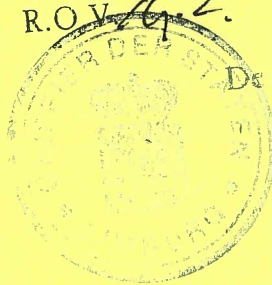


Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Limburg van 28-11-89
R.O.V. 6.2. no BR 40287.



Mij bekend,
De Griffier der Staten

GEMEENTE SITTARD

Toelichting
deel uitmakende van
het bestemmingsplan
Station-Bergerweg 1988

maart 1989

1 INLEIDING

1.1. Planmotivatie

Het onderhavige bestemmingsplan betreft een herziening van het op 12 februari 1981 door de gemeente Sittard vastgestelde bestemmingsplan Station-Bergerweg. Deze herziening is noodzakelijk geworden nadat Gedeputeerde Staten van Limburg bij besluit nr. BK 14010 van 18 mei 1982 aan het bestemmingsplan Station-Bergerweg goedkeuring hebben onthouden. In het thans voorliggende bestemmingsplan Station-Bergerweg 1988 is met het besluit van Gedeputeerde Staten rekening gehouden. De omstandigheid dat deze herziening enkele jaren op zich heeft laten wachten heeft te maken met de oplossing van enkele knelpunten, welke veel tijd geveerd hebben (verplaatsing LPG-opslag, vestiging penitentiare inrichting, reconstructie busstation, economische uitvoerbaarheid en ontsluiting). De oorspronkelijke toelichting is op een aantal punten aangepast c.q. aangevuld.

In een aparte bijlage zijn de relevante veranderingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan opgesomd.

De noodzaak om tot een nieuwe bestemmingsregeling voor dit gebied te komen, was meerledig. Het onderhavige plangebied had oorspronkelijk een tweetal hoofdfuncties. Een belangrijk deel van het gebied werd en wordt nog steeds in beslag genomen door het spoorwegemplacement en alle daarbij behorende voorzieningen, waaronder ook het busstation. De andere hoofdfunctie was kleiwarenindustrie, waarvan de sporen nu nog aanwezig zijn (voormalige steenfabriek en afgravingen). Omdat aan deze laatste functie een einde is gekomen, heeft het gebied ten westen van het spoorwegemplacement langzamerhand het karakter van een restgebied gekregen met alle gevolgen van dien. Daarnaast hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan, die een bijstelling van het juridische kader noodzakelijk maken.

In dit verband kunnen onder meer genoemd worden het expeditieknooppunt van de P.T.T., de plannen om de omgeving van het station en busstation herin te richten, mede als gevolg van de aanwijzing van het Sittard station tot Parkeer- en Reisstation en de vestiging van een penitentiare inrichting.

1.2. Ligging en begrenzing van het plangebied

Zoals uit het overzichtskaartje blijkt, beslaat het plangebied het totale stationscomplex c.a., alsmede het gebied direct achter het stationscomplex (westzijde). De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door het bestemmingsplan Limbrichterveld in het noorden, het bestemmingsplan Steenweg e.o. in het oosten, de Bergerweg in het zuiden en het handelscentrum Bergerweg in het westen.

Het Limbrichterveld is een gebied met overwegend een woonfunctie en daarnaast een belangrijke concentratie van lokale en regionale onderwijsvoorzieningen.

Het Steenweggebied is het gebied tussen binnenstad en station. Dit gebied vervult duidelijk een centrumfunctie, terwijl er verder belangrijke regionale voorzieningen gevestigd zijn zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis.

Het gebied handelsterreinen Bergerweg is een belangrijk werkgelegenheidsgebied dat nog steeds in ontwikkeling is en waarschijnlijk op langere termijn zijn voortzetting krijgt in westelijke en zuidelijke richting.

1.3. Beschrijving huidige situatie

Zoals reeds in de inleiding werd gesteld, heeft het gebied achter het station sinds het stopzetten van de steenfabriek langzamerhand een rest-functie gekregen. Het gebied draagt nog steeds de duidelijke sporen van de vroegere kleiwarenindustrie.

Enkele andere stukken in het gebied hebben nog een agrarische functie. In de zuidoosthoek van het gebied zijn enkele bedrijven gevestigd, die eigenlijk op een industrie- of handelsterrein thuishoren. Verder zijn er ook nog enkele woningen aanwezig en wordt een klein deel van het gebied reeds als sportterrein gebruikt.

Het gebied is op dit moment erg slecht ontsloten. Alleen direct achter het station loopt de Geerweg. Grote delen van het gebied zijn niet of nauwelijks bereikbaar.

Op bescheiden schaal zijn in het gebied groenelementen aanwezig en dan met name in de zone langs de Bergerweg. De kwaliteit van deze begroeiing is zeer wisselend.

Uit het voorafgaande moge enigszins duidelijk zijn geworden, dat het gebied achter het station er al met al niet erg fraai bijligt en ook daarom een gerichte aanpak gewenst is. Doordat de kleiwarenindustrie lang een claim op dit gebied heeft gelegd en ook door de slechte bereikbaarheid is er nu echter direct grenzend aan het station en het centrum een groot gebied voorhanden, waar nog hele nieuwe ontwikkelingen gestart kunnen worden en deels ook al gestart zijn. Dit is een zeer gunstige situatie, die overigens een uiterst zorgvuldig beleid noodzakelijk maakt teneinde van een dergelijke unieke situatie optimaal te kunnen profiteren.

De situatie aan de voorzijde van het station is in functioneel opzicht redelijk duidelijk, in stedenbouwkundig opzicht laat het huidige beeld echter veel te wensen over.

