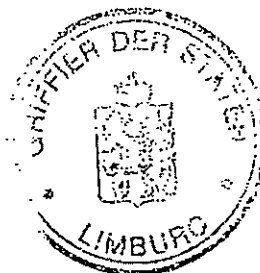


Behoort bij besluit van Gedeputeerde
 Staten van Limburg van 11.04.2000
 R.9.V.126, no. 2000/135-62M.
 Mij bekend,
 De Griffier der Staten



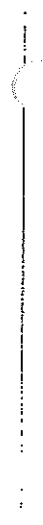
542.08 T

Gemeente Geleen

Toelichting
 bij het bestemmingsplan
 Middengebied

- ☐ concept-voorontwerp
- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld door de gemeenteraad van
 Geleen d.d. 16.09.1999
- ☐ goedgekeurd d.d.

Geleen/Maastricht,
 juni 1998;
 gewijzigd
 augustus 1998;
 gewijzigd
 april 1999;
 gewijzigd
 augustus 1999;
 gewijzigd
 oktober 1999



INHOUD

HOOFDSTUK	BLZ.
1. Inleiding	3
1.1. Planmotivering	3
1.2. Planopzet	3
1.3. Plangebied	4
2. Planologisch beleidskader	5
2.1. Rijksbeleid	5
2.2. Provinciaal beleid	6
2.3. Regionaal en stadsgewestelijk beleid	9
2.4. Gemeentelijk beleid	12
2.5. Conclusie	18
3. Beschrijving van het plangebied	19
3.1. Ruimtelijke karakteristiek	19
3.1.1. Stedenbouwkundige en landschappelijke structuur	19
3.1.2. Ontsluitingsstructuur	19
3.2. Functionele karakteristiek	20
4. Beleidsprogramma	21
4.1. Inleiding	21
4.2. Deelprojecten	21
4.2.1. Rijkswegboulevard en Westelijke Randweg	21
4.2.2. Landschapspark De Graven	23
4.2.3. VINEX-bouwopgave	25
4.2.4. Regionaal ziekenhuis	25
5. Milieu-, civieltechnische en cultuurhistorische aspecten	26
5.1. Milieuaspecten	26
5.1.1. Geluid	26
5.1.2. Hinder van overige bedrijven	28
5.1.3. Bodem	30
5.1.4. Lucht	31
5.1.5. Duurzaam bouwen	32
5.2. Civieltechnische aspecten	36
5.2.1. Bebouwingsgrens verkeersdoeleinden	36
5.2.2. Bebouwingsgrens spoorwegdoeleinden	36
5.3. Cultuurhistorische aspecten	37
6. Veiligheidsaspecten	38
6.1. Inrichtingen	38
6.2. Vervoer gevaarlijke stoffen	39
6.3. Aanvliegroute Maastricht-Aachen-Airport	40
6.4. Overige veiligheidsaspecten	40

VERVOLG INHOUD

7.	Juridische aspecten	43
7.1.	Algemeen	43
7.2.	Artikelsgewijs	43
8.	Inspraak en gevoerd overleg (maatschappelijke uitvoerbaarheid)	47
8.1.	Inspraak ex artikel 6.a. W.R.O.	47
8.2.	Overleg ex artikel 10 B.r.o	47
8.2.1.	P.C.G.P.-advies	47
8.2.2.	Overig overleg	52
9.	Financiële aspecten (Economische uitvoerbaarheid)	55
Losse bijlage 1	: Inspraakreacties en de beantwoording door de gemeente Geleen	
Losse bijlage 2	: Reacties uit het artikel 10 B.r.o. overleg	
Losse bijlage 2a	: Woningbouwprogrammering/woningbouwfasering	
Losse bijlage 3	: Akoestische berekeningen	
Losse bijlage 4	: Bodemonderzoeken	
Losse bijlage 5a	: Berekening extern veiligheidsrisico en nadere toelichting risicoberekening Middenweg (N276 def) van 19 juli 1998	
Losse bijlage 5b	: Berekening extern veiligheidsrisico spoorweg Geleen/Lutterade-Sittard (AVIV, 1999)	
Losse bijlage 6	: Exploitatieberekening	



()



()



1. INLEIDING

1.1. Planmotivering

In het kader van de stadsgewestelijke ontwikkelingen binnen de Westelijke Mijnstreek is door de gemeenten Geleen en Sittard het Raamwerk Ruimtelijke Ontwikkelingen Sittard-Geleen (1993) opgesteld. In dit Raamwerk is reeds een aantal ontwikkelingen opgenomen, zoals de Rijkswegboulevard, de inrichting van een stadstuin en de vormgeving van woningbouwlocaties, dat in onderhavig bestemmingsplan terugkomt. In de Structuurschets Geleen (1996) wordt dit nader uitgewerkt. Beide nota's vormen de basis voor de verdere planvorming in het Middengebied.

In 1995 heeft de Stichting Ziekenzorg Westelijke Mijnstreek een onderzoek laten verrichten naar een uni-locatie voor het toekomstige Maaslandziekenhuis. Uit meerdere alternatieven is door de stichting gekozen voor een locatie tussen Sittard en Geleen. In opdracht van de gemeenten Geleen en Sittard is op basis van eerdergenoemde beleidsnota's een aantal onderzoeken verricht naar de toekomstige invullingmogelijkheden van het Middengebied tussen de hoofdkernen van beide gemeenten. Deze onderzoeken hadden onder andere betrekking op de vormgeving van de Rijkswegboulevard, de Westelijke Randweg en de parkzone. In het in oktober 1997 verschenen Masterplan Middengebied zijn de resultaten van deze onderzoeken geïntegreerd tot een ruimtelijk en functioneel beeld met praktische invullingmogelijkheden. In onderhavig plan wordt dit beeld vertaald in een juridische regeling.

De opdrachtverlening voor het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden aan het bureau voor ruimtelijke ordening, onderzoek en vormgeving, Samenwerkende Adviseurs Maastricht b.v. (S.A.M.). In goede samenwerking en overleg met de gemeente zijn de benodigde werkzaamheden verricht, die hebben geleid tot het voorliggende resultaat.

1.2. Planopzet

Bij het bestemmingsplan Middengebied is aansluitend bij de moderne ideeën over de vormgeving van bestemmingsplannen gekozen voor een plan, dat in het gebruik van het plan door burgers en gemeente een grote mate van flexibiliteit biedt, maar binnen duidelijke kaders, waardoor de aan het plan te verbinden rechtszekerheid niet in het geding komt. Deze kaders worden bepaald door de in artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening genoemde onderdelen waarin een bestemmingsplan tenminste dient te worden vervat:

Kaart(en): Op de kaart bestemmingen zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de voorschriften opgenomen juridische regeling. Naast deze kaart is in onderhavig plan tevens een kaart functionele en ruimtelijke karakteristiek opgenomen, die een rechtstreekse relatie heeft met de beschrijving in hoofdlijnen in de voorschriften. Op deze kaart is de toekomstige ontwikkelingsrichting van het plangebied aangegeven.

Voorschriften: Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, opstellen en ander gebruik van de gronden 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 uitkomsten van het in artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening genoemde onderzoek (bestaande toestand en mogelijke en gewenste ontwikkelingen) opgenomen.

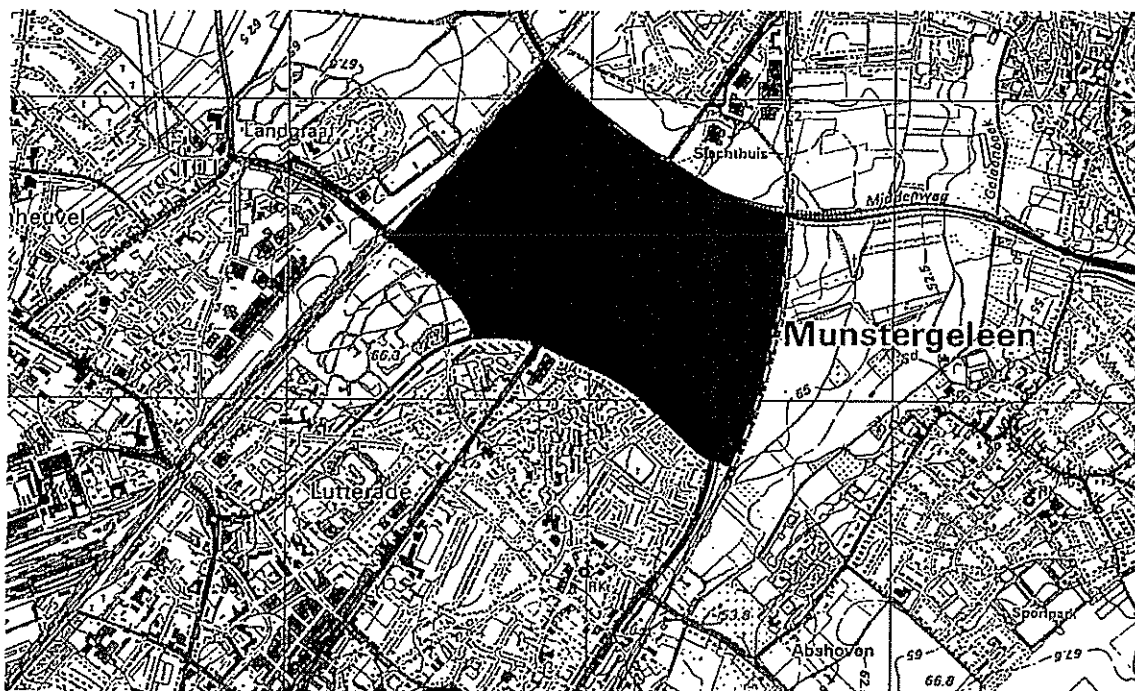
Daarnaast dient een rapportering als bedoeld in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (inspraak) en de uitkomsten van het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening bedoelde overleg, deel uit te maken van de toelichting.

In de toelichting wordt een en ander op de volgende wijze beschreven.

Hoofdstuk 2 beschrijft de beleidsvisies die er op de verschillende niveaus zijn ten aanzien van de ontwikkeling van het plangebied (planologisch kader). Het plangebied wordt geanalyseerd, zowel wat betreft de ruimtelijk-stedelijke structuur, als wat betreft de aanwezige functies en de onderlinge samenhang daartussen (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke beleidsuitgangspunten er met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied zijn en hoe deze ruimtelijk zijn vertaald in de verschillende deelprojecten. Hoofdstuk 5 geeft aan, welke milieu- en civieltechnische en cultuurhistorische randvoorwaarden er in het plangebied gelden. Veiligheidsaspecten zijn beschreven in hoofdstuk 6. Het voorgaande vormt uiteindelijk de basis voor de planvorming. De juridische regeling. Deze wordt uiteengezet in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 wordt aangegeven of het plan maatschappelijk uitvoerbaar wordt geacht (inspraak ex artikel 6.a. en W.R.O.) en worden de opmerkingen uit het overleg ex artikel 10 B.r.o., waaronder het advies van de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen weergegeven en de wijze waarop deze binnen het plan zijn verwerkt. In hoofdstuk 9 komen de financiële aspecten aan de orde.

1.3. Plangebied (zie overzichtskaart)

Het Middengebied is zoals de naam suggereert gelegen te midden van de kernen Geleen en Sittard. Het behoort grotendeels tot het grondgebied van de gemeente Geleen. Het onderhavige bestemmingsplan dat voor het zuidelijk deel van het Middengebied wordt opgesteld, heeft betrekking op de gronden ten zuiden van de Middenweg, ten westen van de spoorlijn Heerlen-Eindhoven, ten noorden van de Geleenbeeklaan-Henri Hermanslaan-Elsenburglaan en ten oosten van de spoorlijn Maastricht-Eindhoven (zie overzichtskaart).



2. PLANOLOGISCH BELEIDSKADER

2.1. Rijksbeleid

De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening extra, deel IV: Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid (1993) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel e: na parlementaire behandeling vastgestelde tekst (1992) leggen het zwaartepunt van de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot woon-, werk- en voorzieningenfuncties binnen de stadsgewesten. Concentratie van activiteiten binnen het stedelijk gebied door een stringente invulling van het bundelingsbeleid heeft een driedelig doel:

- versterking van het stedelijk draagvlak;
- vermindering/vermindering van niet noodzakelijke mobiliteit;
- beperking van de aantasting van ecologische en landschappelijke waarden van het landelijk gebied.

De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) constateert, dat de noodzaak tot voortdurende uitbreiding van het stedelijk gebied op langere termijn zal afnemen, maar dat op korte termijn niet alleen volstaan kan worden met invullingen binnen de bebouwde kom om aan de woningvraag te kunnen voldoen. In de actualisering van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra uit 1996 is aangegeven dat in het stadsgewest Sittard-Geleen naast invullingen binnen de bestaande kernen ook enkele uitleglocaties zijn gepland. Het stedelijk gebied wordt steeds belangrijker. Een toenemend deel van de vraag naar locaties met kwaliteit (voor woningen, kantoren en andere bedrijfshuisvesting) zal zich daarop richten.

Steden zowel grotere als kleinere en stadsdelen die in die nieuwe marktsituatie niet zelf een aantrekkelijk en efficiënt ingerichte woon- en werkomgeving aanbieden lopen de kans de boot te missen.

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra wordt de nadruk gelegd op het terugdringen van de automobiliteit. Dit komt ook naar voren in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) en het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (1998). Bij het voorzien in de toekomstige ruimtebehoefte staan mobiliteitsbegeleiding en ruimtelijke kwaliteit centraal. De ontwikkeling van de automobiliteit zal in de eerste plaats tegengegaan moeten worden via het locatiebeleid. Sterker dan voorheen zal de ontwikkeling van nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlocaties en groenstructuur moeten worden gesteund door mobiliteitsoverwegingen. In de tweede plaats gaat het om het tegengaan van verkeerde ruimtelijke ontwikkelingen. Woon-, recreatie- en bedrijfslocaties die onnodig autogebruik bevorderen zullen worden tegengegaan. Beïnvloeding van de vervoermiddelenkeuze kan plaatsvinden door verbetering van de infrastructuur maar ook door parkeer- en tariefbeleid.

Gewezen wordt ook op de noodzaak tot samenwerking. Dat vindt vooral in stadsgewestelijk verband plaats. Bij nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden gelden daar de volgende locatiecriteria:

- ligging t.o.v. het centrum van de stad (met nadruk op nabijheid);
- ontsluiting (met nadruk op openbaar vervoer);
- samenhang van wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groenstructuur;
- open ruimten vrijwaren van verstedelijking, mede ten behoeve van natuur, landschap, openluchtrecreatie en landbouw.

Het begrip duurzame ontwikkeling van de dagelijkse leefomgeving vormt de rode draad in de nationale milieubeleidsplannen. In het Derde Nationaal milieubeleidsplan (NMP 3, 1998) is het uitgangspunt van beleid dat milieuproblemen niet afgewenteld mogen worden op toekomstige generaties.

In relatie tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling is het milieubeleid ten aanzien van het bouwen relevant. Het duurzaam bouwen is erop gericht de gezondheids- en milieu-effecten van het bouwen, de gebouwen en de gebouwde omgeving te reduceren. De aandacht voor het duurzaam bouwen heeft zich volgens het NMP 3 in de afgelopen jaren versterkt. Het beleid zal zich in de komende jaren richten op verbetering van de informatievoorziening op dit gebied, onderzoek naar technologie en hergebruik van afvalstoffen in de bouw en de introductie van milieuvriendelijke materialen en bouwwijzen.

De nota **Volkshuisvesting in de jaren negentig** (1989) geeft aan, dat het Rijk steeds meer verantwoordelijkheden op volkshuisvestingsgebied verschuift naar het regionale en/of het lokale niveau. Naast dit belangrijke thema, dat destijds een duidelijke omslag in het beleid liet zien, staan thema's als differentiatie van het aanbod, daarmee samenhangend bevordering van de doorstroming, het rechte trekken van de goedkope en dure scheefheid op de woningmarkt, het bevorderen van ongesubsidieerde bouw en van het eigen woningbezit centraal. Inhoudelijk stelt de Rijksoverheid de volgende prioriteiten bij het volkshuisvestingsbeleid in de jaren negentig:

- zorg voor goede en betaalbare huisvesting voor lagerbetaalden;
- bevordering van een kwalitatief goed woon- en leefmilieu;
- bevordering van het eigen woningbezit;
- bevordering van experimenten, innovatie en kennisoverdracht.

Het **Tendrapport Volkshuisvesting** (1995) sluit in belangrijke mate aan bij de uitgangspunten van de nota Volkshuisvesting in de jaren negentig voor wat betreft de toekomstige woningbehoefte. Met betrekking tot de differentiatie binnen het woningbouwprogramma wordt in dit rapport de bouw van minder goedkope huurwoningen en relatief meer, dure vrije sector woningen noodzakelijk geacht. Dit met het oog op de gewenste doorstroming binnen de aanwezige woningvoorraad.

2.2. Provinciaal beleid

De **Streekplanuitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek** (1996) geeft aan dat in de gemeente Geleen de locatie Middengebied een taakstelling heeft vanuit het VINEX-programma voor de woningbouw. Alle woningbouwlocaties in Geleen liggen redelijk tot goed gezien vanuit het oogpunt van bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer. Het Middengebied ligt zelfs uitstekend ten opzichte van de te realiseren hoogwaardige openbaar vervoersas. Het provinciaal beleid ziet de volgende belangrijke ontwikkelingen binnen het plangebied.

Ontwikkeling Middengebied Sittard-Geleen

De keuze voor het Middengebied boven alternatieve uitbreidingslocaties buiten de grens van het stedelijk gebied, komt vooral voort uit een aanmerkelijk hogere meerwaarde voor de ontwikkeling van de stedelijke structuur van het Stadsgewest Sittard-Geleen en een aanmerkelijk grotere bijdrage aan het mobiliteitsbeleid (beperking van de automobiliteit en bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer). De ontwikkeling van de Rijkswegboulevard als openbaar vervoersas, met mogelijke aanhaking van de verschillende bestaande en toekomstige stedelijke functies (wonen, voorzieningen, zorgfuncties etc.), tussen de centra van Sittard en Geleen hangt hier nauw mee samen.

Met de strategische keuze voor de ontwikkeling van een centrale stedelijke woningbouwlocatie in het Middengebied komt de uitwerkingsopdracht in een enigszins ander daglicht te staan.

Deze keuze betekent niet enkel een gebruik maken van de in het streekplan aangegeven mogelijkheid tot een uitbreiding aan de noordzijde van Geleen, maar een bewuste keuze bij het inhoud geven aan de complementariteit tussen Sittard en Geleen en de versterking van het stadsgewest. Derhalve is er geen sprake meer van een perifeer gelegen uitbreidingslocatie, maar van een centraal gelegen stedelijke locatie met onder andere een capaciteit van 1.200–1.400 woningen van hoogwaardige stedelijke allure.

De groenzone dient te worden gezien als een stedelijke groenzone of stadspark. Bij de aanleg hiervan dient te worden uitgegaan van een natuurvriendelijke inrichting of beheer. In de Streekplanuitwerking wordt nog uitgegaan van de verplaatsing van de leidingen. In het onderhavige bestemmingsplan voor het Middengebied wordt hiervan niet meer uitgegaan.

Ten aanzien van de voorzieningen in het stedelijk gebied stelt de provincie dat het Maaslandziekenhuis uitstekend past op een locatie in het Middengebied, omdat hier sprake is van een centrale ligging en een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer en een goede aansluiting op het openbaar vervoer. De ligging nabij de Rijkswegboulevard ondersteunt de noodzakelijke bezettingsgraad voor hoogwaardig openbaar vervoer.

De ontwikkeling en realisering van het Middengebied voor stedelijke functies dient volgens de streekplanuitwerking gezien te worden als een samenhangend project, waarbij in de verdere uitwerking en uitvoering een aantal deelprojecten kan worden onderscheiden. De samenhang tussen deze deelprojecten zal tot uitdrukking moeten worden gebracht in één structuurvisie voor het Middengebied en een integraal plan van aanpak, uit te voeren door de beide gemeenten. Als deelprojecten kunnen worden beschouwd:

- Woningbouw, bestaande uit het Middengebied (inclusief Middengebied-Zuid) ten zuiden van de Middenweg, alsmede de afbouw van de zuidzijde van Sittard ten noorden van de Middenweg. In deze bouwprojecten zal de samenhang duidelijk tot uitdrukking moeten komen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan integratie met andere ontwikkelingen, zoals voorzieningen en zorgfuncties (bijvoorbeeld een mogelijk te ontwikkelen streekziekenhuis). De belangrijkste op te lossen knelpunten zijn het verleggen van de aanwezige leidingen en de financiering daarvan (overigens wordt momenteel niet meer van een dergelijke verplaatsing uitgegaan). Voor de grondverwerving zal waarschijnlijk een onteigeningsprocedure gevolgd moeten worden. Hiervoor zal tijdig een bestemmingsplan vastgesteld moeten worden.
- Realisering van de Rijkswegboulevard, die mede bepalend zal zijn voor de kwaliteit van de aanliggende stedelijke functies en de inpassing van mogelijke nieuwe functies in de stedelijke structuur.
- De aanleg van de Westelijke Randweg in Geleen als voorwaarde voor het tot stand komen van de Rijkswegboulevard.
- De inrichting van de park- en boszone zal van meet af aan mede bepalend zijn voor de kwaliteit van de te realiseren woonlocatie en zal derhalve tegelijkertijd met de woningbouw tot stand moeten komen. Een en ander dient uitgewerkt te worden in het kader van het "Landschapspark de Graven."

Ontwikkeling Rijkswegboulevard

De ontwikkeling van de Rijkswegboulevard als openbaar vervoersas tussen de stadscentra van Sittard en Geleen en aanhakend op de spoorwegstations en als centrale as voor het langzaam verkeer binnen het stedelijk gebied, is enerzijds van belang voor de versterking van de mobiliteitsstructuur van het stadsgewest, maar hangt tevens samen met de strategische keuze voor woningbouwontwikkeling (en mogelijk andere stedelijke functies) in het Middengebied.

De ontwikkeling van deze Rijkswegboulevard vormt derhalve enerzijds een strategisch project in de versterking van het stadsgewest en geeft anderzijds uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

De Rijkswegboulevard vormt zowel een ruimtelijke als een functionele schakel tussen Sittard en Geleen. Ruimtelijk zal deze verbinding dan ook ingericht moeten worden als een herkenbaar ruimtelijk schakelelement. Functioneel dient deze verbinding primair beschikbaar te zijn als hoofdas voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer en daarnaast voor het plaatselijk autoverkeer.

Binnen de invloedssfeer van deze as liggen de beste kansen voor het bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer ten koste van het vervoer per auto. De inrichting en vormgeving van deze as dient vanuit twee invalshoeken plaats te vinden om het gebruik ervan te stimuleren:

- het zo goed mogelijk aansluiten op de as van nieuwbouwlocaties en bestaande woongebieden;
- het scheppen van een aantrekkelijk klimaat voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer in de relatie tussen bestaande en te ontwikkelen stedelijke functies als wonen, werken en (zorg)voorzieningen.

Een groot knelpunt hierbij is het hoge aandeel van het doorgaand autoverkeer dat momenteel van deze route gebruik maakt.

De beperkte beschikbare ruimte binnen het profiel maakt het onmogelijk om de doorgaande stroom autoverkeer door Geleen, die ook in de huidige situatie het centrum van Geleen reeds overbelast, te combineren met goed functionerende openbaar vervoers- en langzaam verkeersvoorzieningen.

Het is derhalve noodzakelijk deze doorgaande verkeersstroom via alternatieve routes te leiden. De aanleg van de zogenaamde Westelijke Randweg in Geleen kan daarbij een belangrijke rol spelen, met name wanneer deze aanleg wordt gezien in samenhang met de inrichting van de Rijkswegboulevard voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en het treffen van parkeermaatregelen in het centrumgebied. De ontwikkeling van de Rijkswegboulevard met de daarmee samenhangende deelprojecten verdient alle steun van zowel de rijks- als de provinciale overheid.

Om het gebruik van de Rijksweg-as te kunnen stimuleren is het van groot belang de inrichting van bestaande en nieuwe direct aanliggende gebieden af te stemmen op de functie van deze as. De (her)inrichting dient zodanig te zijn dat het verplaatsen vanuit deze gebieden te voet, per fiets en met het openbaar vervoer aantrekkelijker is dan het gebruik van de auto. In het streekplanuitwerking is aangegeven dat dit in de betreffende bestemmingsplannen dient te worden uitgewerkt.

Inrichting van de Rijkswegboulevard

Om de Rijksweg-as ook daadwerkelijk als as voor langzaam verkeer en openbaar vervoer te laten functioneren, zal het huidige profiel moeten worden heringericht.

De inrichting dient zodanig te zijn dat voor het fietsverkeer een non-stop-route ontstaat met goede aansluitingen op de aanliggende woonbuurten en voorzieningen (ook goede stallingsfaciliteiten). Het openbaar busvervoer dient een gegarandeerde vlotte doorstroming te krijgen. De auto dient hier een ondergeschikte plaats te krijgen. Wel dienen de woongebieden en voorzieningen, welke voor het vervoer per auto zijn aangewezen op de Rijksweg, voor de auto bereikbaar te blijven.

Aanleg Westelijke Randweg als stadsgewestelijke weg

Aanleg van deze weg moet worden gezien in relatie tot de wens om de Rijkswegboulevard effectief in te richten voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en om het centrum van Geleen te ontlasten van de overmaat aan doorgaand verkeer.

2.3. Regionaal en stadsgewestelijk beleid

In het door de gemeenten Geleen en Sittard opgestelde **Raamwerk Ruimtelijke ontwikkelingen Stadsgewest Sittard/Geleen** (1993) is voor het gebied waarop de nota betrekking heeft een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief opgesteld voor de middellange en lange termijn. De studie sluit aan bij het landelijk en provinciaal beleid, gericht op concentratie van activiteiten in stedelijke gebieden en hanteert hiervoor de volgende uitgangspunten:

- nabije ligging tot het centrum van de stad (nabijheid);
- ontsluiting door stedelijk/stadsgewestelijk openbaar vervoer en voor langzaam verkeer (bereikbaarheid);
- samenhang van wonen, werken, voorzieningen, recreatie en groenstructuur;
- open ruimten vrijwaren van verstedelijking.

Het zwaartepunt van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient volgens de nota te liggen in het stedelijk concentratiegebied. Binnen dit gebied dient invulling te worden gegeven aan de breed gedifferentieerde vraag naar woonlocaties. Naast woningbouw in de stadscentra, zijn ook locaties nodig, waar in de behoefte aan eengezinswoningen kan worden voorzien. De uitbreidingslocatie Middengebied wordt binnen dit stedenbouwkundig concept als strategisch gekwalificeerd. De beschrijving van het ruimtelijke ontwikkelingsmodel heeft binnen het raamwerk plaatsgevonden aan de hand van een zevental thema's, te weten:

- de centrale stad;
- de verbindende boulevards;
- het stedelijk wonen;
- de dorpen;
- de stadstuin;
- de werklocaties;
- het logistiek knooppunt.

Ofschoon natuurlijk elk van deze thema's in meerdere of mindere mate relevant is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan wordt in het navolgende nader ingegaan op de voor dit plan belangrijkste thema's, te weten de verbindende boulevards, het stedelijk wonen en de stadstuin.

De verbindende boulevards

Ter versterking van de onderlinge relaties tussen Sittard en Geleen zijn verbindingssassen noodzakelijk. De tot nu toe onafhankelijk van elkaar functionerende stadscentra worden omgevormd tot een nieuw krachtig stedenbouwkundig fenomeen, met een uitstraling die verder gaat dan de twee centra afzonderlijk.

Het plan kent 2 verbindingssassen, te weten:

"Rijkswegboulevard"

Het eerste element dat de twee stadscentra met elkaar verbindt is de Rijkswegboulevard. Het betreft een stedelijke zone, welke in eerste instantie zal worden vormgegeven als intensieve verkeersas voor met name het openbaar vervoer. De term boulevard geeft aan dat bijzondere aandacht zal worden geschonken aan de stedenbouwkundige verschijningsvorm. In de zone aan weerszijden van de rijkswegboulevard ontstaat een aantrekkelijk vestigingsgebied voor appartementencomplexen, met op de begane grond kantoren en dienstverlenende bedrijven. Bestaande functies die passen in dit profiel kunnen zonder meer deel uitmaken van deze ontwikkelingszone.

Omdat langs grote delen van de Rijksweg sprake is van een bestaande situatie, is het duidelijk dat de ontwikkeling van de Rijkswegboulevard een lange termijn ontwikkeling betreft, waarbij de gemeenten een actieve rol zullen spelen en waarbij particuliere initiatieven in de gewenste richting gestuurd dienen te worden.

Concreet betekent dit dat op de korte en middellange termijn invulling wordt gegeven aan dit thema langs de Rijksweg, voorzover gelegen binnen de stadscentra en in het Middengebied.

"Spoorboulevard"

Het tweede element dat de twee stedelijke centra met elkaar verbindt is de Spoorboulevard. Het betreft eveneens een stedelijke zone aan de westzijde van de spoorlijn tussen twee N.S.-stations, met bedrijven en kantoren met een hoge concentratie aan arbeidsplaatsen. N.S.-stations en stadscentra zullen verbonden worden met een keten van arbeidsintensieve werklocaties. Deze lineaire keten heeft een capaciteit van circa 3.500 arbeidsplaatsen.

In het kader van de Sittardse plannen Kantorenpark en Bergerweg-Zuid en de Geleense plannen bij Lutterade, zal met de Spoorwegboulevard een aanvang worden gemaakt. Deze verbinding heeft met name potenties voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Via deze as zijn de twee stedelijke centra nagenoeg zonder barrières vrij met elkaar verbonden.

Het stedelijk wonen

Het zwaartepunt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is gelegen in het stedelijk concentratiegebied.

Binnen het stedelijk concentratiegebied dient invulling te worden gegeven aan de breed gedifferentieerde vraag naar woonlocaties.

Naast woningbouw in de stadscentra zijn ook woningbouwlocaties noodzakelijk, die voor een belangrijk deel voorzien in de behoefte aan eengezinswoningen. De volgende overwegingen hebben een rol gespeeld bij de locatiekeuze:

- situering binnen het stedelijk concentratiegebied;
- situering op korte afstand van de 2 stadscentra en werklocaties;
- respecteren van de landschappelijke waarden van het Heuvellandschap en de uitlopers hiervan ten oosten van Sittard en Geleen;
- de mogelijkheid tot realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu;
- versterking van de onderlinge relaties tussen Sittard en Geleen;
- het locatie-/mobiliteitsbeleid.

Vanuit deze overwegingen is het Middengebied tussen Sittard en Geleen als een van de zoekgebieden voor strategische bouwlocaties aangewezen.

De stadstuin

De stadsrandzone Sittard/Geleen wordt ingericht als recreatief gebied met een overgang van extensief naar intensief medegebruik. Het stadsgewest Sittard-Geleen vormt de overgang tussen het Limburgse Heuvellandschap, het riviergebied en vlakkere agrarische midden-Limburgse landschap. Mede gezien de hoge mate van verstedelijking is de gedachte het gebied (randzone Middengebied, gebied ten westen en noorden van de kernen Limbricht-Einighausen) vorm te geven als de stadstuin van de Westelijke Mijnstreek.

De stadstuin: ecologische betekenis

De stadstuin staat via een aantal verbindingzones in contact met de genoemde landschappen. De maat en vormgeving van deze verbindingzones is zodanig dat ze tevens een belangrijke bijdrage leveren ten behoeve van de ecologische routes. Voor het voorliggend ruimtelijk plan gaat het met name om de verbindingzone in het "Middengebied" tussen Sittard en Geleen, welke de stadstuin verbindt met het Heuvellandschap.

Het is duidelijk dat op het kruispunt van de stedelijke boulevards en de groene verbindingroutes een bijzonder ruimtelijk ontwerp gewenst is, waarin een synthese plaatsvindt tussen de stedelijke en landschappelijke doelstellingen.

