voorschriften). De gedachte "poort" is afhankelijk van de te kiezen bouwwijze en de marktomstandigheden. Een hoogte-accent is niet direct te verwachten (voorschriften en toelichting).

Is aangepast.

Definiëring van kantoren.

Is opgenomen.

Bij de bestemming Vb(v) is een max. hoogte van 2.50 m aangegeven voor de bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Met de gedachte overkapping van Promenade I is geen rekening gehouden.

Zie algemene vrijstellingsbevoegdheid (artikel 32 lid 6 van de voorschriften).

In deze bestemming dient ook detailhandel in de vrijstelling te worden opgenomen.

Stedebouwkundig niet wenselijk om detailhandel (via vrijstelling) op de Promenade toe te staan. Verwezen zij bovendien naar artikel 32 lid 3 van de voorschriften.

Blz. 32 voorschriften: bij de winkelbouw opgenomen circa 8.000 m².

Is opgenomen.

Blz. 33 voorschriften: is bij de geluidshinder ook rekening gehouden met de parkeergarage?

De Hinderwet treedt dan in werking.

Volgens de plankaart is de in gang zijnde ontwikkeling van het bouwblok Saroleastraat/Geleenstraat/Bongerd in strijd met de bestemming.
Is anticipatie dan wel op goede gronden geschied.

Het bestemmingsplan is aangepast aan de in gang zijnde ontwikkeling van bedoeld bouwblok.

3. Koopcentrum Pancratius

Verwijdering van de laad- en loshavens en hiervoor in de plaats dubbelbaans éénrichtingsverkeer, met fietsverkeer in twee richtingen en parkeergelegenheid aan een zijde van de straten.

Die ruimte is er niet. Geen alternatief systeem vanwege gebrek aan ruimte.

Reactie

Commentaar

4. Wolf & Hertzdahl

Ten aanzien van het perceel sectie D2
nr. 6055:
a. de bestemming wijzigen in "C/K/M/W";
b. de max. bouwhoogte wijzigen in 18 m;
c. de diepte van het binnenterrein met beperkte bouwhoogte begrenzen op gemiddeld 3 meter.

Geen kantoorontwikkeling ter plaatse stimuleren.
Kantoorontwikkeling in globale vlekken stimuleren.

BIJLAGE 2

Instantie

1. P.P.C.

Reactie

Streekplanbeleid: 60.000 m² kantoren
Toelichting 45.500 m² kantoren +
18.000 m²
63.500 m²

In de voorschriften City-West in totaal 94.000 m².

Om enerzijds de nodige flexibiliteit te handhaven, maar anderzijds te voorkomen dat een teveel aan kantoorruimte wordt gerealiseerd, wordt het nodig geacht voor het hele plangebied een plafond, een max. oppervlakte voor nieuwe kantoren aan te geven.

Er is geen inzicht gegeven in de samenhang van langzaam-verkeersverbindingen met de verdere (woon)-omgeving.
Een meer structurele benadering is nodig.

Zo nodig moeten ook gelden worden gereserveerd voor het aanleggen of herinrichten van deze voet-fietsverbindingen buiten het plangebied. Binnen het plan zullen waar nodig deze routes "hard" geregeld moeten worden.

In de toelichting en voorschriften moet de parkeerproblematiek nogmaals worden bekeken. Hierbij ware ook aandacht te besteden aan de mogelijkheden van multifunctioneel gebruik van parkeervoorzieningen (zie P.P.C.-behandeling van het ontwikkelingsplan herstructurering centrum Heerlen).

Commentaar

Voor de ontwikkelingsgebieden is een maximum oppervlakte van 65.000 m² voor nieuwe kantoren opgenomen.

Binnenkort wordt fietsnota gemaakt, al dan niet in vervoersregionaal verband. Met deze maatregelen wordt aansluiting gezocht bij de belangrijkste radiale fietsroutes van en naar buiten het centrum gelegen gebieden.
Is niet te regelen in dit bestemmingsplan.

Bedoelde routes vallen meestal samen met routes van andere vervoermiddelen binnen de verkeersbestemming. Verwezen wordt bovendien in dit verband naar kaartje nr. 19 verkeersstructuur (nieuw) (toelichting).

In het bestemmingsplan is uitgegaan van de nieuwe norm van 1:75 m² (1 parkeerplaats per 75 m² bruto kantoorvloeroppervlakte).
Bij de ontwikkelingsgebieden Parallelweg-Zuid, D.S.M.-terrein e.o. en Geerstraat-Honigmanstraat is opgenomen "1 parkeerplaats per woning".
Bij alle ontwikkelingsgebieden is opgenomen "Multifunctioneel gebruik van parkeerplaatsen".
Behoefteteraming is inzichtelijk gemaakt.

Instantie	Reactie	Commentaar
	Geen inzicht over het laden en lossen in het centrum.	Toelichting is aangepast
	In de voorschriften moet worden opgenomen dat projecten alleen gerealiseerd zullen worden nadat een bodemonderzoek heeft plaatsgevonden en een "schone grond-verklaring" is afgegeven of (indien nodig) sanering heeft plaatsgevonden.	Dit is niet nodig in verband met de ter zake nog in te voeren nieuwe wettelijke regeling.
	In toelichting wordt aangegeven dat voor de beoordeling van het risico-aspect verbonden aan het N.S.-emplacement op op dit moment nog onvoldoende gegevens bekend zijn.	Ter zake is overleg gepleegd met de afdeling Milieu van de Provincie. In de toelichting wordt hierop (kort) ingegaan.
	Naast een verduidelijking van de categorie-indeling in de toelichting kan overwogen worden de categorale lijst te beperken tot de gewenste activiteiten of deze lijst helemaal te schrappen.	De categorale lijst is beperkt tot de gewenste activiteiten.
	Inspecteur Volksgezondheid in voorschriften -> directeur V.W.M. van de provincie.	Is aangepast.
	Art. 17 lid 4 sub 1 (Voetgangersgebied) in voorschriften. Verandering van de bestemming horeca wordt geregeld via een wijzigingsbevoegdheid of via een vrijstelling met in de doeleindenomschrijving horeca vermeld.	Verandering van de bestemming horeca is geregeld via een vrijstelling met in doeleindenomschrijving horeca vermeld.
	Een bepaling ten behoeve van de vastlegging van datum wettelijke regelingen in de voorschriften.	Is aangepast.
	Art. 21 e.v. (voorschriften). Het herstructureringsplan wordt hier niet meer genoemd, wel in de toelichting.	Is aangepast.

