

BESTEMMINGSPLAN CENTRUM-NOORD DEELGEBIED KANTOORLOCATIE CBS

GEMEENTE HEERLEN

TOELICHTING

- ™ concept-ontwerp
- ™ ontwerp
- ~ vast te stellen
- ™ vastgesteld door de raad van de gemeente Heerlen
d.d.

september 2009

B01032/ZC9/1C6/700036

B01032.700036



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Planmotivering	4
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Planopzet	5
2	Planologische beleidskaders	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.1.1	Nota ruimte	6
2.1.2	Milieubeleid	7
2.1.3	Externe veiligheid	8
2.1.4	Vierde Nota Waterhuishouding	9
2.1.5	Flora en Fauna	10
2.2	Provinciaal beleid	11
2.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)	11
2.2.2	Provinciale verkeers- en vervoerplan	12
2.3	Regionaal/stadsgewestelijk beleid	13
2.3.1	Parkstad Limburg	13
2.3.2	Duurzaam Bouwen	13
2.3.3	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP)	14
2.4	Gemeentelijk beleid	15
2.4.1	Stadsvisie	15
2.4.2	Structuurvisie kantoren heerlen tot 2010	16
2.4.3	Energie en duurzaamheid	16
2.4.4	Groenstructuurplan/Nota Natuur en landschap	17
2.4.5	Waterplan 2001-2015	17
2.4.6	Nota Ruimtelijke Kwaliteit 2004	18
2.4.7	Prostitutie en seksinrichtingen	19
3	Integrale afweging	22
3.1	Ruimtelijke effecten van het project op de omgeving	22
3.1.1	Stedenbouwkundige inpassing	22
3.1.2	Verkeer en parkeren	23
3.2	Milieu	25
3.2.1	Luchtkwaliteit	25
3.2.2	Externe veiligheid	27
3.2.3	Geluid	29
3.2.4	Bodem	30
3.3	Flora en fauna	32
3.4	Archeologie, cultuurhistorie en monumenten	32
3.5	Water	33
3.6	Civieltechnische aspecten	35

4	Planbeschrijving	36
4.1	Algemeen	36
4.2	Gebouw	37
4.3	Verkeer en parkeren	37
4.4	Buitenruimten	38
5	Juridische regeling	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Algemene uitgangspunten	39
5.3	Algemene bepalingen	39
5.4	Artikelsgewijze toelichting op de planregels	39
6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.1	Economische uitvoerbaarheid	39
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.2.1	Zienswijzen (ontwerp)	39
Bijlage 1	Verslag zienswijzen	39

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1PLANMOTIVERING

Het Centraal Bureau voor de Statistiek is voor haar vestiging in Heerlen op zoek naar nieuwe huisvesting. Een nieuwe bouwlocatie is gevonden op het terrein aan de locatie Zeswegen. Het nieuwe gebouw past niet binnen het vigerende bestemmingsplan “Zeswegen ON I”, vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Heerlen op 3 juli 1979 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg op 8 juli 1980. Daartoe is in eerste instantie een ruimtelijke onderbouwing ex artikel 19 lid 2 WRO (inclusief verklaring van geen bezwaar) opgesteld.

Gezien de aanwezigheid van een restverontreiniging is, onder verantwoordelijkheid van de gemeente Heerlen, door Royal Haskoning een nazorgplan opgesteld (definitief rapport 9M8725.02.R007, d.d. 7 april 2004), dat als separate bijlage deel uitmaakte van de ruimtelijke onderbouwing. Het nazorgplan ging uit van een leeflaag van 1.20 meter, wat voor de vrijstelling van “Wonen” naar “Kantoor” géén probleem was.

De dikte van de leeflaag zal nu worden afgestemd op het feitelijk gebruik (kantoren, verharding en extensief openbaar groen). Als gevolg hiervan is de verleende vrijstelling niet voldoende, omdat de onderliggende bestemming “wonen” hierdoor niet gewijzigd wordt, waardoor op grond van de Wet Bodem Bescherming niet ingestemd kan worden met een dunnere leeflaag. Om de nieuwe bestemming “Kantoor” vast te leggen dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Door het nieuwe bestemmingsplan kan op grond van de Wet Bodem Bescherming worden ingestemd met een dunnere leeflaag.

1.2LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het projectgebied waarbinnen de nieuwe bebouwing van het CBS is geprojecteerd, is direct ten noorden van de spoorlijn Heerlen-Maastricht en het centrum van Heerlen gelegen. Globaal wordt het projectgebied begrensd door de huidige bebouwing van het CBS in het oosten, de CBS-weg in het noorden, het spoor in het zuiden en de bedrijfsgebouwen van reinigingsdienst RD4 en Technoservice in het westen. Op de nevenstaande pagina is een overzichtskaartje van het projectgebied weergegeven.

1.3VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

De geldende planologische situatie is vastgelegd in het bestemmingsplan “Zeswegen ON I”, vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Heerlen op 3 juli 1979 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg op 8 juli 1980.

In dit geldende bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming “Woongebied artikel 11 Wet ruimtelijke ordening uitwerken (gebieden A en B centrumgebied)”. De bouw van het nieuwe CBS-kantoor past niet binnen de uitwerkingsregels van het geldende bestemmingsplan.

1.4

PLANOPZET

Voor het bestemmingsplan “Centrum-Noord deelgebied Kantoorlocatie CBS” is in aansluiting op de in de gemeente Heerlen gebruikelijke systematiek, gekozen voor gedetailleerde bestemmingen. Deze bieden, waar nodig, een zekere mate van flexibiliteit, maar binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het geding komt.

In artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (hierna te noemen Bro) is aangegeven wat een bestemmingsplan tenminste moet omvatten:

- Kaart(en): Op de kaart zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling.
- Planregels: Hierin is het toegestane gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden en bouwwerken juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven. In de beschrijving in hoofdlijnen wordt beschreven op welke wijze deze doelen of doeleinden worden nagestreefd.
- Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en de uitkomsten van het in artikel 9 Bro 1985 genoemde onderzoek (bestaande toestand en mogelijke en gewenste ontwikkeling) opgenomen. Daarnaast dienen een rapportering van de inspraakreacties (volgens gemeentelijke inspraakverordening) en de uitkomsten van het in artikel 10 Bro 1985 bedoelde overleg, deel uit te maken van de toelichting.

In deze toelichting wordt een en ander op de volgende wijze beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de op verschillende niveaus bestaande beleidsvisies ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied (planologisch kader). Het plangebied wordt geanalyseerd, zowel voor wat betreft de ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur, als voor wat betreft de aanwezige functies en de onderlinge samenhang daartussen (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 3 wordt tevens aangegeven welke beleidsuitgangspunten er met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied zijn. Het voorgaande vormt de basis voor de planvorming, die in hoofdstuk 4 wordt beschreven. De toegepaste juridische regeling wordt uiteengezet in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 is aangegeven of het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar wordt geacht en zijn de opmerkingen uit het overleg ex artikel 10 Bro 1985, waaronder het advies van de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen ten aanzien van het plan, weergegeven en de wijze waarop de gemeente deze binnen het plan heeft verwerkt. Ook het inspraakverslag maakt deel uit van dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK

2

Planologische beleidskaders

2.1

RIJKSBELEID

2.1.1

NOTA RUIMTE

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. Het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven. In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn.

Resumé

De nieuwbouw van het CBS past binnen het vigerende rijksbeleid en de daarbij behorende concentratiegedachte. Aangezien de nieuwbouw wordt gerealiseerd op een inbreidingslocatie binnen het stedelijke gebied van Heerlen. Tevens draagt het project bij aan de bevordering van 'krachtige steden' conform de Nota Ruimte. De Nota Ruimte kent voorts geen project specifieke uitgangspunten voor deze ontwikkeling.

2.1.2

MILIEUBELEID

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (juni 2001) markeert de afsluiting van het afgelopen decennium en de in die periode verschenen milieubeleidsplannen. Met deze nota wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid. De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Dit NMP4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen te ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken. Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid wordt versterkt;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

In het externe veiligheidsbeleid zoals dat is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) staat de beperking van mogelijke effecten van gevaarlijke activiteiten voor de omgeving centraal. Het beleid is gericht op de beheersing van risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de opslag, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens. Centraal binnen het externe veiligheidsbeleid staat het realiseren en handhaven van een risicoafstand tussen een activiteit met gevaarlijke stoffen en objecten waar mensen wonen, werken en recreëren. In het NMP4 is gesteld dat het beleid ten aanzien van gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie bood dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk werden gehouden. In reactie op de vuurwerkramp en het rapport van de commissie-Oosting heeft het kabinet van het externe veiligheidsbeleid topprioriteit gemaakt. In de onderstaande paragraaf wordt hier verder op in gegaan.

2.1.3

EXTERNE VEILIGHEID

Besluit externe veiligheid inrichtingen

In dit Besluit zijn milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel van het besluit is om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze normen zijn gekwantificeerd in de vorm van het zogenaamde plaatsgebonden en groepsrisico en zij zijn niet gebaseerd op effectafstanden, maar op de factor kans maal effect. Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu tengevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Hiervoor geldt een getalsnorm inhoudende de maximale toelaatbare overlijdenskans voor een individu van:

- 1 op 100.000 per jaar (10^{-5} /j) voor bestaande situaties;
- 1 op 1.000.000 per jaar (10^{-6} /j) voor nieuwe situaties en bestaande situaties in 2010.

Deze norm wordt ook wel de grenswaarde voor het PR genoemd en mag niet overschreden worden. Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het invloedsgebied wordt veelal begrensd door de 1% letaliteitsgrens. Dit is het gebied waarbinnen nog 1% van de bevolking kan komen te overlijden tengevolge van het ongeval. Voor het GR geldt geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze waarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Ook bij veranderingen van de hoogte van het GR geldt een verantwoordingsplicht.

Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS)

Deze circulaire is de voorbode van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen. In de circulaire wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen en wordt de risicobenadering uitgewerkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en buisleidingen.

Vuurwerkbesluit

Het vuurwerkbesluit reguleert handelingen met vuurwerk, o.a. vervaardiging / assemblage, verhandeling, in- en uitvoer, opslag, bewerken en afsteken voor zowel professioneel als voor consumenten vuurwerk.

Doel hiervan is een betere waarborging voor de bescherming van mens en milieu tegen de mogelijke effecten die deze handelingen met vuurwerk kunnen veroorzaken.

Circulaire Opslag Ontploffbare Stoffen Civiel Gebruik

Deze circulaire handelt over de aan te houden afstanden tussen opslagplaatsen van ontploffbare stoffen en objecten die als inbreuken binnen de veiligheidszones worden beschouwd.

Bereikbaarheid

De brandweer beoordeelt de bereikbaarheid van plangebieden en daaraan verbonden objecten cq. inrichtingen aan de hand van de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid. Dit is een notitie die door de landelijke projectgroep bluswatervoorziening en bereikbaarheid is opgesteld in opdracht van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Doel van de handleiding is om praktische handvatten aan te reiken om een voldoende fysiek veiligheidsniveau binnen een gemeente te bereiken. Daarbij wordt een verschil gemaakt tussen bereikbaarheid via de openbare weg en bereikbaarheid op perceelniveau.

Bluswater

Ook de bluswatervoorziening wordt getoetst aan hetgeen beschreven wordt in bovengenoemde handleiding.

2.1.4**VIERDE NOTA WATERHUISHOUDING**

In de vierde nota waterhuishouding (1999) is de hoofddoelstelling “het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd”. Integraal waterbeheer blijft daarbij de strategie van het waterbeleid. Gebiedsgericht beleid (watersysteembenadering) is daarbij een sleutelbegrip. Problemen die lokaal en regionaal spelen moeten ook zoveel mogelijk op dat niveau worden aangepakt. Een strategie die leidt tot een duurzame oplossing vergt niet alleen maatregelen op het watersysteem zelf. De nota pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport en recreatie, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk: een combinatie van een geïntegreerde, generieke aanpak voor de landelijke, gemeenschappelijke doelen en een specifieke, regionale uitwerking, rekeninghoudend met de lokale omstandigheden en mogelijkheden. Het aansluiten bij natuurlijke processen van watersystemen is een belangrijke leidraad voor het toekomstig waterbeheer. Maak gebieden meer zelfvoorzienend door waterconservering en waterbuffering te bevorderen. Op deze manier worden problemen niet of minder afgewenteld op de omgeving maar worden oplossingen binnen het gebied gezocht. Een bijkomend voordeel is dat bestaande problemen met betrekking tot verdroging en gebiedsvreemd water worden beperkt. In de afgelopen jaren zijn veelbelovende initiatieven genomen voor een meer duurzaam waterbeheer. Belangrijke elementen hiervan zijn waterbesparende maatregelen, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem en herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van gebieden.

Inmiddels heeft de watertoets zijn intrede gedaan. Per 1 november 2003 is het doorlopen van de watertoets verplicht bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen. Er dient in ieder geval overleg te worden gevoerd met de waterbeheerders omtrent de beoogde ontwikkelingen in een plangebied. In paragraaf 3.5 is aangegeven op welke wijze dat heeft plaatsgevonden en wat daaruit is voortgekomen.