De stadstuin: functioneel recreatiegebied

Naast de landschappelijke betekenis die de stadstuin zal krijgen, zal dit gebied - mede gezien de ligging in de directe nabijheid van het stedelijk gebied van Sittard en Geleen - eveneens geschikt worden gemaakt voor recreatieve doeleinden.

De stadstuin: vormgegeven ruimte

De toekomstige begrenzing van het stedelijk gebied van Sittard en Geleen is zodanig gekozen dat er voldoende ruimte overblijft (een gebied van enige maat en betekenis) voor de realisatie van de stadstuin. Naast de ecologische en recreatieve functies zal ook het Middenbos in dit concept worden verwerkt, waarbij een duidelijke geleiding zal worden aangebracht tussen de stadstuin, het Middengebied en het Heuvellandschap.

Concreet betekent dit:

- het instandhouden en versterken van de ecologische hoofdstructuur, welke uit gaat van een noord-zuid verbinding;
- dat in het Middengebied een bebouwingsvrije zone zal worden opgehouden van circa 200 meter; deze zone maakt onderdeel uit van het Middenbos en zal een parkachtige inrichting krijgen;
- dat rondom de open ruimte ten westen van Sittard-West bos wordt aangelegd, waarbij een verbinding zal worden gelegd met het Limbrichterbos;
- dat in deze ruimte een aantal voorzieningen ten behoeve van actieve recreatie wordt opgenomen;
- dat de agrarische zones zullen worden afgestemd op recreatief medegebruik.

Ter verdere uitwerking van de in het raamwerk geformuleerde uitgangspunten voor het toekomstige ruimtelijke beleid is een aantal (deel)studies opgestart onder meer ten aanzien van de ontwikkeling van een inrichtingsvisie (overall-plan) voor het gehele Middengebied. Daarnaast zijn werkgroepen geformeerd ter uitwerking van de Rijkswegboulevard en de stadstuin.

De **Regiovisie Westelijke Mijnstreek "Naar een gewogen economische groei"** (1994) van het Streekgewest Westelijke Mijnstreek stelt dat in de periode 1993-2004, waarbij de provinciale richtcijfers en de gemeentelijke ramingen zijn gemiddeld, er een gewestelijke woningbehoefte bestaat van circa 8000 woningen. Ruim de helft van deze woningbouw dient plaats te vinden in Sittard en Geleen. Behalve voor de opvang van de autonome behoefte van deze kernen hebben zij tevens een functie voor de omliggende kernen, waar woningbouw op grond van ruimtelijke of milieuhygiënische restricties niet altijd in voldoende mate van de grond kan komen. De opvang binnen deze kernen past volgens de visie binnen het streven naar concentratie van ruimtelijke functies binnen het stedelijke concentratiegebied. De Regiovisie Westelijke Mijnstreek duidt het zuidelijk deel van het Middengebied aan als woonuitbreidingsgebied.

Het beleid van de hogere overheden, de in het voorgaande genoemde studies en het beleid van de afzonderlijke gemeenten hebben ten grondslag gelegen aan het zogenaamde **Masterplan voor het Middengebied** (1997). In het Middengebied zijn volgens het masterplan de volgende structuurbepalende ruimtelijke ordeningsprojecten van belang:

- de stedenbouwkundige en verkeerstechnische aanpassing van de Rijksweg tussen de centra van Geleen en Sittard tot een hoogwaardige openbaar vervoer- en langzaamverkeer (HOV) en parallel daaraan de aanleg van de Westelijke Randweg in Geleen;
- de landschappelijke vormgeving van het gebied tussen de gemeenten Geleen, Schinnen en Sittard (Landschapspark De Graven);

- de regionale woningbouwopgave voor de gemeente Geleen vanuit de VINEX-taakstelling, vormgegeven in de ontwikkeling van 1.150 woningen en de uni-locatie voor het Maasland-ziekenhuis.

Het masterplan vormt de basis voor onderhavig bestemmingsplan. Het programma zoals beschreven in het masterplan komt in hoofdstuk 4 van dit plan aan de orde. Hier wordt daarom niet nader op het masterplan ingegaan.

2.4. Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke plannen

Medio 1994 heeft het bureau OD 205 in opdracht van de gemeente Geleen de studie **Wonen in het Middengebied** opgesteld. Deze studie vormde een actualisatie van het door het planologisch beleid van met name de provinciale overheid ingehaalde studie uit 1985. In eerstgenoemde studie is het gebied gelegen tussen de spoorlijnen Maastricht-Sittard en Heerlen-Sittard en de stadsranden van Geleen en Sittard in beschouwing genomen.

Doel van de studie is te onderzoeken of in het Middengebied tussen Geleen en Sittard op een stedenbouwkundig en landschappelijk verantwoorde manier woningbouw is in te passen. Stedenbouwkundig verantwoord wil zeggen dat er een aantrekkelijk woonmilieu moet worden gecreëerd. Woningen die goed georiënteerd zijn op de voorzieningenstructuur van Geleen (en Sittard) door middel van goede langzaam verkeersroutes en openbaar vervoer, woningen gesitueerd aan een prettige, veilige, bruikbare openbare ruimte, woningen die door hun ligging iets extra's te bieden hebben, ontleend aan bestaande of te realiseren aspecten van het landschap. Landschappelijk verantwoord betekent in dit verband, dat de inpassing van het woongebied zodanig mogelijk moet zijn dat er tussen Geleen en Sittard een open ruimte blijft bestaan die als landschappelijke "corridor" het landschap ten noorden van Geleen verbindt met het Geleenbeekdal aan de oostkant.

De studie **Wonen in het Middengebied** gaat uit van 3 structurerende elementen in het plangebied:

- de stedelijke as;
- de groene verbinding;
- het woongebied.

Het gemeentelijk beleid neemt deze 3 structurerende elementen als uitgangspunt in haar visie met betrekking tot het Middengebied over. In de gemeentelijke visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied worden deze elementen als volgt uitgewerkt.

Verkeersstructuur

De Rijksweg, voor het gedeelte welke de beide kernwinkelcentra verbindt, wordt in de gemeentelijke visie aangeduid als stedelijke boulevard. Nagestreefd wordt om de centra van Sittard en Geleen optimaal met elkaar te verbinden voor alle verkeerssoorten en in het bijzonder voor de openbaar vervoers- en langzaamverkeersverbinding. De zone direct ter weerszijden van de weg dient hoogwaardig te worden ingericht met stedelijke bebouwing en functies.

De huidige verkeersstructuur van Geleen wordt gekenmerkt door een noord-zuid gerichte opzet van het wegennet. Daarbij hebben o.a. de Rijksweg-Zuid en de Jos Klijnenlaan-Frans Erenslaan een hoge intensiteit. De aanleg van de Westelijke Randweg en bijkomende maatregelen, zoals worden voorgesteld in het rapport **Actualisatie Verkeerscirculatieplan** (1994), zullen een positief effect hebben op de vermindering van intensiteit op genoemde wegen en op de belevingskwaliteit van de woongebieden. In dit rapport zijn doel- en taakstellingen en maatregelen opgenomen ter vermindering van de automobiliteit, verbetering van het openbaar vervoer en de situatie van voetgangers en fietsers. Een aantal daarvan is ook voor het plangebied van belang en zal nader aan de orde komen.

Een en ander is tevens voorwaarde ten aanzien van de eventuele herinrichting van de Rijksweg voor met name langzaam verkeer en openbaar vervoer. Dit geldt overigens ook voor

andere wegen in de kern.

Groenstructuur

Er dient een ontwikkelings- en beheersplan te worden opgesteld voor de stadstuin, globaal gelegen tussen Geleen en Sittard en de verschillende deelgebieden daarbinnen. Voor het Middengebied is met name de ecologische verbindingzone van belang. De stadstuin dient een duidelijke vorm en functie te krijgen als uitloop van het stedelijk gebied.

Bevolking/wonen

Binnen de gemeentelijke visie worden maatschappelijke trends gesignaliseerd als veranderingen in leefstijlen en daarmee samenhangend in huishoudentype. Ten gevolge van het vertrek van jongeren uit Geleen en daling van het geboortecijfer is het aandeel ouderen in de totale bevolking (in verhouding met andere vergelijkbare gemeenten en Nederland) vrij groot.

In het woningbouwbeleid verdient de groeiende groep ouderen specifieke aandacht. Strategische woningbouw kan de doorstroming bevorderen.

Mede door de groei van de groep ouderen, maar ook door het sneller zelfstandig wonen van jongeren, de toename van het aantal echtscheidingen neemt het aantal kleine huishoudens toe en de gemiddelde woningbezetting af. Deze ligt reeds onder het landelijke cijfer.

De woningbehoefte van de gemeente tot 2004 is nog aanzienlijk. Om deze woningen te realiseren is een aantal grotere bouwlocaties aangewezen. Het Middengebied is hiervan de belangrijkste. In dit gebied, waar woon- en natuurfuncties aan elkaar worden gekoppeld kunnen ca. 1.200 woningen worden gerealiseerd.

Belangrijk binnen het gebied is een oost-west lopende groene verbindingzone en de ontwikkeling van de zogenaamde Rijkswegboulevard. De ontwikkeling van het Middengebied zal integraal dienen te gebeuren.

Overige gemeentelijke studies

De gemeentelijke kaders voor de volkshuisvesting bestaan uit twee onderzoeksrapporten t.w. **Volkshuisvestingsplan 1989** en **"Wonen in Geleen, nu en straks"** (1991) alsmede uit de beleidsnotitie: **"Bevolkingsgroei en woningbouwprogramma"** (1992). In laatstgenoemde notitie zijn op basis van de twee onderzoeksrapporten de beleidsuitgangspunten t.a.v. bevolkingsgroei en woningbouw weergegeven. De doelstellingen, die aan het beleid ten aanzien van de gewenste bevolkingsgroei in Geleen ten grondslag liggen, betreffen het tegengaan van een sterke vergrijzing, handhaving c.q. versterking van het voorzieningenniveau en van het financiële en maatschappelijke draagvlak. Dit beleid is erop gericht te voorkomen dat het inwonertal van de gemeente in omvang zal teruglopen zoals in de tachtiger jaren met name optrad door een jaarlijks terugkerend vertrekoverschot. In de negentiger jaren zal de groei van de bevolking moeten worden gekenmerkt door een ontwikkeling zoals al werd ingezet in 1990 en 1991. Het inwonersaantal van Geleen zal moeten toenemen door een natuurlijke groei samen met een beperkt vestigingsoverschot. Een groei van de huidige bevolking van 34.125 naar 34.500 in 1995 en 35.000 in 2000 wordt als uitgangspunt gesteld. Het realiseren van de voorgenomen doelstelling betekent dat in de komende jaren in Geleen een omvangrijker woningbouwprogramma uitgevoerd zal moeten worden dan bij een natuurlijke groei van de bevolking.

Naast de kwantitatieve kant kent het woningbouwprogramma ook een kwalitatieve kant. Het tegengaan van de vergrijzing van de bevolking en het tot stand brengen van een beperkt vestigingsoverschot vergen een woningbouwprogramma dat gericht is op het realiseren van deze doelstellingen. Dat betekent dat een belangrijk deel van de te realiseren woningen bestemd moet zijn voor ouderen en voor de koopmarkt, speciaal voor jongeren.

Het woningbouwprogramma zal vooral uit eengezinswoningen en koopwoningen moeten bestaan. Daarnaast zal ruime aandacht (d.m.v. het bevorderen van de doorstroming en gerichte woningbouw voor de oudere bevolking) moeten worden geschonken aan de veranderende samenstelling van de huishoudens naar leeftijd en categorie (meer alleenstaanden en ouderen). De toename van het inwoneraantal die met het bouwprogramma samenhangt is tevens gericht op een vergroting van het draagvlak voor voorzieningen in Geleen.

In de **Verkeersmilieukaarten Westelijke Mijnstreek, Deelrapport gemeente Geleen (1994)** worden de opties behandeld betreffende de wijzigingen in de (locale) wegenstructuur, de samenstelling van het gemotoriseerde verkeer en de wegverharding. Een en ander vindt plaats binnen de taakstelling voor de milieuvariant op gemeentelijk niveau en de milieueffecten van het mobiliteitsbeleid. Maatregelen en de effecten op het milieu worden aangegeven. Voor het plangebied is direct van belang de aanleg van de Westelijke Randweg (met als gevolg ontlasting van de Rijksweg).

Maatregelen dienen te worden genomen in combinatie met stimulering van het fietsgebruik en verbetering van de busverbindingen met Sittard, uitbreiden van het betaald parkeren in het centrum en ander flankerend beleid, gericht op vermindering van het vermijdbare autogebruik.

In het **Milieubeleidsplan Geleen (1993)** staat aansluitend aan het landelijk beleid het begrip duurzame ontwikkeling centraal. Het uitvoeren van milieutaken is volgens het plan taak van alle overheden met ieder eigen verantwoordelijkheden. De gemeentelijke activiteiten op milieugebied hebben de laatste jaren dan ook ingrijpende veranderingen ondergaan. Dit komt mede voort uit een toenemend bewustzijn over de aard, omvang en complexiteit van de milieuproblemen. De functie van het milieubeleidsplan is het vormen van een samenhangend beleidskader voor de gemeentelijke milieutaken in brede zin, ter effectuering van een doelmatig, planmatig en goed georganiseerd milieubeleid in Geleen. In het gemeentelijke milieubeleid zijn de aspecten duurzaamheid en kwaliteit sleutelbegrippen. Beleid is o.a. geformuleerd voor de volgende activiteiten in de gemeente:

Werken en bedrijvigheid

Het karakter van de gemeente Geleen wordt sterk bepaald door de aanwezige (industriële) bedrijvigheid. Naast belangrijke effecten op het gebied van werkgelegenheid en op sociaal-cultureel vlak, heeft deze omstandigheid ook geleid tot een niet geringe belasting van het milieu binnen de gemeente. De sterke verstedelijking en de groei van de industriële bedrijvigheid hebben ertoe bijgedragen dat wonen en werken in elkaars directe nabijheid plaatsvinden, waardoor de milieubelasting als gevolg van de bedrijvigheid directe gevolgen heeft voor de kwaliteit van het leefmilieu in Geleen. Geleen kiest voor een integrale aanpak bij het terugdringen van de milieubelasting. Zowel door het nemen van preventieve maatregelen als het oplossen van knelpunten.

De milieudoelstelling voor het taakveld "Werken/bedrijvigheid" luidt: *"De gemeente Geleen levert een bijdrage aan de vermindering van de milieubelasting als gevolg van de bedrijvigheid door een integrale inzet van beschikbare instrumenten, inpassing in de stedelijke omgeving door beheers- en saneringsmaatregelen en het stimuleren van interne milieuzorg bij de ondernemingen. De gemeente gaat daarbij in eerste instantie uit van de landelijke en provinciale beleidsdoelen en normen".* Om de milieudoelstelling te realiseren is een aantal taakstellingen geformuleerd, waarvan de volgende direct of indirect van belang zijn voor het plangebied:

- periodiek voortschrijdende inventarisatie en monitoring van de milieubelasting, veroorzaakt door bedrijvigheid in de gemeente;
- continueren en intensiveren van een bedrijfslocatiebeleid door de inzet van de beschikbare instrumenten op het gebied van inrichting en beheer van het Geleense grondgebied. Dit in samenhang met de milieuregelgeving om bestaande (potentieel milieubelastende) bedrijvigheid in te passen in de stedelijke omgeving;
- voortzetting en verdere uitbouw bedrijfsacquisitie- en locatiebeleid gericht op aantrekken en vestigen van minder milieubelastende bedrijvigheid binnen de gemeente Geleen;
- versterking regionale afstemming bij bedrijfsacquisitie, verplaatsings- en locatiebeleid in het stedelijk gebied Westelijke Mijnstreek;
- periodiek overleg bedrijven/bedrijfsleven/bewonersgroepen over het terugdringen van de milieubelasting, invoering van noodzakelijke maatregelen, stimuleren van bedrijfsinterne milieuzorg en sanerings- en of inpassingsmaatregelen;
- intensivering van het overleg en de samenwerking en afbakening van partneroverheden en bevoegde instanties over het terugdringen van de milieubelasting door bedrijven in Geleen en het stedelijk gebied van de Westelijke Mijnstreek;
- naar aanleiding van nader onderzoek vaststellen van uitgangspunten ten aanzien van verstoring uitgaande van het DSM-complex op de woon- en leefomgeving (geluid, externe veiligheid, visuele aspecten en geur- en stankhinder).

Bouwen en wonen

Bij het beleidsterrein "bouwen en wonen" komen milieuaspecten in alle fasen van het bouwproces (ontwerpen-bouwen/renoveren-gebruiken-slopen) naar voren, zoals materiaalgebruik, energieverbruik en gescheiden inzameling van bouw- en sloopafval. Ook de invloed die de gemeente kan uitoefenen op het (toekomstig) woongedrag is een onderdeel van dit beleids-terrein.

Gemeenten kunnen zowel invloed uitoefenen op deze milieuaspecten via de stedenbouwkundige inrichting van toekomstige en huidige woongebieden, alsook via voorlichting, overleg en samenwerking met de diverse betrokkenen zoals woningbouw-corporaties, architecten, aannemers en bewoners. Ook het stimuleren van bedrijfsinterne milieuzorg bij de bouwnijverheid maakt hiervan deel uit.

In het Nationaal Milieubeleidsplan wordt de nadruk gelegd op het begrip "duurzaam bouwen". Hieronder valt een breed scala van activiteiten waar ook gemeenten een bijdrage aan kunnen leveren. Behalve aandacht voor milieuconsequenties van bouwmethoden en -processen kan duurzaam bouwen bijvoorbeeld ook de vermindering van het gebruik van tropisch hardhout betekenen of de verdubbeling van hergebruik van bouw- en sloopafval. Ook energiebesparing en de kwaliteit van het binnenmilieu hebben betrekking op "duurzaam bouwen". De milieudoelstelling voor het taakveld bouwen en wonen in Geleen luidt: *"Het samen met andere betrokkenen streven naar een zodanige situatie dat - binnen de randvoorwaarde dat aan de woningbehoefte wordt voldaan - het gehele bouwproces, de kwaliteit van de woningen en het woongedrag een minimale milieubelasting veroorzaken. Dit betekent in navolging van de landelijke doelstellingen o.a.:*

- verdubbeling van het hergebruik van bouw- en sloopafval in 2000 ten opzichte van het huidige hergebruik;
- minimalisering van het gebruik van eindige materialen;
- energiebesparing voor ruimteverwarming van gebouwen van 25% in 2000 t.o.v. 1985;
- waar mogelijk en noodzakelijk vervanging van milieuschadelijke materialen bij renovaties en toepassen van minder milieubelastende materialen bij nieuwbouw;
- daar waar mogelijk maatregelen nemen om een nul-overschrijding van de risico-waarden in het binnenmilieu te realiseren".

Verkeer en vervoer

Het taakveld verkeer en vervoer in relatie tot milieu heeft voor gemeentelijke overheden vooral betrekking op o.a.:

- minimaliseren van de noodzaak tot verplaatsing door functies als wonen, werken, recreëren en winkelen dicht bij elkaar te brengen;
- verminderen van de verkeersoverlast (geluid en stank);
- het verbeteren/stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsgebruik;
- aanscherping van het parkeerbeleid.

De milieudoelstelling voor het taakveld verkeer en vervoer luidt: *"het verbeteren van de luchtkwaliteit (incl. stank) en de veiligheid, en verminderen van de geluidsbelasting door het verkeer in Geleen door:*

- *technische sanering van bestaande knelpunten;*
- *terugdringen autogebruik, ondermeer door verbetering van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen;*
- *optimale regulering van het autoverkeer.*

Randvoorwaarde hierbij is het handhaven van de bereikbaarheid van Geleen".

Onderstaande taakstellingen dragen bij aan de realisatie van de genoemde milieudoelstelling en zijn ook voor het plangebied van belang:

- opstellen van een fietsrouteplan;
- creëren verkeersluwe gebieden, door o.a.:
 - het weren van niet-bestemmingsverkeer;
 - in bepaalde gebieden geconcentreerd te parkeren (bijvoorbeeld aanleg langparkeerplaatsen buiten het centrum);
- verbeteren openbaar vervoer door:
 - verbeteren busverbindingen Geleen binnen de regio;
 - overleg met NS over het uitbouwen station Geleen-Lutterade als intercity-station;
- formulering locatiebeleid voor bedrijvigheid in relatie tot de mogelijkheden voor ontsluiting met openbaar vervoer;
- evaluatie en aanpassing van de bestaande "routing gevaarlijke stoffen" en versterking van de controle en handhaving.

Het **Energiebeleidsplan** (1993) van de gemeente Geleen sluit aan bij het in het voorgaande genoemde Milieubeleidsplan en kan in principe worden gezien als een onderdeel hiervan. Het energiebeleid heeft o.a. betrekking op nieuwbouw van woningen, bestaande woningbouw en woningverbetering en verkeer en vervoer. Daarvoor zijn de volgende doel- en taakstellingen opgenomen:

Nieuwbouw van woningen

Doelstelling:

- stimuleren van energiezuinige nieuwbouw ca. 25% energiezuiniger ten opzichte van de huidige woningen.

Taakstelling:

- bij alle RO-projecten in de milieuparagraaf tevens aandacht aan het energieverbruik in de toekomst besteden;

- invoeren van een energietoets of energieprestatienormering voor alle nieuwbouwprojecten;
- toepassing van principes van Passieve Zonne-Energie (PZE) in nieuwbouwprojecten;
- rekening houden met toekomstige mogelijkheden voor de plaatsing van zonneboilers en -collectoren.

Bestaande woningbouw en woningverbetering

Doelstelling:

- het terugdringen van het energieverbruik in bestaande woningen met 15% in 2000 ten opzichte van 1989/1990.

Taakstellingen:

- het bij woningverbetering verhogen van de participatie van de bewoners aan de uitvoering van het pakket energiebesparende maatregelen;
- hiervoor dient een voorlichtingsstrategie te worden ontwikkeld waarin zowel de gemeente als het energiebedrijf en (onafhankelijke) deskundigen deelnemen;
- het stellen van voorbeeldprojecten in de eigen omgeving;
- jaarlijks overleg tussen woningcorporaties, gemeente en energiebedrijf over het programma woningverbetering voor het komende jaar en de afstemming hierover;
- het samen met het energiebedrijf overwegen in hoeverre een financiering van het energiezuinige pakket via de energierekening mogelijk is. Financiering van energiebesparende maatregelen via de energierekening is één van de actiepunten voor de energiedistributiebedrijven. De kale woonlasten kunnen laag blijven;
- het eventueel inschakelen van een deskundige organisatie op het gebied van ondersteuning van corporaties en bewonersorganisaties. "Energie-effectief" verricht deze diensten voor een belangrijk deel kosteloos;
- overleg met de verschillende belanghebbende partijen inzake de haalbaarheid van een E-team zowel op lokaal niveau als op regionaal niveau. Afspraken dienen gemaakt te worden tussen de betrokken partijen over communicatie naar eigenaar/bewoners en andere groepen.

Verkeer en vervoer

Doelstelling:

- integratie van de milieuaspecten in het verkeers- en vervoersbeleid, gericht op een beperking van het autogebruik, met name in de eigen organisatie.

Taakstelling:

- op beleidsniveau dienen verkeer en vervoer en milieu in een vroeg stadium bij de ontwikkeling van alle ter zake relevante plannen betrokken te worden. Een overlegvorm tussen verkeer en vervoer en milieu kan daaraan structuur geven;
- opstellen bedrijfsvervoersplan voor de gemeentelijke organisatie met stimulering van het gebruik van de fiets en ontmoediging van het gebruik van de auto.

Het **Landschapsbeleidsplan** (1992) van de gemeente heeft tot doel een kader te scheppen dat richting geeft aan verschillende initiatieven en maatregelen gericht op het behoud en verbetering van de kwaliteiten van het landschap voor een periode van 5-10 jaar. Voor de stadsrandzone tussen Geleen en Sittard is aangegeven dat deze een belangrijke scheiding tussen beide stedelijke gebieden vormt.

Daarnaast vormt deze zone een belangrijke verbinding tussen het Geleenbeekdal en de Heksenberg. Bij verstedelijking in het gebied dient het groene karakter benadrukt te worden en er moet rekening worden gehouden met de ecologische kwaliteit van de flora en de fauna.

Tezamen met het bestemmingsplan voor het middengebied zal voor de ontwikkeling van het nieuwe woongebied noordelijk van de Elsenburglaan-Henri Hermanslaan het "Beeldkwaliteitskader Middengebied Deelplan A" worden vastgesteld. Dit beleidskader zal bij de ontwikkeling van dit woongebied zoveel mogelijk als uitgangspunt dienen. Hierin is omschreven welke eisen er vanuit de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde van het woongebied, gesteld dienen te worden aan de vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimten. Voor het toekomstige woongebied ten zuiden van de Middenweg zal door Burgemeester en Wethouders, in overleg met de Welstandscommissie eveneens een beeldkwaliteitskader worden opgesteld.

2.5. Conclusie

Uit het beleid van de overheden is af te leiden dat invulling van het Middengebied bijdraagt aan de vervulling van de VINEX-taakstelling van de gemeente en dat mede door de keuze van de locatie het mobiliteitsbeleid wordt versterkt. Tevens wordt het restrictief beleid van de provincie versterkt door te kiezen voor een locatie die is gelegen binnen het stadsgewestelijk gebied. Een en ander wordt vormgegeven door de invulling met woongebieden, de aanleg van de Rijkswegboulevard, de bouw van het nieuwe Maaslandziekenhuis en het behoud van een bufferzone tussen de twee steden in de vorm van een landschapspark.

3. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

3.1. Ruimtelijke karakteristiek

3.1.1. Stedenbouwkundige en landschappelijke structuur

Stedenbouwkundig gezien kan er wat betreft het Middengebied zowel worden gesproken van een uitbreidingslocatie van de kern Geleen, als van een inbreidingslocatie binnen het stadsgebied. In de huidige situatie is er sprake van een gebied met een grote mate van openheid. In feite is er sprake van twee deelgebieden met een vergelijkbare karakteristiek van elkaar gescheiden door de Rijksweg. Vanuit globaal westelijke richting in oostelijke richting loopt het terrein langzaam op. De openheid is het gevolg van het vrij grootschalige agrarische gebruik. Het betreft in het algemeen grootschalige akkerbouwpercelen met nauwelijks andere begroeiing. De bebouwingselementen en andere artefacten die tot op zekere hoogte enig stedelijk gebruik verraden liggen in het algemeen vrij solitair in het zuidelijk deel van het Middengebied, hoofdzakelijk langs de infrastructuur. Een stedenbouwkundige eenheid wordt gevormd door het Janskamperpark. Deze woonbuurt van vrij recente datum is herkenbaar door de onder architectuur gebouwde bedrijven langs de Geleenbeeklaan. Vanaf deze laan zijn er twee wegen die deze woonbuurt binnenleiden, één aan de oostzijde van de Geleenbeeklaan, één in het midden. De woonbuurt is te kenmerken als ruim opgezet, met vooral ruime vrije sector woningen op grote kavels, gebouwd langs lusvormige infrastructuur. Doordat het aantal aanhaken op de Geleenbeeklaan gering is, kan worden gesproken van een rustige woonomgeving. Het voormalige hotel Riche, nu asielzoekerscentrum, uitgevoerd in middelhoogbouw en het gebouw van de Arbodienst, dat een meer paviljoenachtige structuur heeft vormen bijzondere bebouwingselementen binnen dit gebied. Zoals eerder gesteld ligt de overige bebouwing vrij geïsoleerd binnen het plangebied. Langs de Rijksweg is er in bepaalde gevallen sprake van solitaire bebouwingselementen, in andere gevallen van lintbebouwing. Twee opvallende elementen zijn de woonwagencentra, die binnen het gebied vrij decentraal zijn gelegen langs de spoorlijnen, aan de rand van het stedelijk gebied.

3.1.2. Ontsluitingsstructuur

- Autoverkeer

Het Middengebied is voor het autoverkeer zeer goed ontsloten. Aan de noordzijde vormt de Middenweg indirect (via Bergerweg en Urmonderbaan) de verbinding naar de A2/E25 en daarmee naar het landelijke autosnelwegennet. Via de Middenweg is er tevens een regionale ontsluiting naar Oostelijk Zuid-Limburg en naar Echt-Roermond. De Rijksweg, die vroeger de belangrijkste regionale verbinding vormde tussen Zuid- en Midden-/Noord-Limburg vormt nu de interlokale verbindingsweg tussen Geleen en Sittard. De Geleenbeeklaan, Henri Hermanslaan en Elsenburglaan hebben vooral een functie als buurtontsluitingsweg. Laatstgenoemde twee wegen hebben tevens een functie wat betreft de afleiding van het verkeer uit het noorden van Geleen richting Urmonderbaan/autosnelweg A2. Binnen het woongebied Janskamperpark hebben de wegen een woonstraat karakter. De overige wegen binnen het plangebied zijn landwegen.

- Openbaar vervoer

Ondanks de aanwezigheid van twee spoorlijnen langs het plangebied is er geen station in de directe nabijheid. De spoorwegstations Lutterade en Geleen-Oost liggen op ca. 1 km. van de meest westelijke resp. oostelijke punt van het plangebied. De buslijn die voor het plangebied de meeste betekenis heeft is lijn 61 Maastricht-Sittard v.v.. Deze lijn heeft een hoge frequentie (doordeweeks globaal 2 maal per uur, zon- en feestdagen 1 maal per uur). Lijn 66 Geleen-Sittard v.v. loopt langs het zuidoostelijk deel van het plangebied met een lage frequentie (doordeweeks globaal 1 maal per uur, zon- en feestdagen 3 maal per dag).

- Langzaam verkeer

Het Middengebied is voor het fietsverkeer redelijk goed tot goed ontsloten. De Rijksweg kent aan twee zijden vrijliggende fietspaden. Hetzelfde geldt voor de Geleenbeeklaan. De Henri Herman-slaan-Elsenburglaan en de Middenweg hebben eenzijdig een vrijliggend fietspad.



Foto 1: Hoogwaardige bedrijvigheid

3.2. Functionele karakteristiek (zie kaart functies)

Het Middengebied tussen Sittard en Geleen is globaal te karakteriseren als een grotendeels agrarisch gebied, begrensd en doorsneden door belangrijke weg- en spoorweginfrastructuur. Op enkele kleinere percelen weiland na zijn de open gronden alle voor de akkerbouw in gebruik. Naast het agrarisch gebruik domineert het wonen. Het eerder genoemde Janskamperpark is daar het meest sprekende voorbeeld van. Wonen komt daarnaast voor in de vorm van solitaire woningen langs de Rijksweg en van woonwagens op de eerdergenoemde centra. Naast wonen is er ook sprake van bedrijfsmatige functies. Langs de Geleenbeeklaan ligt een aantal moderne, kleinschalige en hoogwaardige bedrijven. Het is de intentie van de gemeente het hoogwaardige karakter van deze bedrijven en de kantoorachtige uitstraling in relatie tot de woonomgeving te behouden. Langs de Rijksweg betreft het meer marginale bedrijfjes, vooral in de autobranche. Bijzonder functioneel element wordt gevormd door de Arbodienst aan de oostzijde van de Geleenbeeklaan. Voor het overige liggen er binnen het plangebied weinig bijzondere functies, met uitzondering van de twee retentiebekkens in het zuidwestelijk en het noordwestelijk deel van het plangebied.

4. BELEIDSPROGRAMMA

4.1. Inleiding

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan zal in de (nabije) toekomst (periode tot 2005) een aantal ingrijpende veranderingen ondergaan, waardoor het gebied een heel ander aanzicht zal krijgen. De toekomstige invullingen binnen het plangebied zullen plaatsvinden aan de hand van deelprojecten op het gebied van verkeer, landschappelijke structuur, woningbouw en zorgvoorzieningen (ziekenhuis). In het navolgende zal een en ander aan de orde komen.