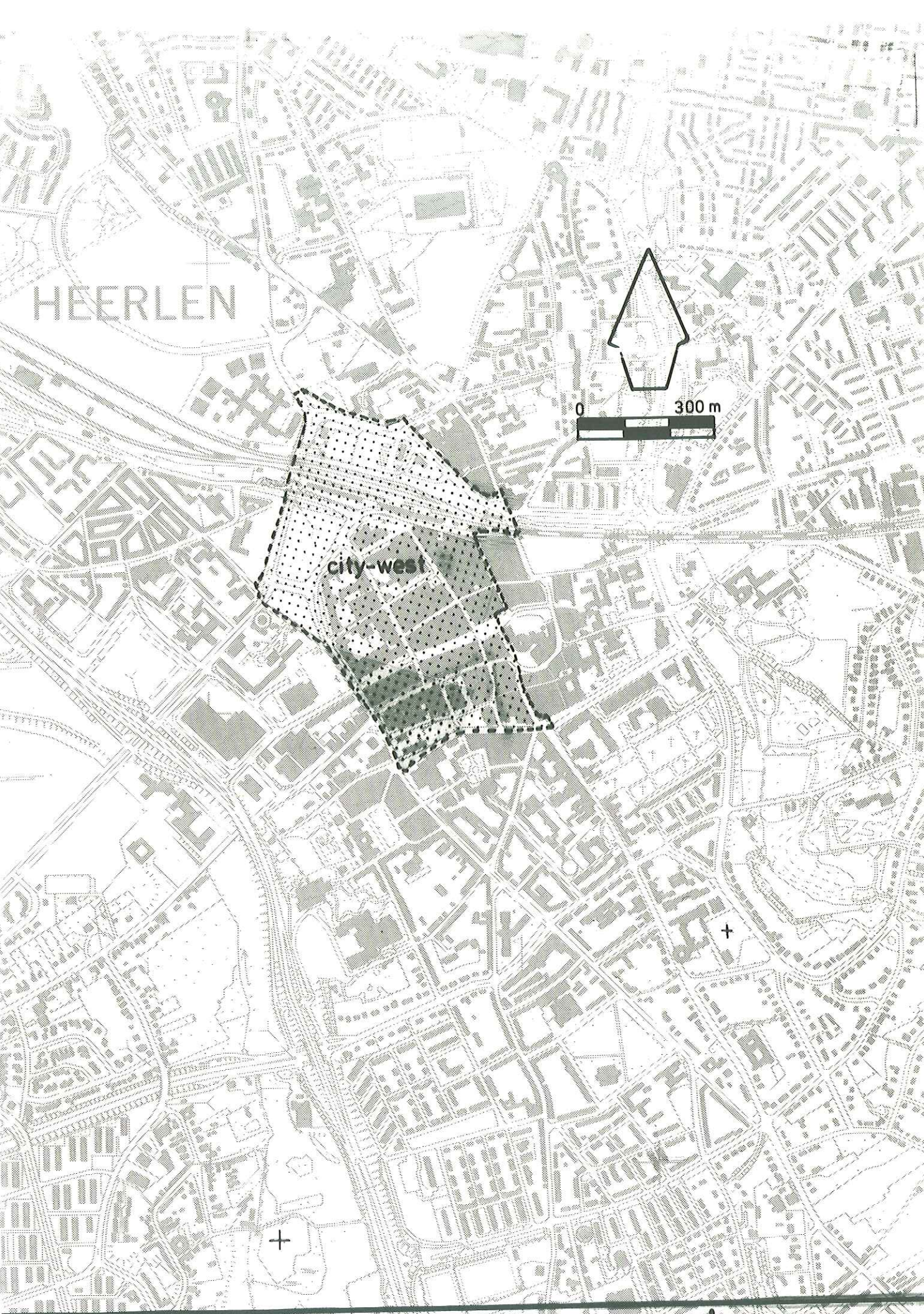
Instantie	Reactie	Commentaar
	Art. 21 lid 2.2 (voorschriften) e.v. . Verduidelijken dat het hier om een hoogte- bepaling gaat.	Is aangepast.
	Art. 21 lid 5.1 e.v. (voorschriften). Het betreft hier niet de plankkaart doch de geluidkaart.	Is aangepast.
	Een beschrijving in hoofdlijnen op te nemen voor met name de bestemmingen kantoren, wonen, horeca, recreatieve doeleinden en showroom.	Is, voor zover mogelijk, aangepast.
	Bovengrens bepalen inzake het toe te laten vloeroppervlak aan horecavoorzieningen (harde horeca) in de plantoelichting.	De harde horeca is alleen via vrijstelling mogelijk.
	Binnen de bestemmingen "C/W" en "C+W" is het vestigen van winkels aan een zijde van de ontsluitingswegen mogelijk, terwijl de opzet van het plan is om de winkels te concentreren in het centrum. Eveneens is het ingevolge de voorschrif- ten van de bestemming "C+W" mogelijk dat zowel balie-houdende als niet-balie- houdende kantoren kunnen worden geves- tigd in gebieden die voornamelijk bedoeld zijn voor winkelvestiging. Gaarne motivatie dan wel aanpassing.	Motivatie: 1. globaliteit/flexibiliteit; 2. stedenbouwkundig; 3. reëel gevaar voor grote winkeluitbreiding is gering en alleen op de begane grond moge- lijk.
2. LOZO	Blz. 17 van de toelichting (D.S.M.-terrein e.o.) "een non-foodwinkel moet deel uit- maken van de te realiseren winkelbebou- wing". Deze formulering aanpassen.	Is aangepast.
	Zij verwachten dat hun afdeling betrokken zal worden bij de besluitvorming omtrent de invulling van de te realiseren winkelbe- bouw en dat er een voorkeursrecht zal gelden voor gevestigde ondernemers die willen verplaatsen.	Zal, voor zover mogelijk, aan tegemoetgekomen worden.