2.1.5

FLORA EN FAUNA

Habitatrichtlijn/ Flora- en Faunawet

Op het onderhavige initiatief is de Nederlandse Flora- en faunawet van 1 april 2002 van toepassing. Op 23 februari 2005 werd met betrekking tot deze wet een Algemene Maatregel van Bestuur van kracht. Daarnaast is de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet, bij besluit van de minister van LNV per 25 januari 2005 in werking getreden, van toepassing. De wet beschermt soorten. Als uitgangspunt geldt dat het voortbestaan van soorten niet in gevaar mag komen. Bij elk project, elke handeling en iedere activiteit geldt een zorgplicht ten aanzien van in een gebied aanwezige flora en fauna. Bij uitvoering van werkzaamheden bestaat de kans dat men in aanraking komt met één of meer van de artikelen 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Om die reden dient voorafgaand aan iedere ingreep een adequaat flora- en faunaonderzoek te worden uitgevoerd. Vervolgens dient te worden bepaald welke aard de voorgenomen ingreep heeft. Ten slotte dient een beschrijving te worden gegeven van eventuele en wezenlijke (negatieve) invloed op beschermde natuurwaarden. Deze is afhankelijk van de aanwezige natuurwaarden en van de aard, de duur en het tijdstip van de werkzaamheden.

Rode Lijsten

Op 5 november 2004 heeft de minister van LNV de nieuwe Rode Lijsten voor bedreigde dier- en plantensoorten vastgesteld. Op basis van het "Verdrag inzake het behoud van wilde planten en dieren en hun natuurlijke leefmilieu in Europa van 19 september 1979" (Verdrag van Bern) is in ons land en in de omliggende landen per soortgroep een zogeheten Rode Lijst samengesteld aan de hand van de trend en zeldzaamheid op wereldschaal en de Nederlandse situatie. De op de Rode Lijst opgenomen soorten zijn in vijf categorieën ingedeeld. Plaatsing van een soort op de Rode Lijst betekent niet dat deze soorten beschermd zijn. De lijsten zijn echter richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid.

Boswet

Onder de term bossen en boomweiden wordt binnen de Boswet het volgende verstaan:

- bossen en boomweiden buiten de bebouwde kom en groter dan 10 are. Boomweiden zijn houtige opstanden waarvan de bomen in een wijder plantverband zijn aangeplant. Vaak bestaan boomweiden uit populieren en vindt onderbeweiding plaats;
- laanvormige- cq rijbeplantingen die bestaan uit meer dan 20 bomen.

Bij het verwijderen van groenelementen die beschermd zijn middels de Boswet geldt een plicht tot herplant van de bomen. Dit geldt wanneer struweel wordt verwijderd dat aan de bovengenoemde criteria voldoet. In een periode van één tot elf maanden voorafgaand aan deze ingreep dient een "kennisgeving van voorgenomen velling" te worden gedaan bij het Ministerie van LNV. De te kappen oppervlakte bos en / of beplantingen dient op basis van de herplantplicht binnen drie jaar geheel te worden herplant met éénzelfde oppervlakte. Het is mogelijk om de herplant elders uit te voeren en het is niet noodzakelijk om dezelfde soort aan te planten.

2.2

PROVINCIAAL BELEID

2.2.1

PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG (POL)

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

Op 22 september 2006 is het POL 2006 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg. Net als het eerste POL is het POL 2006 een integraal plan dat bestaande, verschillende plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context (ontwikkelingen, Europees en nationaal beleid en regelgeving) en de hoofdlijnen van de aanpak.

POL 2006 is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio. De kwaliteitsregio Limburg wordt gedefinieerd als een regio waar het goed en gezond leven, wonen, leren, werken en recreëren is. Een regio die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. Een regio die stevig is ingebed in internationaal verband. Ten behoeve van de kwaliteitsregio Limburg wordt ingezet op duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van de huidige generatie zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hún behoeften te voorzien.

In het POL 2006 is de projectlocatie gelegen binnen de grens stedelijke dynamiek en wordt deze aangeduid als P10, Stedelijke centrumgebieden. Stedelijke centrumgebieden zijn stedelijke centra met een van oudsher belangrijke “plein- en marktfunctie”, die worden gekenmerkt door sterke menging van functies. Volgens het POL is het doel om in deze gebieden de vitaliteit en dynamiek te waarborgen. Hier wordt invulling aan gegeven door onder andere zorgvuldig om te gaan met uitplaatsing van functies, door de bereikbaarheid te bewaken en concurrentie te reguleren.

Beleidsregio's: Stadsregio parkstad Limburg

Het kwaliteitsprofiel ‘stedelijke dynamiek’ is in het POL regiospecifiek naar een meer concreet niveau vertaald in de vorm van beleidsregio's. Het plangebied zoals aangegeven op de overzichtskaart behorende bij het POL is gesitueerd in beleidsregio II ‘Stadsregio Parkstad Limburg’. Parkstad Limburg heeft een sterk polycentrische opbouw met Heerlen-Centrum als centrum met hoogwaardige stedelijke voorzieningen. De stedelijke kernen Hoensbroek, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade liggen daar als satellieten omheen. Alleen bebouwing die geen afbreuk doet aan de kenmerkende structuur van de stadsregio wordt toegelaten. Deze structuur bestaat uit oorspronkelijke bebouwingskernen, de mijnkoloniën en –sporen, open ruimten en beken als dragers van het reliëf. Het woningbestand van Parkstad Limburg is thans te eenzijdig en dient gedifferentieerd te worden op inbreidings-, uitbreidings- en herstructureringslocaties. De intergemeentelijke nota ‘Retailstructuur Parkstad Limburg’ biedt een leidraad voor de differentiatie en spreiding van voorzieningen waar nodig. Op bestaande bedrijventerreinen moet middels revitalisering en uitbreiding met name hoogwaardige bedrijvigheid worden toegevoegd. Getuige het Locatieonderzoek bedrijventerreinen Midden- en Zuid-Limburg dient de Parkstad circa 75 hectare te reserveren voor bedrijventerreinen in het segment Modern.

De aanleg van een buitenring rond Parkstad Limburg zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid. De ruimtelijke samenhang, de stedelijke structuur, de doorstroming van het verkeer, het openbaar vervoer, de ontsluiting in internationaal verband zijn gebaat bij een dergelijke buitenring. Tevens wordt hiermee doorgaand verkeer geweerd uit woongebieden in met name Brunssum, Kerkrade en Hoensbroek waardoor de leefkwaliteit van deze gebieden vergroot wordt.

Parkstad Limburg heeft te kampen met een zwakke sociale structuur en een relatief groot aantal ouderen. Daarnaast wenst de regio extra aandacht te schenken aan verslavingsproblematiek en risicojongeren in de vorm van wijkvoorzieningen. Op deze wijze streeft Parkstad naar een geïntegreerd zorgaanbod. Bevordering van de culturele infrastructuur en grootschalige dagattracties, evenementen en festivals moet Parkstad een duidelijke recreatieve en toeristische identiteit geven. Kleinschalige voorzieningen kunnen met behulp van Europese subsidies beter ontsloten worden.

Kantoorontwikkeling in steden

De zakelijke dienstverlening heeft in Limburg de afgelopen decennia gezorgd voor een behoorlijke banengroei – naar zo'n 100.000 arbeidsplaatsen – en een aanmerkelijke bijdrage geleverd aan het regionaal inkomen. Bij de keuze van nieuwe locaties moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Nieuwe kantoren moeten zoveel mogelijk geconcentreerd worden in een beperkt aantal kantorenkerngebieden in steden. Alleen daar is concentratie toegestaan van stuwende, hoogwaardige en grote kantoren c.q. kantoorgebouwen. Als kantorenkerngebieden zijn aangewezen:

- Maastricht: Randwyck-Noord, Céramique-terrein, Geusselt (nog te ontwikkelen).
- Heerlen: Kantorenboulevard Heerlen, Centrum-Noord.
- Sittard-Geleen: Kantorenpark Sittard / stationsomgeving.
- Venlo: Venlo-Centrum-Zuid, stationsomgeving, Maasboulevard.
- Roermond: stationsomgeving.

2.2.2

PROVINCIALE VERKEERS- EN VERVOERPLAN

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 14 maart 2007 door Provinciale Staten vastgesteld. Het PVVP is een aanvulling op het POL en vormt de regionale vertaling en uitwerking van het rijksbeleid volgens de Planwet Verkeer en vervoer. Het PVVP verwoordt het beleid voor de komende vijf jaar en hanteert een flexibele agenda. Verder is er in verband met de noodzaak van een langere termijn aanpak en continuïteit een uitwerking in maatregelen gegeven tot en met 2015 en een doorkijk tot 2020. Het doel van het plan is het in stand houden van de bereikbaarheid en waar nodig de bereikbaarheid verbeteren.

De mobiliteitsvoorzieningen en de vervoersnetwerken en –voorzieningen moeten optimaal op elkaar zijn afgestemd. Dit moet resulteren in een optimale bereikbaarheid. Het zo goed mogelijk benutten van de onderlinge samenhangende infrastructuurnetwerken en vervoerstelsels is daarbij het streven. De kwetsbaarheid van routes en de onbetrouwbaarheid van reistijden kan worden verlaagd door incidentmanagement en door afstemming en samenwerking tussen wegbeheerders. Verkeersmanagement helpt langs technische weg de beschikbare weginfrastructuur zo goed en optimaal mogelijk te gebruiken.

Verder dienen burgers en bedrijven beïnvloed te worden door hen te wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid en bij hun verplaatsingskeuzes uit te gaan van “Mobiliteit met verstand”. Pas als duidelijk is dat met benutten en beïnvloeden geen structurele oplossing kan worden gevonden voor een mobiliteitsprobleem komt het bouwen van nieuwe infrastructuur in beeld.

2.3 REGIONAAL/STADSGEWESTELIJK BELEID

2.3.1 PARKSTAD LIMBURG

Het komende jaar komt het denken over de toekomst, de kansen en de kwaliteiten van Parkstad Limburg in een stroomversnelling. Bestuurders, raden, investeerders, provincie en organisaties ontmoeten elkaar bij het ontwikkelen van het Structuurplan voor Parkstad Limburg. Met het Structuurplan Parkstad Limburg is in februari 2005 gestart. Het structuurplan moet een sterkere profilering geven aan Parkstad Limburg. Het schetst de ruimtelijke kwaliteiten en keuzes voor de komende decennia op regioniveau met een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor regio en gemeenten.

2.3.2 DUURZAAM BOUWEN

De ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving omvat drie aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. De gebruikswaarde wordt bepaald door het geheel van stedenbouw, architectuur en duurzaam bouwen. De belevingswaarde heeft te maken met visuele of beeldkwaliteit van de openbare ruimte, en deze hangt samen met het stedenbouwkundig plan in combinatie met de architectuur. De toekomstwaarde, en daarmee het effect van de investeringen, wordt ten dele bepaald door het duurzaam bouwen.

Zowel op het gebied van stedenbouw als op bouwplanniveau dienen de maatregelen uit de lijsten van dit convenant uitgevoerd te worden. Waar mogelijk en ruimtelijk relevant worden duurzaamheidsmaatregelen in het bestemmingsplan opgenomen (publiekrechtelijke verankering). Tevens maakt het convenant deel uit van de te sluiten grondverkoop-overeenkomsten (privaatrechtelijke verankering). Het inzetten van duurzame energiebronnen is zowel effectief (levert geld op) als wervend voor de ondernemer (high-tech uitstraling). Zo zijn het bebouwen van het gebied en tegelijkertijd het versterken van de ecologische verbidingsstructuren en het benutten van de aantrekkingskracht van water door dit zichtbaar binnen het gebied te houden (en het niet zo snel mogelijk af te voeren via het regenwaterriool) duidelijk stimulerende elementen bij het ontwikkelen van het plangebied. Ook het benutten van duurzame energiebronnen als zonne- en windenergie is zowel effectief (levert geld op) als wervend voor de ondernemer (High tech uitstraling).

Convenant duurzaam bouwen Oostelijk Zuid-Limburg

Duurzame ontwikkeling dient op grond van het in mei 1997 gesloten Convenant Duurzaam Bouwen O.Z.L. bij alle planvorming te worden meegenomen. In Oostelijk Zuid-Limburg is in het Convenant Duurzaam Bouwen OZL vastgelegd dat bij de planontwikkeling en de nieuwbouw van woningen de betrokken partijen de verplichting op zich nemen om naast het uitvoeren van de vaste maatregelen, per bouwproject ten minste 60% van de aanbevelingen, de zogenaamde variabele maatregelen, te realiseren.

De geactualiseerde nationale pakketten woningbouw, nieuwbouw, woningbouw beheer, utiliteitsbouw, stedenbouw en GWW maken onderdeel uit van het convenant. De eisen met toekomstwaarden en aanbevelingen zijn verdeeld over een aantal thema's. Uiteraard is het van belang om bij de realisatie van plannen te allen tijde rekening te houden met toekomstwaarden.

Water

Opvangen, bufferen, infiltreren c.q. hergebruiken van hemelwater binnen het plangebied conform beleid waterplan Heerlen;
toepassing van waterbesparende voorzieningen.

Bodem en groen

uitgaan van een gesloten grondbalans;
zo min mogelijk verharding toepassen;
handhaven / integreren van bestaand groen;
bij bomen en / of planten inheemse soorten toepassen.