4.2. Deelprojecten (zie kaart Masterplan)

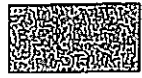
4.2.1. Rijkswegboulevard en Westelijke Randweg

Op basis van integrale planvorming tussen de gemeenten Sittard en Geleen, de provincie en de rijksoverheid is het concept van de Rijkswegboulevard als hoogwaardige openbaar vervoersas (HOV) tot stand gekomen. Aanleiding hiervoor is het feit dat door het geleidelijk dichtslippen van de Rijksweg de (winkel)centra van Sittard en Geleen slecht bereikbaar dreigen te worden, het leefklimaat steeds meer dreigt te worden aangetast, het openbaar vervoer steeds slechter zal gaan functioneren en de situatie voor het langzame verkeer sterk voor verbetering vatbaar is. Daarnaast is gebleken dat ook het idee van de dubbelstad door deze ontwikkeling zeker niet bevorderd wordt. Zelfs binnen de beide steden heeft de Rijksweg een bepaalde barrièrewerking. De Rijkswegboulevard is een uitwerking van dit concept op stedenbouwkundig en verkeerskundig gebied. In 1997 is een studie naar de effecten van de aanleg van de Rijkswegboulevard met flankerende maatregelen gemaakt. In het navolgende komen de in de studie voorgestelde maatregelen voor de uitwerking van het Rijkswegboulevardconcept aan de orde.



Foto 2: Toekomstige Rijkswegboulevard

MASTERPLAN



WONEN



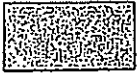
GROEN



ZORGVOORZIENINGEN



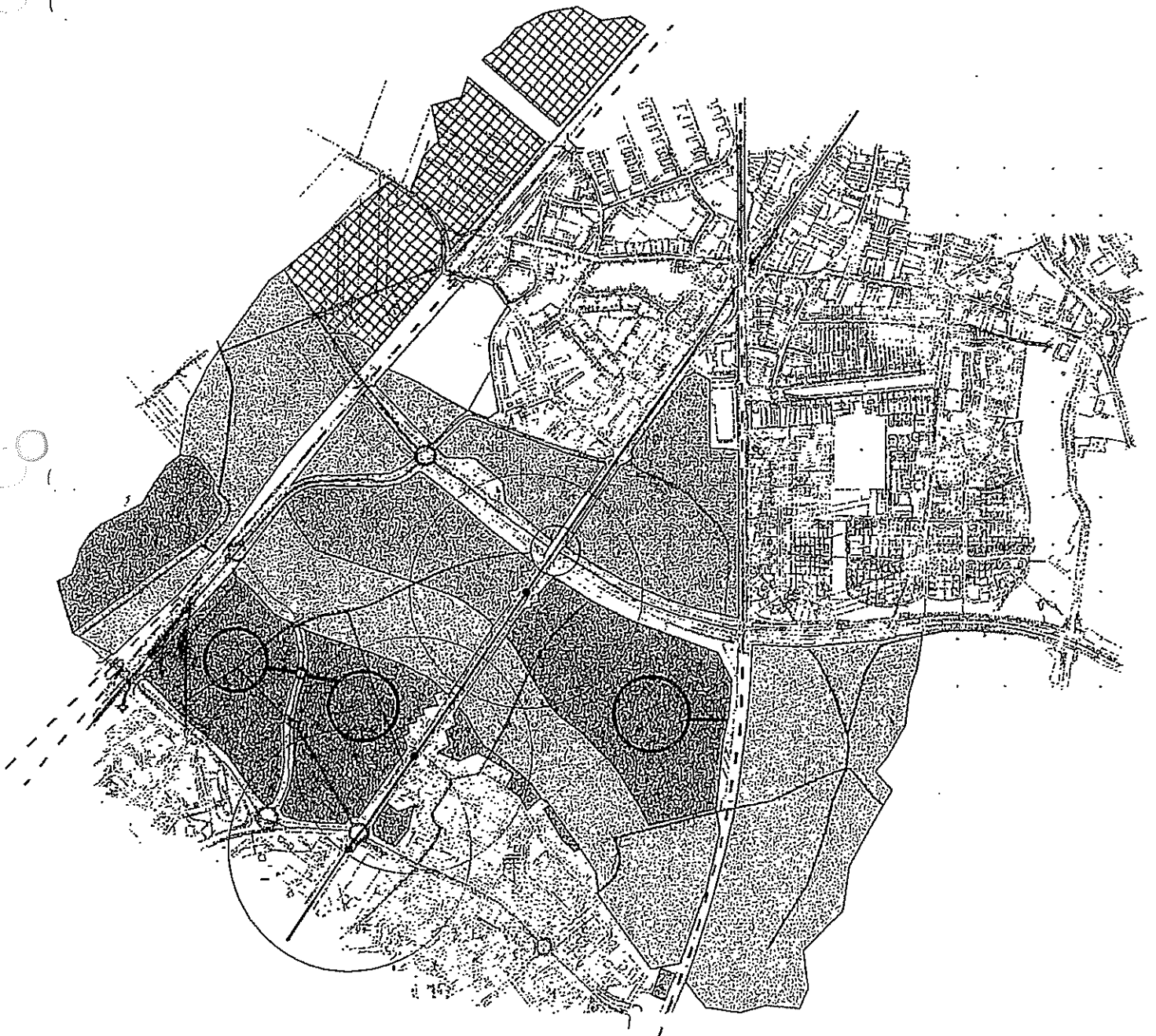
SPORTTERREIN



HERSTRUCTURERINGSGEBIED



BEDRIJVEN



Op de Rijkswegboulevard zullen het openbaar vervoer en het langzaam verkeer prioriteit krijgen. Voor het functioneren van deze openbaar vervoersas dient het doorgaande autoverkeer zoveel als mogelijk van deze weg afgehaald te worden. Voor het interlokale bestemmingsverkeer met bestemming Sittard of Geleen geldt hetzelfde. Uiteraard kan het intra-locale bestemmings- en verzorgingsverkeer gewoon van deze verbinding gebruik blijven maken. Het resultaat dient een verkeersweg te zijn met hoogwaardig openbaar vervoer en langzaam verkeer, die tevens de ontwikkeling van hoogwaardige functies langs de weg stimuleert en de stadscentra van Sittard en Geleen veilig en vlot bereikbaar maakt. De Rijkswegboulevard zal vrijwel geen functie meer krijgen in de ontsluiting van het Middengebied. Het zal niet mogelijk zijn om het doorgaande verkeer van de Rijkswegboulevard af te halen zonder maatregelen te treffen om aan dit verkeer een alternatieve route aan te bieden. Deze alternatieve route is er in de vorm van een nog aan te leggen Westelijke Randweg. Samen met de Hasseltsebaan en de Middenweg vormt deze weg de hoofdontsluitingsstructuur van het stadsgewest. Voor de oostelijke ontsluiting van het Middengebied zal een aparte auto-ontsluiting dienen te worden gemaakt, waarbij een situering hiervan parallel aan de spoorlijn Heerlen-Sittard voor de hand ligt. Wel dient er voor gewaakt te worden dat deze route niet tot een onaanvaardbare verkeersdruk zal leiden. De oostelijke ontsluiting zal overigens geen rondwegfunctie kunnen vervullen, zoals de Westelijke Randweg. Een tweede voorwaarde is een optimale relatie met het centrum en een goede verbinding met het station. Bovendien is het planningsprincipe "geluid bij geluid" op de Westelijke Randweg van toepassing.

De hoogwaardige openbaar vervoersas zal in het Middengebied waarschijnlijk twee openbaar vervoershalteplaatsen kennen, welke gerelateerd zullen zijn aan openbaar vervoersaantrekkende functies zoals het regioziekenhuis en de woongebieden. Stedenbouwkundig gezien zal de Rijkswegboulevard het karakter moeten krijgen van de oude Rijksweg in de centra van Sittard en Geleen.

Dit wordt wel omschreven als de liniestructuur. Daarin wordt globaal uitgegaan van compacte bebouwing direct langs de Rijksweg, tot minder compacte bebouwing verder van de Rijksweg af.

Verkeerskundige aspecten

- Projectering Westelijke Randweg

Ten westen van het plangebied is ruimte gereserveerd voor de eventuele aanleg van de zogenaamde Westelijke Randweg, oostelijk van de spoorlijn Maastricht-Sittard. In het op te stellen uitwerkingsplan zal in het kader van de verkeersafwikkeling in relatie tot het plangebied en de ontsluiting daarvan worden vastgelegd op welke wijze de aansluiting op de Westelijke Randweg zal plaatsvinden. Een globaal tracé van de Westelijke Randweg is reeds, tezamen met het tracé van de Middenweg, in het bestemmingsplan "Middenweg - Westelijke Randweg Sittard" opgenomen. Laatstgenoemd bestemmingsplan is bij besluit van 31 maart 1981, no. BJ 21294, door Gedeputeerde Staten van Limburg goedgekeurd en vervolgens onherroepelijk geworden bij Koninklijk Besluit no. 81 d.d. 1 april 1985, bij welk besluit overigens aan de geprojecteerde Verlengde Oranjelaan goedkeuring is onthouden.

Het bestemmingsplan "Middenweg - Westelijke Randweg Sittard" is in procedure gebracht, nadat de gemeentebesturen van de (voormalige) gemeenten Geleen, Munstergeleen, Limbricht en Sittard gezamenlijk en in samenwerking met het "Samenwerkingsorgaan Streekbelangen Westelijke Mijnstreek" het plan tot aanleg van een nieuwe verbindingsweg in voorbereiding hebben genomen. Bedoelde weg is ook opgenomen in het Streekplan Zuid-Limburg en in het ontwerp-structuurplan voor de Westelijke Mijnstreek. De functie van deze weg is de hoofdwegen van Sittard, Geleen en Munstergeleen te ontlasten van met name het doorgaande verkeer en een groot gedeelte van het bestemmingsverkeer. Voor Sittard en Munstergeleen is dit reeds werkelijkheid geworden door middel van de aanleg van de Middenweg. Geleen daarentegen ondervindt nog steeds een toenemende congestie van haar toegangs- c.q. doorgaande wegen, waarbij dan met name op de Rijksweg, de Spaubeeklaan, de Augustinusstraat en de Mauritslaan wordt gedoeld.

In de eerdergenoemde Streekplanuitwerking Westelijke Mijnstreek is de Westelijke Randweg reeds aangeduid en aangegeven, dat de aanleg van de weg moet worden gezien in relatie tot de wens om de Rijkswegboulevard effectief in te richten voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en om het centrum van Geleen te ontlasten van een overmaat aan doorgaand verkeer.

4.2.2. Landschapspark De Graven

Binnen het Middengebied vormt de groene zone met daarin de leidingenstrook een onderdeel van het (te realiseren) Landschapspark De Graven, dat zich uitstrekt over het grondgebied van de gemeenten Geleen, Sittard en Schinnen. Het totale gebied van het landschapspark omvat een oppervlakte van ca. 4000 ha. Het concept van een landschapspark is geboren uit de noodzaak om ruimtebeslag, mobiliteit, versnippering en achteruitgang van natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit, die los van elkaar ontstaan ten gevolge van maatschappelijke ontwikkelingen, tegen te gaan.

Het Middengebied vormt een relatief klein, maar essentieel onderdeel van het totale landschapspark, omdat hier de schakel ligt tussen het Heuvelland, dat het zuidoostelijk deel vormt van het landschapspark De Graven en het Maasdal, het westelijke deel. De groenzone in het Middengebied is op het ogenblik met name als agrarisch gebied in gebruik en heeft, zo blijkt uit het Ecologisch onderzoek voor een geïntegreerde ontwikkelingsvisie Landschapspark De Graven (1997), weinig ecologische betekenis.

Gezien het programma voor het Middengebied biedt met name de leidingenzone en de zone langs de Middenweg (berm) mogelijkheden om de verbindingfunctie vorm te kunnen geven. In het onderzoek zijn drie verschillende leidraden ontwikkeld om aan de landschappelijke inrichting van het gebied, afhankelijk van de gekozen functie van de groenstructuur vorm te kunnen geven:

- Leidraad Stedelijk Groen

Binnen deze leidraad wordt uitgegaan van de leidingenstrook als zone, waarin natuur ontwikkeld kan worden. De toekomstige ecologische betekenis van deze strook hangt af van de stedelijke functies: de bestemming als gebruiksgroen voor uitloop vanuit de bestaande en geprojecteerde stedelijke bebouwing. Met een strook stadsgroen gecombineerd met nieuw aan te leggen bos ten oosten en ten westen van de strook, in de nabijheid van de spoorlijnen, zal de relatie tussen het oostelijk en het westelijk deel van het landschapspark vooral voor vogels en insecten verbeterd worden. Door de nabijheid van bebouwing en daarmee samenhangende activiteiten zal er een zodanige verstoring plaatsvinden, dat het gebied voor de meeste zoogdiersoorten zelfs voor de meeste kleinere niet geschikt zal zijn.

- Leidraad Biodiversiteit

In deze leidraad wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke biodiversiteit. Deze variant gaat uit van het aanbrengen van opgaande begroeiing en extensivering van akkerlandenbeheer, waardoor de uitwisseling van soorten in hoge mate wordt bevorderd. De uitwisseling van broedvogels en insecten is middels deze leidraad mogelijk. De uitwisseling van amfibieën alleen indien daarvoor de benodigde inrichting (bijv. poelen) plaatsvindt. De uitwisseling van zoogdieren eerst wanneer er een natuurvriendelijke inrichting over de gehele breedte van het Middengebied zal plaatsvinden. Deze leidraad vergt hoge investeringen. De werkbaarheid en de effecten kunnen pas op de lange termijn worden beoordeeld.

- Leidraad Groene As

Deze leidraad gaat uit van de inrichting van een brede ecologische zone langs de bermen van de Middenweg, geheel natuurvriendelijk ingericht en beperkt toegankelijk. Deze zone is aanvullend op de 200 meter brede leidingenstrook. De breedte dient nog onderzocht te worden.

Door het zoeken van creatieve vormen van natuur op de vierkante meter kunnen zowel vogels, insecten als kleinere zoogdieren de zone bevolken en kan uitwisseling tussen de verschillende soortengroepen plaatsvinden. Voor de grotere zoogdieren brengt deze leidraad geen verbetering. Overigens is in de behandeling van de planvorming rondom het Landschapspark de idee van de ecologische zone bermen verlaten.

Uit het advies van de onderzoekers komt naar voren dat de leidraad stedelijk groen de mogelijkheid biedt om een integraal pakket van maatregelen te nemen. Aanvulling is nodig met een uitwerking van de groene as met een extra niet voor het publiek toegankelijke zone van 50-100 meter ter verhoging van de ecologische en landschappelijke kwaliteit van het Middengebied.

Het advies is door een bureau voor Landschapsplanning uitgewerkt in de vorm van een inrichtingsvoorstel. Met de realisering van de groenzone in het Middengebied wordt binnen de fasering voor de ontwikkeling van de deellocaties aangevangen in 2000.



Foto 3: Toekomstige groene verbindingszone

4.2.3. VINEX-bouwopgave

In hoofdstuk 2 is reeds aangegeven dat aan de gemeente Geleen een VINEX-taakstelling is toegekend, die in het Middengebied uitgevoerd dient te worden. Deze taakstelling omvat de bouw van ca. 1.150 woningen. Het gehele Middengebied heeft overigens een beduidend hogere capaciteit, indien de gronden ten noorden van de Middenweg meegerekend worden en indien deze gronden voor woningbouw gereserveerd worden. Momenteel bestaat hier nog geen zekerheid over. Een nadere studie zal moeten uitwijzen welke bestemming er uiteindelijk hieraan gegeven zal worden.

In het gebied ten zuiden van de Middenweg worden de 1.150 woningen verdeeld over twee gebieden:

- Middengebied-Zuid

In dit gebied, gelegen tussen de spoorlijn Maastricht-Eindhoven, de te ontwikkelen groenzone, de Rijksweg en de Henri Hermanslaan-Elsenburglaan kunnen ca. 600 woningen worden gerealiseerd, waarvan ca. 150 langs de Rijkswegboulevard. Daarnaast is aan de randen van het woongebied Janskamperpark ruimte voor de aanleg van enkele bebouwingsclusters van kleinere omvang ter afronding van de stedenbouwkundige structuur.

- Middengebied-Noord

In dit gebied gelegen tussen de Middenweg, de spoorlijn Heerlen-Sittard, de te ontwikkelen groenzone en de Rijksweg kunnen ca. 550 woningen worden gerealiseerd, waaronder ca. 75 woningen langs de Rijkswegboulevard.

In beide te realiseren woongebieden wordt uitgegaan van globale dichtheden en een netto bebouwingspercentage van 65%.

Gelet op de actuele woningvraag in het stadsgewest zal reeds op korte termijn gestart moeten worden met de realisering van het deelgebied Middengebied-Zuid. Het woningbouwprogramma voor het deelgebied Middengebied-Noord, zal worden opgestart vanaf 2002. Voor het gehele woningbouwprogramma betekent dit dat er vanaf 1998 ca. 150 woningen per jaar in productie dienen te worden genomen. Ter indicatie is zowel de "Woningbouwprogrammering VINEX-Stadsgewesten" als de "Planning Woningbouwprojecten gemeente Geleen toegevoegd" (losse bijlage 2a).

4.2.4. Regionaal ziekenhuis

Het regionaal ziekenhuis van de Stichting Ziekenzorg Westelijke Mijnstreek is momenteel gevestigd op twee locaties: centrum Sittard en Geleen-zuidzijde. In 1995 heeft de stichting een onderzoek laten uitvoeren naar een mogelijke uni-locatie voor het Maaslandziekenhuis. Verschillende alternatieve locaties voor deze uni-locatie en het eventueel naast elkaar blijven laten functioneren van de twee vestigingen zijn tegen elkaar afgewogen. Uiteindelijk is gekozen voor de locatie in het Middengebied vanwege de centrale ligging binnen het stadsgewest en de goede bereikbaarheid(smogelijkheden) met de auto en het openbaar vervoer. De ontsluiting van het geprojecteerde ziekenhuis zal voor het openbaar vervoer plaatsvinden middels een aansluiting op de Rijkswegboulevard. Het overige gemotoriseerde verkeer kan het ziekenhuis bereiken vanaf de Westelijke Randweg. Het ziekenhuis zal worden gesitueerd westelijk van de Rijkswegboulevard, noordelijk van de centrale groenzone, oostelijk van de aan te leggen Westelijke Randweg en zuidelijk van de Middenweg. Met de bouw van het Maaslandziekenhuis zal worden begonnen in 2001. Medio 2003 zal het ziekenhuis operationeel moeten zijn. Het nieuwe ziekenhuis zal een van de drie voorbeeldziekenhuizen voor de eenentwintigste eeuw moeten zijn. Voor de locatie is binnen het Middengebied ca. 10 ha. aan gronden gereserveerd.

5. MILIEU-, CIVIELTECHNISCHE EN CULTUURHISTORISCHE ASPECTEN

5.1. Milieuaspecten

In deze paragraaf wordt ingegaan op het onderzoek dat verricht is in het kader van de milieuhygiënische aspecten, samenhangende met onderhavige planontwikkeling.

De laatste jaren is in toenemende mate het besef gegroeid dat ruimtelijke ordening en milieu twee beleidsvelden zijn die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken.

Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt is, het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken geldt voor het bestemmingsplan dat toetsing dient plaats te vinden aan specifieke ruimtelijke milieu-normen ten aanzien van geluid, bodem en externe veiligheid (laatstgenoemd item komt overigens in hoofdstuk 6 aan de orde).

Onderstaand wordt op de op onderhavig plan van toepassing zijnde aspecten nader ingegaan.

5.1.1. Geluid

Op het plangebied is de Wet geluidhinder van toepassing. Deze wet stelt onder andere normen voor de realisering van nieuwe, geluidgevoelige bestemmingen. Teneinde voor deze nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ook een goed woon- respectievelijk leefmilieu te realiseren dient toetsing plaats te vinden aan de in de wet gestelde normen. In het navolgende wordt nader ingegaan op de normering ingevolge wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï. De akoestische berekeningen zijn opgenomen in losse bijlage 3 bij deze toelichting (Cauberg-Huygen, rapport 980473-1 (Akoestisch onderzoek Middengebied Geleen).

- Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij de voorbereiding van de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een geluidzone van een weg, een akoestisch onderzoek ingesteld te worden. Dit akoestisch onderzoek dient inzicht te geven in de op nieuw te bouwen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen optredende geluidbelasting. In zijn algemeenheid dient in nieuwe situaties gestreefd te worden naar een maximaal optredende geluidbelasting van 50 dB(A) op de gevels van nieuw te bouwen woningen. Indien deze waarde redelijkerwijs niet in acht kan worden genomen is in sommige gevallen ontheffing mogelijk door Gedeputeerde Staten.

Voor het plan zijn met name de navolgende wegen van belang aangezien de zones van deze wegen tot binnen het plangebied reiken:

- Middenweg;
- Rijksweg;
- Geleenbeeklaan;
- Henri Hermanslaan;
- Elsenburglaan;
- Westelijke Randweg (aan te leggen);
- Verbindingsweg tussen Elsenburglaan/Henri Hermanslaan en Westelijke Randweg.

Vanwege het feit dat de zones van bovengenoemde wegen tot binnen het plangebied reiken heeft een akoestisch onderzoek naar de gevolgen hiervan voor het plan plaatsgevonden (voor de Westelijke Randweg ook buiten het plangebied). Op basis van dit onderzoek komt naar voren dat de aan te leggen Westelijke Randweg behalve milieutechnische ook planologische consequenties zal hebben voor het plangebied, in die zin, dat er afschermdende maatregelen dienen te worden genomen voor het achterliggende woongebied. Afscherming zal plaatsvinden middels geluidwalwoningen (*eerstelijnsbebouwing*) met een bouwhoogte van twee lagen.

Daarnaast dienen aan een aantal woningen en het toekomstige ziekenhuis bouwtechnische of functietechnische maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Het betreft bij een aantal woningen en het ziekenhuis een cumulatie van meerdere geluidsbronnen (wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai). In een aantal gevallen wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. In dat geval kan niet worden volstaan met het verlenen van een hogere waarde in combinatie met geluidstechnische maatregelen aan de gevels. Gezocht dient te worden in architectonische oplossingen, als zogenaamde dove gevels en/of een akoestisch gunstige functionele indeling van deze woningen en het ziekenhuis aan de meest door geluid belaste zijde, waardoor de gevelbelasting wordt teruggebracht tot de maximale grenswaarde of lager. Deze voorwaarde is in de voorschriften van dit plan vertaald.

De milieuhygiënische invloed van de overige wegen heeft alleen milieutechnische consequenties. Voor de overige wegen zijn geen afschermdende maatregelen voorzien. Dientengevolge zal het optredende wegverkeerslawaai vanwege deze wegen in sommige gevallen de voorkeursgrenswaarde aan de gevels van te realiseren woningen overschrijden. Op grond hiervan worden Gedeputeerde Staten verzocht een hogere grenswaarde voor het gebied gelegen binnen de 50 dB(A)-contour vast te stellen.

Voor die bebouwing welke als woondoeleinden (in voorbereiding) wordt aangewezen kan door toepassing van artikel 83 van de Wet geluidhinder, jo. artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, een hogere waarde worden vastgesteld. Voor die gevallen waarvoor een waarde van meer dan 55 dB(A) wordt vastgesteld, is het belangrijk, dat de verblijfsruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie waar de hoogste geluidbelasting optreedt, worden gesitueerd. Een binnenniveau met een waarde van 35 dB(A) dient gewaarborgd te zijn. Deze hogere waarde kan uitsluitend verleend worden, indien:

1. de geprojecteerde woningen langs de wegen, waar de geluidbelasting te hoog is, door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermdende functie gaan vervullen voor andere woningen (in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermdende functie wordt toegekend), en
2. dat de verblijfsruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie waar de hoogste geluidbelasting optreedt worden gesitueerd (ingeval een hogere waarde dan 55 dB(A) vastgesteld dient te worden).

Voor een aantal woningen en wellicht het ziekenhuis, afhankelijk van de exacte toekomstige ligging, is de geluidbelasting zodanig hoog, dat geen hogere waarden kunnen verleend. Dit betekent dat de naar de geluidbron gekeerde zijde(n) van deze bebouwing zodanig dien(t)(en) te zijn vormgegeven, dat deze binnen de definities van de Wet geluidhinder niet als gevel zijn aan te merken en wanneer er binnen en buiten de bebouwing sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau.

Bij een niet als gevel in de zin van de Wet geluidhinder aangemerkte scheidingsconstructie kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- een "blinde", dat wil zeggen raam en deurloze zijde van de geluidgevoelige bebouwing;
- een zijde van geluidgevoelige bebouwing, met ramen, die niet kunnen worden geopend;
- een geluidsscherm, dat bouwkundig verbonden is aan een woning;
- de geluidswalzijde van een zogenaamde geluidswalwoning.

De overige binnen het plangebied gelegen en aan te leggen wegen worden binnen de planperiode, ter bevordering van de leefbaarheid, ingericht als 30 km-zone. Dit betekent dat op grond van de Wet geluidhinder deze wegen niet zoneplichtig zijn. Een 30 km-zone kan alleen worden ingesteld in die gebieden, die een verblijfsfunctie hebben. Dit betekent dat aan activiteiten zoals lopen, wandelen, spelen, fietsen en dergelijke, prioriteit wordt gegeven en dat de verkeersfunctie van het gemotoriseerd verkeer een ondergeschikte rol speelt.

De keuze voor een verblijfsfunctie zal tot uitdrukking moeten komen in de inrichting en vormgeving van de straat (verkeersremmende maatregelen).

De noodzakelijke reconstructie van de Elsenburglaan ten behoeve van de aansluiting op de westelijke randweg en het verkeersluw maken van de Rijksweg heeft tot gevolg dat het verkeer op de Elsenburglaan toeneemt en er een hogere geluidbelasting voor de bestaande woningen aan een aantal wegen in de directe omgeving hiervan zal optreden. Dit betekent dat aan een aantal woningen die een toename van de geluidbelasting van 2 dB(A) of meer zal ondervinden, maatregelen dienen te worden getroffen om aan het wettelijk vastgestelde binnenniveau te voldoen. Het betreft woningen aan De Vaart, de Dassenkuillaan, de Schrijnwerkersdreef en het Kuipershof.

- Spoorweglawaai

Het uiterst westelijk deel van het plangebied valt binnen de geluidinvloedsfeer van de spoorlijn Maastricht-Eindhoven, het uiterst oostelijk deel binnen de invloedssfeer van de lijn Heerlen-Sittard. Bij projectie van geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone van 300 meter van eerstgenoemde en 200 meter van laatstgenoemde spoorlijn is akoestisch onderzoek conform het Besluit geluidhinder Spoorwegen d.d. 25.03.1987, artikel 14 noodzakelijk.

De 60 dB(A) voor woningen, de 55 dB(A) voor het ziekenhuis (beide voorkeurswaarden) en de 73 dB(A) grenswaarde geluidscontour van de spoorlijnen zijn voor het plangebied van belang. In het kader van het akoestisch onderzoek wordt hier nader op ingegaan. De geluidswalwoningen aan de westzijde van het Middengebied-Zuid hebben zowel wat betreft het wegverkeerslawaai als het spoorweglawaai een afschermende functie. Ook wat betreft het spoorweglawaai dienen in een aantal gevallen hogere waarden te worden aangevraagd. In bepaalde gevallen dienen bouwkundige maatregelen te worden genomen om de geluidsinvloed te beperken, of dient bij de bebouwing van een zodanige functionele verdeling van de ruimtes te worden uitgegaan dat de geluidgevoelige functies/ruimtes zover mogelijk van de geluidbron vandaan liggen.

- Industrielawaai DSM

Op 25 maart 1996 is het saneringsprogramma van DSM door de Minister van VROM vastgesteld. Volgens de integrale zonering van DSM is het gehele plangebied gelegen buiten de 55 dB(A) geluidcontour (gecorrigeerd) na sanering en uitbreiding conform doelstelling saneringsprogramma.

Op de 55 dB(A) saneringscontour kan wat betreft de woningbouwmogelijkheden geanticipeerd worden. Dit betekent dat binnen de 55 dB(A) saneringscontour niet meer gebouwd kan worden en dat in het gebied tussen de 50 en 55 dB(A) contour ontheffing bij Gedeputeerde Staten dient te worden aangevraagd voor woningbouw. Het uiterst westelijk gelegen deel van het plangebied ligt tussen de eerdergenoemde 50 en 55 dB(A) contouren (zie belemmeringenkaart). Dit betekent dat voor de woningbouw in dit gebied wat betreft het bedrijfslawaai van DSM hogere waarden dienen te worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten en dat deze voor de vaststelling van het plan verleend dienen te zijn.

5.1.2. Hinder van overige bedrijven

In het bestemmingsplan worden regels gesteld met betrekking tot bestaande bedrijvigheid en bedrijvigheid, die zich mag vestigen.

In beide gevallen dient gezien te worden of deze bedrijvigheid geen belemmerende werking heeft op zowel de bestaande als mogelijk nieuw te bouwen woningen.

Om te bepalen of bepaalde nieuwe bedrijven in het plangebied vanuit het oogpunt van milieuhinder toelaatbaar zijn, wordt voor de eerste toetsing in het bestemmingsplan gebruik gemaakt van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is in bijlage 1 bij de voorschriften opgenomen.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) is gebaseerd op de "lijst van bedrijfstypen" uit de herziene uitgave van de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" van de VNG uit 1992. Naast een omschrijving van de bedrijfstypen is in deze Staat aangegeven tot welke milieucategorie het betreffende bedrijfstype wordt gerekend.

De Staat van bedrijfsactiviteiten vormt een eerste toets of vestiging van een bedrijf van een bepaald bedrijfstype op grond van de bestemmingsplanvoorschriften toelaatbaar is.

De concrete bedrijfsvoering in een bedrijf en/of milieuvergunningen bieden nader inzicht in hoe verre een bedrijf tot een bepaalde milieucategorie gerekend moet worden en derhalve al dan niet toelaatbaar is.

- Bestaande bedrijven

De Staat van Bedrijfsactiviteiten kan niet zonder meer worden toegepast bij de vraag of bedrijven die al in het plangebied gevestigd zijn wegbestemd moeten worden of niet. Uiteraard geeft de categorie-indeling van deze bedrijven wel een indicatie van de aanvaardbaarheid.

In bestaande situaties moet met name gekeken worden of het bedrijf beschikt over de benodigde milieuvergunning(-en) en of de milieubelasting binnen de huidige normen blijft.

De praktijk heeft laten zien dat ook relatief zwaardere bedrijven, door extra voorzieningen te treffen, binnen de woonomgeving aanvaardbaar kunnen zijn.

Daarnaast is het gemeentelijk beleid in zijn algemeenheid er niet op gericht bedrijven uit de woonomgeving weg te bestemmen. Alleen indien een bedrijf onaanvaardbare hinder veroorzaakt, waaraan redelijkerwijs door het treffen van voorzieningen niet tegemoet kan worden gekomen, kan een bedrijf uit dien hoofde worden wegbestemd. Voorwaarde hierbij is evenwel dat de gemeente de benodigde financiële middelen ter beschikking heeft.

Binnen en direct buiten het plangebied is een aantal bedrijven gelegen, waaronder een aantal consumentverzorgende ambachtelijke activiteiten. Enkele bedrijven (garagebedrijven) vallen binnen milieucategorie 3. Bedrijvigheid uit milieucategorie 3 of hoger hoort in beginsel niet thuis binnen de woonbebouwing. In dat verband wordt opgemerkt dat garage "Leijendekkers" is aangekocht door de gemeente, terwijl garage "Meijer" naar verwachting door een marktpartij zal worden verworven. Garage "Middenweg" is vooralsnog positief bestemd.

Door het slachthuis Sittard-Geleen c.v., is, in het kader van een vergunningaanvraag Wet milieubeheer, de bestaande en te verwachten geurbelasting beschreven.

Volgens de bijzondere regeling voor slachterijen in de NER mag de geurbelasting van 3 Ge/m³ als 98-percentiel ter plaatse van hindergevoelige objecten niet worden overschreden (de bijbehorende contour ligt momenteel op 200 meter vanaf het emissiepunt van het slachthuis). Bij een geurbelasting lager dan 1,1 Ge/m³ als 98-percentiel zijn maatregelen niet noodzakelijk.