Enerzijds is er nauwelijks enige samenhang naar vorm en schaal tussen de verschillende elementen, anderzijds komt de functionele samenhang tussen de te onderscheiden activiteiten niet in de totale vormgeving tot uitdrukking.

De van oudsher aanwezige lineaire structuur vindt alleen aan de oostkant een duidelijke begrenzing, te weten de Markt. Aan de westkant daarentegen is geenszins sprake van enig zwaartepunt als beëindiging van of entree naar het lineaire centrum. In de huidige situatie hebben zowel het stationsplein als het stationsgebouw te weinig allure om voor de noodzakelijke begrenzing te kunnen zorgen. Gevolg daarvan is dat het stationsgebeuren nauwelijks enige voelbare relatie met het centrum heeft.

Al met al geeft de huidige situatie aan zowel voor- als achterzijde, naast overigens een aantal andere aanleidingen, voldoende reden tot de ontwikkeling van een nieuwe visie en als gevolg daarvan een nieuwe juridische regeling.

2. PROGRAMMA

2.1. Algemeen

In het recent vastgestelde Streekplan Zuid-Limburg staat de bevordering van de stadsvorming in het stedelijk gebied centraal. Dit betekent voor de Westelijke Mijnstreek, dat daar primair de ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke centra Sittard en Geleen veilig gesteld dienen te worden. Het gaat hierbij om de ontwikkelingsmogelijkheden op velerlei gebied: de stad (Sittard) heeft niet alleen een functie als wooncentrum, maar ook als werkgelegenheids- en verzorgingscentrum. Sittard is wat dit laatste betreft niet alleen van regionaal, maar ook van bovenregionaal belang.

Het streekplan stelt in dit verband dat bedrijvigheidsontwikkeling in de sfeer van zakelijke dienstverlening etc., welke zich uiterlijk vertoont in de vorm van grootschalige kantoren, bij voorkeur bij knooppunten van openbaar vervoer gevestigd dient te worden. Het stationskwartier van Sittard met het hieraan grenzende bedrijfsterrein Station-Bergerweg komt hiervoor als vestigingsplaats het meest in aanmerking. Daarnaast dient dit terrein vanwege zijn strategische ligging gereserveerd te blijven voor andere hoogwaardige bedrijfsactiviteiten met een hoog rendement aan directe en afgeleide werkgelegenheid, aldus het streekplan.

Concentratie van deze hoogwaardige bedrijvigheid betekent dat de stad in toenemende mate verkeersknooppunt wordt.

Gezien de ligging van het plangebied Station-Bergerweg is het algemene uitgangspunt, dat aan dit gebied een stedelijk gezicht gegeven zou moeten worden. Dit om de "stadsvorming" in Sittard duidelijk mogelijkheden en kansen te bieden.

Aangezien aan het onderhavige plangebied, met uitzondering van enige bestaande te legaliseren woningen aan de Geerweg, geen woonfunctie is toegedacht, zal deze paragraaf zich verder bezighouden met de ontwikkeling van de andere stedelijke functies.

Teneinde de mogelijkheden van dit toch wel unieke gebied zo optimaal mogelijk te benutten, zal betreffende de invulling overleg met de provincie en andere betrokken instanties gevoerd worden, e.e.a. zoals destijds in de PPC voorgesteld is.

2.2. Werkgelegenheid

De Westelijke Mijnstreek is van oudsher een concentratiegebied van werkgelegenheid, het gebied kent traditioneel een inkomend pendeloverschot en heeft derhalve mede een werkgelegenheidsfunctie voor aangrenzende gebieden. Deze traditionele functie wordt thans echter structureel bedreigd omdat de arbeidsplaatsen zijn geconcentreerd in sectoren, die in betekenis achteruitgaan.

Met name is de Westelijke Mijnstreek een van de weinige gebieden, waar het aantal arbeidsplaatsen in de nijverheid nog duidelijk hoger ligt, dan het corresponderende cijfer voor de dienstverlening. Verwezen zij naar onderstaand overzicht.

Vergelijkend overzicht van de werkgelegenheidsstructuur in de provincie Limburg, de Westelijke Mijnstreek en Sittard per mei 1983

Omschrijving	Limburg		Westelijke Mijnstreek		Sittard	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Landbouw en Visserij	20.269	6.3	1.022	2	154	0,9
Delfstoffenwinning	682	0.2	18	0	0	0
Industrie	93.157	28.1	21.271	41.0	3.719	22
Openbare Nutsbedrijven	3.475	1	80	0.1	51	0,3
Bouwnijverheid en Installatiebedrijven	23.377	7	5.190	9.9	1.716	10,2
Handel, horeca en reparatiebedrijven	58.498	17.7	7.668	14.6	2.827	16,8
Transport en communicatie	16.586	5	2.761	4.1	882	5,2
Bank en verzekeringswezen etc.	21.472	6.5	2.442	4.6	1.013	6
Overige dienstverlening	93.552	28.2	12.429	23.7	6.460	38,3
Totale werkgelegenheid	331.428	100	52.281	100	16.882	100

(bron: Vestigingenregister Limburg 1983 ETIL)

Het controlegegeven in deze structuur is het ontbreken van regionaal stuwende dienstverlening zoals die elders (Heerlen, Maastricht) voorkomt, meestal in de vorm van meer grootschalige kantoorfuncties. Het herstructureringsbeleid heeft tot dusverre de bestaande regionale differentiatie in de werkgelegenheidsfunctie ondersteund, waarbij voor de Westelijke Mijnstreek het accent op industriële functies blijft liggen.