Verkeer en vervoer

aantrekkelijke en korte verbindingen voor langzaam verkeer;
een duurzaam veilige inrichting van het woongebied (30 km / uur);
voorkomen van geluidhinder.

Afval

ruimte reserveren voor een gescheiden afvalinzameling;
beperken en scheiden bouw- en sloopafval.

Materialen

toepassen van duurzame, milieuvriendelijke en her te gebruiken materialen, geen PVC of CFK bevattende producten en geen tropisch hardhout
tuinafscheidingen bij voorkeur d.m.v. natuurlijke begroeiing enz.

Verder wordt verwezen naar de betreffende basispakketten uit het Convenant te weten:

1. Stedenbouwkundige maatregelen;
- 2.A. Vormgevings- en indelingsmaatregelen op ontwerpniveau
- 2.B. Technische en uitvoeringsmaatregelen.

2.3.3

REGIONAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN (RVVP)

In mei 2007 is het definitieve Regionaal verkeers- en vervoerplan (RVVP) opgesteld. Dit plan bestaat uit eens strategisch beleidskader en een uitvoeringsprogramma. Het strategisch beleidskader dient in hoofdlijnen de regionale mobiliteitsontwikkelingen te beschrijven voor de komende periode (2007-2020).

Een toekomstgerichte en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de regio heeft een positief effect op het regionale vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners. Mobiliteit en bereikbaarheid draagt vooral bij aan de bereikbaarheid van de economische centra, woongebieden en de ontsluiting van de recreatief-toeristische gebieden. Maatregelen op het gebied van mobiliteit hebben tevens positieve effecten op de leefbaarheid.

Het doel van het verbeteren van de mobiliteit en de bereikbaarheid is derhalve het verbeteren van internationale verbindingen, het stimuleren en faciliteren van economische structuurversterking, het bevorderen van werkgelegenheid en het verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio.

De hoofddoelstellingen en uitgangspunten uit het RVVP zijn als volgt:

- het verkeers- en vervoerssysteem moet meer gaan bijdragen aan een economische structuurversterking. De bereikbaarheid van Parkstad Limburg moet gericht zijn op realisering van een concurrerende (eu)regio Parkstad Limburg & Aachen;
- er moet een heldere regionale wegenstructuur komen met betere oriëntatiemogelijkheden voor automobilisten;
- de verkeers- en vervoerssystemen moeten bijdragen aan een voor wonen en recreëren aantrekkelijke regio, goed bereikbare voorzieningen, met een minimum aan verkeersonveiligheid en milieuoverlast;
- het regionale openbare vervoer moet beter kunnen concurreren met het autoverkeer door intensivering en kwaliteitsverbetering van het aanbod en toename van de vraag;
- in het strategisch beleidskader en de uitvoeringsplannen dient rekening te worden gehouden met maatschappelijke trends, zoals demografische ontwikkelingen en individualisering;
- bij de ontwikkelingen die binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan zullen plaatsvinden wordt aangesloten op de doelstellingen zoals opgenomen in het RVVP.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

2.4.1 STADSVISIE

In juni 1997 ondertekende Heerlen het Grote Stedenconvenant met het Rijk. De Stadsvisie vormde de basis voor de ontwikkelings- en investeringsprogramma's voor de nieuw te sluiten convenanten met zowel Rijk, provincie en de andere gemeenten in Parkstad Limburg.

Op basis van de Stadsvisie heeft Heerlen het ambitieniveau geformuleerd. Hierbij is integraliteit van het economisch, sociaal-cultureel en omgevingskapitaal een voorwaarde. Het beleid moet zich richten op het vergroten van alle drie de kapitaalsvormen. De doelstelling voor Heerlen in het kader van het Grote Stedenbeleid is in de Stadsvisie als volgt geformuleerd:

“Heerlen wil enerzijds een sturend onderdeel zijn van Parkstad Limburg als grensoverschrijdende regio. Verder wil Heerlen daarbij enerzijds de sociaal-culturele en omgevingskwaliteit van de bestaande stad substantieel verbeteren en anderzijds de unieke economische potenties van de stad en de stedelijke regio benutten en zichzelf profileren als een zich steeds vernieuwende, innovatieve en open stad. Daarbij kiest Heerlen voor een integrale benadering met een goed evenwicht tussen economische, sociaal-culturele en omgevingsontwikkelingen.”

2.4.2

STRUCTUURVISIE KANTOREN HEERLEN TOT 2010

Het kantoorlocatiebeleid van de gemeente Heerlen wordt ingedeeld 4 schaalniveaus:

1. Zeer kleinschalige kantoorontwikkelingen in woonwijken, hiermee wordt het economisch speerpunt buurteconomie versterkt.
2. Kleinschalige kantoorontwikkelingen langs de openbaar vervoersassen.
3. Grootschalige kantoorontwikkelingen in het Stadspark Oranje Nassau en in de stationsomgeving.
4. Locaties voor bedrijfspanden met een kantoorachtige uitstraling.

De nieuwbouw van het CBS is een grootschalige kantoorontwikkeling en de realisering ervan in het Stadspark Oranje Nassau past dus prima in het gemeentelijke kantoorlocatiebeleid.

2.4.3

ENERGIE EN DUURZAAMHEID

De stad wil een positieve bijdrage leveren aan de verbetering van het klimaat en een voorbeeldfunctie vervullen. Burgers en partijen moeten aangezet worden om energie te besparen of te investeren in duurzame energie. Energie is onlosmakelijk verbonden met de identiteit van de stad. Heerlen bouwt een brug van het oude energieverleden, de mijnen, naar een toekomst vol duurzame energie en leveringszekerheid. Nieuwe energie is daarnaast ook het economisch speerpunt van de stad.

In het Klimaatbeleidsplan Heerlen 2004-2010 krijgen onze hoge ambities vorm in ruim 50 projecten op verschillende beleidsterreinen, waaronder ruimtelijke planvorming. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en plannen zullen moeten aansluiten op de in het klimaatbeleidsplan genoemde taakstellingen.

Op grond van het Convenant Duurzaam Bouwen Parkstad Limburg dienen bij nieuwbouwprojecten de betrokken partijen de verplichting op zich te nemen om naast het uitvoeren van de vaste maatregelen, per bouwobject tenminste 60% van de variabele maatregelen, te realiseren.

Duurzaamheidsmaatregelen hoeven hierbij niet als juk, belemmering of beperkende randvoorwaarde te worden gezien, maar juist als een uitdaging, als de mogelijkheid tot het creëren van extra kansen.

In haar streven naar meer kwaliteit in de woningbouw en planontwikkeling heeft de gemeente Heerlen de volgende taakstellingen in haar klimaatbeleidsplan opgenomen:

- het totale energiegebruik van het plangebied dient voor 5% gebaseerd te zijn op duurzame energiebronnen. (b.v. zonnepanelen, warmtepompen);
- e dient een optimale zongerichte indeling plaats te vinden met veel daglichttoetreding.
- d inspanningsverplichting dient te worden overgenomen dat alle nieuwbouw wordt uitgerust met lage temperatuurverwarmingssystemen;

- d inspanningsverplichting wordt overgenomen om bij nieuwbouw een verscherping van de geldende EPC-norm met 10-15% te bereiken. (met een wettelijke norm van 1,5 voor kantoorgebouwen betekent dit een verscherping tot minimaal 1,35);
- voor het totale gebied Stadspark Oranje Nassau geldt een afgesproken EPL van minimaal 7.7 met een streven naar een EPL van 8.

In het kader van de Unieke Kansen Regeling van het ministerie van VROM is er subsidie gekregen voor de implementatie van Mijwater in de gebouwen binnen het Stadspark Oranje Nassau, incl. de nieuwbouw van het CBS. Om te kunnen aansluiten op het mijnwater is minimaal een systeem van warmte en koudeoverdracht middels een lage temperatuur overdrachtsysteem noodzakelijk. Mocht dit mijnwater-experiment niet slagen, dan kunnen alsnog andere warmte- en koudebronnen worden ingezet.

De regio Parkstad Limburg wil op economisch gebied gebruik maken van de aanwezige kennis en expertise op het gebied van Nieuwe Energie. Om dit te doen slagen zijn echter ook goede voorbeelden nodig. Deze centrale locatie is een uitgesproken kans om visueel iets te laten zien van onze stedelijke ambities door bijvoorbeeld een architectonische inpassing van zonne- of windenergie.

2.4.4

GROENSTRUCTUURPLAN/NOTA NATUUR EN LANDSCHAP

Heerlen heeft een specifieke groenstructuur: de groei heeft zich geconcentreerd rond een aantal kernen (Heerlen, Hoensbroek, Heerlerheide enz) De grotere groengebieden bevinden zich voornamelijk tussen deze kernen. Het feit dat het buitengebied niet als een schil om de stad ligt, maar ook uitlopers in het stedelijke gebied heeft, vormt een kwaliteit voor Heerlen die bewaard moet blijven.

In het Groenstructuurplan Heerlen en in de nota Natuur en Landschap wordt het streven van de gemeente omschreven als door de versterking van enkele structurelementen een meer samenhangende structuur in het gefragmenteerde stedelijke weefsel aan te brengen.

2.4.5

WATERPLAN 2001-2015

In regionaal verband werkt de gemeente Heerlen onder de noemer Parkstad Limburg aan een optimale ontwikkeling van de regio op het vlak van economie, leefomgeving en zorg. Een ambitie van Parkstad Limburg is het ontwikkelen van een leef-, woon- en werkklimaat dat zich kenmerkt door duurzaamheid en kwaliteit. Eén van de uitdagingen is het benutten van het watersysteem en de aan water gebonden natuurwaarden om de kwaliteit van de stad duurzaam te versterken. Het Waterplan richt zich op de basisvoorwaarden hiervoor: schoon, helder water met een diversiteit aan planten en dieren met daardoor een hoge belevingswaarde. Een Waterplan is een nieuw planinstrument. Ontwikkelingen en wensen wat betreft riolering, oppervlaktewater, ondiep grondwater en natuur zijn voor het eerst in onderlinge samenhang beschouwd en gewogen. Omdat het Waterschap Roer en Overmaas, het Zuiveringschap Limburg en de gemeente Heerlen samen zorg dragen voor het beheer en onderhoud van het water in Heerlen, is het Waterplan een gezamenlijk beleidsplan.

Integraal waterbeheer is een sleutelbegrip in het Waterplan. In de Vierde Nota Waterhuishouding blijft integraal waterbeheer de aanpak voor een “veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen”. Ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden vormen de basis voor een hoogwaardig woon-, werk- en leefklimaat in de bebouwde kom en directe omgeving.

Ecologie en hydrologie dienen mede als ordenend principe gehanteerd te worden bij de toekenning van functies en bij de inrichting en het beheer van stedelijk gebied. Jarenlang is het waterkwantiteitsbeheer in bebouwd gebied vooral gericht geweest op het voorkomen van wateroverlast en de afvoer van water uit het bebouwde gebied. Het waterkwaliteitsbeheer werd terughoudend ingevuld. Inmiddels wordt duidelijk dat dit een keerzijde heeft. Door de toename van verhard oppervlak en het snel afvoeren van regenwater nemen de piekafvoeren naar het oppervlaktewater toe en neemt de voeding van het grondwater af, met verdroging als gevolg. Overstorten en diffuse verontreinigingen vervuilen het oppervlaktewater en ecologische potenties van stadswateren worden onvoldoende benut. De aanpak van deze tot nu toe vaak onderbelichte problemen vormt inmiddels een belangrijk beleidsitem voor het waterbeheer in de bebouwde omgeving. Op het Waterplan wordt in paragraaf 3.5 terug gekomen.

2.4.6

NOTA RUIMTELIJKE KWALITEIT 2004

Op 11 mei 2004 heeft de gemeenteraad de nota Ruimtelijke kwaliteit Heerlen vastgesteld. Voor gemeente Heerlen is ruimtelijke kwaliteit een belangrijk onderwerp. Kwaliteit wordt in hoofdzaak bepaald door stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur, welstands- en monumentenzorg. Hierin ligt de basis voor een goed vestigingsklimaat opgesloten voor zowel wonen als voor bedrijven. Ruimtelijke kwaliteit heeft te maken met uitstraling. Heerlen werkt aan deze uitstraling en baseert haar beleid hierop. Imagoverbetering tot ver over de grenzen, een “Houden van Heerlen” voor de burger en het stimuleren van toerisme wordt door de nota nagestreefd.

Reden genoeg voor het gemeentebestuur om deze nota op te stellen. De nota zal gebruikt worden bij het beoordelen en het stimuleren van de culturele belevingswaarde en de economische toekomstwaarde. Ook de functionele gebruikswaarde van plannen zal getoetst worden aan de nota Ruimtelijke Kwaliteit.

De nota bestaat uit 2 delen, waarbij deel 1 het beleidskader voor Parkstad Limburg is. Voor alle Parkstad gemeenten is hierin de structuur voor bepaling van de nota Ruimtelijke Kwaliteit opgenomen. In deel 2 (het toetsingsinstrument) gaat het om de inhoud. Deze bevat gebieds- en objectgerichte criteria voor de nieuwe Commissie Ruimtelijke Ordening. Bovendien dient de nota als inspiratiebron voor allen die zich betrokken voelen bij het vormgeven van de stad. Als belangrijk onderdeel van de nota geldt de kaart “Ruimtelijke Kwaliteit” van Heerlen. Deze kan, geholpen door de verklaring (thema's, groengebieden en aanduidingen), als een kwaliteitsatlas gelezen worden.