Uit de rapportage blijkt dat plandeel C deels binnen de geurcontour 3 Ge/m³ als 98-percentiel is gelegen. Na uitbreiding van het slachthuis, waarbij de voorschriften van de op 29 april 1997 verleende Wet milieubeheer-vergunning in acht genomen worden, verandert deze situatie niet.

Om aan de geurnormering te kunnen voldoen zullen maatregelen getroffen dienen te worden. De overschrijding van de norm op deze locatie is te wijten aan de in werking zijnde waterzuiveringsinstallatie. Bezien dient te worden welke maatregelen dienen te worden genomen (verplaatsing slachthuis, maatregelen in het productieproces) om de normoverschrijding tegen te gaan. Daarnaast is door het bedrijf aangegeven dat per mei 1999 (voorlopig) niet meer geslacht wordt, hetgeen eveneens een verkleining van de geurcontour tot gevolg zal hebben. Zolang de geuremissie boven de wettelijke norm ligt kunnen binnen de geurcontour geen woningen worden gebouwd.

- Nieuwe bedrijven

Onderhavig plan biedt in beginsel de mogelijkheid tot nieuwvestiging van bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2. Binnen de nieuw te realiseren woonomgeving is nieuwe bedrijvigheid uit milieucategorieën 1 en 2 alleen op basis van een vrijstelling door het college van burgemeester en wethouders toelaatbaar.

In de bestaande woonomgeving mogen nieuwe consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten dan wel bedrijfsdoeleinden ook eerst na vrijstelling plaatsvinden. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten, (zie bijlage 1 voorschriften), zijn op grond van het bovenstaande alleen de bedrijven/activiteiten tot en met milieucategorie 2 en de bestaande bedrijven/activiteiten uit een hogere milieucategorie die binnen het plan voorkomen, opgenomen. Omwille van de benodigde flexibiliteit ten aanzien van de op te nemen Staat van bedrijfsactiviteiten is in de voorschriften een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen. Deze geldt voor bedrijven die niet in de SvB voorkomen maar die vallen onder milieucategorie 2 of lager of daarmee kunnen worden gelijkgesteld."

5.1.3. Bodem

Ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen is binnen het plangebied door verschillende onderzoeksbureaus een groot aantal bodemonderzoeken verricht. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat, behoudens de landbouwwegen binnen het gebied en enkele puntbronnen, die (ernstig) verontreinigd zijn, de bodemkwaliteit van de overige percelen slechts in geringe mate aangetast is, waardoor hier absoluut geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig zijn. Deze onderzoeksrapporten maken onderdeel uit van deze toelichting (losse bijlagen). In nauw overleg tussen de gemeente en de provincie is nagegaan op welke wijze de sanering van deze gronden het beste kan plaatsvinden en, daarmee samenhangend, welke kosten dit met zich mee zal brengen. De provincie heeft een deel van de onderzoekskosten voor haar rekening genomen.

Sanering van de gronden dient vanzelfsprekend te hebben plaatsgevonden, voordat invulling van de verschillende deelgebieden zal plaatsvinden. Deze invulling, en daarmee samenhangend de sanering van de verontreinigde locaties, zal gefaseerd plaatsvinden. Onderzocht is in hoeverre voor de vrijkomende gronden binnen het plangebied werken kunnen worden gerealiseerd ingevolge het Bouwstoffenbesluit. Op basis hiervan is gekomen tot het volgende plan van aanpak voor de sanering van het plangebied:

Deelplan A (woningbouw)

In dit gebied dient 4.000 m³ verhardingsmateriaal onder de landbouwwegen te worden afgegraven, dat zoveel mogelijk onder de nieuw aan te leggen wegen zal worden gebruikt. Op twee locaties dient 20 m³ ernstig en 50 m³ matig verontreinigde grond te worden afgegraven en afgevoerd. Daarnaast zal 550 m³ licht verontreinigde grond multifunctioneel worden gesaneerd, waardoor de bodemkwaliteit van deelplan A volledig wordt hersteld.

In deelplan A dient daarnaast het gronddepot naast het woonwagencentrum te worden gecomoveerd. Het betreft 20.000 m³ grond, die voor het bouwrijp maken van het gebied dient te worden verwijderd. De daaronder gelegen gronden (8.000 m²) dienen nader te worden onderzocht op verontreinigingen. Het deel van de Raadskuilderweg dat ook onder dit gronddepot is gelegen wordt tezamen met de andere landbouwwegen gesaneerd. De kosten van de verwijdering van deze gronden worden verrekend met de projecten, die grond bij het depot hebben aangeleverd.

Deelplan B (Landschapspark)

Aangezien de landbouwgebieden aangrenzend aan het landschapspark schoon zijn wordt ervan uitgegaan dat de binnen het plangebied gelegen gronden eveneens niet verontreinigd zijn. Om die reden acht de provincie een afzonderlijk bodemonderzoek voor dit gebied niet noodzakelijk.

De in het gebied gelegen landbouwwegen zijn mogelijk wel verontreinigd. Gezien de toekomstige handhaving van de functie van deze wegen binnen het Landschapspark kan sanering echter achterwege blijven.

Deelplan C (woningbouw)

Binnen dit deelplan dient een sanering plaats te vinden van 100 m³ licht verontreinigde grond, waarvan de verontreiniging de streefwaarden overschrijdt.

Daarnaast geldt dat van de landbouwwegen in dit deelgebied uitsluitend de Janskamperstraat verontreinigd is. Ook in dit deelgebied wordt voorgesteld de landbouwwegen te handhaven, waardoor sanering niet noodzakelijk is.

Deelplan D (ziekenhuislocatie)

In dit deelplan dient (buiten de DEMY-locatie) 100 m³ verontreinigde grond te worden verwijderd. Daarnaast dient 50 m³ licht verontreinigde grond te worden verwijderd, die overigens weer kan worden hergebruikt als categorie-1 grond. Ook uit de landbouwweg dient 300 m³ verontreinigde grond te worden verwijderd. Ter plaatse van de voormalige DEMY-locatie zijn verontreinigingen aangetroffen, die gezien de ernst en de omvang ervan wellicht voor sanering in aanmerking komen (waarvoor een saneringsplan dient te worden opgesteld).

Hetzelfde geldt voor de in dit deelgebied gelegen landbouwwegen. Handhaving van deze wegen is niet mogelijk vanwege de aldaar geprojecteerde voorzieningen van het ziekenhuis. De wijze van sanering van de DEMY-locatie zal afhangen van de daadwerkelijke inrichting van deelplan D, waarbij op voorhand niet duidelijk is of een multifunctionele sanering van de bodem noodzakelijk is. In de exploitatieberekening ten aanzien van het gebied is daarom een inschatting gemaakt ten aanzien van de bodemsanering binnen dit gebied, uitgaande van een worst-case-scenario.

Conclusies

Op basis van de momenteel bekende gegevens wordt uit het plangebied 650 m³ verontreinigde grond extern afgevoerd. 700 m³ licht verontreinigde vrijkomende grond kan als categorie-1 grond ingevolge het bouwstoffenbesluit worden hergebruikt. Afhankelijk van de definitieve vormgeving kan hiervan 500- 800 m³ in de geluidwal worden toegepast. Daarnaast is het mogelijk deze gronden in de funderingslaag van nieuw aan te leggen wegen te gebruiken. Overtoollige schone grond, die niet in de te bebouwen delen kan worden gebruikt dient als ophooglaag in het landschapspark. Omdat deze mogelijkheden wellicht niet toereikend zijn, worden in overleg met de provincie andere hergebruikopties onderzocht (aanleg terpen in het landschapspark).

5.1.4. Lucht

- Luchtverontreiniging t.g.v. wegverkeer

Voor de regulering van luchtverontreiniging van wegverkeer zijn uitvoeringsbesluiten vastgesteld met betrekking tot koolmonoxyde (CO), stikstofoxyden (Nox) en Benzeen. Deze uitvoeringsbesluiten stellen normen voor zowel de bestaande als te realiseren gevoelige

bestemmingen. Op grond van de uitvoeringsbesluiten dient bij wegen waarbij de kritische intensiteit (4000 mvt/etmaal) wordt overschreden emissie-onderzoek te worden ingesteld.

Indien uit onderzoek blijkt dat de emissie-grenswaarden worden overschreden dient ofwel aanpassing van de bouwplannen plaats te vinden, dan wel dienen, met name in bestaande situaties, verkeersregulerende maatregelen te worden getroffen. In het plangebied zijn de uitvoeringsbesluiten lucht van toepassing op de Middenweg, Rijksweg, Geleenbeeklaan, Henri Herman-slaan, Elsenburglaan en Westelijke Randweg (aan te leggen). De verkeersintensiteit van de overige binnen of direct buiten het plangebied gelegen wegen is lager dan 4000 mvt/etmaal, waardoor voor deze wegen geen emissie-onderzoek is ingesteld. Het emissie-onderzoek is uitgevoerd met behulp van het in opdracht van het Ministerie VROM ontwikkelde z.g. CAR-AMVB computerprogramma.

Uit de resultaten van berekeningen van de luchtverontreiniging vanwege het verkeer in het kader van de Verkeersmilieukaart Westelijke Mijnstreek (1994) blijkt dat zich in de gemeente nergens concentraties van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het wegverkeer voordoen die de grenswaarden overschrijden en dat dit in de planperiode ook niet zal plaatsvinden. In deze studie is geen rekening gehouden met de aanleg van de Westelijke Randweg. De aanleg van deze weg zal de andere wegen binnen de gemeente van doorgaand verkeer ontlasten, waardoor de verontreiniging hier lager zal worden. De Westelijke Randweg zelf zal een hoge intensiteit krijgen, maar lager dan de hoogste intensiteit, die op de onderzochte wegen is gemeten. Uitgaande hiervan en het karakter van de weg langs het plangebied (vrijwel onbelemmerde verkeersdoorstroming) kan gevoeglijk worden aangenomen dat de concentratie aan verontreinigende stoffen in de lucht de wettelijke normen niet zal overschrijden.

- Luchtverontreiniging t.g.v. bedrijvigheid

Onderzoek heeft uitgewezen, dat in het plangebied geen geurcontouren liggen met concentraties van meer dan 10 geureenheden. Binnen deze contouren zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Tot op heden heeft de geurproblematiek voor het voorliggende plangebied geen bijzondere consequenties. Het is niet waarschijnlijk te achten, dat gelet op het open karakter van de te verbreden Rijksweg Noord alsmede de teruggelegen bebouwing de grenswaarden van de luchtkwaliteitsnormen zullen worden overschreden.

5.1.5. Duurzaam bouwen

Omdat de locatie Middengebied een VINEX-locatie is bestaat er de verplichting duurzaam te bouwen. Duurzaam bouwen (DUBO) raakt in steeds bredere kring in de belangstelling en geleidelijk aan krijgen milieuaspecten een volwaardige plaats in het ontwerpen, bouwen en beheren van een woonwijk en andere vormen van bebouwing. Essentieel hierbij is de onderlinge verwevenheid van ruimtelijke schaalniveaus en bouwsectoren.

Op alle ruimtelijke schaalniveaus (van verstedelijkingsfase tot materiaalkeuze) hebben keuzes gevolgen voor de duurzaamheid. De bevordering van duurzaam bouwen is vooral gericht op een gedragsverandering bij de participanten in de bouwmarkt, gedragsveranderingen bij de overheid zelf, de marktpartijen en bij de individuele burger. Bouwen zal in alle fasen van het bouwproces moeten gebeuren met een verantwoordelijkheid voor het milieu.

Tegen deze achtergrond is door het ministerie van VROM een aanpak geformuleerd die er op gericht is duurzaamheidsaspecten een sterkere en op termijn vaste positie te geven in de besluitvorming over de inrichting van de gebouwde omgeving vastgelegd in het zogenaamde Plan van aanpak Duurzaam Bouwen (1995). Met dit plan is een schaalessprong gemaakt van experimenten op het gebied van duurzaam en energiezuinig bouwen naar meer stelselmatige toepassing van deze principes in de brede bouwstroom. Duurzaam en energiezuinig bouwen dient standaard te worden in zowel de woning- als utiliteitsbouw.

Met recente publicaties zoals het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen en Bouwstenen voor een duurzame stedenbouw worden verdere stappen gezet.

Ook in de Derde Energienota worden plannen uiteengezet om de komende jaren het energieverbruik in Nederland fors terug te dringen en het gebruik van duurzame energie te vergroten. Ook de bouw zal daar een aandeel in moeten leveren door bijvoorbeeld een geleidelijke aanscherping van de energieprestatienorm.

Het totale pakket van maatregelen, ook wel het DUBO pakket genoemd richt zich op de volgende doelen:

- de verstoring door stank en geluid verminderen;
- de vervuiling van water, lucht en bodem beperken;
- materialen gebruiken die het milieu minimaal belasten en die opnieuw bruikbaar zijn;
- zuinig omgaan met energie, water, grondstoffen;
- bewoners betrekken bij duurzame ontwikkeling en later bij het beheer;
- de hoeveelheid afval verminderen;
- de natuurwaarden in de woonomgeving verbeteren.

In haar keuze voor duurzaam bouwen heeft de gemeente een voorbeeldfunctie naar de burger en bepaalde doelgroepen (woningbouwverenigingen, ontwerpers en projectontwikkelaars, bouwbedrijven en aannemers). Onder duurzaam bouwen, ook wel milieubewust of ecologisch bouwen genoemd, wordt binnen de gemeentelijke context het volgende verstaan:

"Het op zodanige wijze bouwen en beheren van gebouwen dat de schade voor het milieu in alle stadia, van ontwerp tot sloop zoveel mogelijk beperkt blijft".

Binnen het kader van de ontwikkeling van het Middengebied ligt de nadruk vanzelfsprekend op duurzaam bouwen in de zin van maatregelen bij nieuwbouw.

Het is duidelijk dat de aanleg van bebouwing en de bijbehorende verhardingen in veel gevallen negatieve gevolgen zal hebben voor natuurlijke, landschappelijke en milieuwaarden (ofschoon deze op het ogenblik niet zo hoog zijn). Het is zaak om deze gevolgen zo gering mogelijk te houden. Bij het duurzaam bouwen is het mogelijk om in verschillende stadia van het bouwproces en op verschillende aspecten van het gebruik van de bebouwing invloed uit te oefenen.

Dat betekent dat reeds in een vroeg stadium afspraken dienen te worden gemaakt door middel van een exploitatieovereenkomst of convenant tussen gemeente, woningverenigingen, projectontwikkelaars, georganiseerd bedrijfsleven, ontwerpers, architecten maar natuurlijk ook particuliere bouwers.

Door middel van een dergelijke overeenkomst met deze partijen kan duurzaam bouwen niet alleen in theorie maar ook in de praktijk plaatsvinden. In het navolgende zal op de afzonderlijke aspecten van duurzaam bouwen worden ingegaan, onderverdeeld naar fase in het bouwproces.

- **Ontwerpfase**

• *Bouwrichting*

Reeds in de stedenbouwkundige fase zijn maatregelen te treffen die een positieve invloed hebben op het milieu, dan wel de schade aan het milieu zoveel mogelijk helpen te voorkomen.

De woningen kunnen op de zon worden gericht, met een voor- of zijgevel, en belemmeringen door woningen onderling worden beperkt, om zoveel mogelijk gratis zonne-energie voor ruimteverwarming te kunnen benutten. Met name in het voor- en najaar levert de benutting van zonne-energie als aanvullende warmtebron aanzienlijke besparingen op. Ook wind- en geluidhinder kunnen door een goede situering van de bebouwing aanzienlijk worden beperkt.

• *Verkeer*

Gemotoriseerd verkeer vormt een grote vervuiler van het leefmilieu (luchtverontreiniging, geluidhinder, visuele hinder en ruimtebeslag). Sinds 1970 is het verkeer met een factor drie toegenomen. Daarbij betreft het niet alleen het aantal auto's, maar ook het aantal reizigerskilometers.

Onder andere door beleid op landelijk niveau wordt gepoogd het autogebruik terug te dringen, ten faveure van het openbaar vervoer en de fiets. Ook op het lokaal niveau zijn er maatregelen te nemen om het autogebruik terug te dringen.

Door een optimale situering van woon-, werk-, voorzieningen- en recreatielocaties ten opzichte van elkaar kan de vervoersbehoefte per auto worden beperkt. Door een uitgekiend systeem van openbaar vervoersverbindingen en geoptimaliseerde langzaam verkeersroutes worden mensen uitgenodigd hun auto te laten staan en zich op een andere manier te verplaatsen. Het autogebruik kan daarnaast ontmoedigd worden door de wijze waarop het parkeren wordt geregeld (bijvoorbeeld minder en geconcentreerde parkeervoorzieningen en verder van de woning vandaan gelegen en door het verlagen van de parkeernorm) en de routing door het bebouwde gebied plaatsvindt (bijvoorbeeld geen directe, doorgaande routes tussen twee of meer wijken).

- *Groen*

Groen in de vorm van beplanting (bomen, struiken, grassen) heeft binnen de bebouwde omgeving een aantal belangrijke functies. Naast de verhoging van de beleevingswaarde van de wijk, heeft groen een educatieve en recreatieve functie voor mensen. In vergelijking tot het landelijk gebied treft men in steden hogere temperaturen, een lagere luchtvochtigheid en grotere hoeveelheden stof en verontreinigingen in de lucht aan. Door de aanplant van groen en in relatie daarmee een kleiner oppervlak verharding, wordt deze voor mensen ongezonde situatie verbeterd. De zuurstofproductie wordt verhoogd en er ontstaat een beter stedelijk microklimaat. Bovendien wordt voor bepaalde planten- en diersoorten leefruimte geschapen of verbeterd. Door de mensen wordt een groene woonomgeving in het algemeen als positief ervaren. Groen kan in de stedenbouwkundige fase worden geprojecteerd in de vorm van openbare ruimten.

Bestaande groenstructuren dienen zoveel mogelijk te worden behouden. Het nieuw te planten groen, waarbij alleen inheemse streekeigen beplanting wordt gebruikt dient zoveel mogelijk op het bestaande groen aan te sluiten.

De bomen dienen voldoende ondergrondse ruimte te krijgen om zich ten volle te kunnen ontplooiën. Groengebieden moeten voor fietser en voetganger optimaal bereikbaar zijn. Daarnaast kan groen nadrukkelijk aanwezig zijn in de tuinen bij de huizen en bijvoorbeeld als perceelsafdeling.

Groen kan steeds goed worden gecombineerd met water. In de ontwerpfase kan de aanleg van een waterinfiltratiesysteem worden gecombineerd met groen, waarbij aangepaste beplanting in belangrijke mate verdamping kan tegengaan.

- *Water*

Schoon (drink)water wordt steeds schaarser en daardoor duurder. Door verontreiniging van water wordt dit voor minder toepassingen geschikt. Bovendien komen door vervuiling steeds meer planten en dierengemeenschappen in de knel.

Door het hoge gebruik van water als drink- en industriewater ontstaat er plaatselijk verdroging met eveneens negatieve gevolgen voor plant en dier. Door de bebouwing van gebieden neemt ook de oppervlakte verhard terrein toe. Door de afvoer van het regenwater op deze verharding via de riolering wordt gebiedseigen water onttrokken en kan er verdroging plaatsvinden. Bovendien wordt de hoeveelheid water die de rioolwaterzuivering ingaat hierdoor groter. Om dit te voorkomen zijn er verschillende oplossingen te bedenken, zoals het scheiden van afvalwater en relatief schoon regenwater in een zogenaamd gescheiden of verbeterd gescheiden rioleringsstelsel (voor het laatste wordt in het plangebied gekozen), waarbij het verontreinigde water naar de rioolwaterzuivering wordt getransporteerd, terwijl het relatief schone regenwater middels watertangen, vijvers en dergelijke deel uitmakende van een schoonwatercircuit binnen het bebouwde gebied in de bodem kan worden geïnfiltreerd. Dit betekent wel, dat binnen het bebouwde gebied voldoende ruimte hiervoor dient te worden gereserveerd. In het Middengebied zal infiltratie plaatsvinden van gebiedseigen water. Daarbij wordt gedacht aan infiltratie in de openbare ruimte, maar tevens aan overeenkomsten met bewoners om te voorkomen dat niet of in slechts zeer geringe mate verontreinigd water in de riolering geraakt.

- **Bouwfase**

- *Flexibiliteit bebouwing*

Een gebouw is een product, dat indien goed gebouwd een lange levensduur heeft. Het is echter een feit dat gebruikers na verloop van tijd, en tijdens andere perioden in hun leven andere eisen hieraan gaan stellen. Verhuizen is een veel gekozen oplossing. Een andere oplossing is het aanpassen van de woning aan de veranderde eisen. In veel gevallen betekent dit de sloop en heropbouw van bepaalde delen van het gebouw. Door demontabel/flexibel te bouwen kan een gebouw zonder ingrijpende maatregelen worden aangepast. Binnen dit kader kan aanpasbaar bouwen in de zin van gebruiksmogelijkheden voor meerdere leeftijdsgroepen worden beschouwd als een vorm van duurzaam bouwen.

- *Energie*

Energiebesparing kan naast de in het voorgaande genoemde stedenbouwkundige maatregelen onder andere worden bereikt door gebouwen tijdens de bouwfase goed te isoleren en door het installeren van zonneboilers, hoog rendement verwarmingsketels en dergelijke. In woonwijken met een relatief hoge bebouwingsdichtheid kunnen de mogelijkheden van collectieve warmtelevering (stads- of wijkverwarming) worden onderzocht. De ruimte waar de bewoners het meest vertoeven dienen aan de zuidzijde van de woning te worden gesitueerd. Aan deze zijde kan indien niet reeds meteen gebouwd wordt, ruimte worden gecreëerd voor een serre.

Garages, bergingen en sanitaire voorzieningen kunnen op de noordzijde worden gericht. Het gebruik van energie, in veel gevallen nog steeds van fossiele afkomst, heeft nadelige gevolgen voor het milieu.

Fossiele bronnen zijn eindig, het gebruik ervan draagt bovendien bij aan verontreiniging van het milieu. Energiebesparende maatregelen komen zowel de gebruikers (in financiële zin) als het milieu ten goede.

- *Bouwmaterialen*

Ofschoon meer en meer afvalstoffen voor recycling worden gebruikt is het in Nederland nog steeds noodzakelijk een deel van het afval te storten. Meer dan een kwart van het in Nederland geproduceerde afval bestaat uit bouw- en sloopafval.

Door de goeiende afvalberg wordt de bodem en het grondwater verontreinigd en het landschap aangetast. Door afvalverbranding wordt de lucht verontreinigd, soms met voor de mens schadelijke gassen. Daarnaast betekent de winning van grondstoffen voor de bouw in veel gevallen dat het landschap wordt aangetast.

Tijdens de bouw kan door zuinig om te gaan met materialen worden voorkomen dat er onnodig afval ontstaat.

Door te kiezen voor duurzame materialen kan groot onderhoud en renovatie zo lang mogelijk worden uitgesteld. Door het gebruik van milieuvriendelijke materialen kan tijdens onderhouds-, renovatie- of sloopwerkzaamheden de hoeveelheid (niet te hergebruiken) afval zo klein mogelijk worden gehouden (bijvoorbeeld recyclebaar of gerecycled PVC, geen cfk's bevattende producten). Door duurzaam verbouwd tropisch hardhout te gebruiken of hardhout uit duurzaam onderhouden Europese bossen, wordt een bijdrage geleverd aan de vermindering van de aantasting van het tropisch regenwoud.

Door duurzaam te bouwen, dat wil zeggen door materialen te gebruiken met een lange levensduur, materialen, die na sloop recyclebaar zijn of materialen, die als afvalproduct een lage milieubelasting kennen (bijvoorbeeld hout en riet) en door zo weinig mogelijk (en/of recyclebaar) verpakkingsmateriaal te gebruiken wordt afval bij de bouw, verbouw en sloop van bebouwing gereduceerd. Voor het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen is het gewenst een checklist te gebruiken zoals door de gemeente en de bouwwereld zelf opgesteld met het oog op duurzaam bouwen.

- *Gebruiksfasen*

- *Energie en water*

Aansluitend op de in het voorgaande genoemde manieren om energie en water te besparen kan ook in het gebruik van de gebouwde omgeving een besparing worden bereikt. Een en ander hangt samen met het aanwennen van bepaalde gedragspatronen, zoals korter douchen, gordijnen 's avonds eerder dicht, verwarming eerder wat lager, warmere kleding etc.

- *Afval*

Ook afval vermijden is vooral een vorm van milieubewust gedrag. Door producten te kopen, die weinig verpakkingsmateriaal bevatten, door groenafval te composteren, chemisch afval apart in te leveren en milieuvriendelijke recyclebare materialen te kopen kan worden bijgedragen aan het verminderen van de afvalberg. Door bewoners te betrekken bij het schoonhouden van de woonomgeving wordt een positieve houding gecreëerd ten aanzien van het verminderen van vuil, hondenuitwerpselen e.d.

- *Groen*

Het beheer van het groen binnen de gebouwde omgeving dient zoveel mogelijk op milieuvriendelijke wijze plaats te vinden.

Dat wil onder andere zeggen dat er zo min mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestrijdingsmiddelen en dat indien deze worden gebruikt weinig of niet milieubelastend zijn.

- *Aanpassing gebouwen*

Tijdens het gebruik van woongebouwen zal de bewoner na verloop van tijd of soms zelfs al vrij snel bepaalde zaken willen wijzigen. Door middel van flexibel bouwen, zoals eerder aangeduid kan deels worden voorkomen dat veranderingen binnen de woning leiden tot gedeeltelijke sloop en herbouw. Zo zal bij de bouw van woningen het seniorenlabel een belangrijk uitgangspunt zijn bij de vormgeving. Dit zal in de realiseringsovereenkomst worden opgenomen.

Wordt toch de keuze gemaakt voor wijziging van de woning, dan geldt ook hier dat zoveel mogelijk duurzame materialen dienen te worden gebruikt.

Door middel van productinformatie bijvoorbeeld door de doe-het-zelf zaken kan de bewoner bewust een keuze maken voor milieuvriendelijke materialen en werkwijze.

5.2. **Civieltechnische aspecten**

5.2.1. **Bebouwingsgrens verkeersdoeleinden**

Voor provinciale wegen geldt het zogenaamde rooilijnenbeleid. De Middenweg, die langs de noordzijde van het plangebied gelegen is, behoort tot de wegen waarop dit beleid van toepassing is. Op basis van de provinciale wegenverordening is bepaald, dat binnen een afstand van 18,00 meter uit de as van de weg niet gebouwd mag worden (bebouwingsgrens verkeersdoeleinden). Deze 18,00 meter-zone is onder meer noodzakelijk om te kunnen inspringen op toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van de weg.

5.2.2. **Bebouwingsgrens spoorwegdoeleinden**

In de artikelen 36 t/m 40 van de Spoorwegwet is bepaald dat binnen een bepaalde afstand van de spoorlijn niet mag worden gebouwd of andere werken of werkzaamheden uit te voeren, die in strijd zijn met de Spoorwegwet. In het onderhavige geval betreft het een afstand van 8,00 meter. Bij spoorlijnen die op maaiveldhoogte zijn gelegen, zoals de spoorlijn Heerlen-Sittard wordt deze afstand gemeten vanaf de lijn gelegen op een afstand van 3,00 meter uit de as van het meest nabijgelegen spoor.

Bij spoorlijnen die op een ophoging zijn gelegen wordt deze afstand gemeten vanaf de teen van het talud. De lijn is evenals de bebouwingsgrens verkeersdoeleinden op de bestemmingkaart aangegeven.

5.3. Cultuurhistorische aspecten

Het plangebied heeft volgens de classificering van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig bodemonderzoek een middelhoge potentie om archeologisch waardevolle objecten te bevatten. Bovendien blijken binnen het plangebied vindplaatsen aanwezig te zijn die deze potentie bevestigen. Tussen de gemeente en het R.O.B. heeft nader overleg plaatsgevonden, over de wijze waarop met deze archeologische waarden dient te worden omgegaan. Een en ander heeft geresulteerd in een aantal principe afspraken over de wijze van uitvoering van het onderzoek, de te onderzoeken gebiedsdelen en de verdeling van de niet-subsidiabele kosten tussen de marktpartijen en de gemeente.

6. VEILIGHEIDSASPECTEN

6.1. Inrichtingen

- DSM

In 1994 heeft DSM in het kader van het "Besluit Risico's Zware Ongevallen" een extern veiligheidsrapport opgesteld, waarin een kwantificering van het individueel- en groepsrisico is opgenomen. Het **individueel risico** is zoneerbaar, het **groepsrisico** niet, maar heeft wel degelijk ruimtelijke implicaties. Voor gebieden binnen de 10^{-6} /jaar risicocontour (individueel) zijn belemmeringen ten aanzien van bouwactiviteiten aanwezig. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Deze waarde wordt wel aangeduid als MTR (maximaal toelaatbaar risico). Voor bestaande situaties geldt een norm van 10^{-5} /jaar. Voor wat betreft de ligging ten opzichte van deze contouren is het plangebied niet aan beperkingen onderhevig (gelegen buiten 10^{-8} /jaar-contour).

Voor het **groepsrisico** geldt zowel voor bestaande als nieuwe situaties een norm van 10^{-5} /jaar voor 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-7} /jaar voor 100 dodelijke slachtoffers etc. (een toename met een factor 10 wat betreft slachtoffers, dient gepaard te gaan met een 100-maal kleinere kans). In tegenstelling tot de normen voor individueel risico, die in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) een wettelijke status krijgen, heeft de Minister van VROM aangegeven dat de normen voor groepsrisico dienen te worden gezien als een inspanningsverplichting. Het bevoegd gezag kan gemotiveerd afwijken. Het groepsrisico heeft geen consequenties voor het plangebied, omdat het plangebied buiten de 10^{-8} risico-contour ligt.

- LPG-tankstations

Direct buiten de plangrens, aan de noordzijde langs de Middenweg en aan de zuidzijde langs de Rijksweg, zijn LPG-tankstations gelegen.



Foto 4: L.P.G.-tankstation

Op grond van het gestelde in de Integrale Nota LPG dient tussen het LPG-vulpunt en nieuwe woonbebouwing of andere risicogevoelige bebouwing een afstand van 80 meter aangehouden te worden. De belemmeringscirkel van dit LPG-vulpunt reikt bij het tankstation langs de Middenweg tot binnen het plangebied, bij het tankstation langs de Rijksweg niet. De ligging van de LPG-cirkels heeft geen gevolgen voor de te realiseren woningen en andere bestemmingen.

6.2. Vervoer gevaarlijke stoffen

- Wegvervoer

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg zijn op rijksniveau normen ontwikkeld voor zowel het individueel als het groepsrisico. Over de langs het plangebied gelegen Middenweg vindt volgens het onderzoeksbureau AVIV transport van gevaarlijke stoffen plaats. (AVIV, Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen Limburg, 1999).

Actuele berekeningen van de omvang van het individueel en het groepsrisico tonen aan dat er geen 10^{-6} -jaar individuele risicocontouren langs de Middenweg liggen en dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

De risicoruimte tussen de groepsrisicocurve en de oriënterende waarde dient gereserveerd te worden voor de mogelijke verdere invulling van het Middengebied met onder andere aan het ziekenhuis gerelateerde (zorg)functies. In dit verband zij tevens verwezen naar de "nadere toelichting risicoberekening Middenweg (N276 def)" van 19 juli 1998 welke als losse bijlage 4 aan deze toelichting is toegevoegd.

- Spoorwegvervoer

• Traject Geleen/Lutterade - Sittard

Individueel risico

De in opdracht van de provincie Limburg door AVIV berekende 10^{-6} individuele risicocontour langs het traject Geleen/Lutterade - Sittard (de DSM-spoorlijn) heeft, op basis van N.S.-vervoersprognoses tot 2010, een minimaal aan te houden zoneringsafstand van 28,00 m. vanaf het hart van de DSM-spoorlijn tot gevolg. Deze zoneringsafstand wordt in onderhavig plan aangehouden. Binnen deze zone worden geen kwetsbare bestemmingen aangewezen.