Een percentage van 41% in de nijverheid werkzame personen, zoals medio 1983 wordt aangetroffen, is bijzonder hoog; het is een indicatie voor een grote kwetsbaarheid, mede omdat een enkel bedrijf, D.S.M., domineert, en veroorzaakt bovendien een sterke eenzijdigheid in de beroepskansen van de bevolking op lange termijn. De onderwijsdeelname weerspiegelt immers ook in de Westelijke Mijnstreek een sterke gerichtheid op tertiaire beroepen, waardoor de werkgelegenheidsstructuur steeds minder aansluit bij de beroepsgerichtheid van degenen, die nieuw op de arbeidsmarkt komen. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat met name de werkloosheid onder vrouwen in de Westelijke Mijnstreek hoog is.

Al met al is het zeer noodzakelijk, dat in de Westelijke Mijnstreek met kracht gestreefd wordt naar een versterking van de werkgelegenheid in de tertiaire sector. De ruimtelijke ordening kan daartoe slechts een bescheiden bijdrage leveren, namelijk door optimale voorwaarden te scheppen.

Binnen dit voorwaardenscheppend beleid vervult het plangebied een zeer specifieke functie. Het is verkeerstechnisch bijzonder gunstig gelegen, ook gezien in groter verband (railverbinding met park and ridevoorziening, aanhaking aan doorgaand wegennet, ligging bij het hoofdverzorgingscentrum van de Westelijke Mijnstreek).

Het gebied zal dan ook aantrekkingskracht kunnen uitoefenen op nieuwe vestigingen in de Westelijke Mijnstreek en voorts een mogelijkheid bieden voor reeds aanwezige kantoren, die een ruimere armslag zoeken.

2.3. Voorzieningen

Het Streekplan Zuid-Limburg wijst Sittard en Geleen tesamen uitdrukkelijk aan als hoofdverzorgingscentrum van de Westelijke Mijnstreek. Dit moet zodanig geïnterpreteerd worden, dat in Sittard het accent op de verzorging ligt en Geleen het belangrijkste centrum van (industriële) werkgelegenheid is. De werkgelegenheidsfunctie van Sittard dient volgens het streekplan met name afgestemd te worden op de ontwikkeling van de stuwende verzorging en de daaruit af te leiden activiteiten, met mogelijkheden tot verdere uitbouw van het aanwezige gevarieerde nijverheidspakket.

Voor het plangebied betekent dit dat de mogelijkheden voor vestiging van verzorgingselementen moeten worden opgehouden. Dit in aansluiting op het uitgangspunt ten aanzien van de werkgelegenheid, namelijk dat nieuwe werkgelegenheid vooral in de teriële sector zal moeten worden gevonden. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan voorzieningen in de onderwijs- en recreatiesfeer.

2.4 Verkeer

In het onderhavige bestemmingsplan moeten onder het facet verkeer drie deelfacetten belicht worden, namelijk openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

Openbaar vervoer

Sittard en met name het station en omgeving vervullen een belangrijke (streek)functie in het openbaar vervoer. Mede dankzij de goede bereikbaarheid, zowel per rail als over de weg, heeft Sittard zijn huidige positie kunnen verwerven en kan die positie nog steeds in stand gehouden en wellicht versterkt worden. Een inzicht in de betekenis van het Sittardse station geeft de navolgende cijferreeks:

Aankomende/vertrekkende reizigers Station Sittard.*

	1984	1985	1986**	1987
Gemiddeld per dag	7.877	8.262	7.235	7.540
Gemiddeld per week	55.139	57.834	50.645	52.780
Gemiddeld per maand	236.310	247.860	220.650	229.342
Jaartotaal	2.875.105	3.015.630	2.640.775	2.752.100

* Aantallen betreffen zowel aankomende als vertrekkende reizigers. Reizigers die 's morgens vertrekken en 's avonds terugkeren worden dus twee maal geteld.

** De afwijkende cijfers 1986 worden hoofdzakelijk verklaard door overgang op een gewijzigd, geautomatiseerd telsysteem.

Zowel de betekenis als de gunstige ligging van het Sittardse station hebben er mede toe geleid, dat dit station als enige in Zuid-Limburg is aangewezen tot Parkeer- en Reisstation.

Daartoe is aan de achterzijde van het station een grote langparkeeraccommodatie (400 parkeerplaatsen) aangelegd en is de huidige tunnel verlengd tot deze parkeerplaats.

Sittard ligt hiervoor geografisch erg gunstig: voor de hele streek geldt dat de reisrichting Eindhoven (en Randstad) sterk domineert boven de overige reisrichtingen, die meer zorgen voor de regionale verbindingen in Zuid-Limburg. Het voortransport per auto naar het station Sittard zal ook in de meeste gevallen een stukje reizen in de goede richting betekenen.

Ook vervult het station een duidelijke functie in het regionale en lokale busvervoer. Liefst 10 buslijnen hebben hier hun begin- en/of eindpunt. Het huidige busstation laat zowel uit technisch oogpunt als uit een oogpunt van reizigerscomfort veel te wensen over. Reconstructie van het totale stationgebeuren houdt dus ook nadrukkelijk een reconstructie van het busstation in.

Gemotoriseerd verkeer

In het hoofdstuk over de huidige situatie van het plangebied is reeds gesteld, dat de ontsluiting van het gebied achter het station zeer minimaal is en zeker tegen de achtergrond van de nieuwe ontwikkelingen volledig zal moeten worden herzien.