Instantie	Reactie	Commentaar
	Compensatie van parkeerplaatsen in de vorm van parkeergarages.	Niet alle wegvallende parkeerplaatsen hoeven in volledige omvang teruggebracht te worden, vanwege het hanteren van de nieuwe verscherpte norm.
	Aandacht te schenken aan het laad- en losverkeer.	Toelichting is aangepast.
	Nader overleg te voeren over de hoogte en de verdeelsleutel van de bouwgrondbelasting.	Zal, voor zover mogelijk, aan tegemoetgekomen worden.
	Overleg omtrent de in het voetgangersgebied wegbestemde aanwezige gebouwen.	Zal, voor zover mogelijk, aan tegemoetgekomen worden.
	Horeca in de globale gebieden alleen via een vrijstelling en een bezwarenprocedure toe te laten.	Vrije uitwisselbaarheid van functies moet zonder vrijstellings-/bezwarenprocedures mogelijk zijn. De harde horeca is alleen via vrijstelling mogelijk.
3. Nederlandse Spoorwegen	In art. 19 lid 2 van de voorschriften ook (eventueel in de toekomst te plaatsen) geluidschermen toe te laten.	Is aangepast.
4. K. v. K.	Bedrijven, zonder een expliciete kantoorfunctie, moeten buiten het centrum gevestigd kunnen worden.	Via dit bestemmingsplan niet te regelen.
	D.S.M.-terrein e.o.. Invulling in de vorm van een shoppergalerie <-> hoogwaardig karakter?	Is een streven.
	De horeca-(nacht) te limiteren door middel van een maximumpercentage.	De harde horeca is alleen via vrijstelling mogelijk.
	Geen aandacht voor de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid in het centrum -> Opnemen "het handhaven en bevorderen van de bereikbaarheid voor de city voor zowel openbaar vervoer als voor autoverkeer".	Is aangepast.

Instantie	Reactie	Commentaar
	Bevordering van de voetgangersrelatie tussen de city en het Loon -> voorkomen dient te worden dat hierdoor het auto-verkeer essentieel wordt aangetast.	Compromis (optimale oplossing) tussen de belangen van de auto's en de voetgangers. De voetganger zit in een achterstandsituatie, dus het kan iets ongunstiger worden voor de auto.
	In de toelichting melding maken van de 94.000 m2 kantoren. Gezien deze omvangrijke uitbreidingsmogelijkheden is het zinvol een fasering in het plan op te nemen om te voorkomen dat een versnipperde ontwikkeling zal plaatsvinden.	Een fasering kan niet in het bestemmingsplan opgenomen worden. Voor de ontwikkelingsgebieden is een maximum oppervlakte van 65.000 m2 voor nieuwe kantoren opgenomen.
	Geen aandacht besteed aan realisering van extra parkeerplaatsen als gevolg van uitbreiding van het winkelareaal onder meer op het D.S.M.-terrein e.o.. Voordat met realisatie van nieuwbouwprojecten wordt gestart dient alternatieve parkeergelegenheid te worden gecreëerd.	Niet alle wegvallende parkeerplaatsen hoeven in volledige omvang teruggebracht te worden, vanwege het hanteren van de nieuwe verscherpte norm. Is een streven, is niet realiseerbaar.
	In de voorschriften wordt in totaal uitgegaan van een beduidend groter kantooroppervlak dan in de toelichting is vermeld.	Voor de ontwikkelingsgebieden is een maximum oppervlakte van 65.000 m2 voor nieuwe kantoren opgenomen.
	Bestemming K.v.K. veranderen in een algemene kantoorbestemming.	Is aangepast.
	Voor wat betreft de bestemming bioscoop en spoorwegstation wordt het van belang geacht de ondergeschikte functies (met name horeca en detailhandel) te limiteren aan een maximum percentage van het vloeroppervlak.	Is, voor zover wenselijk, aangepast.
	Bij de globale eindplannen niet alleen de kantoor- en winkelruimte maar ook de overige bestemmingen, met name horeca, limiteren qua omvang.	De harde horeca is alleen via vrijstelling mogelijk.

Instantie	Reactie	Commentaar
5. VAC	De bereikbaarheid van de basisschool aan de Sint Angelastraat is niet optimaal. De hiervoor geprojecteerde verbindingsbrug over de Parallelweg zal zeker ook bruikbaar dienen te zijn voor mensen met kinderwagens, rolstoelgebruikers e.a.. Te weinig aandacht aan recreatieve voorzieningen en geen paragraaf gewijd aan de leefbaarheid en de sociale veiligheid van de bewoners in City-West -> wonen niet alleen boven winkels maar ook boven kantoren.	In dit bestemmingsplan niet te regelen. Bij het ontwerp van een eventuele voetgangersverbinding zal hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden worden. Geen ruimte voor recreatieve voorzieningen. Aan de sociale veiligheid is aandacht besteed door "wonen boven centrumvoorzieningen" (o.a. detailhandel en kantoren) te stimuleren. In de ontwikkelingsgebieden is niet overal "wonen" mogelijk in verband met geluidhinder.
6. Ministerie van Economische Zaken	In de voorschriften wordt een kantoorvloeroppervlakte genoemd van 94.000 m2 terwijl in de toelichting een kantoorvloeroppervlakte van 45.500 m2 actief + 18.000 m2 (door derden) (totaal 63.500 m2) genoemd wordt. Via een algemene beschrijving in hoofdlijnen ten aanzien van alle via de globale eindplanmethode geregelde gronden kan, met behoud van het gestelde in de betreffende artt., inzicht gegeven worden in met name de volgende aspecten: - gezamenlijke oppervlakte van de kantoorfuncties; - gezamenlijke oppervlakte van overige functies; - de toegevoegde waarde van horeca op die gronden met vermelding van de maximum maat; - parkeerregeling voor alle functies, annex de onderlinge uitwisselbaarheid, een en ander met compensatie voor de thans op de betreffende locaties aanwezige parkeerfaciliteiten.	Is aangepast. Voor de ontwikkelingsgebieden is een maximum oppervlakte van 65.000 m2 voor nieuwe kantoren opgenomen. Is, voor zover mogelijk, aangepast.