Groepsrisico

Het groepsrisico langs het traject Geleen/Lutterade - Sittard (kilometervakken 18.000 - 20.000) blijft gezien de planologische voornemens in het plangebied en de situering van de verschillende functies t.o.v. de spoorlijn ruim onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

• Traject Heerlen - Sittard

Het traject Heerlen - Sittard is niet relevant gebleken in het kader van externe veiligheid. Planologische restricties zijn dan ook niet aan de orde.

- Leidingenstrook

In de Limburgse streekplannen zijn om diverse redenen leidingenstroken opgenomen. Toekomstige leidingen dienen in principe in deze leidingenstroken gelegd te worden. In de open zone tussen Geleen en Sittard ligt een nationale leidingenstrook. Deze strook heeft een breedte van ca 45 meter (direct ruimtebeslag). Binnen de leidingenstrook liggen 4 hogedruk hoofdgastransportleidingen van de Gasunie één hogedruk hoofdgasvoedingsleiding van ME-GA en één waterleiding van de Waterleiding Maatschappij Limburg (W.M.L.).

Behalve het directe ruimtebeslag dat de leidingenstrook kent is er tevens sprake van een veiligheidsgebied. In principe bedraagt deze afstand 55 meter ter weerszijden van de leidingenstrook om ook in de toekomst leidingen met een veiligheidsrisico te kunnen leggen.

Voor de afweging welke ruimtelijke consequentie er zijn voor de buisleidingenstrook en het aangrenzende veiligheidsgebied kan gebruik worden gemaakt van de criteria, die in de Streekplan-uitwerking Leidingen zijn opgenomen.

De leidingenstrook is vanwege de breedte in de groene verbindingszone tussen het Maasdal en het Heuvelland, deel uitmakend van het landschapspark De Graven gesitueerd. Binnen de leidingenstrook ligt reeds een aantal leidingen van verschillende zwaarte. De leidingbeheerder heeft op basis van normen voor individueel en groepsrisico en in overleg met de gemeente de minimale bebouwingsafstand ten opzichte van de verschillende leidingen bepaald. Dit betekent dat binnen een strook met een breedte van 160 meter geen nieuwbouw mag plaatsvinden. De contour i.v.m. het individueel risico raakt de geprojecteerde bebouwing niet. Het groepsrisico blijft binnen de norm.

In de zone waarin de leidingenstrook is gesitueerd, ligt overigens reeds een aantal woningen. In de afweging omtrent de externe veiligheid, waarin de leidingbeheerder(s) een belangrijke stem hebben, is bepaald dat de woningen op deze locatie gehandhaafd kunnen blijven. De breedte, die op grond van de ligging van de leidingen voor de strook dient te worden aangehouden (160 meter) is op de belemmeringenkaart aangegeven (hierbij is er sprake van een zekere overlapping van de afstanden die bij de verschillende leidingen horen).

- Overige leidingen

In het oostelijk deel van het plangebied ligt een hoofdgasvoedingsleiding van Mega-Limburg. Deze leiding heeft alleen directe beschermingszone, waarin bepaalde activiteiten, zoals aangegeven in artikel 15 van de voorschriften niet zijn toegestaan.

Westelijk van de spoorlijn Maastricht-Sittard (buiten het plangebied) is een hoge druk gastransportleiding van de Gasunie gelegen. Uit het artikel 10 B.r.o. overleg komt naar voren dat deze leiding geen bezwaren oplevert voor de geprojecteerde functies binnen het plangebied.

6.3. Aanvliegroute Maastricht-Aachen-Airport

Het plangebied is gelegen binnen de noord-zuid aanvliegroute van Maastricht-Aachen-Airport. Binnen dit kader worden eisen gesteld aan de maximumhoogtes van bebouwing (hindernisbeperkende vlakken). In het plangebied ligt deze hoogte op 150 meter +N.A.P.. Binnen de juridische regeling van onderhavig bestemmingsplan zijn geen zodanige bebouwingshoogtes toegestaan dat hierdoor beperkingen voor de luchtvaart kunnen ontstaan. Binnen dit kader is daarom geen aparte regeling in de voorschriften opgenomen.

6.4. Overige veiligheidsaspecten

- Algemeen

Het bieden van bescherming en veiligheid is een kerntaak van de overheid. Door toename van de criminaliteit is het algemene gevoel van veiligheid onder druk komen te staan. Het is noodzakelijk gebleken om de uitvoering van die kerntaak te intensiveren en te vernieuwen.

Het Kabinet heeft o.m. in juli 1995 de nota "Veiligheidsbeleid" aan de Tweede Kamer aangeboden. In deze nota wordt de noodzaak van intensivering en vernieuwing van zowel de inhoud als de organisatie van het veiligheidsbeleid onderschreven.

Het Kabinet benadrukt dat de kansen en mogelijkheden van preventie meer gestimuleerd en benut moeten worden.

Een goede en veilige uitvoering van de woonomgeving maakt daar deel van uit. Hieronder wordt kort op een aantal praktische aanbevelingen m.b.t. de sociale- en verkeersveiligheid ingegaan.

- **Sociale veiligheid**

• *Woningen en woonomgeving*

Sociale veiligheid hangt in belangrijke mate samen met de aanwezigheid van mogelijkheden voor sociale controle. De sociale controle vanuit woningen komt het best tot zijn recht bij een relatief hoge dichtheid van de woningen.

Blinde gevels e.d. dienen daarbij zoveel mogelijk te worden vermeden. De veiligheid is groter indien zoveel mogelijk woningen worden uitgevoerd in laagbouw.

Wordt er om bepaalde redenen toch gekozen voor (een bepaald aandeel) woningen in hoogbouw dan dienen galerijflats zoveel mogelijk te worden vermeden. De woonruimtes binnen de woningen dienen zoveel mogelijk op de straat te worden georiënteerd, waarbij het zicht op de straat niet door hoogopgaand groen wordt ontnomen. De woonomgeving dient overzichtelijk te zijn en goed verlicht. De hoofdingang van woningen dient aan de straatkant te zijn gesitueerd. Het projecteren van doorgangen onder woningen en open plekken tussen de bebouwing kan het best worden vermeden. Het is aan te bevelen woningen en andere voorzieningen binnen de woonbuurt visueel en indien mogelijk fysiek aan elkaar te koppelen, waardoor geen gebieden ontstaan waar het aantal sociale activiteiten laag is.

Zelfs qua woningtype is beïnvloeding van de sociale veiligheid mogelijk. Bepaalde woningen trekken bewoners, die soms de gehele werkdag niet thuis zijn. Veel van dit soort woningen tezamen creëert een buurt met weinig sociale controle.

• *Langzaam verkeersverbindingen*

Fiets- en wandelroutes dienen zoveel mogelijk door de woonomgeving te worden aangelegd of in gebieden die worden verlevendigd door veel activiteiten. Fietsroutes door park- en groengebieden zonder sociale controle worden ontraden. Vanuit de woningen dient het zicht op deze routes goed te zijn. De routes dienen in de avond- en nachtelijke uren goed verlicht te zijn. Binnen de langzaam verkeersstructuur kan door een duidelijke opbouw in hoofd- en nevenroutes door de gebruiker een keuze worden gemaakt voor de meest veilige route. Het verdient aanbeveling fietspaden en voetpaden (visueel) aan elkaar te koppelen. Door het grote aantal verkeersbewegingen is de kans gezien te worden groter. De langzaam verkeersroutes kunnen worden gekoppeld aan routes voor ander (met name auto-) verkeer. Door een doordachte wijze van beplanten (laag en op voldoende afstand van de rijstrook) is het mogelijk om voldoende ver vooruit te kijken. Kruisingen met barrières moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Indien noodzakelijk dient de oversteek zo snel mogelijk plaats te kunnen vinden. In het geval van een oversteek geregeld middels verkeerslichten zullen in de avonduren de wachttijden voor het langzaam verkeer zo kort mogelijk dienen te zijn. Wordt gekozen voor een oplossing middels een tunnel, dan ligt het voor de hand de tunnel zo kort mogelijk te maken, met een overzichtelijke in- en uitgang waaromheen veel stedelijke activiteiten waaronder wonen plaatsvinden. De tunnel is voorzien van een goede verlichting in de avonduren en indien noodzakelijk overdag. De overzichtelijkheid van de tunnel wordt bevorderd door deze breed en hoog te maken. Bochten moeten worden vermeden. Een verdiepte ligging draagt eveneens niet bij aan de overzichtelijkheid.

• *Openbare voorzieningen*

Openbare voorzieningen als bushaltes, telefooncellen en brievenbussen dienen binnen de buurt niet te afgelegen worden geplaatst, liefst in de nabijheid van woningen, liefst niet omgeven door groen of artefacten die een goede zichtbaarheid in de weg staan. De locatie zelf en de toeleidende wegen dienen goed verlicht te zijn. Openbare parkeerplaatsen binnen de woonomgeving zijn liefst van geringe omvang, goed in het zicht van woningen gelegen en omgeven door lage struikbeplanting of gras, eventueel in combinatie met bomen.

- *Groenvoorzieningen*

Groen binnen de buurt draagt overdag in het algemeen bij aan het welbevinden van de buurtbewoners. Met name in de avonduren ontstaat door onoverzichtelijk, vaak hoogopgaand groen in bepaalde gevallen soms een gevoel van onveiligheid. In veel gevallen kan dit worden voorkomen door bij de aanplant van groen de juiste keuzes te maken. Op plaatsen waar een grote zichtbaarheid gewenst is dient te worden gekozen voor laagblijvende beplanting, eventueel in combinatie met opgekruide bomen. Met name geldt dit, zoals eerder gesteld voor de zichtbaarheid vanuit woningen en de zichtbaarheid van langzaam verkeersverbindingen. Het groen mag het licht van lantaarnpalen e.d. niet tegenhouden. Indien voor hoogopgaand groen wordt gekozen, dan liefst in combinatie met een afrastering.

Indien groen binnen een buurt functioneel wordt gemaakt, bijvoorbeeld in de zin van trapveldjes, zithoeken of volkstuintjes is de sociale controle het hoogst. Invulling met groen als opvulling c.q. kijkgroen kan binnen deze context het best worden vermeden. Binnen parken is een duidelijke opbouw in hoofd- en nevenroutes gewenst. De paden dienen vrij te zijn gelegen binnen de parken. Parken dienen te zijn voorzien van meerdere uitgangen.

- *Verkeersveiligheid*

Teneinde de verkeersveiligheid te bevorderen is het beleid van de rijksoverheid er met name op gericht het autoverkeer te verminderen en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen. Door het ontsluitingssysteem van nieuwe (woon)gebieden zo te kiezen dat directe, korte routes ontstaan voor het fietsverkeer en meer indirecte routes voor het autoverkeer kan het gebruik van de fiets- en het openbaar vervoer beïnvloed worden waarbij de "modalsplit" tot 30% gewijzigd kan worden.

In het verkeer blijken voetgangers en fietsers het meest kwetsbaar te zijn. Het is dan ook noodzakelijk menging van de verschillende soorten van verkeer zonder adequate beschermde voorzieningen zoveel mogelijk te vermijden. Op lokaal niveau is dit o.a. mogelijk door de wegenstructuur een hiërarchische opbouw te geven. Daarbij wordt globaal gezien een onderscheid gemaakt in wegen met een stroomfunctie, wegen met een ontsluitingsfunctie en wegen met een erf- en verblijfsfunctie. Eerstgenoemde wegen zijn met name gericht op het gemotoriseerd verkeer. Laatstgenoemde wegen hebben met name een functie voor het langzaam verkeer. In verband met de verkeersveiligheid is het vooral van belang op de wegen die in belangrijke mate worden gebruikt door het langzaam verkeer het aantal auto's en autobewegingen terug te dringen en de snelheid te matigen. Een en ander kan plaatsvinden door stedenbouwkundige maatregelen, zoals de vormgeving van de wegenstructuur en de situering van parkeerplaatsen. Daarnaast zal er een alternatief moeten zijn in de vorm van een goed openbaar vervoerssysteem en fietspadenstelsel. Bij het laatste is het van belang aandacht te schenken aan samenhang van de paden, directheid en aantrekkelijkheid van de verbindingen en voldoende veiligheid en comfort. Naast deze maatregelen zijn er mogelijkheden op civieltechnisch gebied, zoals de aanleg van rotondes, verkeersdrempels en -plateaus, asverschuivingen e.d.

Op bestemmingsplanniveau zijn de maatregelen om de sociale en verkeersveiligheid te vergroten in veel gevallen niet juridisch te regelen. Dit zal meer in de uitwerking van het plan naar voren dienen te komen. Bovendien zijn maatregelen ter bevordering van het duurzaam bouwen en ter verhoging van de sociale veiligheid in bepaalde gevallen strijdig met elkaar. In deze gevallen zal er naar een compromis moeten worden gezocht of zal het een boven het ander de voorkeur krijgen.

7. JURIDISCHE ASPECTEN

7.1. Algemeen

Het onderhavige plan is opgezet als een flexibel plan waarin getracht is, zonder verlies van de rechtszekerheid van de burger, in te spelen op toekomstige al dan niet geheel vaststaande ontwikkelingen. Naast de voorschriften zijn twee plankaarten onderdeel van de juridische regeling: plankaart A geeft de bestemmingen aan, plankaart B de functionele en ruimtelijke karakteristiek. De functionele karakteristiek geeft de voorkomende functies in het plangebied weer alsmede de toekomstvisie ten aanzien van de locatie van die functies. Voorts wordt de ruimtelijke karakteristiek van het plangebied aangegeven met ruimtelijke kenmerken als bebouwingsstructuur en groenstructuur. Verder gaat het plan vergezeld van een toelichting, die onder andere de achtergronden van het plan(gebied) en de gewenste ontwikkelingen aangeeft.

In de voorschriften zijn regels opgenomen omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden alsmede omtrent de bebouwing. In de algemene beschrijving in hoofdlijnen (artikel 5) staan de programmatische en beleidsmatige uitgangspunten en doelstellingen voor het hele gebied. Dit artikel geeft de richting aan die met het plan beoogd wordt. De hoofdlijnen worden mede geïllustreerd door plankaart B.

De bestemmingen zijn in de voorschriften per afzonderlijk artikel geregeld. De meeste bestemmingen zijn globaal. Ze omvatten een redelijk groot gebied (zie plankaart A bestemmingen) en er komen in de meeste gevallen meerdere functies in voor (doeleindenomschrijving). Bij diverse afzonderlijke bestemmingen wordt het beleid, als weergegeven in artikel 5, middels een toegevoegde beschrijving in hoofdlijnen nog nader uitgewerkt.

In de bouwvoorschriften worden per bestemming regels gesteld ten aanzien van bestaande en nieuwe bebouwing, zoals de maximale inhoud van de woning en de hoogte van andere bouwwerken. Aan Burgemeester en Wethouders is veelal een vrijstellingsbevoegdheid toegekend ten behoeve van het uitbreiden van de bestaande bebouwing of ten aanzien van andere bepalingen in de beschrijving in hoofdlijnen of bebouwingsvoorschriften die per bestemming zijn gegeven. Burgemeester en Wethouders kunnen bovendien nadere eisen stellen ten aanzien van o.a. de situering en de afmetingen van hoofd- en bijgebouwen

Om het plan optimaal te laten functioneren zijn in de laatste artikelen van de voorschriften binnen een strikte begrenzing de afwijkmogelijkheden van het plan aangegeven. Het betreft algemene vrijstellingsmogelijkheden van Burgemeester en Wethouders die in de meeste tot op heden gebruikte bestemmingsplanvormen voorkomen. De bedoeling is hiermee voldoende flexibiliteit aan het plan te geven.

Op plankaart A is met tekens aangegeven welke functies eigenlijk minder goed passen in de bestemming. Deze functies mogen gewoon worden voortgezet. Echter indien een functie gedurende een periode van drie jaar niet meer wordt uitgeoefend, dan mag deze niet meer worden omgezet naar de functie die het voor deze periode had.

7.2. Artikelsgewijs

De voorschriften bestaan uit vier hoofdstukken. Dit zijn de inleidende bepalingen (artikelen 1 t/m 4), bepalingen in verband met de bestemmingen (artikelen 5 t/m 19), overige bepalingen (artikelen 20 t/m 22) en de overgangs-, straf- en slotbepalingen (artikelen 23 t/m 26).

Tenslotte maken twee bijlagen deel uit van de voorschriften, te weten de Staat van bedrijfsactiviteiten alsmede een overzicht van parkeernormen welke gelden in het plan.

HOOFDSTUK I

INLEIDENDE BEPALINGEN

- Artikel 1: begripsbepalingen; hierin worden de in de voorschriften gebezigde begrippen gedefinieerd om misverstanden of verschillen in interpretatie te voorkomen.
- Artikel 2: wijze van meten; dit artikel geeft aan op welke manier het meten moet plaatsvinden.
- Artikel 3: algemene bepalingen; in dit artikel zijn bepalingen opgenomen die veelal gelden voor meerdere artikelen.
- Artikel 4: algemene bepalingen in verband met de Wet geluidhinder; dit artikel omvat regels die gelden voor geluidgevoelige bebouwing in de onderzoekszones ex artikel 74 Wet geluidhinder (Wgh.) alsmede de geluidzones industrielawaai ex artikel 53 Wgh.

HOOFDSTUK II

BEPALINGEN IN VERBAND MET DE BESTEMMINGEN

Paragraaf A

Algemeen

- Artikel 5: Algemene beschrijving in hoofdlijnen; dit is het sleutel-artikel van het plan. Hierin worden de belangrijkste beleidslijnen en -voornemens uiteengezet zoals deze voor het plangebied voortliggen.

Paragraaf B

Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen

Artikelen 6 t/m 13

deze artikelen omvatten de afzonderlijke bestemmingen. Elk artikel is opgebouwd uit:

- een doeleindenomschrijving waarin is weergegeven waarvoor de gronden zijn bestemd;
- waar zinvol een beschrijving in hoofdlijnen waarin de specifiek voor de betreffende gronden uitgezette beleidslijnen en -voornemens zijn weergegeven;
- bouwvoorschriften waarin regels zijn gesteld ten aanzien van bestaande en nieuwe bouwwerken.

Verder komt bij verschillende bestemmingen een vrijstellingsbevoegdheid onder voorwaarden door Burgemeester en Wethouders voor en kunnen door hen nadere eisen worden gesteld ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en bouwwerken. De bestemmingen zijn gegroepeerd per samenhangende doeleinden. De bestemmingen zijn achtereenvolgens:

- woondoeleinden 1 (artikel 6);
- woondoeleinden 2 (artikel 7);
- woondoeleinden 3 (artikel 8);
- kantoordoeleinden (artikel 9);
- bijzondere doeleinden (artikel 10);
- groenvoorzieningen 1 (artikel 11);
- groenvoorzieningen 2 (artikel 12);
- verkeersdoeleinden (artikel 13).

Paragraaf C

Bepalingen met betrekking tot de dubbele bestemmingen

Wordt er op gronden gebouwd die een dubbele bestemming hebben, dan dient men zich aan de regels te houden die de dubbele bestemming geeft.

Artikel 14: geeft de voorrangsregeling aan van de bepalingen van de verschillende beschermingszones ten opzichte van elkaar

Artikel 15: beschermingszone a; deze zone is bestemd voor doeleinden ter bescherming van het bedrijfsveilig functioneren van de binnen de zone gelegen hogedruk gastransportleiding van de Gasunie en de hogedruk gasvoedingsleiding van Mega-Limburg.

Artikel 16: beschermingszone b; deze zone is bestemd voor doeleinden ter bescherming van het bedrijfsveilig functioneren van de binnen de zone gelegen hoofdwatertransportleiding WML

Artikel 17: beschermingszone c; deze zone is bestemd voor doeleinden ter bescherming en onderhoud van de op de plankaart A aangegeven leidingenstrook.

Paragraaf D Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik

artikelen 18 en 19: teneinde te voorkomen dat bij elke bestemming moet worden bepaald dat het verboden is gronden te gebruiken in afwijking van de aan de grond gegeven bestemming is deze algemene bepaling opgenomen. Gebruik in afwijking van de bestemming is verboden, tenzij strikte toepassing van deze verbodsbepaling zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik dat niet door dringende reden is te rechtvaardigen. Hiervoor is een vrijstellingsregeling (de zgn. "toverformule") opgenomen. Deze vrijstellingsmogelijkheid reikt evenwel niet zover dat daardoor wijziging van de bestemming zou kunnen ontstaan. Bepaalde gebruiksvormen blijven echter strijdig. Er kan hiervoor geen beroep worden gedaan op de "toverformule".

HOOFDSTUK III

OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 20: bijgebouwenregeling; hierin zijn de regels en de maten opgenomen ten aanzien van het bouwen van bijgebouwen.

Artikel 21: algemene vrijstellingsbevoegdheid; hierin is o.a. vastgelegd dat Burgemeester en Wethouders vrijstelling kunnen verlenen om:

- . de bestemmingsgrenzen, onder voorwaarden, in geringe mate te verschuiven;
- . de in de voorschriften genoemde maten, onder voorwaarden, met maximaal 10% te wijzigen indien er geen belangen van derden worden geschaad;
- . onder voorwaarden bebouwingsgrenzen resp. voorgevelrooilijnen te overschrijden;

- . onder voorwaarden de voorgevel van het hoofdgebouw op een andere wijze te plaatsen dan de op plankaart B aangegeven hoofdbebouwingsstructuur.

Artikel 22: procedureregels: dit artikel omvat de procedureregels die gevolgd worden als gebruik wordt gemaakt van de vrijstellingsbevoegdheid door Burgemeester en Wethouders, als Burgemeester en Wethouders plan wijzigen en als Burgemeester en Wethouders een aanlegvergunning verlenen.

HOOFDSTUK IV

OVERGANGS-, STRAF- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 23 en 24: deze artikelen omvatten het overgangsrecht omtrent bebouwing en het gebruik van gronden en bouwwerken.

Artikel 25: op grond van het in artikel 59 WRO bepaalde kan afwijkend handelen ten aanzien van bepaalde voorschriften van het plan als een strafbaar feit worden aangemerkt. Overtreding van deze voorschriften kan gestraft worden met een hechtenis van maximaal 6 maanden dan wel een geldboete.

Artikel 26: slotbepaling; dit artikel geeft de titel van de voorschriften aan.

8. INSPRAAK EN GEVOERD OVERLEG (MAATSCHAPPELIJKE UITVOER- BAARHEID)

8.1. Inspraak ex artikel 6a W.R.O.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Middengebied heeft overeenkomstig het bepaalde in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de inspraakverordening van de gemeente Geleen, voor eenieder ter inzage gelegen gedurende de periode van donderdag 21 januari tot 17 februari 1999. In de Maas- en Geleenbode van 20 januari 1999 is gewezen op de mogelijkheid opvattingen over het plan (bij voorkeur schriftelijk) kenbaar te maken. Van deze mogelijkheid is door zes personen en instanties gebruik gemaakt. In bijlage 1 bij deze toelichting zijn de ontvangen reacties en het standpunt van de gemeente daartegenover opgenomen.

8.2. Overleg ex artikel 10 B.r.o

8.2.1. P.C.G.P.-advies

Het bestemmingsplan is in het kader van de P.C.G.P.-behandeling in de vergadering van 04 november 1998 (vergadering 98/10) aan de orde gesteld. In het navolgende komen de opmerkingen van de P.C.G.P. en de reactie van de gemeente Geleen daarop aan de orde.

1. Planopzet

- Opmerking P.C.G.P. **

In de beschrijving in hoofdlijnen in de voorschriften dient de relatie tussen de hoge bebouwingsdichtheden en de hoogwaardige openbaar vervoersas nadrukkelijker aan de orde te komen.

De betekenis van de oriëntatiepunten op plankaart B is onduidelijk. Door het aangeven van een zonering kan worden duidelijk gemaakt waar de hoogste bebouwingsdichtheden worden gerealiseerd.

- Reactie gemeente Geleen

De plankaarten en de voorschriften zijn naar aanleiding van de opmerking aangepast

2 (Detail)handel/ bedrijven

2.1. Kantoordoeleinden

- Opmerking P.C.G.P. **

Verzocht wordt in de staat van bedrijfsactiviteiten een zodanige selectie te maken van bedrijven dat de hoogwaardigheid van de bedrijven aan de Geleenbeeklaan, in relatie tot de woonomgeving, behouden blijft.

Detailhandel mag hier slechts 10 % van de totale bedrijfsvloeroppervlakte uitmaken, met een maximum van 500 m².

- Reactie gemeente Geleen

De staat van bedrijfsactiviteiten en de voorschriften zijn op dit punt aangepast. In de toelichting is hier een passage aan gewijd.

2.2. Bijzondere doeleinden

- Opmerking P.C.G.P. **

Binnen de bestemming bijzondere doeleinden dienen de toegestane bijzondere doeleinden te worden gerelateerd aan medische en medisch technologische activiteiten.

- Reactie gemeente Geleen

De voorschriften zijn op dit punt aangepast

3. Infrastructuur

3.1. Ontsluiting bijzondere doeleinden

- Opmerking P.C.G.P. **

De ontsluiting van de bestemming bijzondere doeleinden dient indicatief op plankaart A te worden aangegeven.

- Reactie gemeente Geleen

Plankaart A is op dit punt aangepast

3.2. Rijkswegboulevard

- Opmerking P.C.G.P. **

Er dienen uitwerkingsregels voor de woningbouw opgenomen te worden om de functie van de Rijkswegboulevard als openbaar vervoersas te stimuleren.

- Reactie gemeente Geleen

Op plankaart B en in de voorschriften zijn gebieden nader aangeduid, waarbinnen hoge bebouwingsdichtheden worden nagestreefd..

3.3. Parkeervoorzieningen

- Opmerking P.C.G.P. **

De ontmoediging van het autogebruik door een toegesneden parkeerbeleid, zoals in de toelichting beschreven vinden geen goede vertaling in de voorschriften

- Reactie gemeente Geleen

De ontmoediging van het autogebruik zal met name plaatsvinden door het verbeteren van de overige vervoersmogelijkheden (o.a. openbaar vervoer en fietsverkeer op de Rijkswegboulevard). De aangehaalde parkeernormen in de voorschriften hebben met name betrekking op het bieden van voldoende parkeergelegenheid aan bewoners van de toekomstige woonbuurten.

3.4. Wegprofielen

- Opmerking P.C.G.P. **

De op plankaart B aangegeven profielen hebben geen verankering in de voorschriften. Het profiel voor de Westelijke Randweg is te smal.

- Reactie gemeente Geleen

Het profiel van de weg is aangepast. Het profiel van de weg zal vanwege de fysieke ruimte enigszins smaller zijn nabij het viaduct en nabij de geluidswalwoningen. Verankering in de voorschriften heeft plaatsgevonden.

4. Milieuaspecten

4.1. Bodemkwaliteit

4.1.1. Algemeen

- Opmerking P.C.G.P. **

Het bodemonderzoek is niet plandekkend uitgevoerd. De niet verdachte delen dienen nog onderzocht te worden.

- Reactie gemeente Geleen

De betreffende bodemonderzoeken zijn intussen overlegd. Tussen gemeente en provincie is afgesproken dat tezamen zal worden nagegaan op welke wijze verontreinigingen zullen worden gesaneerd en welk deel van de kosten met betrekking hiertoe door de provincie dan wel door de gemeente zal worden gefinancierd.

4.1.2. Per locatie

- Opmerking P.C.G.P. **

Op verschillende locaties dient nog een bodemonderzoek plaats te vinden en dient te worden aangegeven op welke wijze sanering van de verontreinigingen zal plaatsvinden.

- Reactie gemeente Geleen

In overleg met de provincie is bepaald op welke wijze sanering van de bodem dient te gebeuren. De resultaten van de onderzoeken zijn aan de provincie overlegd.

4.1.3. Rioolstelsel

- Opmerking P.C.G.P. **

In het plan dient te worden aangegeven in hoeverre aandacht zal worden besteed aan duurzaam waterbeheer.

- Reactie gemeente Geleen

In de toelichting is met betrekking hiertoe een passage toegevoegd. Deels zal waterbeheer publiekrechtelijk worden geregeld, deels zal er infiltratie plaatsvinden op de gronden van toekomstige bewoners. Met deze bewoners zullen hierover overeenkomsten worden gesloten.

4.2. Geluidhinder

4.2.1. Wegverkeerslawaaï

- Opmerking P.C.G.P. **

Bij het akoestisch onderzoek dient wat betreft het ziekenhuis ook naar de dagsituatie te worden gekeken. Wat betreft het noordoostelijke woongebied kan niet worden vastgesteld of de akoestische situatie voldoet aan de normen. Eventueel dienen hogere grenswaarden te worden aangevraagd. In het onderzoek dienen ook maximale bouwhoogtes en geluidwerende voorzieningen te worden opgenomen.

Aangegeven dient te worden, welke maatregelen in de overdrachtssfeer dienen te worden getroffen, omdat niet altijd ontheffing mogelijk is.

De geluidwerende voorzieningen op de plankaart zijn niet in alle betreffende bestemmingen opgenomen.

- Reactie gemeente Geleen

Het akoestisch onderzoek is uitgebreid en de resultaten zijn aan de provincie overlegd. Waar nodig worden hogere waarden aangevraagd. Daarnaast is in de voorschriften opgenomen dat indien geluidgevoelige bebouwing wordt gerealiseerd, zonder dat hiervoor hogere waarden wordt aangevraagd, terwijl er sprake is van een akoestisch ongunstige situatie, de bouwkundige constructie van deze geluidgevoelige bebouwing zodanig dient te zijn, dat deze akoestisch ongunstige situatie geen gevolgen kan hebben voor het binnenmilieu, in ieder geval de hiervoor geldende wettelijke normen niet worden. Deze geluidwerende voorzieningen zijn in de betreffende bestemmingen geregeld.

4.2.2. Spoorweglawaaai

- Opmerking P.C.G.P. **

De gegevens omtrent het spoorweglawaaai van het traject Heerlen-Sittard dienen te worden aangevuld. Tevens dient te worden aangegeven welke maatregelen dienen te worden genomen om de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van de spoorlijn Maastricht-Sittard tegen te gaan.

- Reactie gemeente Geleen

De gegevens zijn aangeleverd, de maatregelen zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het gestelde onder punt 4.1.1. met betrekking tot akoestisch ongunstig gelegen hindergevoelige Bebouwing geldt ook met betrekking tot het railverkeerslawaaai.

4.3. Externe veiligheid

- Opmerking P.C.G.P. **

Het L.P.G.-vulpunt is niet op de plankaart opgenomen. Een wijzigingsbevoegdheid wordt voorgesteld om een aanpassing aan gewijzigde omstandigheden mogelijk te maken. Binnen de leidingenstrook zijn woningen gelegen.

- Reactie gemeente Geleen

Het vulpunt is (en was) op de kaart opgenomen (wellicht door het kleurgebruik onduidelijk overgekomen). Het L.P.G. tankstation is middels een wijzigingsbevoegdheid geregeld.

Het betreft bestaande woningen binnen de leidingenstrook. Uit overleg met de leidingbeheerder kan niet worden opgemaakt dat deze woningen dienen te worden geamoveerd. Deze woningen zullen dan ook worden gehandhaafd.

5. Overige aspecten

5.1. Leidingen

- Opmerking P.C.G.P. **

De mogelijke consequenties van de gasleiding westelijk van de spoorlijn Maastricht-Sittard dienen in het bestemmingsplan te worden verwoord.

- Reactie gemeente Geleen

Uit het artikel 10 B.r.o.-overleg met de leidingbeheerder komt niet naar voren dat deze leiding planologische consequenties heeft voor het plangebied.

5.2. Archeologie

- Opmerking P.C.G.P. **

Wellicht bevinden zich archeologische waarden binnen het plangebied. Hierover dient overleg plaats te vinden met het R.O.B.

- Reactie gemeente Geleen

De gemeente Geleen heeft met de R.O.B. afspraken gemaakt over de wijze waarop met de archeologische waarden binnen het plangebied zal worden omgegaan

6. Economische uitvoerbaarheid

- Opmerking P.C.G.P. **

Mogelijke bodemverontreinigingen kunnen belangrijke consequenties hebben voor de economische uitvoerbaarheid. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid wordt daarom een voorbehoud gemaakt.