Teneinde een redelijke ontsluiting van het gebied te kunnen bewerkstelligen, is enig inzicht in het te verwachten verkeersaanbod gewenst. Een moeilijke factor is echter, dat wel bekend is welke bestemming aan het gebied zal worden gegeven, maar nog geen totaaloverzicht van nieuwe vestigingen en arbeidsplaatsen voorhanden is.

Derhalve zal hier volstaan worden met een globale raming van het toekomstige aantal arbeidsplaatsen op grond van de hoeveelheid beschikbaar terrein voor nieuwe vestigingen.

Op basis van voor bebouwing beschikbare oppervlakte, hoogte en toegestane vestigingsmogelijkheden moet in totaliteit voor het betreffende gebied gerekend worden met een aantal arbeidsplaatsen, dat zal schommelen tussen 1.850 minimaal en 2.400 maximaal.

Vraag is dan ook of het bestaande wegenstelsel dit extra verkeersaanbod kan verwerken.

Allereerst moet dan worden gesteld, dat de realisering van de in dit bestemmingsplan neergelegde visie een lange termijnangelegenheid is en eventuele extra belastingen geleidelijk groeien.

Recent zijn de Westelijke Randweg en de Middenweg gerealiseerd.

In de verdere toekomst wordt gedacht aan de aanleg van een tweede spoorbrug. Tot het tijdstip dat deze brug is aangelegd, zal het verkeer van de bestaande Bergerweg-Brugstraat gebruik blijven maken.

Tegen de achtergrond van deze maatregelen kan derhalve gesteld worden, dat de extra verkeersbelastingen als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan door middel van de dan beschikbare verkeersinfrastructuur zullen kunnen worden opgevangen.

Langzaam verkeer

Er zijn meerdere redenen voorhanden, waarom in het onderhavige plan bijzondere aandacht aan het langzaam verkeer moet worden geschonken. In willekeurige volgorde zijn dat onder meer:

- door de verlenging van de voetgangerstunnel naar de achterzijde van het station komt er een veel directere verbinding tussen het plangebied en Limbrichterveld enerzijds en het centrum anderzijds;
- de aanwezigheid van het station zelf trekt uiteraard veel voetgangers en fietsers;
- de ontwikkeling van de gebieden voor werkgelegenheid brengt langzaam verkeer met zich mee, zowel woon-werkverkeer als recreatief verkeer;
- de scholenzone in Limbrichterveld veroorzaakt ook langzaam verkeerstromen; een ontsluiting van het onderhavige gebied betekent ongetwijfeld langzaam verkeer vanuit de richting van de IJzeren Brug en station naar deze scholen en omgekeerd;
- het in het plan opgenomen groenbestand, dat niet alleen een functie zal moeten vervullen voor Limbrichterveld, maar straks ook voor Hoogveld en voor de mensen die in het plangebied en de aangrenzende bedrijvenzone werkzaam (zullen) zijn, roept eveneens fietsers- en voetgangersverkeer op.

3 UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

In de voorgaande hoofdstukken is uiteengezet op welke vragen in het plangebied Station-Bergerweg geheel of gedeeltelijk een antwoord gegeven moet worden. Kort samengevat komt dat op het volgende neer:

- in het gebied zullen een behoorlijk aantal arbeidsplaatsen gecreëerd moeten worden;
- er zullen in de recreatieve sfeer een aantal voorzieningen moeten komen, waaraan op dit moment in Limbrichterveld nog een gebrek is;
- er zal ruimte gereserveerd moeten worden voor een aantal reeds gerealiseerde c.q. in aanbouw zijnde voorzieningen;
- er zal ruimte gereserveerd moeten worden voor binnen het plangebied te verplaatsen bedrijven en voor uitbreidingen van een aantal aan de Handelsstraat gelegen bedrijven.

Uitgaande van de gegeven terreinsituatie enerzijds en het gestelde programma anderzijds zijn een aantal randvoorwaarden geformuleerd, die aan het ontwerpen van het bestemmingsplan ten grondslag hebben gelegen.

3.1 Randvoorwaarden vanuit het programma

- Nieuwe werkgelegenheid

Gezien de ligging in de directe nabijheid van het station en centrum en mede daarom de grote waarde van een dergelijk gebied, zullen nieuwe vestigingen in dit gebied een wezenlijke bijdrage tot de werkgelegenheid moeten leveren.

Als tweede niet minder belangrijke voorwaarde geldt, dat er een nadrukkelijke relatie met het station en/of centrum is.

Als zodanig wordt met name gedacht aan (grootschalige) kantoren, dienstverlenende bedrijven en kantoorachtige bedrijvigheid (bijv. high tech-bedrijven).

Daarnaast voorziet het plan in de vestiging van instellingen in de sfeer van bijzondere doeleinden (overheidsinstellingen, onderwijs-instituten e.d.).

Vestiging van meer traditionele bedrijvigheid zoals deze veelal op de bestaande bedrijfsterreinencomplexen Nusterweg en Bergerweg wordt aangetroffen (industrie en handel) ligt in dit gebied dus duidelijk niet in de bedoeling.

Het zal duidelijk zijn, dat de thans in het plangebied aanwezige bedrijven ten westen van de Geerweg niet in een dergelijke opzet passen, maar veeleer thuishoren op een industrie- of handelsterrein.

Het streven is er derhalve op gericht om deze bedrijven te verplaatsen, ook al zal dit ingrijpende financiële consequenties met zich meebrengen.

- Sport- en recreatieve voorzieningen

Teneinde het gebruik van deze voorzieningen zoveel mogelijk te bevorderen, zal de relatie met Limbrichterveld en Hoogveld optimaal moeten zijn. Daartoe kan onder meer gebruik gemaakt worden van de onderbreking in de scholenzone langs de Valkstraat.