Instantie	Reactie	Commentaar
	Het begrip showroom in de artt. 21 t/m 27 van de voorschriften te schrappen, in verband met een verkapte mogelijkheid voor detailhandel.	Is niet aan tegemoetgekomen. Wel is in de voorschriften een definitie van het begrip showroom opgenomen.
	In het secundaire winkelcircuit dienen slechts baliehoudende kantoren te worden toegestaan en langs de city-ring dient de vestiging van nieuwe winkels tegengegaan te worden.	Is, voor zover wenselijk, aangepast.
	De bestemming Mc(M)/C/W moet gewijzigd worden zodanig dat de detailhandel uitsluitend georiënteerd blijft op de Dr. Poelsstraat en niet in de richting van het Raadhuisplein wordt uitgebreid.	Detailhandel moet ter plaatse mogelijk zijn.
	Het gebouw van de Kamer van Koophandel een gewone kantoorbestemming geven.	Is aangepast.





zeswegen

schandelen

eikenderveld

city-west

city-east

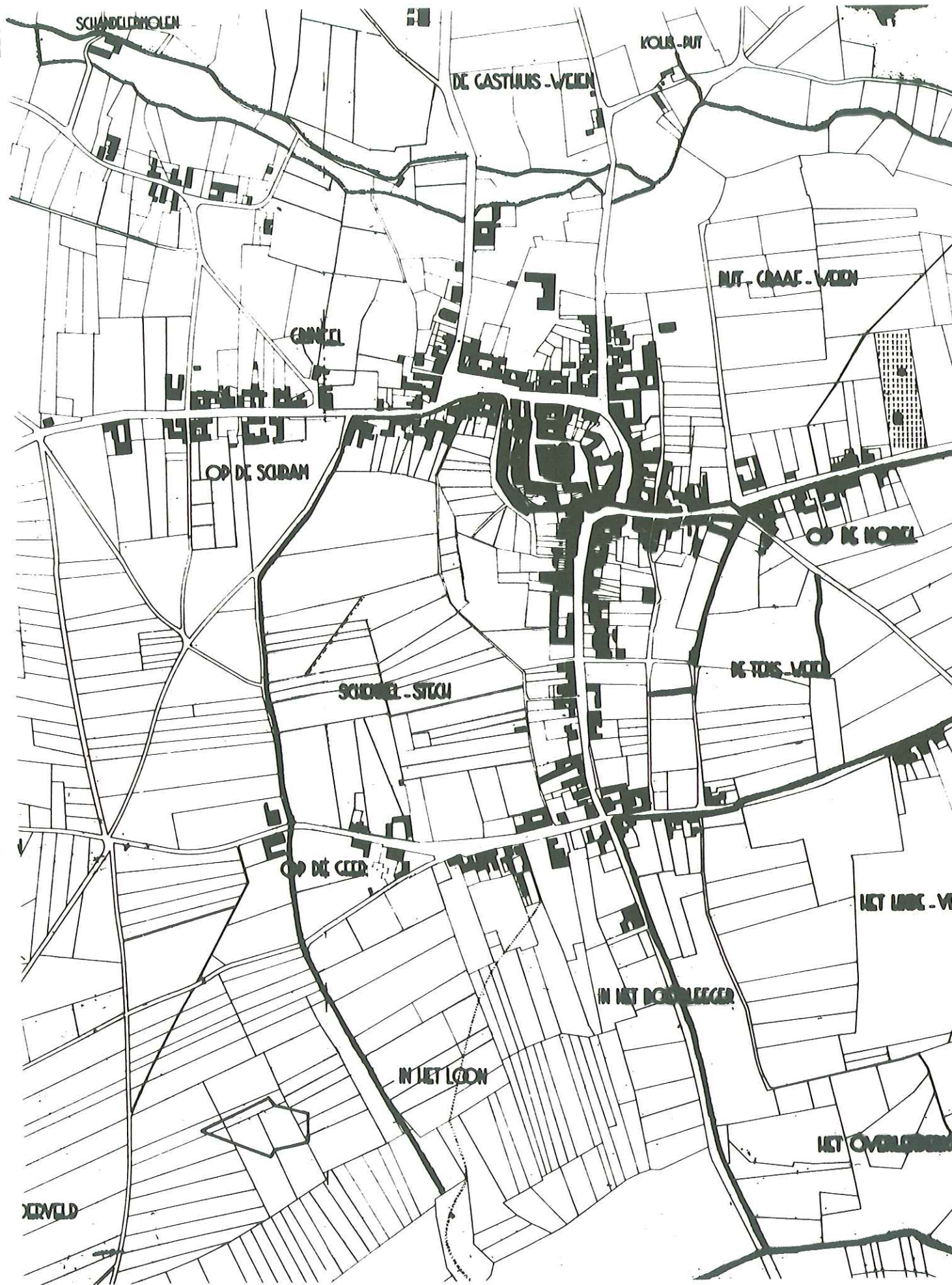
het loon

Lindeveld op de nobel

begrenzing

augustus 1990

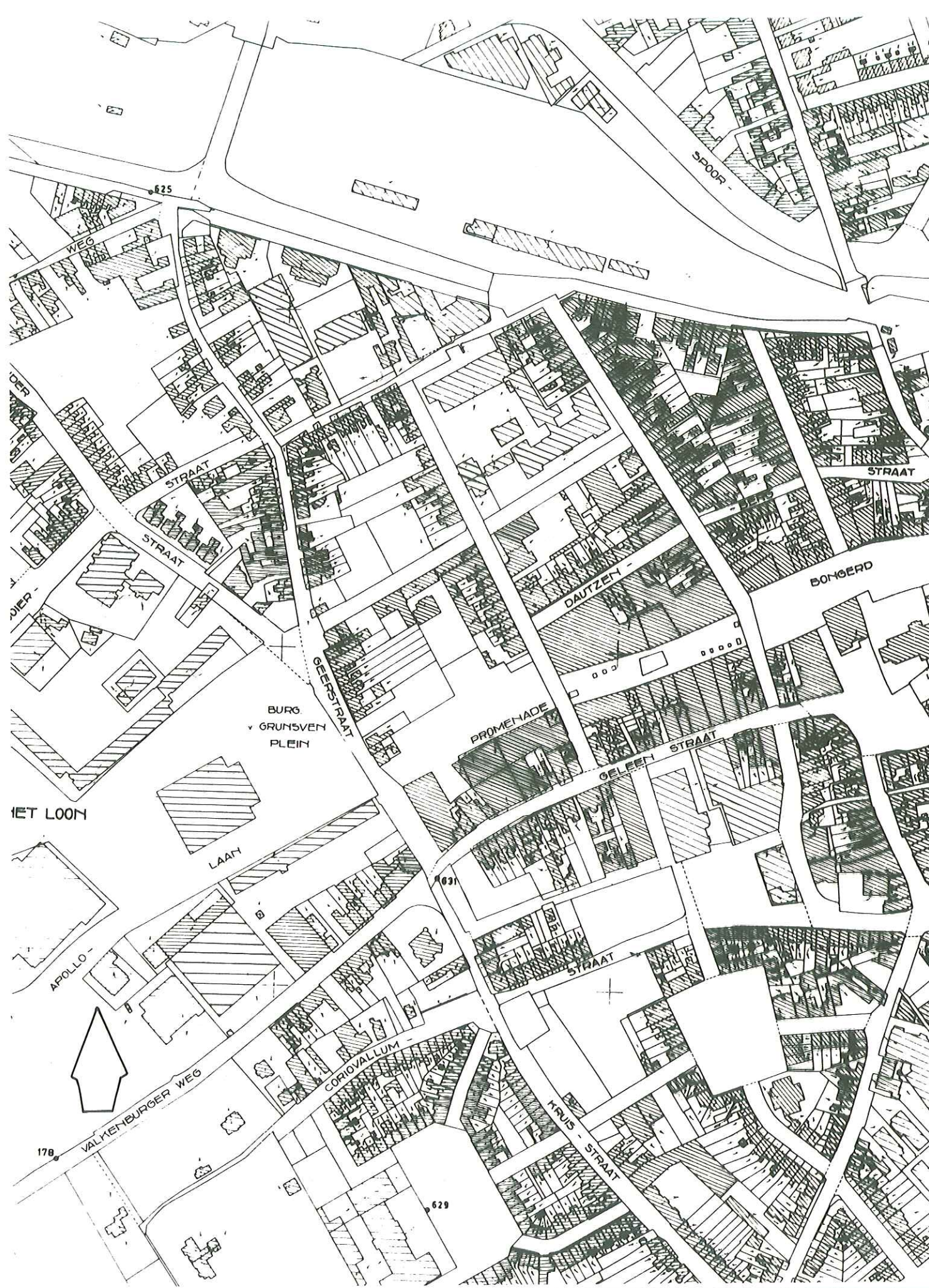
02



toestand omstreeks 1890

augustus 1990

03

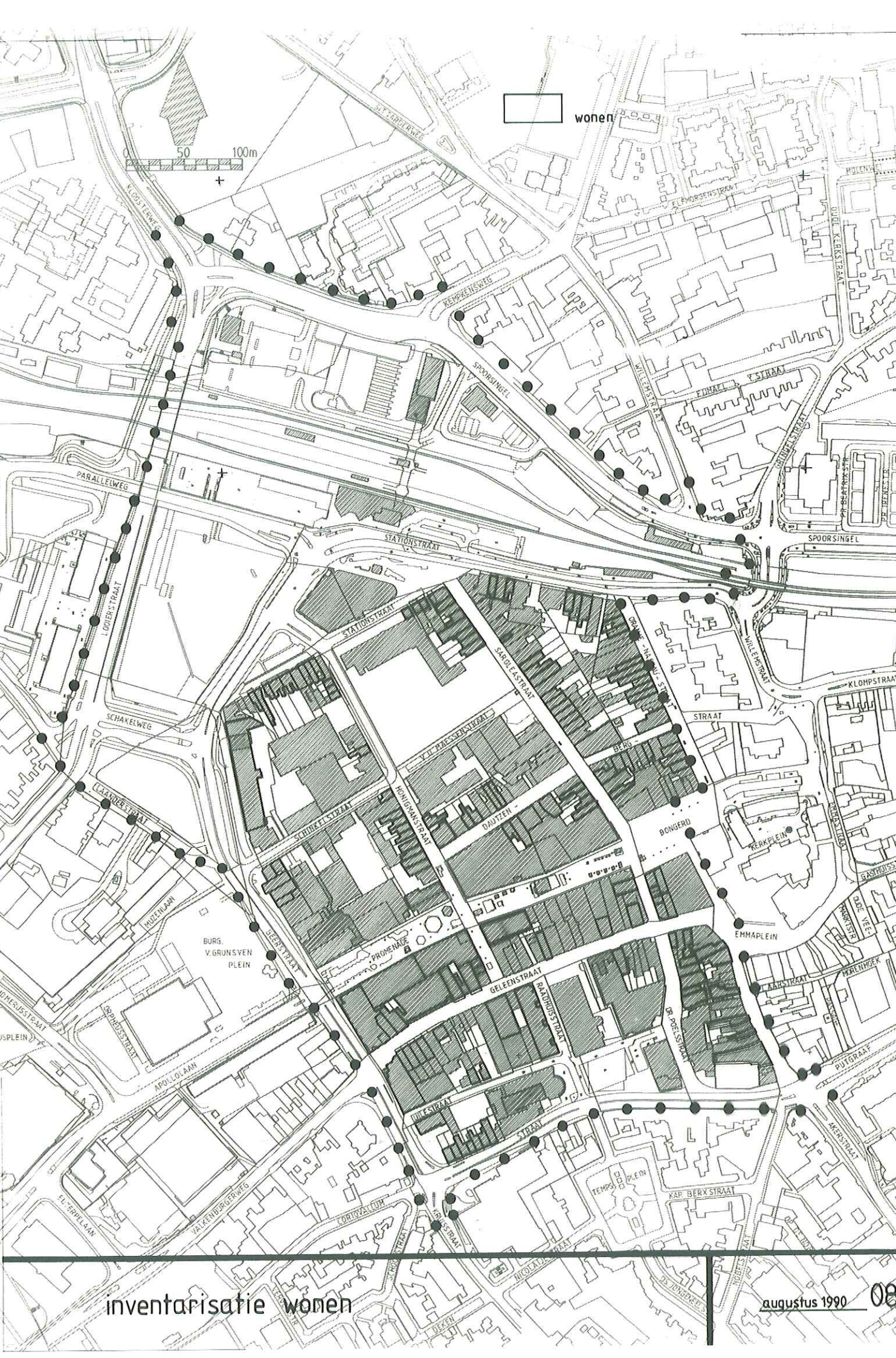