- Reactie gemeente Geleen

Zoals eerder gesteld is over het bodemonderzoek en de wijze van saneren van vervuilde locaties overleg gepleegd met de provincie. Over de verdeling van de met de sanering samenhangende kosten zullen tussen de gemeente en de provincie afspraken worden gemaakt.

Overige opmerkingen

- Opmerking P.C.G.P.

Een aantal opmerkingen over de voorschriften is apart opgenomen in een notitie bij het P.C.G.P.-advies

- Reactie gemeente Geleen

De voorschriften zijn op basis van deze opmerkingen deels aangepast. De opmerking ten aanzien van de bebouwingsgrens kan niet worden geplaatst. De W.R.O. beoogt een afstemming tussen diverse regelingen te bewerkstelligen. De algemene bepaling stemt overeen met het bepaalde in artikel 39 van de Spoorwegwet. Deze opmerking heeft dan ook niet geleid tot een aanpassing van de voorschriften van het plan. De overige opmerkingen over de voorschriften hebben geleid tot een aanpassing hiervan.

Het volledige P.C.G.P.-advies is in bijlage 2 van de toelichting opgenomen.

De hardheidsgraad van de opmerkingen van de P.C.G.P. is in alle gevallen met twee sterren (**) aangegeven.

Twee sterren betekent dat tegen de betreffende onderdelen van het voorontwerp-bestemmingsplan bedenkingen bestaan. Een definitief oordeel over deze onderdelen wordt voorbehouden of hier kan slechts een voorlopig standpunt over worden ingenomen in verband met het ontbreken van voldoende onderbouwing van gemeentelijke beleidsvoornemens. Door aanvullende informatie kunnen deze bedenkingen worden weggenomen.

Het (voor)ontwerp-bestemmingsplan is in belangrijke mate conform de opmerkingen van de P.C.G.P. aangepast.

8.2.2. Overig overleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 B.r.o. is het bestemmingsplan tevens toegezonden aan de volgende instanties:

1. Inspectie Ruimtelijke Ordening Regio Zuid;
2. Gemeente Sittard;
3. Hoofdgroep Verkeer, Waterstaat en Milieu van de provincie Limburg;
4. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening Zuid
5. Directie van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid in de provincie Limburg;
6. Ministerie van Economische Zaken Regio Zuid;
7. Inspectie van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu Regio Zuid;
8. Zuiveringschap Limburg;
9. Waterschap Roer en Overmaas;
10. Mega N.V.;
11. Rijkswaterstaat, directie Limburg;
12. Waterleidingsmaatschappij Limburg;
13. Nederlandse Spoorwegen N.V.;
14. Gasunie Zuid;

De instanties met de nummers 2, 7, 8 en 11 t/m 14 hebben schriftelijk op het plan gereageerd. De nummers 7, 8, 12 en 14 hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben. De opmerkingen van de nummers 2, 11 en 13 zijn in het navolgende beantwoord. De overige instanties hebben niet of via de P.C.G.P gereageerd. De schriftelijke reacties uit het overige overleg ex art.10 B.r.o. zijn in bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen.

- Opmerkingen gemeente Sittard

De ontwikkelingen binnen het Middengebied dienen in een integrale visie te worden weergegeven, waarbij ook het gebied noordelijk van de Middenweg dient te worden betrokken. Deze visie wordt met name ingegeven door vragen omtrent de toekomstige positie van het slachthuis (door de onzekerheid omtrent het slachthuis kan geen inzicht over de milieuhygiënische situatie hieromtrent worden gegeven), de geprojecteerde mega-bioscoop en de wijze van aansluiting van de Westelijke Randweg op de Middenweg en de Rijksweg Zuid in Sittard. In een eerder stadium is reeds consensus tussen Sittard en Geleen bereikt over de aansluiting van de Westelijke Randweg op de Rijkswegboulevard, waardoor een goede entree van Sittard ontstaat.

Binnen de bestemming bijzondere doeleinden zijn kantoordoeleinden opgenomen die niet passen binnen het streekplanbeleid. Verzocht wordt alleen aan het ziekenhuis gelieerde kantoren binnen het plangebied mogelijk te maken middels de juridische regeling. De groenzone heeft slechts een breedte van 160 meter terwijl in het kader van het Landschapspark Graven een zone van minimaal 200 meter overeengekomen is. Bovendien ligt binnen deze

zone een aantal woningen. Bovendien voldoet het plan niet aan de in het kader van het landschapspark gemaakte afspraak inzake begeleidende groenstroken van 20 meter langs de Middenweg

- Reactie gemeente Geleen

In het Masterplan is aangegeven dat de ontwikkelingen in het Middengebied zouden worden gefaseerd. Nu de beeldvorming over het zuidelijke deel heeft plaatsgevonden kan overeenkomstig het Masterplan onderzoek worden gepleegd naar de invulling van het gebied noordelijk van de Middenweg. Dit onderzoek, dat overigens inmiddels is opgestart wordt in samenwerking met de gemeente Sittard uitgevoerd en heeft onder andere betrekking op de positie van het slachthuis. De artikel 10 reactie van de gemeente Sittard dateert uit de periode voordat deze samenwerking met betrekking tot de inrichting van het noordelijk deel is ingezet. Omtrent de aansluiting van de Westelijke Randweg op de Middenweg en de Rijksweg-Zuid heeft in het kader van het project Rijkswegboulevard Sittard-Geleen besluitvorming plaatsgevonden. Deze besluitvorming zal worden geformaliseerd door een op afzienbare tijd op te stellen bestemmingsplan voor de Westelijke Randweg.

De in de bestemming bijzondere doeleinden opgenomen kantoren zullen worden gerelateerd aan de medische en medisch technologische voorzieningen die in het Middengebied zullen worden gerealiseerd.

De woningen ter hoogte van de leidingenstrook zullen positief worden bestemd. In afspraken met de bewoners is dit reeds vastgelegd. Bij de dimensionering van de landschapsparkzone is van meet af aan uitgegaan van een breedte van gemiddeld 200 meter en een totale oppervlakte van ca. 24 ha. Aan deze voorwaarde zal binnen het ontwerp-bestemmingsplan worden voldaan¹.

- Opmerking Rijkswaterstaat, directie Limburg

De bereikbaarheid van het nieuwe Maaslandziekenhuis voor het openbaar vervoer dient op een goede wijze in het plan te worden geregeld.

De ontsluiting van het westelijk gelegen woongebied dient op een zodanige manier plaats te vinden dat de bereikbaarheid en veiligheid bij calamiteiten gewaarborgd wordt.

- Reactie gemeente Geleen

Vanaf de Rijkswegboulevard wordt een ontsluitingsweg gerealiseerd voor het openbaar vervoer naar het ziekenhuis.

De bereikbaarheid en veiligheid kunnen o.a. worden vormgegeven via een ruime dimensionering van de ontsluitingsweg en door andere maatregelen, die niet meteen de stedenbouwkundige structuur aantasten. In het plan wordt hier in ieder geval rekening mee gehouden.

- Opmerkingen NS Railinfrabeheer

Indien de Westelijke Randweg leidt tot nieuwe kruisingen met de spoorlijn dient nader overleg plaats te vinden met NS Railinfrabeheer.

In het plan worden de risicoberekeningen, die aan het individueel en het groepsrisico ten grondslag liggen gemist.

¹ Overeenkomstig de bij raadsbesluit van 26 maart 1998 nr. 19 gesloten Samenwerkingsovereenkomst Middengebied, bij welk besluit de oppervlakte van de Landschapsparkzone is bepaald op 21 ha. , is deze oppervlakte tevens als uitgangspunt gehanteerd bij de vaststelling van het bestemmingsplan Middengebied (raadsbesluit van 16 september 1999, nr. 82).

- Reactie gemeente Geleen

De Westelijke Randweg zal niet tot nieuwe kruisingen met de spoorlijn leiden.

In het bestemmingsplan is (nog) verwezen naar het onderzoek inzake de externe veiligheid van het AVIV uit 1998. In januari 1999 hebben nieuwe berekeningen plaatsgevonden van de externe veiligheidsrisicocontour.

Voor de DSM-spoorlijn waarop deze berekeningen betrekking hebben betekent dit dat de contour verschuift van 35 meter ter weerszijden van het hart van deze lijn naar 28 meter. In overleg met de gemeente Geleen kan inzage worden gegeven over de wijze waarop deze nieuwe contour is berekend².

² Door de gemeente is besloten tegemoet te komen aan het verzoek van Nederlandse Spoorwegen. De berekening van het extern veiligheidsrisico in verband met het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Geleen-Lutterade-Sittard (AVIV, 1999) is in losse bijlage 7 bij deze toelichting opgenomen

9. FINANCIËLE ASPECTEN (ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID)

In het kader van de ontwikkeling en herinrichting van het plangebied is door de gemeente Geleen met de twee private marktpartijen (Bouwfonds Woningbouw b.v. en IBC Vastgoed b.v.) een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Integraal onderdeel van deze samenwerkingsovereenkomst is een exploitatieberekening gebaseerd op het programma voor het gebied. Vanwege de uitgebreidheid hiervan is deze in (losse) bijlage 6 van deze toelichting opgenomen.

In de samenwerkingsovereenkomst is onder meer vastgelegd, dat de gronden in het Middengebied door de huidige eigenaren zullen worden ingebracht zodanig, dat zij uit milieuhygiënisch oogpunt geschikt zijn voor hun toekomstige functie. Op grond daarvan komen de kosten van de (eventueel) noodzakelijke saneringen voor rekening van de respectievelijke eigenaren. De bodemsituatie binnen het plangebied geeft in een aantal gevallen aanleiding tot een saneringsnoodzaak. Deze saneringsoperatie zal in nauw overleg en samenwerking met de provincie plaatsvinden, waarbij laatstgenoemde partij een deel van de onderzoekskosten voor haar rekening heeft genomen. Ca. tweederde deel van de totale bodemsaneringskosten worden gedekt door het milieubudget Middengebied en het product bouwgrondexploitatie. Het overige deel wordt gedekt uit de algemene middelen.

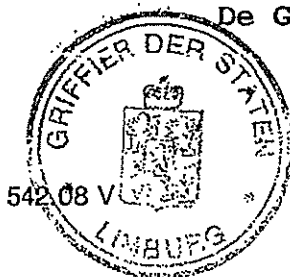
Ook in het kader van de akoestische situatie zal een aantal maatregelen dienen te worden genomen. Zo noopt de reconstructie van (onder meer) de Elsenburglaan (zie paragraaf 5.1.1.) tot het treffen van (additionele) gevelmaatregelen aan een aantal bestaande woningen. De met de akoestische situatie gemoeide kosten maken deel uit van de totale infrastructurele berekeningen, welke als zodanig zijn opgenomen in de exploitatieberekening.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de kosten gemoeid met de herinrichting van locatie "Riche" op de hoek van de Geleenbeeklaan en de Oude Rijksweg Noord (sanering garage Meijer) voor rekening zullen komen van een marktpartij (particulier initiatief), waardoor hieraan voor de gemeente geen kosten zijn verbonden.

Goedgekeurd door gedeputeerde
staten van Limburg bij besluit
van 11 april 2000, RGV/RG, nr.
2000/13562M, met uitzondering
van:

- artikel 3, lid 7, laatste
zinsnede "zonder ontheffing door
of vanwege de Minister van
Verkeer en Waterstaat";
- artikel 3, lid 5, en
- artikel 8, lid 3, onder a.

Mij bekend,
De Griffier der Staten



Gemeente Geleen

Voorschriften
deel uitmakende van het
bestemmingsplan
Middengebied

Vastgesteld bij besluit van de raad
de dato 16 september 1999, nr. 82.
Mij bekend,

De secretaris

- ☐ concept-voorontwerp
- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld door de gemeenteraad
van Geleen d.d. 16.09.1999
- ☐ goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van Limburg d.d.

Geleen/Maastricht,
juni 1998
gewijzigd
augustus 1998;
gewijzigd
april 1999;
gewijzigd
oktober 1999

C

:

00

00

(

INHOUD

ARTIKEL		BLZ.
HOOFDSTUK I	INLEIDENDE BEPALINGEN	2
Artikel 1	Begripsbepalingen	2
Artikel 2	Wijze van meten	6
Artikel 3	Algemene bepalingen	7
Artikel 4	Algemene bepalingen in verband met de Wet geluidhinder	8
HOOFDSTUK II	BEPALINGEN IN VERBAND MET DE BESTEMMINGEN	9
<i>Paragraaf A</i>	<i>Bepalingen met betrekking tot alle bestemmingen</i>	9
Artikel 5	Algemene beschrijving in hoofdlijnen	9
<i>Paragraaf B</i>	<i>Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen</i>	13
Artikel 6	Woondoeleinden 1	13
Artikel 7	Woondoeleinden 2	17
Artikel 8	Woondoeleinden 3	21
Artikel 9	Kantoordeleinden	23
Artikel 10	Bijzondere doeleinden	25
Artikel 11	Groenvoorzieningen 1	27
Artikel 12	Groenvoorzieningen 2	28
Artikel 13	Verkeersdoeleinden	29
<i>Paragraaf C</i>	<i>Bepalingen met betrekking tot de dubbele bestemmingen</i>	30
Artikel 14	Vorrangsregeling	30
Artikel 15	Beschermingszone a	30
Artikel 16	Beschermingszone b	32
Artikel 17	Beschermingszone c	34
<i>Paragraaf D</i>	<i>Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik</i>	36
Artikel 18	Verboden gebruik van gronden	36
Artikel 19	Verboden gebruik van bouwwerken	36
HOOFDSTUK III	OVERIGE BEPALINGEN	37
Artikel 20	Bijgebouwen	37
Artikel 21	Algemene vrijstellingsbevoegdheid	38
Artikel 22	Procedureregels	38
HOOFDSTUK IV	OVERGANGS-, STRAF- EN SLOTBEPALINGEN	40
Artikel 23	Overgangsbepalingen met betrekking tot bebouwing	40
Artikel 24	Overgangsbepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en opstallen	40
Artikel 25	Strafbepaling	41
Artikel 26	Slotbepaling	41
Bijlage 1:	Staat van bedrijfsactiviteiten	
Bijlage 2:	Parkeernormen	

HOOFDSTUK I**INLEIDENDE BEPALINGEN****Artikel 1****Begripsbepalingen**

In deze voorschriften worden in alfabetische volgorde weergegeven verstaan onder:

1. **Aangebouwd bijgebouw:**

een bijgebouw, dat op enigerlei wijze aan het hoofdgebouw is aangebouwd door het verankeren van vloer, dak of mu(u)r(en) en/of door het gebruik maken van dezelfde constructiemu(u)r(en).

2. **Aan huis gebonden beroep:**

de uitoefening van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerp-technisch of hiermee gelijk te stellen gebied dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende bijgebouwen met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend; hieronder dienen niet te worden verstaan detailhandel en de uitoefening van ambachten.

3. **Ander bouwwerk:**

een bouwwerk geen gebouw zijnde.

4. **Bebouwing:**

een of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

5. **Bebouwingsgrens:**

de op de plankaart A blijkens de daarop voorkomende verklaring als zodanig aangegeven lijn welke niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften uitdrukkelijk toegelaten afwijkingen.

6. **Bebouwingspercentage:**

een op de plankaart A of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.

7. **Bebouwingsvlak:**

een op de plankaart A aangegeven geheel of gedeeltelijk door bebouwingsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waarop gebouwen zijn toegelaten.

8. **Bedrijfsvloeroppervlak:**

het totale vloeroppervlak van een bedrijf met inbegrip van daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten, excl. dienstwoning;

9. **Begane grond:**

een bouwlaag geen verdieping zijnde.

10. Bestaande bebouwing:

de als zodanig op de plankaart A en plankaart B aangegeven bebouwing, welke bestaat op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpplan, tenzij in de voorschriften anders is bepaald.

10a. Bestaand gebruik:

gebruik van gronden en bouwwerken, zoals dat bestaat ten tijde van het van kracht worden van dit plan.

11. Bestemmingsgrens:

een op de plankaart A aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een bestemmingsvlak.

12. Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.

13. Bouwlaag:

een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van onderbouw en zolder en met een maximale hoogte van 3,00 m., behoudens binnen de bestemming bijzondere doeleinden waarbinnen een maximale hoogte van 3,75 m. is toegestaan.

14. Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

15. Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

16. Bijgebouw:

een al dan niet aangebouwd, doch in ieder geval van de woning in visueel opzicht te onderscheiden gebouw, dat in bouwkundig en ruimtelijk opzicht ondergeschikt is aan de woning en dat ten dienste staat van het wonen in brede zin, zoals een berging, verblijf van dieren, garage, kas, werk- en hobbyruimte.

17. Consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten:

het beroepsmatig uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, in tegenstelling tot het aan huis gebonden beroep, gericht op consumentverzorging geheel of overwegend door middel van handwerk en waarbij de omvang van de activiteiten zodanig is dat als deze in een woning en daarbij behorende bijgebouwen wordt uitgeoefend de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd.

18. Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop of te huur aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ter verkoop, ter verhuur, het verkopen, het verhuren en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen resp. huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

19. Dienstwoning:

een woning in of bij een gebouw of op/bij een terrein, kennelijk slechts bestemd voor (het gezin van) een persoon, wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming of het feitelijk gebruik van het gebouw of het terrein, noodzakelijk c.q. gewenst is.

20. Erf:

het gedeelte van het bouwperceel waarop bijgebouwen mogen worden opgericht en dat is gelegen achter de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de van de weg afgekeerde gevel van het hoofdgebouw.

21. Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

22. Gebruiksintensieve functie:

enige functie c.q. enige vorm van gebruik van gronden en opstallen dat zich kenmerkt door een langdurig en/of frequent verblijf van personen.

23. Geluidhinder veroorzakende inrichtingen:

inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99), die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken en worden aangewezen in artikel 2.4. van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Stb. 1993, 50).

24. Gestapelde woning:

een woning in een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen bevat.

25. Grondgebonden woning:

een gebouw met (mede) een woonfunctie, waar één woning aanwezig is en waarvan op het bijbehorende bouwperceel geen andere woningen voorkomen.

26. Hoofdgebouw:

een gebouw dat door zijn omvang, constructie en situering het belangrijkste gebouw op een perceel is.

27. Kantoor:

een ruimte die door haar aard, indeling en inrichting is bedoeld voor het verrichten van werkzaamheden van hoofdzakelijk administratieve aard.

28. Matrix:

de op de plankaart A als aanduiding opgenomen horizontaal in vakjes verdeelde rij waarin op de plankaart A verklaarde gegevens zijn opgenomen.

29. Onderbouw:

een gedeelte van een gebouw dat maximaal 1,50 m. boven peil is gelegen en dat niet als bouwlaag wordt aangemerkt.

30. Peil:

- a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

31. Plan:

het bestemmingsplan Middengebied als aangegeven op de plankaart A bestemmingen (tekening nr. 98.02), plankaart B functionele - en ruimtelijke karakteristiek (tekening nr. 98.03) en in deze voorschriften.

32. Ruimtelijke kwaliteit:

de kwaliteit van de ruimte ter plaatse als bepaald door de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van die ruimte, zoals (onder andere) nader beschreven in de toelichting op dit plan en/of voor zover tot uiting komend in de (algemene) beschrijving in hoofdlijnen van dit plan.

33. Standplaats:

een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

34. Stedenbouwkundige kwaliteit:

het door de omvang, de vorm en de situering van de bouwmassa's ter plaatse bepaald beeld in samenhang met de ter plaatse aanwezige beelden gevormd door de infrastructuur, de begroeiing en andere door de mens aangebrachte (kunstmatige) elementen gevormd beeld; zoals onder andere tot uiting komend op plankaart B.

35. (Voor)gevelrooiliijn:

denkbeeldige lijn waarin een (of meer) gevel(s) van een hoofdgebouw is (zijn) geplaatst en die is gelegen op een afstand van tenminste 4,00 m. vanuit de aan de weg(en) grenzende perceelsgrens(zen).

36. Voorzieningen van openbaar nut:

voorzieningen zoals straatvoorzieningen voor afvalstoffen, transformatorhuisjes, schakelkasten, telefooncellen en wachthuisjes, met een inhoud van maximaal 50 m³ per op te richten bouwwerk en een hoogte van maximaal 3,00 m.

37. Weg:

een voor het openbaar rij- of ander verkeer bestemde weg of pad, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de weg of pad behorende bermen en zij-kanten, alsmede de aan de weg liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen.

38. Woning:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden.

39. Woongebouw:

gebouw of gedeelte van een gebouw, waarin twee of meer woningen zijn gelegen die zijn te bereiken door een of meer gemeenschappelijke ruimte(n).

40. Woonwagen:

voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

41. Zolder:

ruimte(n) in een gebouw die geheel is (zijn) afgedekt met schuine daken en die in functioneel opzicht deel uitmaakt (uitmaken) van de daaronder gelegen bouwlaag of bouwlaagen.

Artikel 2

Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. Bedrijfsvloeroppervlakte:
binnenwerks op de vloer van de ruimten die worden of kunnen worden gebruikt voor bedrijfsactiviteiten.
2. Goothoogte van een gebouw:
verticaal vanaf het peil tot bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. (Bouw-)hoogte van een ander bouwwerk:
verticaal vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk.
4. Hoogte van een gebouw:
verticaal vanaf het hoogste punt van een gebouw tot peil met dien verstande dat schoorstenen, liftschachten, lichtkoepels, antennes en soortgelijke bouwdelen van een gebouw buiten beschouwing blijven.
5. Inhoud van een gebouw:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of harten van gemeenschappelijke scheidsmuren en de dakvlakken, zulks met inbegrip van erkers en dakkapellen en boven peil.
6. Lengte, breedte en diepte van een gebouw:
horizontaal tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).

7. Oppervlakte van een bouwwerk:

horizontaal tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).

De in deze voorschriften gegeven bepalingen omtrent plaatsing, afstanden en maten zijn niet van toepassing op gevel- en kroonlijsten, pilasters, plinten, stoep treden, kozijnen, dorpels, dakgoten en overstekende daken, ventilatiekanalen, schoorstenen en soortgelijke bouwdelen.

Artikel 3

Algemene bepalingen

1. Verbod overschrijding bestemmingsgrenzen

Het is niet toegestaan de op de plankaart A aangegeven bestemmingsgrenzen bij het oprichten van gebouwen overeenkomstig de respectievelijke bestemmingen te overschrijden, tenzij in deze voorschriften uitdrukkelijk anders is bepaald.

2. Verwijzing andere regelingen

Indien en voor zover in deze voorschriften wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, dienen deze regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp-plan.

3. Dubbeltelbepaling

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

4. Noodzaak bodemonderzoek

Bij nieuw op te richten gebouwen dient, voor zover daarin (nagenoeg) voortdurend mensen verblijven, inzicht te worden geboden in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem aan de hand van een in te stellen bodemonderzoek. Dit geldt eveneens voor locaties waar middels een vrijstellings- resp. wijzigingsbevoegdheid gebouwd kan worden dan wel een milieugevoelige functie wordt toegestaan. De bouwvergunning zal niet eerder worden verleend dan nadat (een deel van) de gronden (na sanering) geschikt zijn gemaakt voor de toekomstige functie.

5. Veiligheidszone LPG-vulpunt

Binnen de op plankaart A aangegeven veiligheidszone LPG-vulpunt mogen geen woningen worden opgericht, tenzij de belemmering door amovering dan wel verplaatsing van de LPG-installatie en intrekking van de hiervoor verleende vergunning is weggenomen.

6. Bebouwingsgrens verkeersdoeleinden

Op de gronden gelegen tussen de op de plankaart A als bebauwingsgrens verkeersdoeleinden aangegeven lijn en de Middenweg (N294) mag slechts bebouwing worden opgericht met inachtneming van de artikelen 11, 12 en 14 van de Wegenverordening voor de provincie Limburg (1997).

7. Bebouwingsgrens spoorwegdoeleinden

Op de gronden gelegen tussen de op de plankaart A als grens conform de artikelen 36 ~~1/m~~ 40 van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) aangegeven lijn en de spoorweg mag niet worden gebouwd resp. werken of werkzaamheden worden uitgevoerd in strijd met de Spoorwegwet, ~~zonder ontheffing door of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat.~~

14-23

8. Externe veiligheid:
Op de gronden gelegen tussen de op de plankaart A aangegeven E.V.R.-contour DSM-spoorlijn en de aangeduide spoorlijn mogen geen nieuwe gebouwen worden opgericht en zijn geen gebruiksintensieve functies toegestaan.
9. Parkeernormen
Bij nieuw op te richten hoofdgebouwen, al dan niet van toepassing naar aanleiding van een in dit plan opgenomen vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid dienen de betreffende parkeernormen, als in bijlage 2 bij deze voorschriften opgenomen, in acht te worden genomen.

Artikel 4

Algemene bepalingen in verband met de Wet geluidhinder

1. Binnen de onderzoekszones conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99), en artikel 4 Besluit geluidhinder spoorwegen (Stb. 1979, 99) mogen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen slechts worden opgericht indien de ter zake door Gedeputeerde Staten voor de vaststelling van het bestemmingsplan vastgestelde hogere grenswaarden c.q. de voorkeursgrenswaarden niet worden overschreden en voldaan wordt aan de door Gedeputeerde Staten te stellen aanvullende eisen.
2. In afwijking van het bepaalde in lid 1. mogen de daar bedoelde geluidgevoelige gebouwen ook worden opgericht, indien:
 - de realisering van de geluidbeperkende voorzieningen, zo deze noodzakelijk zijn om overschrijding van de daar bedoelde grenswaarden c.q. de voorkeursgrenswaarden te voorkomen, in voldoende mate is verzekerd;
 - door middel van een scheidingsconstructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 35 dB(A), kan worden voorzien in een milieuhygiënisch aanvaardbaar geluidsniveau in en buiten de geluidsgevoelige gebouwen.
3. Nieuwe wegen mogen uitsluitend worden aangelegd resp. bestaande wegen mogen uitsluitend worden gereconstrueerd indien in voldoende mate is verzekerd dat de geluidbeperkende voorzieningen worden gerealiseerd om te voorkomen dat ten aanzien van bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen de geldende grenswaarden resp. de voorkeursgrenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder worden overschreden.
4. In gevallen waar een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) aan de gevel van de woning zal optreden, dient voldoende verzekerd te zijn, dat de verblijfsruimten, alsmede de bij de woning behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt.
5. Voor zover op de plankaart A de 50 dB(A)-contour industrielawaai DSM is aangegeven, is op gronden gelegen binnen deze contour geen woningbouw mogelijk voor zo lang en voor zover deze hinder niet is opgeheven resp. van Gedeputeerde Staten ontheffing is verkregen.

HOOFDSTUK II BEPALINGEN IN VERBAND MET DE BESTEMMINGEN**Paragraaf A *Bepalingen met betrekking tot alle bestemmingen*****Artikel 5****Algemene beschrijving in hoofdlijnen****1. Algemeen**

De doelstelling van onderhavig bestemmingsplan is meerledig.

In de eerste plaats wordt middels het plan inhoud gegeven aan de gemeentelijke taakstelling ingevolge de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra om te voorzien in de gemeentelijke en regionale woningbehoefte. In dat verband wordt een tweetal nieuwe woonwijken aangelegd (Middengebied-Zuid en Middengebied-Noord), waarbinnen een hoge ruimtelijke en architectonische kwaliteit wordt nagestreefd. Bij de ontwikkeling van deze wijken zal het principe van 'Duurzaam Bouwen' worden gehanteerd. In de geprojecteerde woongebieden zullen maximaal 1.200 woningen worden gerealiseerd in verschillende categorieën. Daarnaast wordt de bestaande woonwijk 'Janskamperpark' van een planologische regeling voorzien.

In de tweede plaats wordt de ontwikkeling van een groene verbindingszone mogelijk gemaakt. Deze groene ruimte maakt onderdeel uit van het gemeentegrensoverschrijdende (gemeenten Geleen, Schinnen en Sittard) Landschapspark "De Graven" en vormt de verbinding tussen het oostelijk en westelijk deel van dit park. Binnen deze groene ruimte wordt gestreefd naar behoud en herstel van landschappelijke waarden en natuurontwikkeling. Het gebied zal tevens een functie hebben als extensief recreatief uitloopgebied voor de bewoners van de aanliggende woonwijken.

In de derde plaats wordt in het noordwesten van het plangebied ruimte geboden aan het Maaslandziekenhuis en daaraan gelieerde gezondheids- en onderwijsinstellingen. Het Maaslandziekenhuis zal een regionale rol gaan vervullen.

In de vierde plaats vormt de ontwikkeling van de Rijkswegboulevard een belangrijke doelstelling van onderhavig plan. De Rijksweg zal worden omgevormd tot een Hoogwaardig Openbaar Vervoersas (HOV) tussen de centra van Geleen en Sittard, waarbij het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk zal worden tegengegaan en zal worden verplaatst naar een nieuw aan te leggen Westelijke Randweg. Langs de Rijkswegboulevard zal worden gebouwd in hoge dichtheden. Hierdoor kan deze bebouwing tevens een functie vervullen als geluidwering voor de achterliggende woningen.

Daarnaast ontleent ook de eerdergenoemde hoogwaardige openbaar vervoersas het bestaansrecht deels aan deze bebouwing in hoge dichtheden.

2. Functionele en ruimtelijke karakteristiek nieuwbouwwijken

De stedenbouwkundige opzet van de nieuwbouwwijken wordt in belangrijke mate ingegeven door de landschappelijke ligging. Dit uitgangspunt kan, uitgewerkt als thema, als volgt worden omschreven:

- Thema landschap

De ligging van het Middengebiet, in de overgang naar het buitengebied en als randzone van het nieuwe stedelijke gebied, vormt een belangrijk richtinggevend principe. De nieuwe woongebieden zijn vormgegeven als nieuwe stadsranden met een duidelijke oriëntatie op en relatie met de groenzone die deel uitmaakt van het Landschapspark De Graven. Een en ander komt tot uitdrukking in langzaam verkeersroutes, ruimtelijke relaties en zichtlijnen.

- Thema tuinstad

Het thema groen is in de woongebieden verder uitgewerkt in een "tuinstad-principe". Uitgaande van dit basisprincipe wordt de kwaliteit en herkenbaarheid van de woonomgeving bepaald door de heldere vormgeving en hiërarchieke indeling van straten en de openbare ruimten, door middel van groene lanen met aaneengesloten bomenbeplanting, door met hagen en diepe voortuinen begeleide woonstraten en een centraal gelegen groenplein. Daarnaast speelt uniformiteit in de overgangen tussen openbaar en privé-gebied een belangrijke rol.

Stedenbouwkundige karakteristiek Middengebiet-Zuid

De hoofdontsluiting van de woonwijk Middengebiet-Zuid is gelegen aan de Elsenburglaan, ter plaatse van de aan te leggen rotonde. Deze ontsluiting vormt de voornaamste entree voor gemotoriseerd verkeer, waardoor doorgaand niet op de wijk gericht verkeer wordt voorkomen. Daarnaast is aan de oostzijde, aantakkend op de Rijkswegboulevard, een ontsluiting voorzien welke kan worden gebruikt bij calamiteiten. De centrale toegangsweg heeft een brede middenberm welke de entree tot de woonwijk ruimtelijk accentueert.

Vanuit dit punt is een lusvormige hoofdroute ontwikkeld die het verkeer gespreid afgewikkeld via een fijnchalig net van woonstraten waaraan eigentijdse woningen in uiteenlopende categorieën met een hoogwaardige architectuur zullen worden gebouwd.

Aan de oost- en westzijde zijn gestapelde woningen voorzien (maximaal 4-8 bouwlagen), welke deels een geluidwerende functie voor de achterliggende woningen zullen vervullen.

De verkeersintensiteit en -snelheid liggen door de spreiding en de inrichting als 30 km/u-gebied resp. woonerf laag, waardoor sprake is van een aantrekkelijk verblijfsgebied. De wijk is daarnaast vanuit alle zijden goed toegankelijk voor langzaam verkeer.