- Gerealiseerde en in aanbouw zijnde voorzieningen

Belangrijkste randvoorwaarde voor een goed functioneren van deze voorzieningen is een goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer vanuit alle richtingen. Het gaat hier immers om bovenlokale voorzieningen.

- Te verplaatsen bedrijven en uitbreiding bedrijven aan de Handelsstraat

Aangezien het hier bedrijfsactiviteiten betreft die niet aangewezen zijn op de directe nabijheid van station en centrum, doch veeleer aansluiten bij de aan de westzijde van het plangebied aanwezige bedrijfsactiviteiten dient zoveel mogelijk aansluitend aan het handelscentrum Bergerweg ruimte gereserveerd te worden.

3.2 Randvoorwaarden vanuit de gegeven situatie

- Bestaande bebouwing

Teneinde de potenties van dit hoogwaardige gebied zo optimaal mogelijk tot ontwikkeling te laten komen is het noodzakelijk de aan weerszijden van de Geerweg gelegen bedrijven te verplaatsen en de aanwezige bebouwing te saneren.

Hoewel de huidige stationsgebouwen zeker niet meer volledig voldoen aan thans geldende normen, is over verbetering van deze situatie door de Nederlandse Spoorwegen nog geen besluit genomen. Desalniettemin is van de zijde van de Nederlandse Spoorwegen de bereidheid uitgesproken om positief mee te werken aan een eventuele reconstructie van het stationscomplex. De overige bebouwing binnen het plangebied zal zoveel mogelijk worden ingepast.

- Hoogteverschillen en bodemgesteldheid

Hoewel de in het terrein aanwezige hoogteverschillen een gevolg zijn van afgravingen ten behoeve van de kleiwarenindustrie en derhalve geen grote waarde hebben uit landschappelijk of visueel oogpunt, zal toch getracht worden zoveel mogelijk op deze hoogteverschillen in te spelen en er in positieve zin gebruik van te maken.

- Bestaande groenelementen

In het plangebied zijn slechts in zeer beperkte mate groenelementen aanwezig met uiteenlopende kwaliteit. Daar, waar deze groenelementen enigszins kunnen worden ingepast, zal dit moeten gebeuren, ook al is dat maar voor een beperkte tijdsduur.

- Leidingen

In het plangebied zijn een drietal gasleidingen gelegen:

- een 4" hogedrukgasvoedingsleiding van de Gasunie naar de Philipsfabriek met een druk van 39,2 bar;
- een 12" transportleiding van de Limagas met een druk van 100 milibar, welk echter geschikt is voor een druk van maximaal 8 bar;
- een 4" gastransportleiding van het gemeentelijk energiebedrijf met een druk van 8 bar.

De leidingen als zodanig dienen gehandhaafd te blijven, doch ter hoogte van de voormalige steenfabriek zouden deze, vanwege hun ongunstige ligging, verplaatst moeten worden en wel zodanig, dat er geen doorkruising van de bestemming optreedt. In de gebruiksvoorschriften wordt deze mogelijkheid van verlegging opgenomen.

- LPG-opslagstation

Het LPG-opslagstation op het terrein van de Nederlandse Spoorwegen is inmiddels verplaatst naar een lokatie langs de Westelijke Randweg ter hoogte van de Nolenslaan.

3.3 Stedebouwkundige randvoorwaarden

- Oostzijde station (voorzijde)

In hoofdstuk 1 is bij de beschrijving van de huidige situatie reeds uiteengezet dat het Stationsplein en directe omgeving o.a. uit stedebouwkundig oogpunt verbetering behoeft.

Bij de ontwikkeling van de plannen, voor de oostzijde van het spoorwegcomplex zal dan ook voorop moeten staan het creëren van een gebied met stedelijk karakter, waarin sprake is van duidelijk begrensde ruimten. Eventueel nieuwe bebouwing zal een antwoord moeten geven op de bestaande bebouwing aan de overzijde om te komen tot de noodzakelijke eenheid en samenhang, waarvan op dit moment nog geen sprake is. Gestreefd zal moeten worden naar een duidelijk plein voor het station als begin- en eindpunt van de winkelroute door het centrum.

- Westzijde station (achterzijde)

Waar het karakter van dit deel van het plangebied nu nog duidelijk een rommelig en soms ook landelijk karakter draagt, zal het uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkelingen moeten zijn een duidelijk gestructureerd gebied met een, gezien zijn toekomstige functies, stedelijk karakter in aansluiting op het centrumgebied.

Ook hier zal het uitgangspunt moeten zijn goede herkenbare straten en pleinen waar bebouwing en groen de te creëren ruimten ondersteunen.

De hoofdontsluiting van het gebied zal als zodanig goed van de andere wegen te onderscheiden moeten zijn.

Bij het ontwerpen van werk- en groengebieden zal het tot stand brengen van een optimale relatie tussen beide functies, zowel in visueel als in functioneel opzicht, voorop moeten staan. Bijzondere aandacht zal moeten worden besteed aan de relatie tussen Limbrichterveld en Hoogveld enerzijds en de groenstructuur in het onderhavige plan anderzijds, niet alleen door het tot stand brengen van de noodzakelijke verbindingen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer, maar ook door visuele relaties en niet onderbroken groenstructuren.