De nota zal het instrument worden voor kwaliteitsbeoordelingen. Ze reikt het welstandstoezicht een toetsbaar instrument aan zodat men bij de aanvraag van een bouwvergunning niet meer voor verrassingen komt te staan. De nota is geen standaardnorm voor kwaliteit, maar beoogt veeleer een `preventief denken` bij de ontwikkeling van plannen te stimuleren. De communicatieve waarde van de nota is daarom erg groot.

Via gebiedsgebonden kwaliteiten, welstandniveaus en een ruimtelijke visie bespreekt de nota een aantal thema's, zoals op bijbehorende kaart aangegeven. De thema's worden in het algemeen en met hun specifieke kenmerken besproken.

2.4.7

PROSTITUTIE EN SEKSINRICHTINGEN

Door het verdwijnen van het algemeen bordeelverbod uit het Wetboek van Strafrecht kan de vestiging van een bordeel niet meer strafrechtelijk verboden worden. Het is derhalve noodzakelijk om middels beleid en een adequate planologische regeling de vestiging van prostitutiebedrijven te reguleren. De planologische regeling heeft betrekking op de bestemmingen die - volgens de jurisprudentie - het gebruik ten behoeve van prostitutie niet geheel uitsluiten. Gedoeld wordt op de bestemmingen die wonen, horeca, dienstverlening en bedrijven toelaten.

De gemeenten in Parkstad Limburg hebben een gezamenlijk regionale visie met betrekking tot het prostitutiebeleid ontwikkeld. Het opstellen van de "Parkstadnota regionale visie prostitutiebeleid" werd noodzakelijk geacht omdat een zeer stringent lokaal beleid kan leiden tot verplaatsing van de in de gemeenten aanwezige prostitutiebedrijven naar omringende gemeenten, die een minder stringent beleid voeren. Door regionaal beleid wordt voorkomen dat ongewenste bewegingen ontstaan in de vestiging van prostitutiebedrijven en kunnen gemeenten beargumenteerd bepaalde vormen van prostitutiebedrijven uitsluiten.

Regionaal beleid kan ondersteunend zijn voor die Parkstadgemeenten, die een nulbeleid willen voeren voor bepaalde vormen van prostitutie. Regionaal beleid is ook van belang voor gemeenten die willen afbouwen, omdat er te veel seksinrichtingen zijn binnen hun grondgebied, terwijl doorverwijzing naar omliggende gemeenten met enige ruimte ten aanzien van seksinrichtingen mogelijk is.

Uitgangspunt is een regionale status-quo ten aanzien van de gevestigde vormen van prostitutiebedrijven. Een regionale toename van het aantal prostitutievestigingen zal niet worden toegestaan. In de "Beleidsnota Seksinrichtingen, sekwinkels en escortbedrijven Heerlen" is het gemeentelijk beleid van neergelegd. In februari en maart 2000 is inspraak gegeven op deze nota. Vervolgens heeft de gemeenteraad de nota op 13 juni 2000 vastgesteld, waardoor het seksinrichtingenbeleid in oktober 2000 van kracht is geworden.

In de nota is ruimtelijk beleid geïntegreerd in het totale beleid. Een van de zes hoofddoelstellingen die ten grondslag lagen bij de opheffing van het algemeen bordeelverbod was: de beheersing en regulering van exploitatie van prostitutie. Het seksinrichtingen-beleid van de gemeente richt zich mede op het beheersen, sturen en saneren van de prostitutie-branchen waarbij rekening gehouden is met de plaatselijke en regionale omstandigheden.

De vestiging van prostitutiebedrijven (qua aard, maximering en spreiding) is een ruimtelijk sturingsinstrument in het belang van een goed woon- en leefklimaat. Voorkomen moet worden dat seksinrichtingen het woon- en leefklimaat in negatieve zin aantasten.

Spreiding van nieuwe seksinrichtingen wordt zoveel mogelijk nagestreefd. Er is bewust niet gekozen voor een concentratie van prostitutiebedrijven. Door het stellen van vestigingscriteria wordt gestreefd naar een meer evenredige verdeling van seksinrichtingen over de stadsdelen door natuurlijk verloop. Seksinrichtingen horen niet thuis in een woonbuurt.

Om dit te voorkomen zijn uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid voor nieuwe te vestigen (prostitutie)bedrijven vestigingscriteria opgesteld (pag. 11 van de nota i.c.). Daarnaast mogen er zich verspreid over Heerlen, maximaal 6 prostitutiebedrijven vestigen en één parenclub, maar geen raamprostitutie en geen seksclubs. Tevens dienen de vergunningplichtige seksinrichtingen te voldoen aan de eisen zoals neergelegd in de APV, hoofdstuk 3, afdeling 4 Seksinrichtingen. Elke vestigingslocatie wordt getoetst aan het bestemmingsplan, Leefmilieuverordening en / of de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing. Drie prostitutiebedrijven die onder het overgangsrecht van het seksinrichtingenbeleid vallen zijn gesitueerd in woonbuurten. Voor deze geldt een uitsterfconstructie (alleen de huidige exploitant mag blijven exploiteren, overname is niet toegestaan). Anno 2004 hebben twee exploitanten hun exploitatie in woonbuurten eigener beweging beëindigd. Van drie prostitutiebedrijven die in strijd met het vigerende bestemmingsplan exploiteerden, hebben er twee hun exploitatie beëindigd. Voor deze drie gold in het kader van het overgangsrecht (neergelegd in de APV) een uitzondering: zij behoefden niet te voldoen aan de bestemmingsplantoets, tenzij zwaarwegende planologische bezwaren alsnog tot handhaving van het bestemmingsplan moesten leiden. Tegen seksinrichtingen die zich in strijd met het onderhavige bestemmingsplan etc. willen vestigen of zich al gevestigd hebben, wordt bestuursrechtelijk opgetreden. De bovengenoemde nota en de beleidsevaluatie zijn op 27 juli 2004 door B&W behandeld. Deze stukken bevatten de complete verantwoording en achtergronden van het prostitutiebeleid. In de huidige situatie liggen de seksinrichtingen verspreid over de stad. In totaliteit zijn er acht seksinrichtingen in Heerlen. Geen van de seksinrichtingen liggen in het onderhavige plangebied. De consequenties van het opheffen van het bordeelverbod en het hiervoor aangehaalde beleid zijn dat ter uitvoering van het ruimtelijke beleid en van het spreidingsbeleid de bestemmingsplannen moeten worden aangepast. Ter uitvoering van het ruimtelijke en het spreidingbeleid zullen de bestemmingsplannen worden aangepast. De strekking van de uitvoering van het prostitutiebeleid is erop gericht seksinrichtingen zo veel mogelijk te spreiden, althans een concentratie van seksinrichtingen te voorkomen. In het onderhavige beheersplan is dit dan ook een van de uitgangspunten. Ten einde te voorkomen dat onbedoelde seksinrichtingen kunnen worden gevestigd, conform het bestemmingsplan, is besloten om de planregels zo te formuleren dat het vestigen van nieuwe seksinrichtingen uitgesloten is. Hieronder worden kort de verschillende vormen van prostitutie beschreven.

Straatprostitutie

Dit betreft een open vorm van prostitutie en komt alleen voor in het stadsdeel Heerlerbaan. Straatprostitutie heeft een zeer nadelige invloed op het woon- en leefmilieu en kan leiden tot ernstige hinder voor de omgeving. In regionaal verband is in de behoefte aan een locatie voor straatprostitutie voorzien binnen de gemeente Heerlen aan de Imstenraderweg.

Het college kan maximaal een vijfendertigtal vergunningen afgeven voor het zich prostitueren binnen de aangewezen straatprostitutielocatie. Ter voorkoming van het ontstaan van straatprostitutie op andere locaties dan op de bovenstaand genoemde, wordt aan de gebruiksregels van de vigerende plannen een specifiek gebruiksvoorschrift toegevoegd: “onder strijdig gebruik wordt in elk geval verstaan het gebruik van gronden voor straatprostitutie”.

Seksinrichtingen

Momenteel voert de gemeente een nulbeleid ten aanzien van raamprostitutie en seksclubs. Middels strafbepalingen in de APV en het gemeentelijk prostitutiebeleid worden deze twee vormen van exploitatie strafbaar gesteld. In de beleidsnota is vastgelegd dat er binnen de gemeente Heerlen maximaal zes prostitutiebedrijven geëxploiteerd mogen worden. Momenteel zijn er vijf vergunde prostitutiebedrijven. Er is dus nog ruimte voor één prostitutiebedrijf. De uitstraling naar de woonomgeving is bij parenclubs groter dan bij prostitutiebedrijven. Daarom wordt voor de exploitatie van een parenclub een vergunning vereist. Op grond van het oude beleid ter zake gold voor seksbioscopen een ontheffingsplicht. Nu is dit een vergunningplicht.

Door middel van planherzieningen worden de bestaande prostitutiebedrijven positief bestemd. De positief bestemde percelen vormen de gemeentelijke locaties waar prostitutiebedrijven zich nu en in de toekomst in ieder geval kunnen vestigen. Daarbij wordt uitgesloten dat ter plaatse raamprostitutie kan worden uitgeoefend.

Wanneer blijkt dat aan een bestaande seksinrichting geen behoefte meer bestaat, i.c. een seksinrichting gedurende twee jaar of langer niet als zodanig wordt gebruikt, dan komt de toegevoegde positieve bestemming te vervallen en resteert slechts de oorspronkelijke bestemming conform de reeds vigerende bestemmingsplannen. Er wordt dan vanuit gegaan dat op dat moment het draagvlak voor de desbetreffende seksinrichting niet langer aanwezig is.

Sekswinkels

Het te voeren beleid voor sekswinkels is beperkt tot het aanwijzen van gebieden waar het niet toegestaan is zich te vestigen en regels vast te stellen ten aanzien van het ten toon stellen, aanbieden of aanbrengen van goederen en/of afbeeldingen.

Sekswinkels mogen zich uitsluitend vestigen in de winkelcentra van de stadsdelen Heerlen-Centrum, Heerlerbaan, Heerlerheide en Hoensbroek. Met dien verstande dat vestiging in elkaars directe nabijheid (zijnde op honderd meter loopafstand) is uitgesloten.

Binnen panden met een detailhandelsbestemming wordt vestiging van sekswinkels beperkt tot panden, die op voldoende afstand van zuivere woonbuurten en maatschappelijke voorzieningen als scholen, kerken e.d. zijn gelegen. Als voldoende afstand wordt een afstand van 250 meter aangehouden, als zijnde een afstand tot de woonomgeving, waarbuiten jonge kinderen zich doorgaans niet begeven.

Escortbedrijven

Heerlen kent momenteel één vergund escortbedrijf.

Binnen het plangebied komen op dit moment geen vormen van prostitutie voor.

HOOFDSTUK

3 Integrale afweging

3.1

RUIMTELIJKE EFFECTEN VAN HET PROJECT OP DE OMGEVING

3.1.1

STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING

Nadat de mijn in 1974 de exploitatie had beëindigd, ontstond een unieke kans om het vrijkomende mijncomplex een functie te geven bij de afbouw van de binnenstad. Gedeeltelijk is dat voornemen uitgevoerd en heeft geresulteerd in een woonwijk (Zeswegen) met alle benodigde functies als onderwijs, detailhandel, bedrijven, groen, recreatie en maatschappelijk gerelateerde functies. Voor het gebied rondom de CBS-weg is tot op heden die invulling niet verder ingevuld. Nu meer dan 30 jaar later zijn de ruimtelijke uitgangspunten voor de afbouw van Zeswegen veranderd. Voornamelijk de integrale belangen als luchtkwaliteit, geluid, en externe veiligheid stellen dermate hoge eisen aan het gebied, dat woningbouw niet gewenst is. In de jaren negentig van de vorige eeuw zijn er diverse plannen ontwikkeld voor de ontwikkeling van het gebied 'Stadspark Oranje Nassau', gelegen ten noorden van het NS-station Heerlen. Dit gebied is een verzameling van een aantal kleinere deelgebieden, zijnde het gebied Zeswegen, het Stationsgebied, en Grasbroek. In 2003 heeft de gemeente Heerlen een hernieuwde stedenbouwkundige visie opgesteld voor het gebied Zeswegen, als onderdeel van het Stadspark Oranje Nassau (SON). Het plan voor de stationsomgeving, het zogenoemde plan Maankwartier, is separaat aan deze visie eveneens in 2003 ontwikkeld. Voor de ontwikkeling van het gebied Grasbroek zijn de afgelopen jaren stedenbouwkundige plannen opgesteld die thans verder worden uitgewerkt. Het stedenbouwkundig plan voor SON ziet er als volgt uit:



De nieuwbouw voor de het CBS kan gezien worden als de eerste ontwikkeling in het gebied Zeswegen. Het plan voor de CBS komt in grote lijnen overeen met het ruimtelijke kader zoals dat toentertijd is opgesteld. De bouwhoogte van het gebouw (23 meter gemeten vanaf de CBS-weg) is enkele meters lager dan het stedenbouwkundig kader als maximale bouwhoogte voorschreef. Het parkeren vindt grotendeels plaats in een half verdiept gelegen parkeerbak. Het plan Zeswegen ziet er thans als volgt uit:



Op enkele kleine punten (rooilijn en parkeren op maaiveld) wordt er afgeweken van dat plan. De bouw van het CBS-kantoor wordt nu als uitgangspunt genomen voor de verdere ontwikkeling van het gebied Zeswegen. Het stedenbouwkundig plan voor dit gebied zal op enkele kleine punten (spoedig) worden aangepast/bijgesteld op basis van de nieuwe ontwikkeling van het CBS. Bij de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met het bepaalde in de Spoorwegwet (artikelen 19-21).