De woonwijk heeft een groen karakter. In de diverse wegprofielen is ruimte gereserveerd voor parkeren en voor groenelementen in de vorm van grasstroken, bomen, hagen en perken. Centraal in het gebied worden de woningen omzoomd door groenvoorzieningen, waarbinnen eventueel speelvoorzieningen kunnen worden aangelegd.

De bestaande woonwagenlocatie aan de Raadskuilderweg wordt geïntegreerd in het nieuwe woongebied. Daarnaast worden enkele bestaande woningen aan de Rijksweg in het woongebied opgenomen.

Stedenbouwkundige karakteristiek Middengebied-Noord

De hoofdontsluiting van het Middengebied-Noord is voorzien aan de zuidzijde van de nieuwe woonwijk. De woonwijk zal een rechtstreekse aansluiting krijgen op de Geleenbeeklaan. Verder zal het gebied diverse aansluitingen voor langzaam-verkeer op de Rijksweg-boulevard krijgen.

De stedenbouwkundige structuur van de woonwijk heeft een 'waaierachtig' karakter.

Centraal in het nieuwe woongebied is een langgestrekte groenzone voorzien. Deze groenzone vormt een markante zichtlijn.

De bebouwing zal voornamelijk bestaan uit grondgebonden woningen in diverse categorieën. Aan de westzijde zijn gestapelde woningen (etagewoningen) voorzien (3-6 bouwlagen). Aan de noordzijde zullen indien nodig geluidwerende voorzieningen worden aangelegd dan wel een zodanig woningbouwtype worden gebouwd (bijv. geluidwalwoningen) om de geluidsinvloed van de verdiept gelegen Middenweg tot een minimum te beperken.

3. Duurzaam bouwen en wonen

Het plan richt zich verder op het tot stand brengen van een blijvend duurzame woonontwikkeling, waarin de principes van het duurzaam bouwen worden toegepast. Daarbij worden voorwaarden geschapen om de diverse milieuaspecten een volwaardige plaats te geven in het ontwerpen, bouwen en beheren van een woonwijk.

Er wordt naar gestreefd om bij de verwerkelijking van de bestemmingen zoveel mogelijk een pakket van maatregelen te betrekken dat zich onder meer richt op de volgende doelen:

- het verminderen van de verstoring door stank en geluid;
- het beperken van de vervuiling van water, bodem en licht;
- het gebruik van materialen die het milieu minimaal belasten en die herbruikbaar zijn;
- het zuinig omgaan met energie, water en grondstoffen;
- het verminderen van de hoeveelheid afval;
- een integraal waterbeheer en het beperken van afvalwaterstromen;
- behoud en verbetering van voorkomende landschappelijke waarden in de woonomgeving.

Getracht zal worden de bewoners van de te realiseren woningen zoveel mogelijk te betrekken bij het uiteindelijke beheer van hun woonomgeving.

4. Beeldkwaliteit

Bij de ontwikkeling van het woongebied "Middengebied Zuid" (woondoeleinden 2) zal het "Beeldkwaliteitskader Middengebied Geleen deelplan A", zoals op 08.07.1999 door de gemeenteraad vastgesteld, zoveel mogelijk als uitgangspunt worden gehanteerd. Hierin is omschreven welke eisen er, vanuit de beleavingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde van het woongebied, gesteld dienen te worden aan de vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimten.

Voor het woongebied Middengebied-Noord (woondoeleinden 3) zal door Burgemeester en Wethouders, in overleg met de welstandscommissie, eveneens een beeldkwaliteitskader worden opgesteld.

Paragraaf B**Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen****Artikel 6****Woondoeleinden 1****1. Doeleindenomschrijving**

De op de plankaart A als woondoeleinden 1 aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- woondoeleinden, waarbij de op de plankaart A aangegeven matrix in het linkervak het type bebouwing voor de aaneengesloten gronden als volgt aangeeft:
 - 1 = grondgebonden woningen,
 - 2 = gestapelde woningen;
- woonwagenstandplaatsen gesitueerd op de gronden welke op de plankaart A met W1 zijn aangegeven;
- aan huis gebonden beroepen;
- parkeervoorzieningen;
- voorzieningen van openbaar nut;
- groenvoorzieningen, waaronder langzaam verkeersroutes en speelvoorzieningen;

en tevens voor zover op de plankaart A aangegeven met het teken:

- ▲ voor consument verzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten kleiner dan of gelijk aan 50 m² bedrijfsvloeroppervlak;
- voor bedrijfsdoeleinden uitsluitend ten dienste van de uitoefening van een garagebedrijf.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden, met inachtneming van het bepaalde in artikel 5, als volgt nagestreefd:

a. Algemeen

Centraal in deze bestemming staat het streven naar het behoud en de versterking van de woonfunctie; hiermee in strijd zijnde ontwikkelingen zullen worden voorkomen; er wordt een beheer gevoerd dat binnen de daarvoor beschikbare financiële middelen gericht is op de optimalisering van het woon- en leefklimaat.

b. Aan huis gebonden beroepen

Een woning kan worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep. Daar waar de uitoefening van een aan huis gebonden beroep ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp-plan reeds bestaat in een bij de woning behorend bijgebouw mag deze functie worden gehandhaafd.

Voor het overige is het uitoefenen van een aan huis gebonden beroep in een bijgebouw niet toegestaan, tenzij Burgemeester en Wethouders daartoe vrijstelling hebben verleend als bedoeld in lid 4. sub b. van dit artikel.

c. Consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten

De uitoefening van bestaande consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten kleiner dan of gelijk aan 50 m² bedrijfsvloeroppervlak, nader op de plankaart A aangeduid met ▲, mag worden gehandhaafd.

De uitoefening van nieuwe consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten is niet toegestaan tenzij Burgemeester en Wethouders daartoe vrijstelling hebben verleend als bedoeld in lid 4. sub c. van dit artikel.

d. Bedrijfsdoeleinden

De uitoefening van bestaande bedrijfsdoeleinden (garagebedrijf), nader op de plankaart aangeduid met ■, mag worden gehandhaafd doch niet in bedrijfsvloeroppervlak worden uitgebreid, tenzij Burgemeester en Wethouders daartoe vrijstelling hebben verleend als bedoeld in lid 4. van dit artikel. Indien deze afwijkende functie wordt vervangen door een binnen de bestemming woondoeleinden 1 toegestane functie en gedurende een aaneengesloten periode van minimaal 3 jaren als zodanig is gebruikt, is de scheidende, afwijkende functie ter plaatse niet meer toegestaan. Elders in deze bestemming zijn bedrijfsdoeleinden niet toegestaan.

e. Voorzieningen van openbaar nut

De voorzieningen van openbaar nut nemen binnen de bestemming een ondergeschikte plaats in qua situering en omvang. Zij mogen worden opgericht overeenkomstig het bepaalde in artikel 1 lid 36.

3. Bouwvoorschriften

Op en in de voor woondoeleinden 1 bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken worden opgericht die qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen, met dien verstande dat:

- a. reeds bestaande afwijkingen van de bouwvoorschriften in dit artikel mogen worden gehandhaafd;
- b. gebouwen uitsluitend mogen worden opgericht binnen de op de plankaart A aangegeven bebouwingsvlakken, met dien verstande dat bouwen in de bebouwingsgrens is toegestaan;

- c. op de plankaart A in het rechtervak van de matrix het maximaal aantal bouwlagen voor de aaneengesloten gronden met de bestemming woondoel-einden 1 is aangegeven;
- d. op de gronden op de plankaart A met W1 aangegeven maximaal 5 woonwagenstandplaatsen aanwezig mogen zijn; de oppervlakte per standplaats maximaal 250 m² bedraagt, waarvan maximaal 60% mag worden bebouwd; de goot-hoogte van de gebouwen maximaal 3,00 m. bedraagt;
- e. op de gronden buiten de bestaande bebouwing geen nieuwe woningen mogen worden opgericht met uitzondering van vervangende nieuwbouw ter plaatse van bestaande woningen volgens de in dit lid gegeven bepalingen;
- f. in tegenstelling tot het bepaalde in sub e. mogen op de plankaart A met een Romeins cijfer I aangegeven en begrensde gronden minimaal 20 en maximaal 50 gestapelde woningen worden gebouwd;
- g. de inhoud van een gestapelde woning minimaal 150 m³ moet en maximaal 600 m³ mag bedragen;
- h. de op de plankaart A aangegeven bestaande grondgebonden woningen mogen worden uitgebreid tot maximaal 1.000 m³;
- i. de afstand tussen de voor- en achtergevel van een woning als bedoeld in sub g. en h. maximaal 15,00 m. mag bedragen, met dien verstande dat bij grondgebonden woningen niet meer dan 60% van het bouwperceel mag worden bebouwd;
- j. bij aaneengebouwde grondgebonden woningen de niet aaneengebouwde zijgevel minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dient te worden opgericht;
- k. bij vrijstaande grondgebonden woningen de zijgevels minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dienen te worden opgericht;
- l. bijgebouwen mogen worden opgericht met inachtneming van het bepaalde in artikel 20;
- m. de hoogte van andere bouwwerken maximaal 3,00 m. mag bedragen met uitzondering van erfafscheidingen die voor de op de plankaart A aangegeven en naar de weg gekeerde bebouwingsgrens maximaal 1,00 m. hoog en achter de bebouwingsgrens maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn, voorzieningen voor de openbare verlichting en verkeersgeleidende voorzieningen die maximaal 8,00 m. hoog mogen zijn en antennes en antennemasten die maximaal 12,00 m. hoog mogen zijn.

4. Vrijstellingsbevoegdheid

A. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 1 voor wat betreft het cijfer in het linkervak van de matrix en wel zodanig dat één grondgebonden woning mag worden vervangen door minimaal twee gestapelde woningen indien de inhoud per woning niet minder dan 150 m³ bedraagt;
- b. lid 2, sub b. voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep in een bij een woning behorend bijgebouw onder de voorwaarden dat:
 - maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
 - de parkeerbalans in de directe woonomgeving niet onevenredig nadelig wordt of kan worden beïnvloed;
 - geen onevenredig nadelige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan of kunnen ontstaan;
- c. lid 2, sub c. voor het gebruik van de woning voor de uitoefening van een consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten onder de voorwaarden dat:
 - maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
 - detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit mag plaatsvinden;
- d. lid 2, sub d. voor het eenmalig uitbreiden van het ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan bestaande bedrijfsvloeroppervlak met maximaal 10%;
- e. lid 3, sub e. voor de bouw van één grondgebonden woning met bijgebouwen per aanvraag onder de voorwaarde dat:
 - de inhoud minimaal 250 m³ moet en maximaal 1.000 m³ mag bedragen;
 - lid 3 sub.i. t/m l. van dit artikel qua maatvoering in acht worden genomen;
 - het aantal bouwlagen maximaal 2 bedraagt;
 - de milieuhinder afkomstig van eventuele omliggende bedrijven zodanig is dat enerzijds ter plaatse een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd en anderzijds het heersende bedrijfsklimaat voor deze bedrijven niet in onevenredige mate wordt aangetast;
- f. lid 3, sub i. voor een afstand tussen de voor- en achtergevel van maximaal 20,00 m. met dien verstande dat niet meer dan 60% van het bouwperceel mag worden bebouwd.

B. Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld onder A. van dit lid dient het onderstaande in acht te worden genomen:

- de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- er mogen geen onevenredig nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan;
- de parkeerbalans in de directe woonomgeving mag niet onevenredig nadelig worden of kunnen worden beïnvloed;
- aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse mag geen afbreuk worden gedaan.

C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22, lid 1.

5. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd ten aanzien van het bepaalde in de leden 2. en 3. nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken resp. ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en/of het stedenbouwkundig beeld ter plaatse.

Artikel 7

Woondoeleinden 2

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart A als woondoeleinden 2 aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- woondoeleinden;
- woonwagendstandplaatsen gesitueerd op de gronden welke op de plankaart A met W2 zijn aangeduid;
- aan huis gebonden beroepen;
- verkeersdoeleinden in de vorm van wijk- en buurtontsluitingswegen, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen, waaronder langzaam verkeersroutes en speelvoorzieningen;
- voorzieningen van openbaar nut;
- geluidwerende voorzieningen;

en tevens voor zover op de plankaart A aangegeven met het teken  voor maatschappelijke doeleinden in de vorm van een gemeenschaps- resp. buurthuis met een maximum oppervlakte van 500 m².

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 als volgt nagestreefd;

- a. er zullen minimaal 450 en maximaal 600 woningen worden gebouwd;
- b. de woonbebouwing zal voor maximaal 35% bestaan uit gestapelde woningen; de hoogste bebouwingsdichtheid wordt nagestreefd op de gronden gelegen binnen het op de plankaart B middels de nadere aanduiding  begrensde vlak;
- c. het doorgaand, niet op de wijk gericht, gemotoriseerd verkeer zal worden voorkomen; op de plankaart A is het ontsluitingspunt indicatief aangegeven als 'suggestie ontsluiting'; met het ontsluitingspunt mag maximaal 10,00 m. in beide richtingen van de op de plankaart A aangegeven plaats worden geschoven;
- d. de verkeersroutes zullen ruimtelijk door bebouwing worden begeleid;
- e. in parkeergelegenheid zal op voldoende wijze worden voorzien volgens de in de bijlage 2. gegeven parkeernormen;
- f. de woning mag worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep;
- g. de bebouwing zal worden gerealiseerd conform de op de plankaart B in hoofdlijnen aangegeven basisprincipes.

3. Bouwvoorschriften

Op en in de voor woondoeleinden 2 bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken worden gebouwd die qua aard en afmetingen bij deze bebouwing passen, met dien verstande dat:

- a. het aantal bouwlagen van grondgebonden woningen maximaal 3 en van gestapelde woningen maximaal 8 mag bedragen;
- b. de inhoud van een grondgebonden woning minimaal 300 m³ moet en maximaal 1.000 m³ mag bedragen en de inhoud van een gestapelde woning minimaal 150 m³ moet en maximaal 700 m³ mag bedragen;
- c. het bebouwingspercentage van bouwpercelen voor grondgebonden woningen maximaal 60 mag bedragen;
- d. bij aaneen te bouwen woningen niet meer dan 35 woningen met elkaar mogen worden verbonden;
- e. de (voor)gevel van de woning in of evenwijdig aan de naar de weg gekeerde (voor)gevelrooilijn moet worden opgericht, met dien verstande dat de afstand tot de (voor)gevelrooilijn niet meer dan 3,00 m. mag bedragen;

- f. de afstand tussen de voor- en achtergevel van een woning maximaal 15,00 m. mag bedragen, met dien verstande dat bij grondgebonden woningen niet meer dan 60% van het bouwperceel mag worden bebouwd;
- g. bij aaneengebouwde grondgebonden woningen de niet aaneengebouwde zijgevel minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dient te worden opgericht;
- h. bij vrijstaande grondgebonden woningen de zijgevels minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dienen te worden opgericht;
- i. bijgebouwen mogen worden opgericht met inachtneming van het bepaalde in artikel 20;
- j. op de gronden op de plankaart A met W2 aangegeven maximaal 16 woonwagenstandplaatsen aanwezig mogen zijn; de oppervlakte per standplaats maximaal 250 m² bedraagt, waarvan maximaal 60% mag worden bebouwd; de goothoogte van de gebouwen maximaal 3,00 m. bedraagt;
- k. voorzieningen van openbaar nut volgens artikel 1 lid 36 mogen worden opgericht;
- l. de hoogte van andere bouwwerken maximaal 3,00 m. mag bedragen met uitzondering van erfafscheidingen, die voor de (voor)gevelrooilijn maximaal 1,00 m. hoog en achter de (voor)gevelrooilijn maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn en voorzieningen voor de openbare verlichting en verkeersgeleidende voorzieningen die maximaal 8,00 m. hoog mogen zijn en geluidwerende voorzieningen die moeten worden opgericht op de gronden op de plankaart A aangeduid met de lijn ---- met een hoogte van 6,00 m. ten opzichte van het aansluitende afgewerkte maaiveld ter plaatse en antennes en antennemasten die maximaal 12,00 m. hoog mogen zijn.

4. Vrijstellingsbevoegdheid

- A. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:
 - a. lid 1. voor het gebruik van de woning en de bijgebouwen voor consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten onder de voorwaarde dat:
 - maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
 - detailhandel slechts als ondergeschikte nevenactiviteit mag plaatsvinden;
 - b. lid 2, sub f. voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep in een bij een woning behorend bijgebouw onder de voorwaarden dat:

- maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
 - de parkeerbalans in de directe woonomgeving niet onevenredig nadelig wordt of kan worden beïnvloed;
 - geen onevenredig nadelige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan of kunnen ontstaan.
- c. lid 3. sub f. voor een afstand tussen de voor- en achtergevel van maximaal 20,00 m. met dien verstande dat niet meer dan 60% van het bouwperceel mag worden bebouwd.

B. Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld onder A. van dit lid dient het onderstaande in acht te worden genomen:

- de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- er mogen geen onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu ter plaatse ontstaan;
- de parkeerbalans in de directe woonomgeving mag niet onevenredig nadelig worden of kunnen worden beïnvloed;
- aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse mag geen afbreuk worden gedaan.

C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22, lid 1.

5. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd van het bepaalde in de leden 2. en 3. nadere eisen te stellen:

- ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
- ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en/of het stedenbouwkundig beeld ter plaatse;
- ten aanzien van het aantal en de situering van de parkeervoorzieningen.

Artikel 8**Woondoeleinden 3****1. Doeleindenomschrijving**

De op de plankaart A als woondoeleinden 3 aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- woondoeleinden;
- aan huis gebonden beroepen;
- verkeersdoeleinden in de vorm van wijk- en buurtontsluitingswegen, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen, waaronder langzaam verkeersroutes en speelvoorzieningen;
- behoud van de nader op de plankaart A aangeduide landbouwweg;
- voorzieningen van openbaar nut.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 als volgt nagestreefd:

- a. er zullen maximaal 700 woningen worden gebouwd; de woonbebouwing zal voor minimaal 60% bestaan uit grondgebonden woningen;
- b. de bebouwingsdichtheid per ha. mag niet minder dan 10 en niet meer dan 65 woningen per ha. bedragen; de laagste bebouwingsdichtheid wordt in het zuiden langs de bestemming groenvoorzieningen 1 nagestreefd;
- c. de hoogste bebouwingsdichtheid wordt nagestreefd binnen het op de plankaart B middels de nadere aanduiding   begrensde vlak;
- d. in parkeergelegenheid zal op voldoende wijze worden voorzien middels parkeren op eigen terrein en parkeren in de openbare ruimte; de parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de in bijlage 2. opgenomen parkeernormen;
- e. er zullen tenminste op 3 plaatsen verbindingen voor langzaam verkeer worden gerealiseerd;
- f. het doorgaand niet op de wijk gericht, gemotoriseerd verkeer zal worden voorkomen; op de plankaart A is het wijkontsluitingspunt indicatief aangegeven;
- g. de woning mag worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep;
- h. de op de plankaart A aangeduide landbouwweg dient te worden behouden en in het stedenbouwkundig ontwerp te worden geïntegreerd.

3. Bouwvoorschriften

Op en in de voor woondoeleinden 3 bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken worden gebouwd die qua aard en afmetingen bij deze bebouwing passen, met dien verstande dat:

- a. binnen de ~~geur~~contour van het buiten het ~~plange~~bied gelegen ~~slachthuis~~ geen woningen ~~mo~~gen

worden gebouwd, tenzij deze contour door aanpassing van de milieuvergunning dan wel door verplaatsing van het slachthuis, is verkleind c.q. is vervallen;

- a¹. het aantal bouwlagen van grondgebonden woningen maximaal 3 en van gestapelde woningen maximaal 6 mag bedragen;
- b. de inhoud van een grondgebonden woning minimaal 300 m³ moet en maximaal 1.000 m³ mag bedragen en de inhoud van een gestapelde woning minimaal 150 m³ moet en maximaal 700 m³ mag bedragen;
- c. het bebouwingspercentage van bouwpercelen voor grondgebonden woningen maximaal 60 mag bedragen;
- d. de goothoogte van grondgebonden woningen maximaal 9,00 m. mag bedragen;
- e. de goothoogte van gestapelde woningen maximaal 18,00 m. mag bedragen;
- f. de (voor)gevel van de woning in of evenwijdig aan de naar de weg gekeerde (voor)gevelrooilijn moet worden opgericht met dien verstande dat de afstand tot de (voor)gevelrooilijn niet meer dan 3,00 m. mag bedragen;
- g. bij aaneengebouwde grondgebonden woningen de niet aaneengebouwde zijgevel minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dient te worden opgericht;
- h. bij vrijstaande grondgebonden woningen de zijgevels minimaal 3,00 m. uit de zijdelingse perceelsgrens dienen te worden opgericht;
- i. bijgebouwen mogen worden opgericht met inachtneming van het bepaalde in artikel 20;
- j. de hoogte van andere bouwwerken maximaal 3,00 m. mag bedragen met uitzonderingen van erfafscheidingen, die voor de (voor)gevelrooilijn maximaal 1,00 m. hoog en achter de (voor)gevelrooilijn maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn en voorzieningen voor de openbare verlichting en verkeersgeleidende voorzieningen die maximaal 8,00 m. hoog mogen zijn en antennes en antennemasten die maximaal 12,00 m. hoog mogen zijn.

4. Vrijstellingsbevoegdheid

A. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van:

- a. het bepaalde in lid 1 voor het gebruik van de woning en de bijgebouwen voor consument-verzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten onder de voorwaarde dat:
 - maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
 - detailhandel slechts als ondergeschikte nevenactiviteit mag plaatsvinden;

b. het bepaalde in lid 2, sub g. voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep in een bij een woning behorend bijgebouw onder de voorwaarden dat:

- maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning inclusief de daarbij behorende bijgebouwen tot een maximum van 50 m² als zodanig mag worden gebruikt;
- de parkeerbalans in de directe woonomgeving niet onevenredig nadelig wordt of kan worden beïnvloed;
- geen onevenredig nadelige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan of kunnen ontstaan.

B. Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld sub A. dient het onderstaande in acht te worden genomen:

- de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- er mogen geen onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu ter plaatse ontstaan;
- de parkeerbalans in de directe woonomgeving mag niet onevenredig nadelig worden of kunnen worden beïnvloed;
- aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse mag geen afbreuk worden gedaan.

C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders als bedoeld bij lid 4.A. wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22, lid 1.

5. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd van het bepaalde in de leden 2. en 3. nadere eisen te stellen:

- ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
- ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en/of het stedenbouwkundig beeld ter plaatse;
- ten aanzien van het aantal en de situering van de parkeervoorzieningen.

Artikel 9

Kantoordoeleinden

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart A als kantoordoeleinden aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- kantoordoeleinden;

- groenvoorzieningen;
- parkeerdoeleinden.

2. Bouwvoorschriften

Op de voor kantoordeleinden bestemde gronden mogen uitsluitend bedrijfsgebouwen en andere bouwwerken worden opgericht die in overeenstemming zijn met het in dit artikel bepaalde en met dien verstande dat:

- a. reeds bestaande afwijkingen van de bebouwingsvoorschriften in dit artikel mogen worden gehandhaafd;
- b. op de plankaart A in het linkervak van de matrix - al dan niet binnen een begrensd matrixgebied aangegeven - het maximale bebouwingspercentage per aaneengesloten gronden met de bestemming kantoordeleinden is gegeven;
- c. op de plankaart A in het rechtervak van de matrix - al dan niet binnen een begrensd matrixgebied aangegeven - de maximale goothoogte per aaneengesloten gronden met de bestemming kantoordeleinden is gegeven;
- d. bedrijfsgebouwen uitsluitend mogen worden opgericht binnen het op de plankaart A aangegeven bebouwingsvlak, met dien verstande dat bouwen in de bebouwingsgrens is toegestaan;
- e. op de middels de letter D aangeduide gronden mag maximaal één dienstwoning worden opgericht, met een maximum inhoud van 750 m³; er mogen bijgebouwen worden opgericht met inachtneming van het bepaalde in artikel 20;
- f. de hoogte van andere bouwwerken maximaal 4,00 m. mag bedragen met uitzondering van erfafscheidingen die voor de op de plankaart A aangegeven en naar de weg gekeerde bebouwingsgrens maximaal 1,00 m. hoog en achter de bebouwingsgrens maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn.

3. Vrijstellingsbevoegdheid

- A. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 voor de uitoefening van een bedrijf in de milieucategorieën 1 en 2 zoals opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage 1) dan wel voor bedrijfsactiviteiten die niet in (die milieucategorie van) de Staat van bedrijfsactiviteiten zijn aangegeven maar naar het oordeel van de Directeur van de Hoofdgroep Milieu en Water van de provincie Limburg naar hun aard en omvang op de directe omgeving gelijk te stellen zijn met de toegelaten bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat:
 - a. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het woon- en leefklimaat van de directe omgeving;

- b. geen extra verkeersmaatregelen of parkeer-voorzieningen anders dan op eigen terrein noodzakelijk worden;
- c. er geen zelfstandige vorm van detailhandel ontstaat, met uitzondering van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, be- of verwerkt tot maximaal 10% van de totale b.v.o. met een maximum van 500 m²;
- d. geluidhinder veroorzakende inrichtingen die zijn aangewezen in artikel 2.4. van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Stb.1993, 50) niet zijn toegestaan.

B. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

4. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd, met inachtneming van het bepaalde in lid 2, nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 10

Bijzondere doeleinden

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart A als bijzondere doeleinden aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- medisch en medisch technologische doeleinden in verband met:
 - dienstverlenings- en gezondheidsdoeleinden;
 - onderwijs- en onderzoeksdoeleinden;
 - laboratoria;
 - kantoordoeleinden;
 - sociale doeleinden;
- parkeerdoeleinden;
- verkeersdoeleinden in de vorm van ontsluitingsstraten, fiets- en voetpaden en pleinen;
- helikopterlandingsplaats;
- voorzieningen van openbaar nut;
- groenvoorzieningen.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden met inachtneming van artikel 5 als volgt nagestreefd:

- a. de onderwijs-, medische- en sociale doeleinden hebben in overwegende mate een regionale gerichtheid;
- b. de groenvoorzieningen binnen het nader aangeduide vlak zijn ondersteunend aan de natuurontwikkeling in het kader van de aanleg van het landschapsplan "De Graven";

- c. uitsluitend op de bestemming gericht gemotoriseerd verkeer is toegestaan; doorgaand gemotoriseerd verkeer zal binnen de bestemming bijzondere doeleinden worden voorkomen; op de plankaart A zijn de ontsluitingspunten indicatief aangegeven als 'suggestie ontsluiting'; het wordt echter van belang geacht dat het Maaslandziekenhuis een eigen hoofdontsluiting op de Westelijke Randweg heeft;
- d. in de parkeergelegenheid voor bedrijfsverkeer, ter plaatse werkzame personen en bezoekers, zal in voldoende mate worden voorzien; ondergronds bouwen ten behoeve van parkeergelegenheid is toegestaan;
- e. de voorzieningen van openbaar nut die qua volume een ondergeschikte rol spelen, kunnen in de gehele bestemming voorkomen.

3. Bouwvoorschriften

Op of in de tot bijzondere doeleinden bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen en andere bouwwerken worden opgericht welke qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen en met dien verstande dat:

- a. het bebouwingspercentage maximaal 70 mag bedragen;
- b. het aantal bouwlagen mag ten hoogste 8 mag bedragen;
- c. de goothoogte van de gebouwen maximaal 30,00 m. mag bedragen;
- d. de hoogte van andere bouwwerken mag maximaal 10,00 m. bedragen met uitzondering van erfafscheidingen die maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn;
- e. de parkeervoorzieningen moeten voldoen aan de in de bijlage 2. van deze voorschriften gegeven normen.

4. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd ten aanzien van het bepaalde in de leden 2 en 3 nadere eisen te stellen:

- ten aanzien van de situering en de afmetingen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
- ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en/of het stedenbouwkundig beeld ter plaatse;
- aan de situering van de parkeervoorzieningen.

Artikel 11

Groenvoorzieningen 1

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart A als groenvoorzieningen 1 aangegeven gronden zijn, met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 15 t/m 17 voor zover deze zijn bestemd voor beschermingszone a, beschermingszone b en beschermingszone c, tevens bestemd voor:

- natuurontwikkelingsgebied in de vorm van een landschapspark;
- behoud en herstel van de landschappelijke en natuurlijke waarden;
- groenvoorzieningen;
- extensieve recreatieve voorzieningen;
- verkeersdoeleinden in de vorm van fiets-, ruiters- en voetpaden;
- het behoud van de nader op de plankaart A aangeduide landbouwwegen;
- voorzieningen van openbaar nut;
- geluidwerende voorzieningen.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden, met inachtneming van het bepaalde in artikel 5 als volgt nagestreefd:

- de centraal gelegen groenvoorziening vormt een belangrijke groenzone in het plangebied en dient als verbindingszone tussen het oostelijk en westelijk deel van het gemeentegrensoverschrijdende Landschapspark "De Graven";
- in het gebied wordt de gelegenheid geboden tot natuurontwikkeling;
- de groenvoorziening dient als uitloopgebied vanuit de bestaande en geprojecteerde stedelijke bebouwing in welk verband extensieve recreatieve voorzieningen zijn toegestaan;
- de op de plankaart A aangeduide landbouwwegen dienen te worden behouden en in het stedenbouwkundig ontwerp te worden geïntegreerd.

3. Bouwvoorschriften

Op en in de tot groenvoorzieningen 1 aangegeven gronden mag niet worden gebouwd, behoudens die andere bouwwerken welke qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen tot een maximale hoogte van 8,00 m., met uitzondering van erfafscheidingen die maximaal 2,00 m. hoog mogen zijn en geluidwerende voorzieningen die moeten worden opgericht op de gronden op de plankaart A aangeduid met de lijn ----- met een hoogte van maximaal 6,00 m. ten opzichte van het aansluitende afgewerkte maaiveld ter plaatse.

Artikel 12

Groenvoorzieningen 2

1. Doeleindenomschrijving

De op de plankaart A als groenvoorzieningen 2 aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- verkeersdoeleinden in de vorm van fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen;
- voorzieningen van openbaar nut;
- geluidwerende voorzieningen;
- infiltratievoorzieningen voor milieukundig betrouwbare neerslag,

en voor zover op plankaart A aangegeven met een "ster" voor retentiebekken voor regenwater.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De in lid 1. omschreven doeleinden worden, met inachtneming van het bepaalde in artikel 5, als volgt nagestreefd;

- a. de groenvoorzieningen dienen als begeleidend groen langs de gronden met de bestemming verkeersdoeleinden;
- b. de voorzieningen van openbaar nut nemen binnen de bestemming een ondergeschikte plaats in qua situering en omvang.

3. Bouwvoorschriften

Op en in de tot groenvoorzieningen 2 bestemde gronden mag geen bebouwing worden opgericht, behoudens die andere bouwwerken welke qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen tot een maximale hoogte van 8,00 m, met uitzondering van geluidwerende voorzieningen die moeten worden opgericht op de gronden op de plankaart A aangeduid met de lijn ----- met een hoogte van 5,00 m. ten opzichte van het aansluitend afgewerkte maaiveld ter plaatse.

4. Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd om ten aanzien van het bepaalde in de leden 2. en 3. nadere eisen te stellen:

- ten aanzien van de situering en afmetingen van andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

Artikel 13**Verkeersdoeleinden****1. Doeleindenomschrijving**

De op de plankaart A als verkeersdoeleinden aangegeven gronden zijn, met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 15 t/m 17 voor zover deze zijn bestemd voor beschermingszone a, beschermingszone b en beschermingszone c, en de op plankaart B aangegeven wegprofielen, bestemd voor:

- verkeersdoeleinden en parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- voorzieningen van openbaar nut;

en met dien verstande dat motorbrandstofverkoop-punten niet zijn toegestaan.

2. Bouwvoorschriften

Op en in de voor verkeersdoeleinden bestemde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken worden gebouwd die qua aard en afmetingen bij de bestemming passen met een hoogte van maximaal 10,00 m.