4. PLANMETHODIEK

In het onderhavige bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de mogelijkheden welke door de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1985 de bestemmingsplanpraktijk geboden worden. Met name doelen wij hier op de mogelijkheden tot het vaststellen van zogenaamde globale eindplannen d.w.z. globaal geredigeerde bestemmingsplannen zonder uitwerkingsverplichting. Het voordeel van dergelijke plannen is dat adequaat en snel op ruimtelijke ontwikkelingen ingespeeld kan worden, zonder dat het bestemmingsplan telkenmale aan de zich snel wijzigende omstandigheden aangepast behoeft te worden.

Voorts is in de voorschriften van dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van de mogelijkheden om middels een "beschrijving in hoofdlijnen" aan te geven op welke wijze de aan dit plan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten worden nagestreefd. Teneinde ook een visueel beeld te kunnen geven van de mogelijke eindvormen van het ruimtelijk beleid voor dit gebied is aan deze beschrijving in hoofdlijnen een kaart gekoppeld. Deze kaart schept als het ware een beeld van de ruimtelijke en functionele kwaliteit en de daarop af te stemmen ruimtelijke structuur van het gebied. Deze kaart heeft dus niet alleen indicatieve, doch ook normatieve betekenis.

Van de andere kant mag deze kaart echter niet de functie van de traditionele bestemmingsplankaart gaan overnemen; de toetsing daaraan mag niet verder gaan dan de ruimtelijke en functionele kwaliteit en de daarop af te stemmen ruimtelijke structuur zoals deze verder in de beschrijving in hoofdlijnen beschreven is.

Deze beleidsgerichte bestemmingsplanvorm vraagt zowel voor de burger als de gemeente een andere benadering dan het traditionele bestemmingsplan. Doordat het plan minder gedetailleerd is en minder in regels vastgelegd is, biedt het plan in een aantal opzichten minder rechtszekerheid. Het streven naar rechtszekerheid heeft in het verleden echter veelal slechts schijnzekerheid opgeleverd. Vanwege de zich snel wijzigende ruimtelijke omstandigheden waren bestemmingsplannen vaak al verouderd nog voordat ze goedgekeurd waren.

Gevolg daarvan was dat de rechtszekerheid, die men oorspronkelijk meende te hebben, met de regelmaat van de klok door anticipatieprocedures (art. 19 W.R.O.) doorbroken werd.

Een plan waarin de details ontbreken, doch waarin wel een duidelijke beleidsvisie is neergelegd, zal voor een ieder dan ook een stuk geloofwaardiger en bruikbaar zijn.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1 Ontsluiting

In hoofdstuk 2 is op grond van een schatting van het toekomstige aantal arbeidsplaatsen in het gebied aan de westzijde van het station een prognose gemaakt van het in het spitsuur te verwachten aantal auto's. Op grond van deze verwachting enerzijds en de ruimtelijke mogelijkheden in het gebied anderzijds, is gekozen voor een hoofdontsluiting min of meer parallel aan het spoorwegcomplex. Deze weg sluit in het noorden aan op de Tunnelstraat (richting stad en Westelijke Randweg) en in het zuiden op de Brugstraat-Bergerweg (alle meer zuidelijke en oostelijke bestemmingen).

Onderzocht is of de hoofdontsluiting langs of door de bestaande bebouwing kan worden getrokken. Gekozen is echter uiteindelijk voor de laatste oplossing in verband met een goede en snelle bereikbaarheid van de P.T.T.-vestiging en parkeeraccommodatie, terwijl ook hier de aanwezige hoogteverschillen een rol hebben gespeeld.

Vanuit deze hoofdontsluiting is in oostelijke richting een aanhaking tot aan het gevangeniscomplex en in westelijke richting een aanhaking op de Geerweg gerealiseerd. De bestaande aansluiting van de Geerweg op de Bergerweg is vervallen en vervangen door een aanhaking op de hoofdontsluitingsweg.

Voorts is een aansluitingsmogelijkheid vanuit het handelscentrum Bergerweg in het plan opgenomen. Afhankelijk van de verkaveling van dit gebied zal deze weg in oostelijke richting doorgetrokken worden. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dit gebied verder vanuit de hoofdroute te ontsluiten.

Ten behoeve van het langzaam verkeer zijn vanuit de Valkstraat een tweetal hoofdroutes in het plan opgenomen, welke onderling verbonden worden. Binnen de geprojecteerde groenstructuur zijn nog een aantal secundaire routes voorzien.

5.2 Oostzijde station

Het thans voorliggende bestemmingsplan gaat uit van totale nieuwbouw aan het Stationsplein. Deze nieuwbouw zal een gesloten wand moeten vormen voor het nieuwe Stationsplein en de op het Stationsplein uitkomende straten, parallel aan het spoorwegcomplex. De bebouwing is zodanig geprojecteerd dat de ruimte van het Stationsplein enigszins begrensd wordt. Bij de bestemming van deze nieuwbouw wordt vooral gedacht aan spoorwegdoeleinden, kantoren en horeca. Hoewel overwogen, is uiteindelijk van het realiseren van een woonfunctie ter plaatse afgezien, zulks met name i.v.m. de consequenties van de Wet Geluidhinder.

De voorgestelde bebouwing betekent een ruimtelijke maar ook functionele verbetering van het stationsplein; een plein, dat als beginpunt (eindpunt) van de winkelroute, de relatie met de binnenstad verstevigt. Verwezen zij naar bijbehorende inrichtingsschets.

Bij het ontwerpen van het plan is ernaar gestreefd om daar, waar de winkelroute door het centrum bij het station eindigt, een duidelijk plein van weliswaar bescheiden afmetingen voor het station te creëren. Op dit plein is ruimte gereserveerd voor taxi-standplaatsen en enig kortparkeeren. Om te voorkomen dat er opnieuw ruimten zonder schaal en maat zouden ontstaan, wordt het nieuwe busstation afgeschermd door de langs het stationsplein te realiseren kantoorwand.