3.1.2

VERKEER EN PARKEREN

Algemeen

Het Stadspark Oranje Nassau ligt tegen het centrum van Heerlen aan, ingeklemd tussen belangrijke verkeersroutes zoals de A76 / N281 aan de westkant en de grote stedelijke gebieden als Landgraaf en Kerkrade aan de zuidoostkant. Zo is in de huidige verkeersstructuur de situatie ontstaan dat het niet-centrumgebonden verkeer, waaronder veel vrachtverkeer, voor veel opstoppen zorgt. Om bestemmingen binnen Parkstad Limburg beter bereikbaar te maken en het centrum van Heerlen en de aanwezige woonbuurten te ontlasten, wordt de Binnenring de komende jaren aangelegd. Deze ringweg wordt in twee fasen aangelegd. In de eerste fase (september 2006 tot december 2007) zal het traject Euregioweg-Mijnspoorweg worden aangelegd. Het traject Mijnspoorweg-Beersdalweg zal daarna worden aangelegd. Eind 2009 zal de Binnenring in zijn geheel klaar zijn, zodat vanaf dat moment de bereikbaarheid en leefbaarheid van de centra en woonbuurten van Parkstad Limburg geoptimaliseerd zullen zijn.

Ontsluiting Stadspark

De verkeersstructuur rondom het projectgebied is aanwezig. Voor de invulling van het Stadspark is echter nog geen nieuwe stedenbouwkundige visie ontwikkeld, zodat nog geen precieze duidelijkheid is over het aantal voertuigen dat gebruik zal gaan maken van de aanwezige wegen. Vooruitlopend op de invulling van het Stadspark, wordt op zeer korte termijn, in het kader van de ontwikkeling van het zogenaamde Maankwartier in de stationsomgeving, een aanvang genomen met de aanleg van een nieuwe rotonde, te weten op de kruising Spoorsingel / Looierstraat, waar bestaande verkeerslichten zullen komen te verdwijnen. Hierdoor wordt een soepele verkeersafwikkeling in de omgeving van het projectgebied bevorderd.

Langzaam verkeer

Het toekomstige CBS gebouw zal op een goede manier toegankelijk moeten zijn voor langzaam verkeer. De gemeente zal zorgdragen voor de aanleg van een langzaamverkeersroute langs het spoor die het bus- en treinstation op een directe manier zal verbinden met het CBS gebouw. Daarnaast zal ook de langzaamverkeersroute die langs de CBS-weg gelegen is in stand worden gehouden.

Openbaar vervoer

De CBS-locatie wordt direct ontsloten door een buslijn van Veolia (lijn 1). De halte bevindt zich in de directe nabijheid van de CBS-locatie. De loopafstand naar het NS-station van Heerlen bedraagt 5-10 minuten. Door CBS is daarnaast een bedrijfsvervoerplan opgesteld. De werknemers maken waar mogelijk gebruik van fiets- en openbaar vervoerverbindingen en poolmogelijkheden.

Parkeren

Ten aanzien van parkeren dient mogelijke parkeeroverlast in de omgeving van de projectlocatie te worden voorkomen. Voor het parkeren ten behoeve van het nieuwe kantoor dient te worden uitgegaan van een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per 75 m² kantooroppervlakte. Bij een totale bruto vloeroppervlakte van ongeveer 18.000 m² betekent dit 240 parkeerplaatsen. Onderhavig project voorziet in 318 parkeerplaatsen op eigen terrein in de vorm van een gedeeltelijk onder het maaiveld gelegen parkeergarage. Hierdoor wordt ruimschoots aan de door de gemeente Heerlen gehanteerde norm van 240 parkeerplaatsen voldaan. Het resterende aantal parkeerplaatsen zal door bezoekers van het CBS gebruikt kunnen worden, zodat ook de parkeeroverlast als gevolg van deze bezoekers wordt beperkt. De gemeente Heerlen is verantwoordelijk voor de aanleg van het park tussen de kavel en het naastgelegen gebouw van “Hermes remise” met daarin 100 parkeerplaatsen. Tevens is in de ondergrondse garage ruimte aanwezig voor laad- en losactiviteiten en een fietsenstalling.

3.2

MILIEU

3.2.1

LUCHTKWALITEIT

Door de gemeente Heerlen is d.d. 12 december 2006 een notitie luchtkwaliteit (kenmerk LK.2006-040) opgesteld. Deze notitie is gebaseerd op het Besluit luchtkwaliteit 2005 dat inmiddels is vervangen door de Wet luchtkwaliteit.

Notitie luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is van kracht sinds 4 mei 2005. Het besluit bevat luchtkwaliteitsnormen voor zeven stoffen. Tevens is bepaald dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart brengen en daarover rapporteren. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes, koolmonoxide en benzeen. Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging.

Na toetsing aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 blijkt dat de ontwikkeling van CBS leidt tot verslechtering van luchtkwaliteit op een aantal wegvakken waar de norm reeds wordt overschreden. Na het treffen van luchtkwaliteitverbeterende maatregelen in het kader van het Verkeerscirculatieplan is het aantal wegvakken teruggebracht tot één locatie (Spoorsingel). Om de eigen uitstoot in het kader van luchtkwaliteit zo veel mogelijk te beperken wordt door CBS een vervoersplan toegepast. De werknemers maken waar mogelijk gebruik van fiets- en openbaar vervoerverbindingen en poolmogelijkheden. Andere maatregelen kunnen niet binnen het plangebied van de CBS-ontwikkeling worden getroffen.

Compensatie van overschrijdingslocaties met locaties waar luchtkwaliteit is verbeterd als gevolg van het verkeerscirculatieplan of andere met het plan samenhangende maatregelen (saldering) is niet mogelijk. De gemeente realiseert zich terdege dat er in de huidige en toekomstige situatie knelpunten optreden in de nabijheid van de ontwikkellocatie. Zoals in vele steden in Nederland spitst de luchtproblematiek zich toe op het gehele stadscentrum, waar dit projectgebied deel van uitmaakt. Inmiddels is de gemeente naarstig op zoek naar locatiespecifieke maatregelen om de vestiging van het CBS mogelijk te maken. Belangrijk is dat in de eerste helft van 2007 een luchtkwaliteitplan zal worden vastgesteld door de raad, dat gericht is op verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele gemeente en die het mogelijk maakt om toekomstige ontwikkelingen in het centrum te faciliteren. De maatregelen worden geselecteerd op maximaal effect, zoals schoner openbaar vervoer van en naar het nabijgelegen busstation, en alle verdere (haalbare) maatregelen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Zeker is dat een verbetering wordt gerealiseerd op de Spoorsingel en de Looierstraat ten opzichte van de huidige situatie. Met behulp van het luchtkwaliteitplan zal op korte termijn met de uitvoering van een afgewogen maatregelenpakket worden gestart om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het effect van deze maatregelen op de luchtkwaliteit zal grotendeels eerder zijn gerealiseerd dan de CBS-ontwikkeling. Rekening houdend met de geringe omvang van de verslechtering als gevolg van de CBS-ontwikkeling en het feit dat gemeente Heerlen op korte termijn zal starten met de uitvoering van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, zal de luchtkwaliteit als gevolg van de CBS-ontwikkeling niet zodanig verslechteren dat het gezondheidsbelang in het geding is. Er is derhalve geen grond aanwezig om doorgang van het plan te belemmeren.

Nieuwe Wet luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer zijn per 15 november 2007 luchtkwaliteitseisen opgenomen (Staatsblad 2007, nummer 414, 434). De betreffende artikelen van de Wet milieubeheer worden in de regel aangeduid als “Wet luchtkwaliteit”. Met het inwerking treden hiervan is het tot dan toe geldende “Besluit luchtkwaliteit 2005” ingetrokken.

In de “Wet luchtkwaliteit” zijn de Europese luchtkwaliteitseisen opgenomen. Verder voorziet de Wet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL is nog niet in werking getreden, dat kan pas gebeuren nadat de EU derogatie (verlenging van de termijn om luchtkwaliteitseisen te realiseren) heeft verleend en dit is ingebed in de Nederlandse wetgeving. Naar verwachting zal het NSL het eerste kwartaal van 2009 in werking treden.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer zijn bestuursorganen verplicht om bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden van de in de Wet genoemde stoffen in acht te nemen.

Uitvoeringsregels

Gelijktijdig met de Wet luchtkwaliteit zijn een aantal uitvoeringsregels in werking getreden. Deze uitvoeringsregels zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (MR), dit betreft ondermeer:

- § Algemene Maatregel van Bestuur “Niet in betekenende mate” (Besluit nibm) (Stb. 2007, 440).
- § Ministeriële regeling: “Niet in betekenende mate” (regeling nibm) (Stcrt. 2007, 218).
- § Ministeriële regeling “Beoordeling luchtkwaliteit 2007” (Stcrt. 2007, 220).
- § ministeriële regeling “Projectsaldering luchtkwaliteit 2007” (Stcrt. 2007, 218).

In het Besluit nibm en de Regeling nibm zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip nibm. Indien voldaan wordt aan deze regels dan kan een ruimtelijke ontwikkeling zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Voor de periode tussen het in werking treden van de “Wet luchtkwaliteit” en het inwerking treden van het NSL is het begrip “niet in betekenende mate” gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} (Besluit nibm, artikel 2). Nadat het NSL in werking is getreden wordt de definitie van nibm verschoven naar 3% van de grenswaarde. In de Regeling nibm is in artikel 4 invulling gegeven aan artikel 4 van het Besluit nibm en een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die nibm bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen dus zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Voor kantoren geldt een grens van 33.000 m² tot aan deze oppervlakte dragen nieuwe kantoren nibm bij aan de luchtverontreiniging. Aangezien het onderhavige geval 22.000 m² kantoren worden gerealiseerd, kan gesteld worden het bouwplan nibm bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve géén belemmering. Een belangrijk gegeven daarbij is dat (artikel 5.16) zolang normen niet overschreden worden of plannen nibm bijdragen, bestuursorganen hun bevoegdheden mogen blijven uitoefenen. Dat wil zeggen dat in die gevallen planontwikkelingen doorgang mogen vinden.

3.2.2

EXTERNE VEILIGHEID

Het Bevoegd Gezag dient het externe veiligheidsvraagstuk binnen de WRO aan meerdere kaders te toetsen, te weten:

- § het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI);
- § de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS);
- § het Vuurwerkbesluit;
- § de Circulaire Opslag Ontploffbare Stoffen Civiel Gebruik.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Binnen het plangebied bevinden zich geen inrichtingen welke onder het BEVI vallen.

Circulaire RNVGS

Tijdens het planontwikkelingsproces voor het plangebied Stadspark Oranje Nassau is de gemeente Heerlen geconfronteerd met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dit was de aanleiding om in samenspraak met het ministerie van VROM, ProRail, provincie Limburg, VROM-inspectie, hulpdiensten zoals brandweer en de betrokken bedrijven de betekenis hiervan te onderzoeken. Dit heeft in 2005 geleid tot een studie van TNO over de externe veiligheid, die de basis is geweest voor gemeentelijke besluitvorming. Uit deze studie is gebleken dat er geen Plaatsgebonden Risico aanwezig is rond en op het spoor.

De gemeenteraad heeft op basis van het TNO-rapport besloten om de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te hanteren als grenswaarde voor de planontwikkeling langs de spoorzone (besluit d.d. 20 september 2005, kenmerk SO/2005/16538). In haar besluitvorming heeft de gemeenteraad meegewogen dat op de onderhavige projectlocatie maximaal 50.000 m² bedrijfsploeroppervlak (hierna: bvo) kantoor tot ontwikkeling wordt gebracht. In de verdere planuitwerking zou tevens een concretisering plaatsvinden van risicoreductie (zelfredzaamheid).

In de onderhavige projectlocatie wordt het totaal te realiseren kantoorvolume een heel stuk kleiner dan waarmee in het TNO-rapport rekening was gehouden: in plaats van de oorspronkelijk geplande 50.000 m² bvo wordt nu ongeveer 22.000 m² bvo gerealiseerd. Dit houdt in dat het aantal aanwezige personen t.o.v. het oorspronkelijke plan afneemt met ca. 43%. In een aanvullende studie heeft TNO dan ook voor dit nieuwe, lagere bouwvolume berekend wat de gevolgen zijn voor het groepsrisico (zie bijlage 2, TNO-studie d.d. 7 februari 2007).