toestand omstreeks 1960

augustus 1990 04







wonen

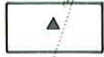
0 50 100m





detailhandel en dienstverlening

0 50 100m

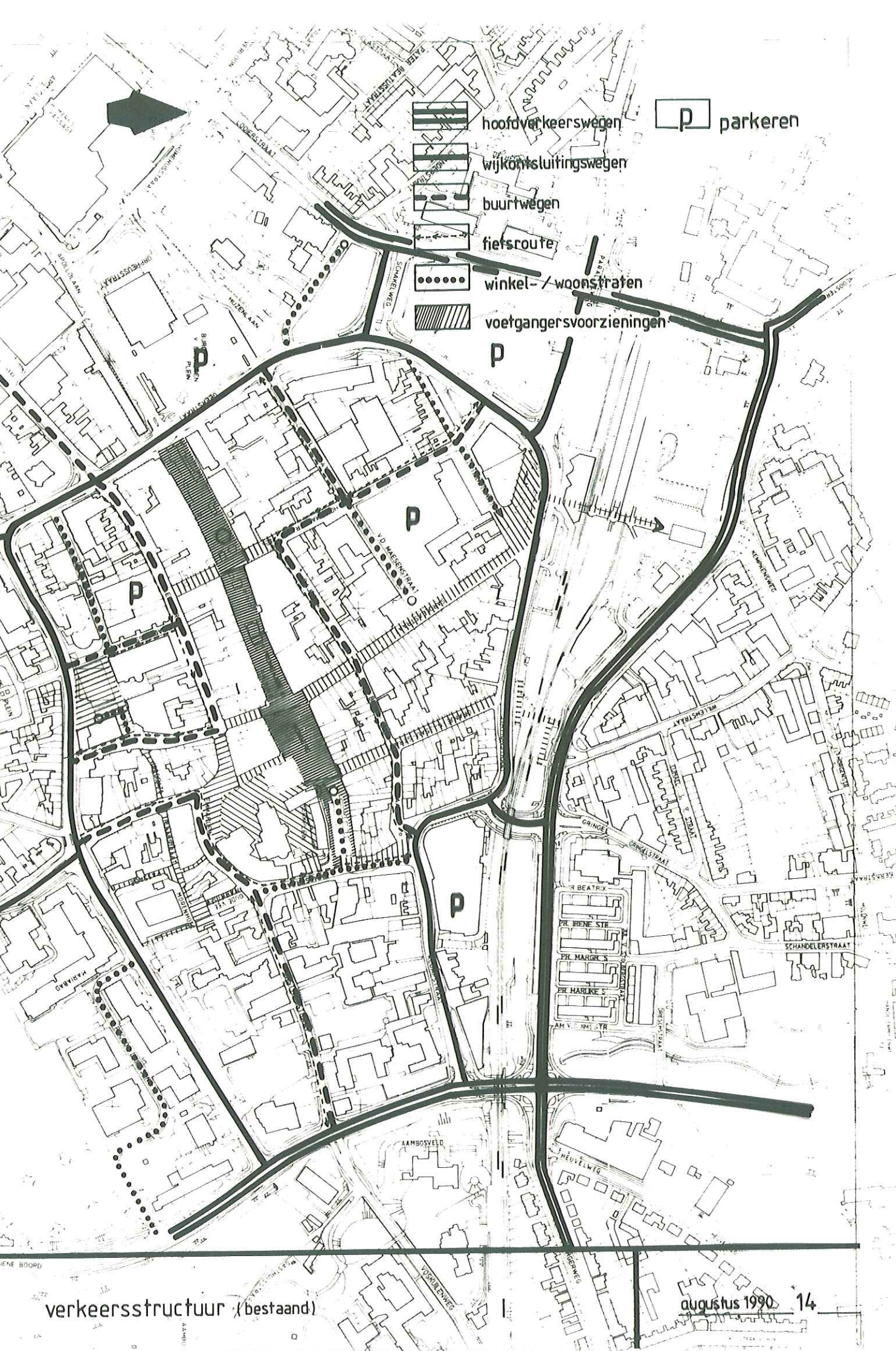


kantoren



horeca





hoofdverkeerswegen



parkeren



wijkomsluitingswegen



buurtwegen



fietsroute



winkel-/woonstraten