3. Vrijstellingsbevoegdheid

A. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor:

- a. de verplaatsing van de bestemming verkeersdoeleinden aangegeven op de plankaart A met een afstand van 10,00 m. gemeten uit het hart van de bestemming indien dit ter plaatse noodzakelijk is voor o.m. realisering van verkeerskundige maatregelen die de verkeersveiligheid en/of doorstroming bevorderen;
- b. het veranderen van de op de plankaart B aangegeven wegprofielen, indien dit noodzakelijk is voor onder meer realisering van verkeerskundige maatregelen die de verkeersveiligheid en/of de doorstroming bevorderen.

B. Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld in sub A dient het onderstaande in acht te worden genomen:

- de belangen van derden mogen niet onevenredig worden geschaad;
- er mogen geen onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu ter plaatse ontstaan of kunnen ontstaan.

C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure zoals vermeld in artikel 22 lid 1 in acht genomen.

Paragraaf C Bepalingen met betrekking tot de dubbele bestemmingen**Artikel 14****Vorrangsregeling**

1. Bij het gebruik van de gronden als bedoeld in de artikelen 6, 11 e 13 voor bebouwing en anders dan voor bebouwing voor zover deze gronden tevens bestemd zijn als beschermingszone a (artikel 15), beschermingszone b (artikel 16) resp. beschermingszone c (artikel 17) geldt primair het bepaalde met betrekking tot de dubbele bestemmingen in deze paragraaf, met inachtneming van het bepaalde in lid 2. van dit artikel.
2. Voor zover de op de plankaart A aangegeven dubbele bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 - in de eerste plaats de bepalingen van artikel 15 (beschermingszone a); het betreft een hogedruk gasvoedingstransportleiding resp. hogedruk gasvoedingsleiding;
 - in de tweede plaats de bepalingen van artikel 16 (beschermingszone b); het betreft een hoofdwatertransportleiding;
 - in de derde plaats de bepalingen van artikel 17 (beschermingszone c); het betreft een leidingstrook.

Artikel 15**Beschermingszone a****1. Doeleindenomschrijving**

- A. De op de plankaart A als beschermingszone a aangegeven gronden zijn, behalve voor de doeleinden van de andere krachtens dit plan aan deze gronden gegeven bestemmingen (artikel 11 en 13) primair bestemd voor de bescherming en onderhoud van de op de plankaart A aangeduide hogedruk gastransportleiding (Nederlandse Gasunie n.v.) resp. hogedruk gasvoedingsleiding (MEGA Limburg n.v.).
- B. Voor zover blijkt de plankaart A er nog een of meer andere dubbele bestemmingen met beschermingszone a geheel of gedeeltelijk samenvallen, geldt het bepaalde in artikel 14 lid 2.

2. Bouwvoorschriften

- A. Op en in de tot beschermingszone a bestemde gronden is het niet toegestaan te bouwen.
- B. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in dit lid sub A. ten behoeve van bebouwing als toegestaan in-gevolge de ter plaatse op de plankaart A aange-wezen andere bestemmingen, indien door de bouw en situering van de betreffende bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende lei-ding.
- C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht geno-men zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

3. Aanlegvergunning

- A. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), op of in deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanbrengen van gesloten wegdek;
 - b. het aanbrengen van diepwortelende beplantin-gen en/of bomen c.q. het vellen en/of rooien ervan;
 - c. het tot stand brengen en/of in exploitatie ne-men van boor- en pompputten;
 - d. het wijzigen van watergangen en het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamhe-den anders dan normaal spitwerk dieper dan 0,30 m.;
 - e. het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,30 m.
- B. Het in sub A. van dit lid bepaalde is niet van toe-passing voor:
 - a. werkzaamheden, normale onderhoudswerk-zaamheden zijnde;
 - b. werken of werkzaamheden van onderge-schikte betekenis;
 - c. werken of werkzaamheden binnen het kader van de normale bodemexploitatie en bodem-gebruik;
 - d. werken of werkzaamheden, welke op het tijd-stip van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning, vrij-stelling of anderszins mogen worden uitge-voerd.

- C. De werken of werkzaamheden als bedoeld onder A. van dit lid zijn slechts toelaatbaar, indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding.
- D. Bij het verlenen van een aanlegvergunning door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22, lid 2.

4. Nadere bepaling

Een vrijstelling als bedoeld in lid 2 sub B. resp. een aanlegvergunning als bedoeld in lid 3 sub A. wordt slechts verleend nadat terzake advies is ingewonnen van de beheersinstantie van de in lid 1. bedoelde leidingen; de beslissing met betrekking tot de vrijstelling, resp. aanlegvergunning wordt aan de betreffende beheersinstanties medegedeeld.

Artikel 16

Beschermingszone b

1. Doeleindenomschrijving

- A. De op plankaart A als beschermingszone b aangegeven gronden zijn behalve voor de doeleinden van de andere krachtens dit plan aan de gronden gegeven bestemmingen (artikelen 11 en 13) primair bestemd voor de bescherming en onderhoud van de op de plankaart A aangeduide hoofdwaterttransportleiding.
- B. Voor zover blijktens plankaart A er nog een of meer andere dubbele bestemmingen met beschermingszone b geheel of gedeeltelijk samenvallen, geldt het bepaalde in artikel 14 lid 2.

2. Bouwvoorschriften

- A. Op en in de tot beschermingszone b bestemde gronden is het niet toegestaan te bouwen.
- B. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in dit lid sub A. ten behoeve van de bebouwing als toegestaan ingevolge de ter plaatse op de plankaart A aangewezen andere bestemmingen, indien door de bouw en situering van de betreffende bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de betreffende leiding.
- C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

3. Aanlegvergunning

- A. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), op of in deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:
- a. het aanbrengen van gesloten wegdek;
 - b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen c.q. het vellen en/of rooien ervan;
 - c. het winnen, toevoeren, afdammen en stuwen van water;
 - d. het tot stand brengen en/of in exploitatie nemen van boor- en pompputten;
 - e. het aanleggen van dijken, kaden of andere waterkerende werken;
 - f. het aanleggen van parallelriolen, nutsvoorzieningen, transportleidingen en andere boven- en ondergrondse leidingconstructies;
 - g. het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerken dieper dan 0,30 m.;
 - h. het uitvoeren van heiwerken en/of indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,30 m.
- B. Het in sub A. van dit lid bepaalde is niet van toepassing voor:
- a. werkzaamheden, normale onderhoudswerkzaamheden zijnde;
 - b. werken of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
 - c. werken of werkzaamheden binnen het kader van de normale bodemexploitatie en bodemgebruik;
 - d. werken of werkzaamheden, welke op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn danwel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning, vrijstelling of anderszins mogen worden uitgevoerd.
- C. De werken of werkzaamheden als bedoeld onder A. van dit lid zijn slechts toelaatbaar, indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de hoofdwatertransportleiding.
- D. Bij het verlenen van een aanlegvergunning door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 2.

4. Nadere bepaling

Een vrijstelling als bedoeld in lid 2 sub B. resp. een aanlegvergunning als bedoeld in lid 3 sub A. wordt slechts verleend nadat terzake advies is ingewonnen van de beheersinstantie van de in lid 1. bedoelde leiding; de beslissing met betrekking tot de vrijstelling, resp. aanlegvergunning wordt aan de betreffende beheersinstantie medegedeeld.

Artikel 17

Beschermingszone c

1. Doeleindenomschrijving

A. De op plankaart A als beschermingszone c aangegeven gronden zijn behalve voor de doeleinden van de andere krachtens dit plan aan de gronden gegeven bestemmingen (artikelen 6, 11 en 13) tevens bestemd voor bescherming en onderhoud van de op de plankaart A aangegeven leidingenstrook en/of leidingen.

B. Voor zover blijktens plankaart A er nog een of meer andere dubbele bestemmingen met beschermingszone c geheel of gedeeltelijk samen vallen, geldt het bepaalde in artikel 14 lid 2.

2. Bouwvoorschriften

A. Op en in de tot beschermingszone c bestemde gronden is het niet toegestaan te bouwen.

B. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in dit lid sub A. ten behoeve van de bebouwing als toegestaan ingevolge de ter plaatse op de plankaart A aangewezen andere bestemmingen, indien door de bouw en situering van de betreffende bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de bedrijfsveiligheid van de bescherming van de betreffende leidingenstrook en/of leidingen.

C. Bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

3. Aanlegvergunning

A. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning), op of in deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen van gesloten wegdek;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen aan te brengen c.q. te vellen en/of rooien;

- c. het wijzigen van watergangen en het uitvoeren van afgravings- en ontgrondingswerkzaamheden anders dan normaal spitwerk, dieper dan 0,30 m.;
- d. het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,30 m.

B. Het in sub A. van dit lid bepaalde is niet van toepassing voor:

- a. werkzaamheden, normale onderhoudswerkzaamheden zijnde;
- b. voor werken of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
- c. werken en werkzaamheden binnen het kader van de normale bodemexploitatie en bodemgebruik;
- d. het rooien of vellen van bestaand houtgewas in het kader van de normale verzorging en onderhoud.

C. De werken of werkzaamheden als bedoeld onder A. van dit lid zijn slechts toelaatbaar, indien hierdoor geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de beschermingsfunctie van de leidingenstrook en/of leidingen.

D. Bij het verlenen van een aanlegvergunning als bedoeld in dit artikellid wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 2.

4. Nadere bepaling

Een vrijstelling als bedoeld in lid 2. sub B. resp. een aanlegvergunning als bedoeld in lid 3. sub A. wordt slechts verleend nadat terzake advies is ingewonnen van de beheersinstantie(s) van de in lid 1. bedoelde leidingenstrook en/of leidingen; de beslissing met betrekking tot de vrijstelling resp. aanlegvergunning wordt aan de betreffende beheersinstantie(s) medegedeeld.

Paragraaf D Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik**Artikel 18****Verboden gebruik van gronden**

1. Het is verboden gronden begrepen in dit plan te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemmingen.
2. Burgemeester en Wethouders verlenen van het bepaalde in lid 1. vrijstelling als strikte toepassing van het voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 19**Verboden gebruik van bouwwerken**

1. Het is verboden bouwwerken op de in het plan begrepen gronden te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de gegeven bestemmingen zoals aangegeven in de onderscheiden doeleindenomschrijvingen.
2. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1. als strikte toepassing van het voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

HOOFDSTUK III OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 20

Bijgebouwen

1. Aangebouwde en/of vrijstaande bijgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd op gronden bestemd tot woondoeleinden (1, 2, 3) met dien verstande dat:
 - a. per grondgebonden woning de oppervlakte van alle aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijgebouwen tezamen ten hoogste 75 m² mag bedragen, met dien verstande dat maximaal 40% van het erf mag worden bebouwd en per grondgebonden woning ten hoogste twee vrijstaande bijgebouwen worden gebouwd met een gezamenlijke oppervlakte van niet meer dan 45 m²;
 - b. per gestapelde woning de oppervlakte van alle aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijgebouwen tezamen ten hoogste 20 m² mag bedragen, tot een totale oppervlakte van maximaal 200 m² per woongebouw, met dien verstande dat maximaal 50% van het erf per woongebouw mag worden bebouwd;
 - c. de goothoogte van de aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijgebouwen maximaal 3,00 m. mag bedragen;
 - d. de aangebouwde bijgebouwen en vrijstaande bijgebouwen niet worden gebouwd voor de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de van de weg afgekeerde gevel van het hoofdgebouw; bij een hoeksituatie gevormd door twee straten resp. paden geldt tevens de plaatsing van bijgebouwen achter de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de dichtst bij de straat gelegen zijgevel.
2. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen:
 - a. van het bepaalde in lid 1. sub c., uitsluitend voor de bouw van een duivenhok, met dien verstande dat:
 - de goothoogte maximaal 4,00 m. mag bedragen;
 - de oppervlakte maximaal 12 m² mag bedragen;
 - de afstand tot enige perceelsgrens minimaal 1,00 m. dient te bedragen;
 - het bepaalde in lid 1. sub a, b en d. onverminderd van toepassing is;
 - b. van het bepaalde in lid 1 sub d. ten behoeve van de bouw van aangebouwde en/of vrijstaande bijgebouwen tussen de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de van de weg afgekeerde gevel van het hoofdgebouw en de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de naar de weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw of in hoeksituaties achter de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de voorgevel en voor de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de dichtst bij de straat gelegen zijgevel, met dien verstande dat:
 - de voorgevel van het aangebouwde en/of vrijstaande bijgebouw gebouwd dient te worden op minimaal 2,00 m. achter de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de naar de weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw;
 - bij een vrijstaande grondgebonden woning slechts aan één zijkant van het hoofdgebouw aangebouwde en/of vrijstaande bijgebouwen mogen worden gebouwd;
 - de voorgevelbreedte van het aangebouwde en/of vrijstaande bijgebouw maximaal tweederde van de voorgevelbreedte van het hoofdgebouw mag bedragen; onder hoofdgebouw wordt bij meerdere aaneen gebouwde woningen één woning verstaan;
 - de ruimtelijke kwaliteit en het stedenbouwkundig beeld ter plaatse niet onevenredig wordt geschaad;
 - c. bij het verlenen van vrijstelling door Burgemeester en Wethouders wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

C

CO

CO

C

Artikel 21

Algemene vrijstellingsbevoegdheid

1. Burgemeester en Wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het in dit plan bepaalde:
 - a. ten aanzien van de plaats van de bestemmingsgrenzen, voor zover de afwijking van geringe aard is en ten aanzien van andere ongeschikte punten, wanneer dit met het oog op de praktische uitvoering gerechtvaardigd is, resp. indien de aanpassing aan de terreingesteldheid dit noodzakelijk maakt en de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;
 - b. van de in de artikelen 6 t/m 13 en 20 genoemde maten en percentages, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 10% en de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;
 - c. voor het overschrijden van de op de plankaart A aangegeven bebouwingsgrens resp. de voorgevelrooilijn in de richting van de weg met dien verstande dat de belangen van derden niet onevenredig mogen worden geschaad, er geen onevenredige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan of kunnen ontstaan en aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse geen afbreuk wordt gedaan;
 - d. voor een andere plaatsing van de voorgevel van het hoofdgebouw dan de op de plankaart B aangegeven hoofdbebouwingsstructuur met dien verstande dat de belangen van derden niet onevenredig mogen worden geschaad, er geen onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu ontstaan of kunnen ontstaan en aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse geen afbreuk wordt gedaan;
2. Bij het verlenen van de vrijstelling wordt de procedure in acht genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

Artikel 22

Procedureregels

1. Indien Burgemeester en Wethouders een vrijstelling als bedoeld in deze voorschriften willen verlenen dienen in ieder geval de volgende procedureregels in acht te worden genomen:
 - a. het ontwerp-besluit tot het verlenen van de vrijstelling ligt gedurende ten minste twee weken ter gemeentesecretarie voor eenieder ter inzage;
 - b. Burgemeester en Wethouders maken de nederlegging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis aan huis bladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze bekend;
 - c. de bekendmaking houdt in de bevoegdheid van belanghebbenden tot het indienen van schriftelijke bedenkingen bij Burgemeester en Wethouders tegen het ontwerp-besluit gedurende de onder a. genoemde termijn;
 - d. Burgemeester en Wethouders delen aan hen, die bedenkingen hebben ingediend, de beslissing daaromtrent mede.
2. Indien Burgemeester en Wethouders een aanlegvergunning als bedoeld in deze voorschriften willen verlenen, dienen in ieder geval de volgende procedureregels in acht te worden genomen:
 - a. het ontwerp-besluit tot het verlenen van de aanlegvergunning ligt gedurende tenminste twee weken ter gemeentesecretarie voor eenieder ter inzage;

- b. Burgemeester en Wethouders maken de nederlegging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huis-bladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze bekend;
- c. de bekendmaking houdt in de bevoegdheid van belanghebbenden tot het indienen van schriftelijke bedenkingen bij Burgemeester en Wethouders tegen het ontwerp-besluit gedurende de onder a. genoemde termijn;
- d. Burgemeester en Wethouders delen aan hen, die bedenkingen hebben ingediend, de beslissing daaromtrent mede.

C

Co

Co

C

HOOFDSTUK IV OVERGANGS-, STRAF- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

Overgangsbepalingen met betrekking tot bebouwing

1. Bouwwerken welke ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan bestaan dan wel nadien kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet, welke in strijd zijn met het bestemmingsplan, mogen gedeeltelijk worden vernieuwd of gedeeltelijk worden veranderd, mits de afwijking van het plan, zowel naar de aard als naar de omvang, niet wordt verrgoot en behoudens onteigening krachtens de wet. Dit lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit pan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
2. Voor het geheel vernieuwen, geheel veranderen of in beperkte mate uitbreiden van de in lid 1. bedoelde bouwwerken kunnen Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen van de bepalingen van dit plan, met dien verstande dat:
 - a. bij gehele vernieuwing of gehele verandering de bestaande afwijkingen van het plan, zowel naar de aard als naar de omvang, niet mogen worden vergroot;
 - b. het "in beperkte mate uitbreiden" niet verder mag gaan dan 15% van de inhoud van de ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-plan bestaande bebouwing, mits de bestaande afwijking naar de aard niet wordt vergroot;
 - c. de procedure in acht wordt genomen zoals vermeld in artikel 22 lid 1.

Met het geheel vernieuwen of geheel veranderen wordt gelijkgesteld het systematisch gedeeltelijk vernieuwen of gedeeltelijk veranderen met het kennelijk doel om zodoende uiteindelijk tot een gehele vernieuwing of gehele verandering te komen.

3. In geval van verwoesting door calamiteit mogen de in lid 1. van dit artikel bedoelde bouwwerken worden herbouwd - behoudens onteigening overeenkomstig de wet - mits:
 - a. de afwijkingen van het plan niet naar aard en omvang worden vergroot;
 - b. een aanvraag om een vergunning tot herbouw binnen 2 jaar na tenietgaan is ingediend.

Artikel 24

Overgangsbepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en opstallen

1. Indien ten tijde van het van kracht worden van het verbod tot gebruik in strijd met de aan die gronden en bouwwerken gegeven bestemming, gronden en opstallen worden gebruikt in afwijking van het plan, mag dat gebruik worden voortgezet. Dit geldt niet voor gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
2. Wijziging van het met het plan bestaande strijdige gebruik van gronden en bouwwerken is toegestaan, indien door die wijziging van het gebruik de afwijking van het plan naar de aard niet wordt vergroot.

Artikel 25

Strafbepaling

Voor de toepassing van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt overtreding van het bepaalde in artikel 15 lid 3.A., artikel 16 lid 3.A., artikel 17 lid 3.A., artikel 18 lid 1. en artikel 19 lid 1. aangemerkt als een strafbaar feit.

Artikel 26

Slotbepaling

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel "Voorschriften bestemmingsplan Middengebied".

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 16 september 1999.

De voorzitter,

.....

De secretaris

.....

Parkeernormen *

Functie	Aantal parkeerplaatsen	Per
WONINGEN		
<i>gezinswoning</i>		
. sociale sector	1,30	woning
. vrije sector	1,50	woning
<i>serviceflat</i>	0,70	wooneenheid
GEZONDHEIDSZORG		
<i>ziekenhuis</i>	0,35-0,5	arbeidsplaats
	+ 0,35	bezoeker
	+ 0,35	poli-patiënt

* De bovenstaande parkeernormen zijn ontleend aan de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV 1996), Stichting CROW, bijgesteld naar aanleiding van recente praktijkervaringen.

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

Bij de onderstaande indeling van bedrijfsactiviteiten in categorieën is gebruik gemaakt van de informatie en de bewerkingsmethode uit de V.N.G.-brochure "Bedrijven en milieuzonering", Den Haag, 1992.

De gebruikte categorieën staan voor de volgende bedrijfsactiviteiten:

milieucategorie 1:

grootste afstand 10 meter;

milieucategorie 2:

grootste afstand 30 meter;

milieucategorie 3:

grootste afstand 100 meter.

Naast de milieucategorie is per bedrijfstype een indicatieve hinderafstand opgenomen, gebaseerd op de aspecten geluid, geur, stof, geluid, gevaar, volgens de V.N.G.-methode (bestand 14.02.1992).

179.73 V
(bijlage)

2

De gebruikte afkortingen zijn:

- < : kleiner dan
- - : tot
- n.e.g. : niet elders genoemd
- v.c. : verwerkingscapaciteit

SBI-code	Omschrijving	Milieucat. (meters)
23.	KLEDINGINDUSTRIE	
23.1	Confectiekledingindustrie	2 (30)
23.2	Loonconfectiefabrieken	2 (30)
23.3	Maatkledingbedrijven	1 (10)
23.5	Hoeden-, petten- en modeartikelenfabrieken	1 (10)
25.	HOUT EN MEUBELINDUSTRIE	
25.63	Mandenmakerijen	2 (30)
25.69	Vlechtwarenfabrieken n.e.g.	2 (30)
25.75	Woningstofferderijen	1 (10)
27.	GRAFISCHE INDUSTRIE EN UITGEVERIJEN	
27.16	Loonzetterijen	1 (10)
27.19	Drukkerijen n.e.g.	2 (30)
27.3	Binderijen	2 (30)
32.	BOUWMATERIALEN-, AARDEWERK- EN GLASINDUSTRIE	
32.83	Glas-in-loodzetterijen	2 (30)
36.	ELEKTROTECHNISCHE INDUSTRIE	
36.99	Elektrische installatiebedrijven	2 (30)
38.	INSTRUMENTEN- EN OPTISCHE INDUSTRIE	
38.	Instrumenten- en optische industrie	2 (30)
39.	OVERIGE INDUSTRIE	
39.3	Foto- en filmlaboratoria	2 (30)
68.	REPARATIEBEDRIJVEN VOOR GEBRUIKSGOEDEREN	
68.1	Schoen- e.a. lederwarenreparatiebedrijven	1 (10)
68.4	Uurwerkreparatiebedrijven	1 (10)
68.5	Goud- en zilversmederijen (reparatiebedrijven)	1 (10)
68.6	Reparatiebedrijven voor elektr. gebruiksgoederen	1 (10)
68.7	Reparatiebedrijven voor muziekinstrumenten	1 (10)
98.	OVERIGE DIENSTVERLENENDE BEDRIJVEN	
98.21	Schoonmaakbedrijven voor gebouwen	2 (30)

SBI-code	Omschrijving	Milieuca
98.22	Schoorsteenveegbedrijven	1 (10)
98.24	Glazenwasserijen	1 (10)
98.33	Wasverzendinrichtingen	2 (30)



- verklaring

bestemmingen

woondoeleinden 1

woondoeleinden 2

woondoeleinden 3

bijzondere doeleinden

kantoordeleinden

groenvoorzieningen 1

groenvoorzieningen 2

verkeersdoeleinden

dubbele

bestemmingen

a

b

c

beschermingszone a

beschermingszone b

beschermingszone c

aanduidingen

kadastrale indeling

bestaande bebouwing

sectiegrens

gemeentegrens

bestemmingsgrens

bebouwingsgrens

plangrens

suggestie hoofdontsluiting

suggestie secundaire ontsluiting

locatie woonwagendplaatsen

200m resp. 300m zonering spoorwegen

bebouwingsgrens spoorwegdoeleinden ex. art. 36-40 van de spoorwet

bebouwingsgrens verkeersdoeleinden

onderzoekszone ex. art. 74 Wgh.

E.V.R. - contour D.S.M. - spoorlijn

veiligheidszone L.P.G. vulpunt

50 dB(A) contour D.S.M. (onafgeschermd)

geluidwerende voorzieningen waarnaar in art. 7 lid 3, art.11 lid 3 en art 12 lid 3 van de voorschriften wordt verwezen

teken waarnaar in art. 6 lid 1 van de voorschriften wordt verwezen

teken waarnaar in art. 6 lid 1 van de voorschriften wordt verwezen

teken waarnaar in art. 6 lid 3 sub f van de voorschriften wordt verwezen

cijfer waarnaar in art. 7 lid 1 van de voorschriften wordt verwezen

letter waarnaar in art. 9 lid 2 sub e van de voorschriften wordt verwezen

teken waarnaar in art. 12 lid 1 van de voorschriften wordt verwezen

hogedruk hoofdgastransportleiding GASUNIE

hogedruk hoofdgasvoedingsleiding MEGA

hoofdwaterttransportleiding WML

matrix

landbouwwegen als bedoeld in art. 8 lid 1 en art. 11 lid 1 van de voorschriften

matrix binnen bestemming woondoeleinden 1

X= 1 grondgebonden woningen

2 gestapelde woningen

Y= max. aantal bouwlagen

matrix binnen bestemming kantoordeleinden

X= max. bebouwingspercentage

Y= max. goothoogte in meters

scheidingsgrens matrixgebieden

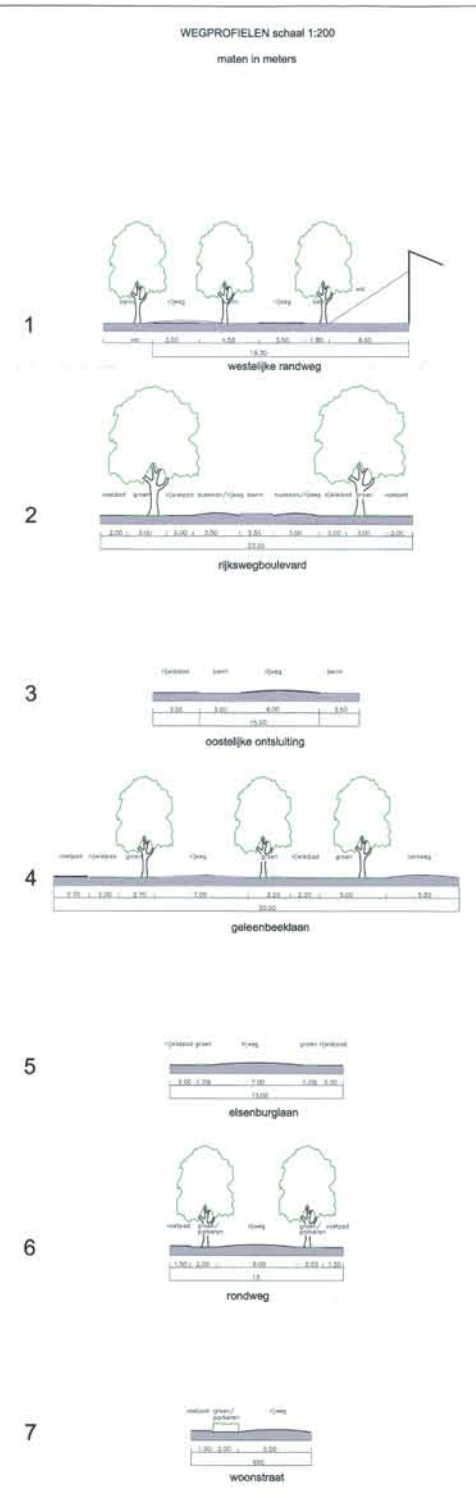
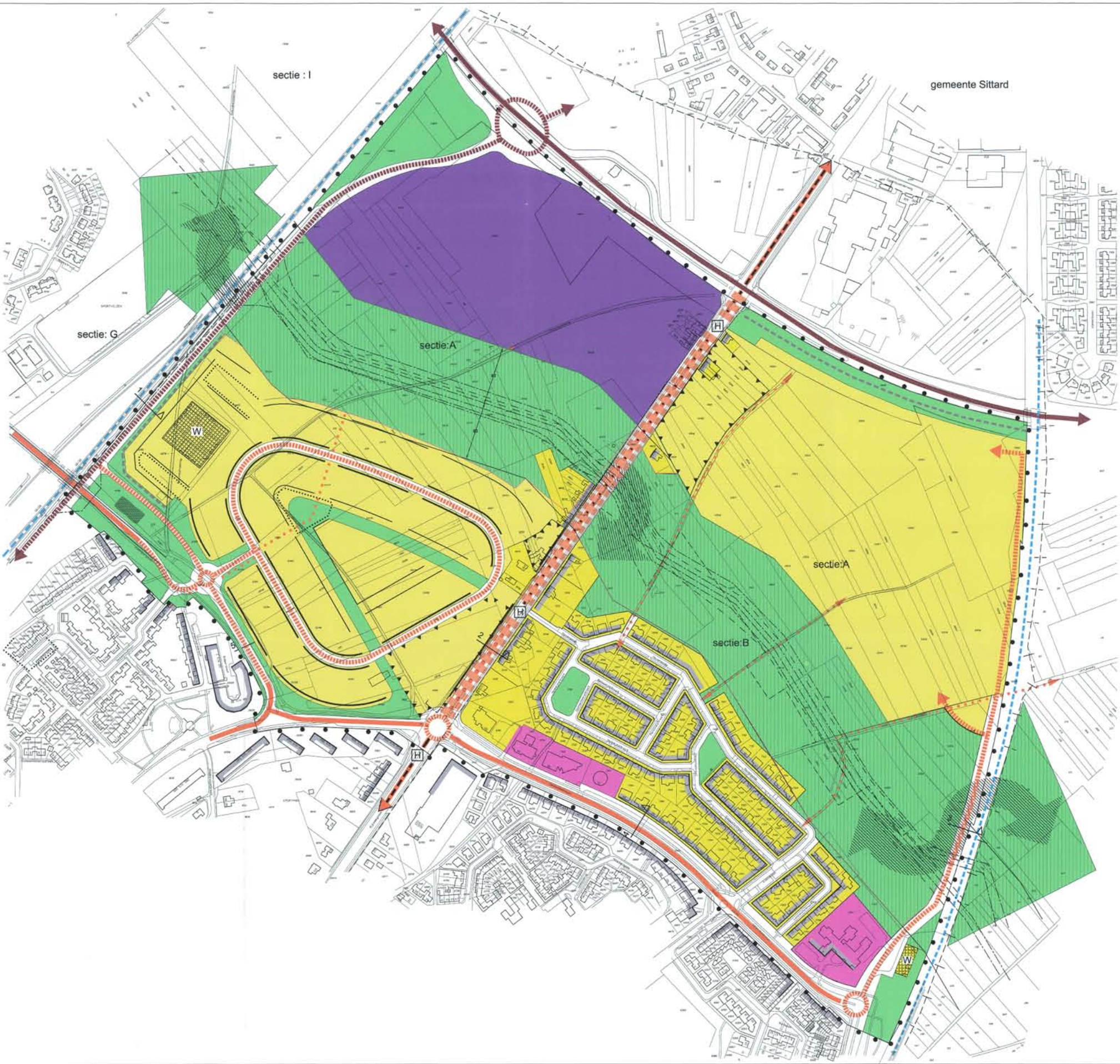
ontwerp

vastgesteld 16-09-1999

goedgekeurd

plankaart A - bestemmingen

plankaart B - functionele- en ruimtelijke karakteristiek



- functionele karakteristiek**
- overwegend bestaand woongebied
 - overwegend toekomstig woongebied
 - bijzondere doeleinden
 - landscapsapark
 - locatie woonwagendplaatsen
- ruimtelijke karakteristiek**
- aanduiding als bedoeld in art. 7 lid 2 en art. 8 lid 2 van de voorschriften
 - ruimtevoering
 - indicatie bestaande hoofdbebouwingswanden
 - indicatie geprojecteerde hoofdbebouwingswanden
 - indicatie geprojecteerde secundaire bebouwingswanden
 - landschappelijke verbingszone
 - groenverbinding
- verkeersvoorzieningen**
- bestaande hoofdontsluiting
 - geprojecteerde hoofdontsluiting
 - bestaande secundaire ontsluiting
 - geprojecteerde secundaire ontsluiting
 - bestaande spoorlijn
 - (geprojecteerde) langzaamverkeersverbinding
 - openbaar vervoersas
 - halteplaats openbaar vervoer
 - boulevard
- overige**
- plangrens
 - wegprofiel
 - hogerdruk hoofdgasleiding GASUNIE
 - hogerdruk hoofdgasvoedingleiding MEGA
 - hoofdwatertoevoersleiding WML
 - geprojecteerd bufferbassin
 - geluidwerende voorzieningen
- ontwerp
● vastgesteld 16-09-1999
○ goedgekeurd