De langs de Brugstraat aanwezige bebouwing (voormalig van Gend en Loosgebouw) is gehandhaafd. Naast de bestaande functie (spoorweg- en transportdoeleinden) is ter plaatse een kantorenfunctie, eventueel in combinatie met horecavoorzieningen gepland.

5.3. Westzijde station

Teneinde de nadelige visuele effecten van de grote Park and Ride-parkeerplaats tot een minimum te beperken is deze accommodatie min of meer ingeklemd tussen het expeditieknooppunt van de P.T.T. en de toekomstige bebouwing langs de nieuwe hoofdontsluiting. Daarbij is bovendien veel aandacht gegeven aan de voortzetting van de langzaam verkeersroute van en naar de tunnel onder het spoorwegcomplex.

Ingevolge de doelstelling om aan het gebied een stedelijk karakter te geven, is er voor de hoofdontsluiting vanuit gegaan, dat een dergelijk karakter met name ook in deze weg tot uitdrukking moet komen. In concreto betekent dit, dat deze weg door min of meer gesloten bebouwing in 4 tot 6 bouwlagen, met enkele dominanten tot 7 à 8 bouwlagen maximaal zal worden begrensd. Alleen ter plaatse van de kruising met de langzaam verkeersroute treedt er duidelijke onderbreking door middel van een zware groenstructuur op.

Om een optimale relatie tussen werk- en recreatiegebied te bewerkstelligen, is het raakvlak tussen beide bestemmingen zo groot mogelijk gemaakt. Bij een zorgvuldige nadere uitwerking van de werkgebieden kunnen deze zonder abrupte overgang in het groengebied overlopen.

5.4. Recreatie en sport

In het plangebied is in ruime mate voorzien in de aanleg van groenvoorzieningen met wandel- en fietspaden. Deze voorzieningen vervullen niet alleen een functie voor het gebied zelf, doch met name voor het aangrenzende woongebied.

Het in het plangebied gelegen sportveld, dat deel uitmaakt van het sportcomplex Limbrichterveld, is als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen.

5.5. Bedrijvenfunctie

De voor bedrijfsdoeleinden bestemde gronden zijn in hoofdzaak bedoeld voor binnen het plangebied verplaatste bedrijven en voor uitbreiding van de Handelstraat gevestigde bedrijven.

De langs de Brugstraat aanwezige bebouwing (voormalig van Gend en Loosgebouw) is gehandhaafd. Naast de bestaande functie (spoorwegen transportdoeleinden) is ter plaatse een kantoorfunctie, eventueel in combinatie met horecavoorzieningen, gepland.

Bij de regeling van de bedrijvenfunctie (art. 13) is gebruik gemaakt van de methodiek zoals verwoord in de brochure "Bedrijven en Milieuzondering", uitgegeven door de VNG, groene reeks nr. 80.

Overeenkomstig de in de aangrenzende bestemmingsplannen "Handelsterreinen Bergerweg" en "Uitbreiding Handelsterreinen Bergerweg" opgenomen regelingen is bedrijfsvestiging beperkt tot de milieucategorieën 2 en 3. Onder bepaalde voorwaarden is tevens vestiging in de milieucategorie 4 mogelijk.

Bij het samenstellen van de bijbehorende staat van inrichtingen is aansluiting gezocht met het karakter van het bestaande handelscomplex Bergerweg, alwaar in hoofdzaak lichte industrie en handelsbedrijven gevestigd zijn.

Ten behoeve van de bouw van bedrijfswoningen en het vestigen van detailhandel zijn vrijstellingsbepalingen opgenomen. Bij de detailhandelsregeling is als uitgangspunt genomen de door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Staatssecretaris van Economische Zaken uitgebrachte nota "perifere detailhandelsvestigingen" en de in het ontwerp-streekplan Zuid-Limburg voorgestane regeling. Verder is bij de vrijstellingscriteria (lid 4 sub c) rekening gehouden met de reeds gerealiseerde verplaatsing van de zgn. Witte Hal van Horn langs de Bergerweg. Bij het bepalen van de opervlaktemaat heeft het vroegere bedrijf langs de Geerweg als uitgangspunt gegolden.

6. AKOESTISCH ONDERZOEK

6.1. Wegverkeerslawaai

Binnen het bestemmingsplan zijn zowel zones van wegen ex art. 74 van de Wet Geluidhinder als zones langs spoorwegen als bedoeld in art. 3 van het Besluit Geluidhinder spoorwegen gelegen.

Voor wat betreft het wegverkeerslawaai zijn de Bergerweg, het Stationsplein/Parallelweg en de Brugstraat zoneplichtig. De breedte van de zones bedraagt 200m. Langs de Brugstraat en de Parallelweg zijn geen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen geprojecteerd.

Blijkens de akoestische berekeningen bedraagt de geluidsbelasting op de bebouwingsgrens voor het gebied langs de Bergerweg maximaal 60dB(A), hetgeen een overschrijding oplevert van maximaal 10dB(A) voor de bedrijfswoningen en 5dB(A) voor kantoren.

De 50dB(A)-contour is berekend op een afstand van 75 m. uit de as van de weg.

Voor de als gemengde bestemming 1 aangegeven gronden langs het Stationsplein wordt de voor kantoren voorgeschreven grenswaarde van 55 dB(A) met maximaal 9 dB(A) overschreden.