Voor de huidige plannen is de hoogte van het groepsrisico t.o.v. de oriëntatiewaarde weergegeven in onderstaande tabel (ter vergelijking zijn ook de gegevens voor de eerdere plannen ernaast gezet). Hieruit blijkt dat het groepsrisico ruimschoots onder de oriëntatiewaarde blijft.

Uit TNO-rapport "externe veiligheid CBS-gebouw" 7 februari 2007-02-26

Quotiënt GR t.o.v. oriëntatiewaarde	Huidige bevolking	Oorspronkelijk plan	Huidig plan
Huidige vervoerscijfers	0	0,03	0,01
Toekomstige vervoercijfers	0,01	0,16	0,04

Tabel 1: Mate van overschrijding van de oriëntatiewaarde projectlocatie (Oriëntatiewaarde = 1, > 1: overschrijding; < 1 onderschrijding)

Verder bevinden zich geen aangewezen wegen en / of buisleidingen in het plangebied.

Verhouding bestemmingsplan-milieuvergunning

Ten aanzien van de eventuele ruimte die in het bestemmingsplan wordt geclaimd in verhouding tot de ruimte die in de betreffende milieuvergunning is verkregen kan het volgende worden opgemerkt.

In het nu vigerende bestemmingsplan Zeswegen ONI uit 1979 is voor het plangebied, dat nu herzien wordt in het ontwerp bestemmingsplan, een aantal vierkante meters kantoorbebouwing en woningbouw voorzien. Het aantal vierkante meters dat gerealiseerd wordt met het CBS-gebouw is veel minder dan voorzien. Het bestemmingsplan 'Centrum Noord deelgebied Kantoorlocatie CBS' dat in procedure is gebracht, legt de huidige bebouwing en bestemmingen vast. Dit betekent dus minder vierkante meters bebouwing en geen bestemming wonen meer. Per saldo is dit voor de activiteiten ter plaatse van het emplacement alleen maar gunstiger.

In de aanvraag van de op 8 oktober 1996 verleende revisievergunning voor het emplacement te Heerlen wordt ruimte gevraagd om met gevaarlijke stoffen te kunnen rangeren, en wel in die mate dat geen veiligheidsrapport noodzakelijk is. In het jaar vóór de aanvraag is dit eenmaal voorgekomen met 1 wagon. In de voorschriften is hier niets over opgenomen en de daarop volgende jaren is verder ook nooit meer een melding gedaan, dat er gerangeerd is met gevaarlijke stoffen. In september 2000 heeft de gemeente Heerlen van Railned een brief ontvangen dat de trajecten Sittard-Heerlen en Maastricht-Heerlen geen goederentransportroutes zijn en het vervoer van gevaarlijke stoffen dus nul bedraagt. Naar verwachting zal e.e.a. ook gelden voor de toekomst. Sinds 2005 is dit echter gewijzigd en worden brandbare gassen vervoerd vanaf de Sabic locatie in Geleen naar Herzogenrath. Dit is doorgaand vervoer, waarvan de PR-contour binnen het emplacement valt. Bij het verlenen van de bouwvergunning van het nieuwe CBS-gebouw is rekening gehouden met het groepsrisico ten gevolge van dit vervoer. Resumerend betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan, gezien de grootte van de bebouwing en de nieuwe bestemmingen, geen negatief effect heeft op de ruimte die verkregen is op basis van de milieuvergunning.

Het Vuurwerkbesluit

Binnen het plangebied komen geen inrichtingen voor die onder het besluit vallen.

Circulaire Opslag Ontploffbare Stoffen Civiel Gebruik

Binnen het plangebied komen geen inrichtingen voor die onder de circulaire vallen.

Bereikbaarheid/Bluswater

Ook het bijgestelde plan leidt weliswaar tot een toename van het groepsrisico, maar deze is gering, zelfs bij een eventuele toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verder zijn in de uitwerking van het bouwplan in overleg met de Brandweer Parkstad Limburg maatregelen afgesproken die bijdragen tot vergroting van de zelfredzaamheid en de beheersbaarheid. Ter vergroting van de zelfredzaamheid zullen verbetermaatregelen uitgevoerd worden, o.a. infrastructurele mogelijkheden om te vluchten, de mate waarin men voorbereid is om te vluchten en de dag- en nachtsituatie. Voor de beheersbaarheid gaat het om maatregelen gericht op de bereikbaarheid van het spoor voor de hulpdiensten (ontsluiting langs het spoor), haakse ontsluiting op het spoor, voldoende beschikbaarheid van water via brandkranen en vijvers).

3.2.3**GELUID***Wegverkeerslawaaï*

Bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan dan wel het nemen van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dient op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek plaats vinden. Hierbij dient uitgegaan te worden van de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook. Bedraagt de geluidbelasting aldaar 50 dB(A) of minder, dan heeft die betreffende weg geen zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder en behoeft geen akoestisch onderzoek plaats te vinden. Wegen die gelegen zijn in een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een snelheid van 30 km per uur geldt hebben evenmin een zone. In het onderhavige gebied zal uitsluitend kantoorbebouwing worden gerealiseerd.

Hoewel in werk- en vergaderruimten van kantoorbebouwing volgens de geldende wettelijke bepalingen het vereiste binnenniveau van 35 dB(A) dient te worden bereikt en ten behoeve daarvan in het kader van de bouwvergunningverlening een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden, wordt kantoorbebouwing op zichzelf niet aangemerkt als een geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Projectie daarvan binnen de geluidcontour van een nabijgelegen weg – ongeacht de hoogte van de geluidbelasting op de gevel van het betreffende kantoorgebouw – is dan ook zonder meer mogelijk. Gezien het feit dat het in deze géén geluidsgevoelige bestemming betreft, hoeft geen nader akoestisch onderzoek plaats te vinden. Evenmin is een geluidkaart bijgevoegd. Onder vermelding van de restrictie dat, waar nodig, geluidwerende voorzieningen ter realisering van de wettelijke binnenwaarde in werk- en vergaderruimten dienen te worden aangebracht, kan geconcludeerd worden dat het wegverkeerslawaaï geen belemmering vormt voor de projectie van kantoorbebouwing binnen het plangebied.

Spoorweglawaaï

Hoewel de toekomstige kantoorgebouwen gesitueerd zijn binnen de 57 dB(A)-contour vanwege het railverkeer, geldt hiervoor hetzelfde als ten aanzien van wegverkeerslawaaï. Het betreft een niet-gevoelige bestemming: de ligging ervan binnen de geluidcontour van – in dit geval – spoortraject 850 vormt geen belemmering voor de realisering van deze kantoorgebouwen. Ook hier geldt dat in het kader van bouwvergunningverlening een nader onderzoek naar de geluidbelasting zal worden uitgevoerd in combinatie met een berekening van de geluidwering van de externe scheidingsconstructies.

Industrielawaai

Binnen het plangebied wordt de vestiging dan wel de uitbreiding van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder juncto artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit Wet milieubeheer – voorheen zogenaamde A-inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder – expliciet uitgesloten. Momenteel zijn dergelijke bedrijven in het plangebied niet aanwezig. Zonering als bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder is dan ook niet aan de orde.

3.2.4**BODEM**

Bij besluit van 16 april 2003 heeft College van Burgemeester & Wethouders ingestemd met het door de dienst Stadsontwikkeling, afdeling Ontwikkelingsbedrijf ingediende saneringsplan voor de locatie Stadspark Oranje Nassau, deellocatie B aan de CBS-weg te Heerlen, kadastraal bekend gemeente Heerlen, sectie R, nummer 2447 (gedeeltelijk) groot circa 27745 m². De locatie is geadministreerd onder locatiecode HL091701742. Het MIL-volnummer is 1514.

De aanleiding voor de uitvoering van de bodemsanering vormde het feit dat men voornemens was op deze locatie een kantorencomplex te ontwikkelen voor het UWV, waarbij eerder geconstateerde bodemverontreinigingen diende te worden aangepakt. Het UWV is door ontwikkelingen echter niet gebouwd.

Op de onderzoekslocatie zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd waarvan de resultaten aanleiding hebben gegeven voor de genoemde saneringsoperatie.

De volgende onderzoeken zijn in de tijd uitgevoerd;

Verkennd Bodemonderzoek voormalig mijnsterrein Oranje Nassau I, IWACO, eindrapportage rapportnummer 331.5420, d.d. 28 februari 1992.

Uit het verrichte onderzoek is gebleken dat over het gehele onderzoeksterrein (toen omvangrijker dan de huidige locatie) verhoogde PAK-gehalten zijn aangetoond. Voornamelijk ten zuiden van de CBS-weg (huidige locatie) is sprake geweest van overschrijdingen van de B-waarde voor PAK en in twee gevallen van de C-waarde. In het algemeen komen deze verhoogde gehalten voor bij potentieel verdachte locatie (historische activiteiten, hier dus mijnbouw). De aangetoonde verontreinigingen konden worden gerelateerd aan de aanwezigheid van bodemvreemd materiaal (mijnsteen).

Verkennd milieutechnisch bodemonderzoek Geoconsult Milieutechniek BV, rapportnummer MM-3498, d.d. 5 augustus 1998.

De lemige deklaag van het gehele onderzoeksterrein was dan al niet zwak vermengd met mijnsteen. In de onderzochte bodemlagen vanaf maaiveld tot 2,0 m-mv waren lichte tot ernstige PAK-verontreinigingen, plaatselijk matige verontreinigingen aan arseen en nikkel, alsmede de lichte verontreinigingen aan metalen, minerale olie en EOX aangetoond.

Bodemonderzoek gronddepot op deellocatie B, Lyons Business Support, kenmerk 990780.lbs/m, d.d. 30 september 1999

Op het terrein bevond zich een partij grond 2500 m³ afkomstig van bouwplan 'Schimmelpenninkstraat' te Heerlen. Het betrof de top laag van een openbare groenvoorziening die tijdens het bouwrijp maken was ontgraven en afgevoerd naar locatie B. Het gehele depot was onderzocht conform de eisen van het Bouwstoffenbesluit (gebruikersprotocol schone grond). Uit de toetsing van de gemiddelde samenstelling van de partij grond bleek dat cadmium zeer licht verhoogd was ten opzichte van de streefwaarde. Voor het overige waren er geen verhoogde gehalten ten opzichte van de streefwaarden aangetoond. Aangezien de achtergrondgrenswaarde voor cadmium (1,2 mg / kg d.s.) niet werd overschreden kon gesteld worden dat de partij grond geschikt was voor hergebruik op de locatie als aanvulling onder de leeflaag

Bodemsanering (Evaluatie sanering Stadspark Oranje Nassau, deellocatie B, d.d. april 2004, definitief rapport 9M8725.02/R006)

De doelstelling van de sanering is het realiseren van een voorzieningenniveau waarbij de effecten van het totale verontreinigingsgeval beheersbaar worden, zodat er geen blootstelling van personen aan de verontreiniging zal plaatsvinden en geen verspreiding zal plaatsvinden van de verontreiniging. Hiertoe is op de onderhavige locatie een functiegerichte sanering uitgevoerd die is afgestemd op de te realiseren bestemming (kantoren) en gebaseerd op een leeflaagsanering. Deze leeflaagsanering maakt echter onderdeel uit van het nazorgplan.

De bodemsanering is overeenkomstig het saneringsplan uitgevoerd. De putbodem is, na verwerking van de top laag en het aanwezige gronddepot op 107,41 m+ NAP, opgeleverd. Dit is 1,2 m onder peil CBS-weg. Tijdens de uitvoering zijn weliswaar diverse afwijkingen geconstateerd, die formeel zijn gemeld bij het bevoegd gezag, maar die geen invloed hebben gehad op de saneringsdoelstelling en het eindresultaat. Na oplevering van de sanering is het controle bodemonderzoek medio juni 2003 door Royal Haskoning uitgevoerd.

Hierbij zijn geen overschrijdingen van de interventiewaarde geconstateerd. Plaatselijk wordt, met name voor PAK, de achtergrondgrenswaarde overschreden. De saneringsdoelstelling is derhalve gerealiseerd.

Nazorgplan

Gezien de aanwezigheid van een restverontreiniging is, onder verantwoordelijkheid van de gemeente Heerlen, door Royal Haskoning een nazorgplan opgesteld (definitief rapport 9M8725.02.R007, d.d. 7 april 2004). Dit nazorgplan wordt als separate bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

In het kader van de realisatie van de nieuwbouw, vanuit bodemtechnisch oogpunt, zijn verschillende plannen van aanpak opgesteld.

3.3

FLORA EN FAUNA

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet biedt het juridische kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Indien in een gebied een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dient van tevoren een inventarisatie plaats te vinden van de eventueel aanwezige beschermde soorten. Deze mogen onder meer niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. Indien beschermde soorten op de projectlocatie aanwezig zijn, dient schade zoveel mogelijk voorkomen en beperkt te worden.

In veel gevallen kan het plan overigens zo uitgevoerd worden, dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Indien het niet mogelijk is om de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat negatieve effecten op beschermde soorten



kunnen worden voorkomen, dient een ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV alvorens met de bouwwerkzaamheden kan worden gestart.