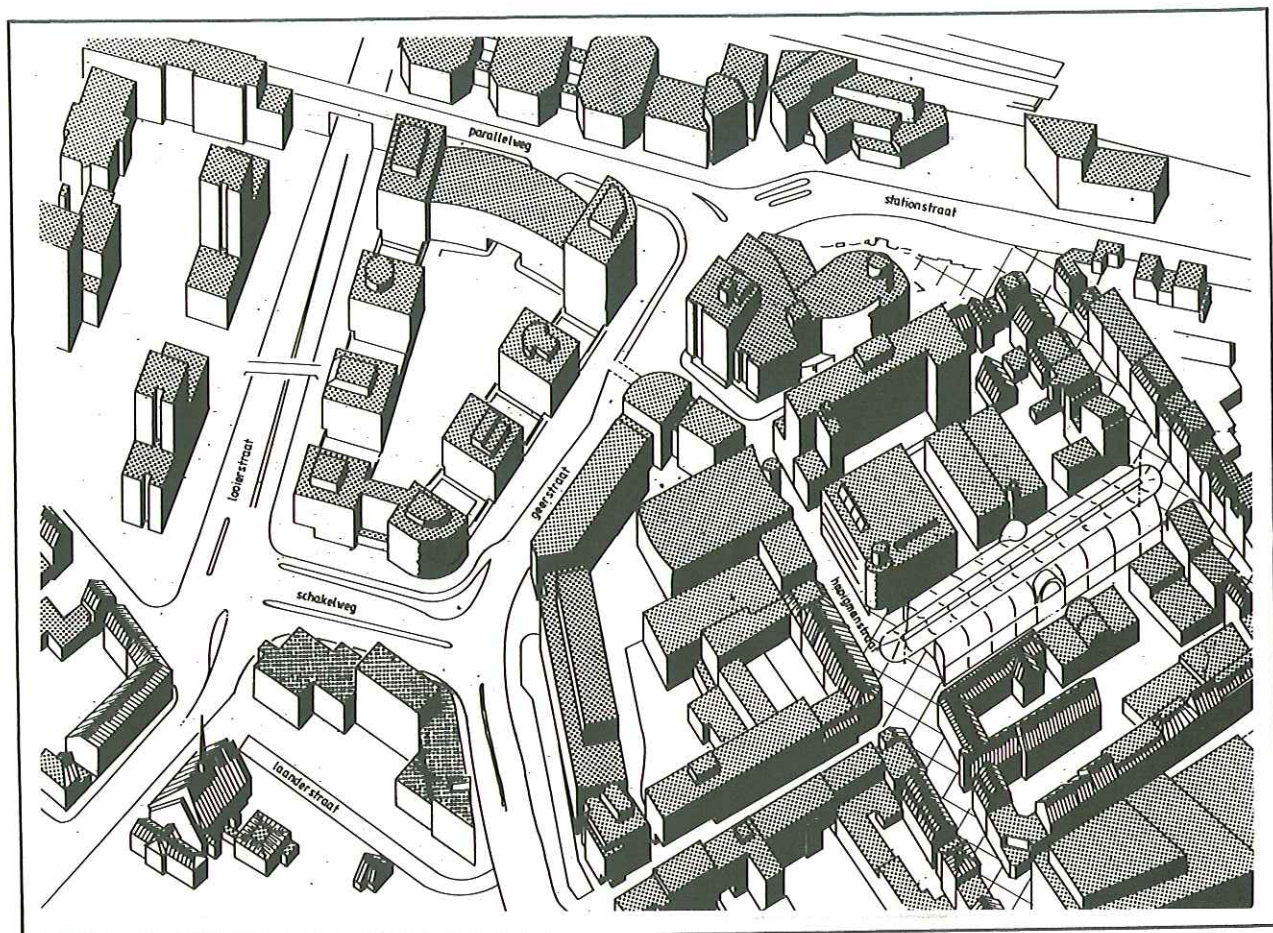


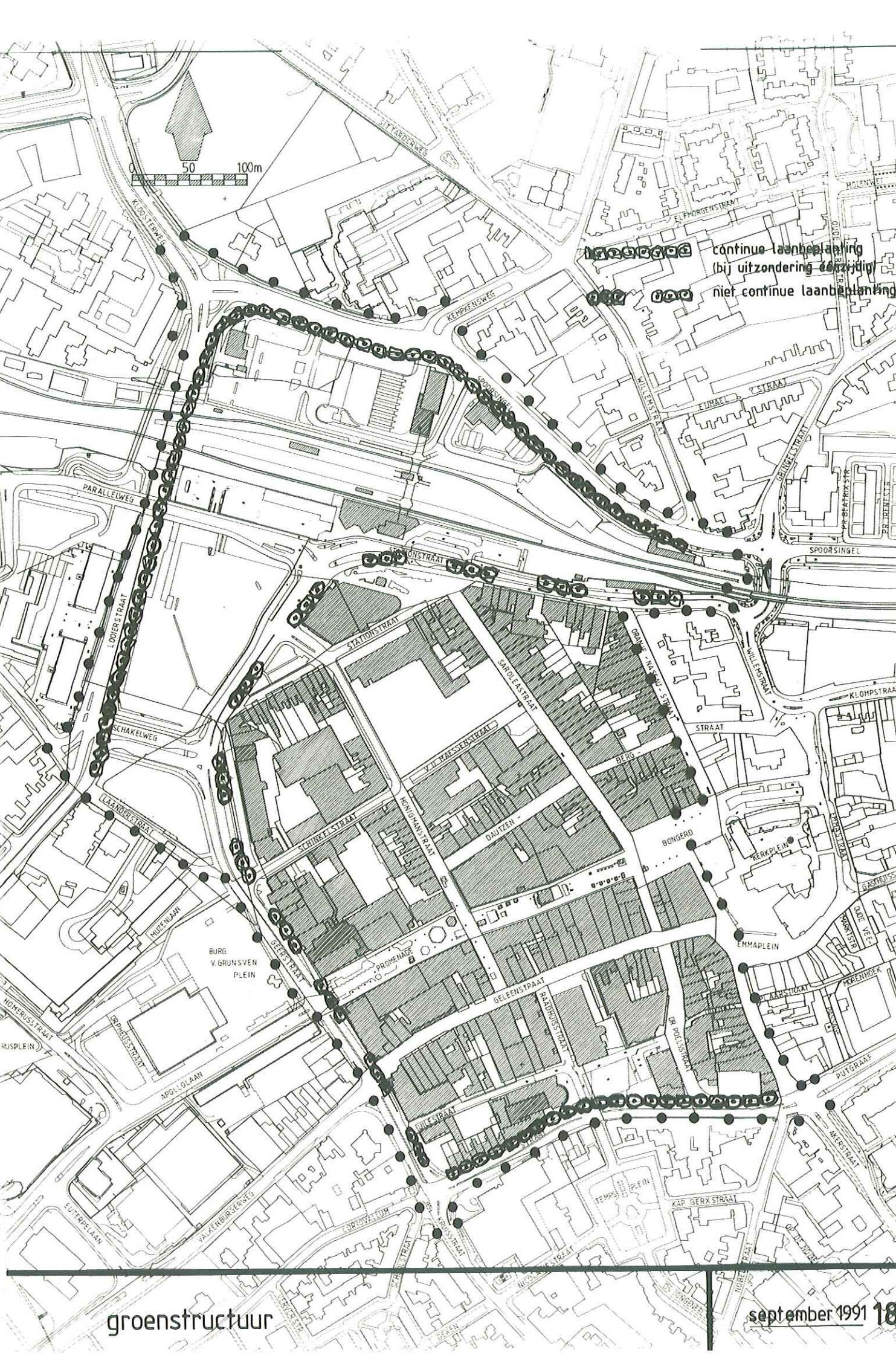
voetgangersvoorzieningen

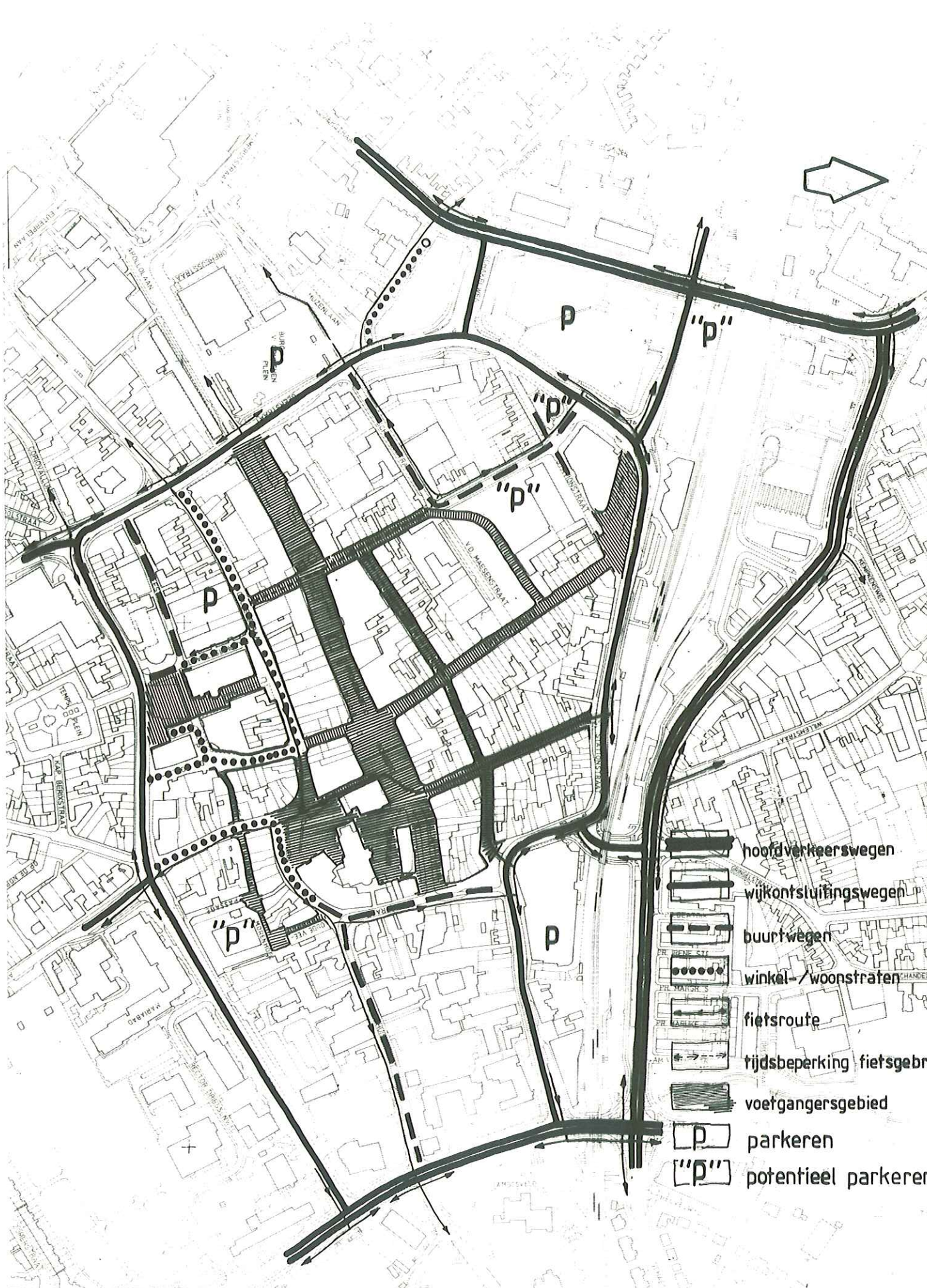


plan 1
200 m zone
400 m zone

onekda







-  hoofdverkeerswegen
-  wijkontsluifingswegen
-  buurtwegen
-  winkel-/woonstraten
-  fietsroute
-  tijdsbeperking fietsgebruik
-  voetgangersgebied
-  parkeren
-  potentieel parkeren