Recent is de nieuwe AmvB artikel 75 in werking getreden, waardoor voor de algemene, maar beschermde, soorten niet langer een ontheffing nodig is. In het kader van de algemene zorgplicht zal voor deze soorten wel getracht moeten worden de schade zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen. Zoals op de foto van de projectlocatie is te zien, ligt het terrein braak. Vanwege het ontbreken van geschikte biotopen (struwelen, bosjes, houtsingels e.d.) is het voorkomen van zwaar beschermde dieren- en plantensoorten (tabel 3: soorten Flora- en faunawet) niet aannemelijk. Om die reden is géén nader onderzoek noodzakelijk. Daarnaast zal géén ontheffing vanuit de Flora- en faunawet aangevraagd hoeven te worden.

3.4

ARCHEOLOGIE, CULTUURHISTORIE EN MONUMENTEN

Archeologie en cultuurhistorie

In verband met het aspect archeologie zijn de “Basiskaarten van de Limburgse Cultuurhistorie” geraadpleegd. Uit “kaart 1: Historische bouwkunst en archeologie” van de “Basiskaarten van de Limburgse Cultuurhistorie” van de provincie Limburg blijkt dat er in / nabij het projectgebied geen terreinen van archeologische betekenis gelegen zijn. Terreinen van hoge archeologische waarde zijn volgens deze kaart ook niet in / nabij het projectgebied aanwezig, noch zijn er te beschermen en / of beschermde archeologische monumenten in / nabij het projectgebied terug te vinden. De archeologische terreinen aangegeven op kaart 1 vormen slechts een klein deel van de mogelijk aanwezige waarden. Om meer zicht te krijgen op gebieden waar archeologische vondsten verwacht kunnen worden, is ook “kaart 2: Indicatieve archeologische waarden” van belang. Uit deze kaart 2 blijkt dat het projectgebied voor wat betreft de indicatieve archeologische waarden valt onder de categorie “laag”.

Het bouwinitiatief is in september 2006 voorgelegd aan de gemeente. Er wordt geconcludeerd dat het plangebied op de Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek in een zogenaamde grijze zone is gelegen. Dit wil zeggen dat het gebied nog nooit is gekarteerd. Uit het betreffende plangebied zijn geen vondstmeldingen bekend. Evenmin liggen er monumenten, zelfs niet in de wat ruimere omgeving. Wel zijn er meldingen uit de directe nabijheid in zuidoostelijke richting. De verwachte trefkans in het betreffende gebied is niet hoog. Gelet op de historie van het gebied is een archeologisch onderzoek weinig zinvol. Echter wanneer tijdens de bouwactiviteiten archeologische resten aangetroffen worden, dient dit terstond gemeld te worden aan de gemeente.

Monumenten

Er bevinden zich géén rijksmonument binnen het plangebied. Ook is er géén sprake van gemeentelijke monumenten of beschermde stads- en dorpsgezichten.

3.5

WATER

Beleid en proces

De Watertoets is het procesinstrument dat ruimtelijke plannen toetst op de mate waarin zij rekening houden met het beleid om water in Nederland meer ruimte te geven. De Watertoets is bij een bestemmingsplanprocedure wettelijk verplicht sinds november 2003.

Op 18 oktober 2006 is telefonisch contact geweest met de gemeente Heerlen over de huidige afwatering en de wensen / eisen van de gemeente ten aanzien het toekomstig hemelwaterbeheer. De waterparagraaf is daarnaast per e-mail op 25 oktober 2006 voorgelegd aan het Watertoetsloket van waterschap Roer en Overmaas voor een technisch advies. Het technisch advies van waterschap Roer en Overmaas (8 november 2006) is verwerkt in de onderhavige waterparagraaf.

Huidige situatie

Momenteel is het terrein waar het CBS gebouw gerealiseerd zal worden onbebouwd. Het gehele terrein heeft in het verleden deel uit gemaakt van het mijnterrein van de Oranje Nassau mijn I. Uit de kaart "Blauwe waarden" uit het POL blijkt dat het projectgebied deel uitmaakt van een infiltratiegebied. Het is daarmee van nature een gebied waar het neerslagoverschot in de grond wegzakt en daarmee de grondwatervoorraad aanvult.

Het gebied is verontreinigd met onder andere PAK. Als gevolg van deze ernstige verontreiniging heeft inmiddels een functiegerichte grondsanering plaatsgevonden. Onder het huidige maaiveld is nog een geroerd mijnsteen pakket aanwezig. Daarnaast is eveneens de opgevulde mijnschacht III van de voormalige Oranje Nassau mijn I centraal op het terrein gelegen.

In het verleden was het plangebied en zijn omgeving gemengd gerioleerd. Op dit moment wordt dit door de ontwikkelingen van het nieuwe CBS omgezet naar een gescheiden rioolstelsel. Het oude riool krijgt de functie van een hemelwaterriool en voert schoon hemelwater af naar oppervlaktewater. Daarnaast wordt een nieuw vuilwaterriool aangelegd. De vuilwaterriolering voert het water af naar de zuivering in Hoensbroek.

Toekomstige situatie

De verharding van de locatie aan de CBS-weg neemt als gevolg van de voorgenomen plannen toe. Een deel van het terrein wordt bebouwd en onder nagenoeg het gehele terrein wordt een enkellaags parkeergarage gerealiseerd. Hierdoor neemt het oppervlak waarop het water op natuurlijke wijze kan infiltreren verder af. In overleg met de gemeente Heerlen is besloten om het infiltreren van hemelwater in het plangebied gezien de verontreinigingssituatie niet toe te staan.

Wel wordt op de locatie het vuile van het schone hemelwater gescheiden. Het vuile water wordt aangesloten op een nieuw te leggen vuilwaterriool die momenteel al gedeeltelijk wordt gerealiseerd in het project Stadspark Oranje Nassau fase 1. Er wordt voorkomen dat hemelwater de parkeergarage in kan stromen en hier wateroverlast kan veroorzaken. Wat betreft het hemelwater wordt de gebruikelijke voorkeursvolgorde gevolgd. Hergebruik van hemelwater is gezien de kleinschaligheid van het plan niet haalbaar. Infiltratie van hemelwater is niet mogelijk gezien de aanwezigheid van verontreinigingen.

Om deze reden wordt het hemelwater dat valt op de verharding (daken, bovengrondse terreinverharding) ingezameld. Hemelwater wordt binnen het projectgebied geretendeerd in een waterdichte voorziening zodat geen hemelwater infiltreert. Een landelijke afvoer wordt geloozd op de hemelwaterriolering.

Welke vorm van hemelwaterafvoer en -retentie gerealiseerd zal worden, dient in de nadere planvorming uitgewerkt te worden. Een bovengrondse en zichtbare retentievoorziening heeft de voorkeur boven een ondergrondse voorziening. Gedacht kan worden aan 2 retentievoorzieningen. De eerste krijgt de functie om water vast te houden (permanente buffer ten behoeve van eis externe veiligheid). Deze permanente buffer heeft een overloop naar een 2^e retentievoorziening. De 2^e retentievoorziening is wadi-achtig ingericht en heeft een leegloop van maximaal 24 uur. Nadere uitwerking van de retentievoorzieningen zal in een later stadium (in overleg met gemeente Heerlen en waterschap Roer en Overmaas) plaatsvinden.

Op het gedeelte van de parkeergarage dat niet bebouwd is, maar groen is ingericht valt ook hemelwater. Een deel van dit hemelwater zal verdampen of worden opgenomen door de beplanting. Overig hemelwater dient via bijvoorbeeld een drainagesysteem op het plafond van de parkeergarage afgevoerd te worden. Het hemelwater dat valt op het ondergrondse parkeergedeelte dat groen is ingericht, wordt voldoende vertraagd afgevoerd door het aanwezige grondpakket.

Een retentievoorziening dient te worden gedimensioneerd conform de randvoorwaarden van waterschap Roer en Overmaas. Dit betekent dat de retentievoorziening een neerslaggebeurtenis van eens per 25 jaar dient te kunnen verwerken (31 mm in 45 minuten). Daarbij dient de retentievoorziening binnen 24 uur geledigd te zijn (technisch advies waterschap inzake onderhavig plan). Ook dient een doorkijk gegeven te worden naar een neerslaggebeurtenis van eens per 100 jaar (35 mm in 30 minuten). Ook bij een neerslaggebeurtenis van eens per 100 jaar mag geen wateroverlast ontstaan ter plaatse van de bebouwing of de parkeergarage. Gezien het hoogteverschil op de locatie, dient hiermee ook bij het vaststellen van de vloerpeilen van het kantoor, de parkeergarage en de terreinverharding rekening mee worden gehouden. Door het vloerpeil van het kantoor minimaal 0,2 m hoger te leggen dan de overige verhardingen en het straatpeil, wordt overlast ter plaatse van het kantoor voorkomen.

Bij de ingang van de parkeergarage dient voorkomen te worden dat het hemelwater de parkeergarage in kan stromen. Een en ander wordt in de nadere planvorming nader uitgewerkt.

Binnen het projectgebied wordt bekeken wat de meest optimale ligging van de retentievoorziening zal zijn. Een en ander wordt in de nadere planvorming uitgewerkt in overleg met gemeente Heerlen en waterschap Roer en Overmaas.

Het oppervlak (de 'footprint') van het gebouw is circa 5.000 m². Daarmee dient een retentievoorziening met een inhoud van 155 m³ gerealiseerd te worden. Hier mag de hoeveelheid hemelwater die via de landelijke afvoer afgevoerd wordt vanaf worden getrokken.

Waterkwaliteit

Omdat het water wordt geretenteerd en afgevoerd naar oppervlaktewater, is het belangrijk de waterkwaliteit te bewaken. Dit gebeurt door in en op de verharde oppervlakken en in het gebouw geen uitloogbare materialen (lood, koper, zink) toe te passen. Daarnaast wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van chemische bestrijdingsmiddelen en strooizout.

Wateradvies

De waterparagraaf is voorgelegd aan het Watertoetsloket van waterschap Roer en Overmaas. Het waterschap heeft op 8 november 2006 een technisch advies gegeven (email kenmerk 6735/Eth). Waterschap geeft aan dat in het plan door middel van het toepassen van vegetatiedaken de retentievoorziening verkleind kan worden.

3.6

CIVIELTECHNISCHE ASPECTEN

Binnen het plangebied zijn géén leidingen, watergangen of een hoogspanningslijn gelegen die een beschermingszone hebben waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

HOOFDSTUK

4 Planbeschrijving

4.1

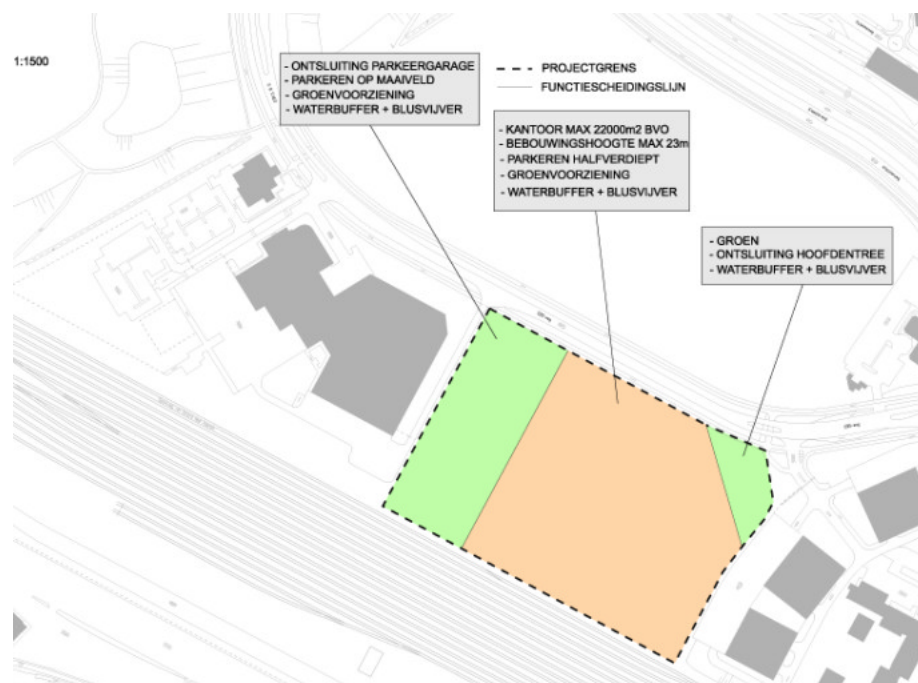
ALGEMEEN

De nieuwe huisvesting van het CBS ligt op de locatie Zeswegen, nabij het station, de binnenstad en de stadsautoweg N281. De locatie is onderdeel van een voormalig mijnbouwgebied. De projectlocatie is circa 27.745 m² groot en kadastraal bekend Heerlen, onder sectie R, nummer 2447 (gedeeltelijk).

Het projectgebied bestaat uit drie gedeelten:

- westelijke rechthoek: ontsluiting parkeergarage, parkeren op maaiveld, groen, voorzieningen voor opvang, berging en infiltratie van water en blusvijver;
- bouwvlak: bestemd voor 22.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren plus ondergrondse parkeergarage, bouwhoogte 23 m (gemeten vanaf maaiveld, dat is in dit geval de CBS-weg), groen, voorzieningen voor opvang, berging en infiltratie van water en blusvijver;
- oostelijke driehoek: groen, ontsluiting hoofdentree, voorzieningen voor opvang, berging en infiltratie van water en blusvijver.

Op de onderstaande tekening is het plan aangegeven:



4.2

GEBOUW

Door Meyer en Van Schooten Architecten in samenwerking met IPMMC Vastgoed is een nieuw functioneel en transparant gebouw ontworpen. Het bijzondere karakter van de plek vormde het vertrekpunt voor het ontwerp. Alhoewel niet zichtbaar op het kavel, zorgt een afgedopte oude mijnschacht voor zeer specifieke randvoorwaarden bij het bebouwen en inrichten van het terrein. Het gekozen gebouwwolume, vijf uitwaaiierende kantoorvleugels rond een atrium, accentueert het verscholen element uit het verleden. Het totale gebouw heeft, inclusief de opbouwen voor techniek, een hoogte van maximaal 23 meter, gemeten vanaf het straatpeil CBS-weg.

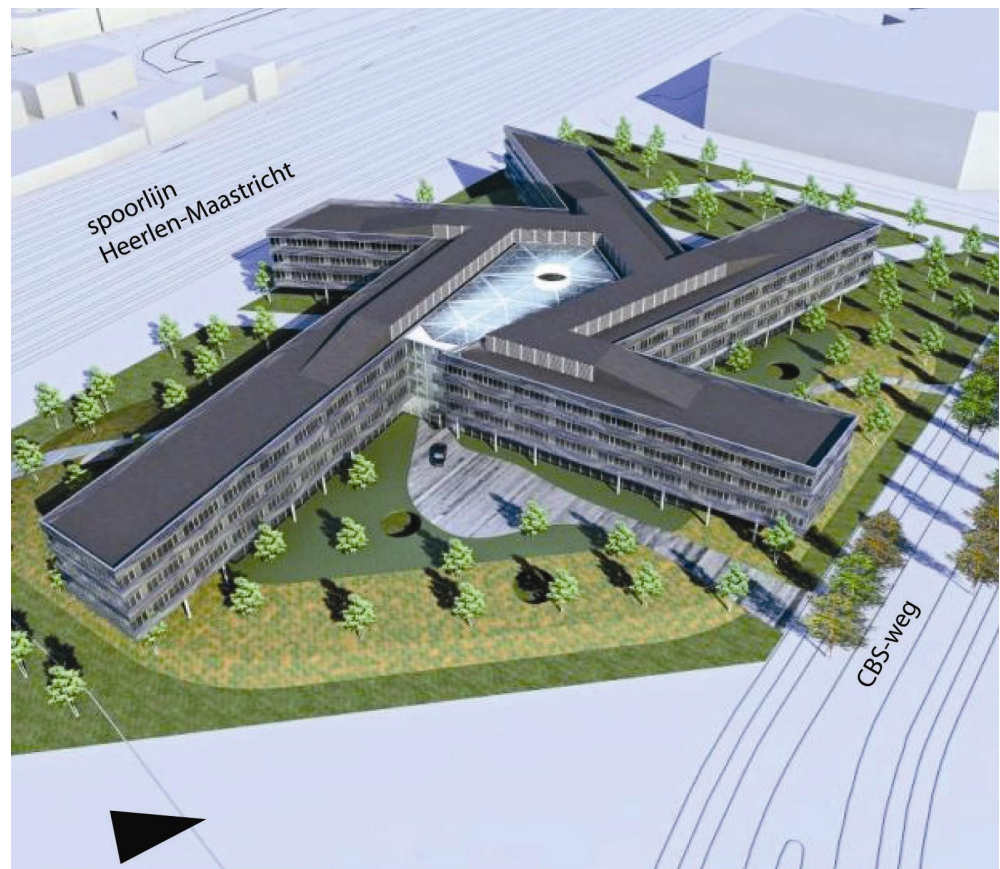
4.3

VERKEER EN PARKEREN

De verkeersstructuur rondom het projectgebied is aanwezig. Binnen het projectgebied vindt op het westelijke perceel de ontsluiting plaats van de parkeergarage en de bovengrondse parkeerplaatsen.

In het projectgebied mogen maximaal 393 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan minimaal 293 in / onder het gebouw en maximaal 100 op maaiveld in de buitenruimte. Onder het gebouw, half onder het maaiveld, is een parkeergarage voorzien met een capaciteit van 318 parkeerplaatsen en verder onder meer een fietsenstalling; deze garage staat in directe verbinding met de entreehal.

Impressie nieuwbouw CBS-kantoor te Heerlen



4.4

BUITENRUIMTEN

Door de garage als het ware 'in te pakken' (de omringende grond wordt opgehoogd tot het dak van de garage) en door de specifieke vorm van het gebouw zijn langs de bouwstroken ruimten ontstaan die als tuin ingericht kunnen worden die de overgang vormen naar de rest van het perceel. Voornamelijk de ruimte tussen het gebouw en het spoor biedt plaats om een (park met) wandel- en fietsroute aan te leggen, zodat de bereikbaarheid van het kantoor vanuit het centrum en station wordt verbeterd. Deze verbinding dient echter uit oogpunt van veiligheid aan bepaalde maatvoerings- en uitvoeringseisen te voldoen, zodat in geval van nood de brandweer gemakkelijk met materiaal aan de achterzijde (= spoorzijde) van het gebouw kan komen. Binnen het projectgebied vindt op het westelijke perceel de ontsluiting plaats van de parkeergarage en de bovengrondse parkeerplaatsen. Tevens zal in de overige ruimte binnen het projectgebied een 360 m³ grote blusvijver worden aangelegd. Tot slot dient er regenwaterbuffering te worden gerealiseerd; zie hiervoor de waterparagraaf (par. 3.5).

HOOFDSTUK

5 Juridische regeling

5.1

INLEIDING

In de navolgende paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het bestemmingsplan en de wijze waarop de doelstellingen zijn vertaald in de plankaart. Het vastleggen van gewenste ontwikkelingen in een bestemmingsplan heeft altijd een zekere tweeslachtigheid. Enerzijds is er behoefte om bepaalde gewenste zaken zeker te stellen, anderzijds moet er voldoende ruimte zijn voor nieuwe ontwikkelingen zonder zich aan de waan van de dag over te geven. Het voorliggende bestemmingsplan is qua juridische vorm zodanig opgesteld dat zekerheden worden gesteld zonder in starheid te vervallen. Per bestemming is het bouwen geregeld, waaraan ook nadere eisen kunnen worden gesteld indien dit nodig is. Tevens biedt het plan, binnen strikte begrenzings, afwijkingsmogelijkheden in de vorm van vrijstellingsbevoegdheden voor Burgemeester en Wethouders.

5.2

ALGEMENE UITGANGSPUNTEN*Hoe moeten de planregels worden gelezen?*

Een juridische regeling bestaat uit een samenhangend geheel van planregels. Dit betekent, dat elke planregel belangrijk is of kan zijn. Het verdient daarom aanbeveling om niet alleen het desbetreffende bestemmingsartikel (uit hoofdstuk 2, bestemmingsregels) te lezen, maar ook de inleidende regels (hoofdstuk 1) en algemene regels (hoofdstuk 3) als ook de overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 3 staan bijvoorbeeld algemene en specifieke vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen, waarmee het mogelijk is af te wijken van de in hoofdstuk 2 aangegeven bouwregels. Bij twijfel over de uitleg van een planregel kan de artikelsgewijze toelichting worden geraadpleegd, die hierna in paragraaf 5.3 is opgenomen.

5.3

ALGEMENE BEPALINGEN*Plaatsen bebouwing in bouwvlak*

In de meeste gevallen is het bouwvlak groter dan de toegestane of voorgenomen bebouwing. Men heeft dus de vrijheid zelf de plaats te bepalen van de bebouwing als men daarbij niet buiten het bouwvlak komt. Dit heeft mogelijk een minder gewenste en kwalitatief slechtere inpassing in een bestaande waardevolle stedenbouwkundige situatie tot gevolg. Om dit te voorkomen is in de planregels de mogelijkheid opgenomen nadere eisen te stellen. Op deze wijze kan een bouwinitiatiefnemer worden verplicht om bijvoorbeeld, gezien het belang van de bestaande straatwand, in dezelfde rooilijn te bouwen.

5.4

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING OP DE PLANREGELS

De planregels bestaan uit 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels (artikel 1 en 2);
2. Bestemmingsregels (artikel 3 t/m 6);
3. Algemene regels (artikel 7 t/m 12);
4. Overgangs- en slotregels (artikel 13 t/m 15).

Overigens zij opgemerkt dat niet alleen het afzonderlijke 'bestemmingsregel' uit hoofdstuk 2 relevant is voor een bepaald perceel; de planregels uit de hoofdstukken 1, 3 en 4 kunnen belangrijke beperkingen dan wel verruiming van de regels bevatten!

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art 1 en 2)

Artikel 1: Begrippen

Hierin worden de gehanteerde begrippen gedefinieerd om misverstanden en interpretatieverschillen te voorkomen.

Artikel 2: Wijze van meten

Dit artikel geeft aan op welke wijze het meten dient plaats te vinden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art 3 t/m 6)

Deze artikelen geven planregels voor de afzonderlijke bestemmingen. Elk artikel is opgebouwd uit:

- een bestemmingsomschrijving, waarin is aangegeven waarvoor de gronden zijn bestemd;
- bepalingen omtrent de inrichting, als nadere uitwerking van de doeleindenomschrijving;
- bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarin situering, bouwwijze en bouwhoogte en oppervlakte worden aangeduid;

De afzonderlijke bestemmingen zijn gegroepeerd per samenhangende doeleinden. De bestemmingen zijn achtereenvolgens:

Artikel 3	Groen
Artikel 4	Kantoor
Artikel 5	Verkeer
Artikel 6	Waarde - cultuurhistorie

Hoofdstuk 3 *Algemene regels (art 7 t/m 12)*

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Artikel 9 Algemene ontheffingsregels inzake afmetingen.

Dit artikel geeft de vrijstellingsmogelijkheden voor burgemeester en Wethouders aan, o.a. ten aanzien van:

- de in de planregels gegeven maten;
- het oprichten van kleine gebouwen ten behoeve van openbaar nut;
- kleine afwijkingen van plaatsing van bouwwerken;
- kleine afwijkingen van de bestemmingsgrenzen;
- het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

Artikel 10 Algemene ontheffingsregels inzake bepaalde bouwwerken.

Dit artikel geeft de vrijstellingsmogelijkheden voor burgemeester en wethouders aan, o.a. ten aanzien van kleine voorzieningen van openbaar nut.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

Artikel 12 Overige regels

12.1: Andere wettelijke regelingen

Dit artikel verwijst naar andere wettelijke regelingen die in het plan worden genoemd.

12.2: Nadere eisen

Dit artikel benoemt de nadere eisen die Burgemeester en wethouders kunnen stellen ten behoeve van een goede stedenbouwkundige opzet.

12.3: Grens Spoorwegwet

Heeft betrekking op de gronden gelegen tussen de op de bestemmingskaart als grens conform artikel 36 t / m 40 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) aangegeven lijn en de spoorweg.

12.4: Algemene bepaling omtrent bodemonderzoek

Geeft de voorwaarden voor het uitvoeren van een bodemonderzoek

12.5: Ondergronds bouwen

Regelt het ondergronds bouwen.

12.6: Aanlegvergunning bodem

Regelt dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de eisen uit het nazorgplan.

Hoofdstuk 4 *Overgangs- en slotbepalingen (artikel 13 t/m 15)*

Artikel 13 Overgangsrecht bouwwerken

Artikel 14 Overgangsrecht gebruik

Artikel 15 Slotregel

HOOFDSTUK

6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De gemeente Heerlen is verantwoordelijk voor het bouwrijp maken van de kavel, de aanleg van de langzaamverkeersverbinding langs het spoor, de aanleg van het park tussen de kavel en het naastgelegen gebouw van “Hermes remise” met daarin maximaal 100 parkeerplaatsen. De investering hiertoe is geraamd op € 1.300.000 excl. omzetbelasting. De afdekking vindt plaats uit opbrengsten grondverkoop en andere bijdragen waaronder subsidies. De overige investeringen van gebouw en aankleding van de kavel zijn voor rekening van projectontwikkelaar IPMMC c.q. de belegger Kantorenfonds Nederland.

6.2

MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.2.1

ZIENSWIJZEN (ONTWERP)

Het ontwerp van het bestemmingsplan “Centrum- Noord deelgebied Kantoorlocatie CBS” heeft met ingang van 3 juli 2008 voor zes weken ter inzage gelegen. Gedurende die termijn kon een ieder zijn zienswijze tegen het ontwerp schriftelijk aan de gemeenteraad van Heerlen kenbaar maken. Gedurende deze termijn heeft 1 belanghebbende, ProRail, gebruik gemaakt van de mogelijkheid om ter zake zijn / haar zienswijze in te dienen.

Deze zienswijze is ontvankelijk en gegrond verklaart en als gevolg hiervan is de paragraaf externe veiligheid van de onderhavige toelichting aangepast.

Het zienswijzenverslag is als bijlage 1 bijgevoegd.

BIJLAGE 1 Verslag zienswijzen