Maatregelen aan de bron en maatregelen in de overdrachtssfeer stuiten op verkeerskundige en stedenbouwkundige problemen, reden waarom bij het College van Gedeputeerde Staten een verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden als bedoeld in de artikelen 83 en 84 van de Wet Geluidhinder ingediend is, hetwelk bij besluit van Gedeputeerde Staten van 3 januari 1989 ingewilligd werd.

Teneinde te bewerkstelligen dat de geluidsbelasting niet meer dan de voorgeschreven binnenwaarde bedraagt, zal bezien worden in hoeverre maatregelen als gevelisolatie en het situeren van geluidgevoelige ruimten aan de geluidluwe zijde van het gebouw genomen moeten worden.

6.2. Spoorweglawaai

De bij de spoorweg behorende zone bedraagt 400 m. De aan de terreinen langs het Stationsplein gegeven bestemming voorziet niet in het realiseren van woningen en/of andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in art. 5 van het "Besluit Geluidhinder Spoorwegen".

Anders is dit m.b.t. de aan de andere kant van de Spoorweg als gemengde bestemming 2 aangegeven gronden, op grond waarvan met vrijstelling van Burgemeester en Wethouders bedrijfswoningen toegestaan kunnen worden. Blijkens de gedane berekeningen wordt de voorkeursgrenswaarde voor woningen (60dBA) met maximaal 9dBA en die voor andere geluidgevoelige objecten (55dBA) met maximaal 14dBA overschreden. Gezien het vorenstaande is bij het College van Gedeputeerde Staten dan ook een verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden ingediend, hetwelk op 3 januari 1989 door Gedeputeerde Staten ingewilligd werd.

6.3. Planwijziging bij vaststelling door de Raad.

Aangezien het plangedeelte tussen de Bergerweg, de Geerweg en het Spoorwegcomplex eerst bij de (gewijzigde) vaststelling door de Raad voor ontwikkeling van kantoren e.d. aangewezen werd, heeft dit gebied geen onderdeel uitgemaakt van het bij Gedeputeerde Staten ingediende verzoek om vaststelling van hogere grenswaarden als bedoeld in art. 83 van de Wet Geluidhinder en art. 7 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen.

Gelet op de akoestische consequenties is in het (gewijzigde) bestemmingsplan dan ook voorgeschreven dat ter plaatse geen bedrijfswoningen mogen worden gebouwd. Voor kantoren is de bebouwingsgrens, mede in verband met de aanwezige gasleiding, zodanig geprojecteerd (18 m. uit de as van de Bergerweg) dat een vergelijkbare situatie ontstaat als waarvoor bij het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 3 januari 1989 verhoogde grenswaarden zijn vastgesteld. Het starten van een nieuwe procedure tot vaststelling van hogere grenswaarden voor dit plangedeelte is binnen het beschikbare tijdsbestek niet meer mogelijk geweest en binnen de gegeven omstandigheden ook niet meer noodzakelijk geoordeeld. In dit verband kan voorts verwezen worden naar de op stapel staande wetswijziging, volgens welke kantoren niet meer als "geluidgevoelige objecten" aangemerkt zullen worden.

7. BODEMONDERZOEK

Een groot gedeelte van het plangebied is afgegraven om als grondstoffen behoeve van de steenfabrikage te dienen. Het restant van het gebied is in gebruik geweest voor agrarische, industriële en spoorwegdoeleinden.

Met het oog op het vroegere gebruik is enige jaren geleden door het bureau I.G.F. een indicatief bodemonderzoek voor het terrein van de gevangenis ingesteld. Het verrichte onderzoek heeft geen aanleiding gegeven nader onderzoek in te stellen.

Voor het overige gedeelte van het plangebied (met uitzondering van het gebied tussen de Bergerweg, de Geerweg en het spoorwegcomplex) is in januari 1989 door het Bureau Intron oriënterend indicatief/onderzoek verricht. Voor een samenvatting en de conclusies en aanbevelingen van dit rapport verwijzen wij naar de betreffende bijlage.

Uit het ingestelde onderzoek is komen vast te staan dat voor een tweetal lokaties in het afgravingsgebied nog nader onderzoek noodzakelijk is. Voorzover dit nader onderzoek daartoe aanleiding zal geven, zullen de betreffende lokaties gesaneerd worden. De overige onderzochte lokaties geven geen aanleiding tot nader onderzoek, zij het dat voor de lokaties "Daubert B.V.", "Schulpen" en "Witte Hal" geadviseerd is in het kader van het bouwrijpmaken van het terrein de bovenlaag op de verontreinigde plaatsen te ontgraven.

Gelijktijdig met dit nader onderzoek zal bodemonderzoek verricht worden voor het gebied tussen de Bergerweg, de Geerweg en het Spoorwegcomplex. In concreto betreft dit de lokaties garage Schoenmakers en Zuidlimburgse Sanitairhandel.

Omdat dit gebied eerst bij de gewijzigde vaststelling door de gemeenteraad als te ontwikkelen gebied aangegeven werd, heeft dit plangedeelte geen onderdeel kunnen uitmaken van het eerder door Bureau Intron verrichte bodemonderzoek.

8. OVERLEG

Bij besluit van Gedeputeerde Staten van 18 mei 1982, 1e Afdeling no. BK 14010 is, aan het bestemmingsplan Station-Bergerweg goedkeuring onthouden. Zulks om reden dat in de toelichting niet ingegaan is op de resultaten van het gevoerde vooroverleg ex art. 10, lid 2 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Voorts werd gewezen op het ontbreken van een akoestisch onderzoek en een exploitatie-opzet. Tenslotte werd de tot de hogedrukgasleidingen aangehouden bebouwingsvrije afstand (6 m) als onvoldoende beoordeeld.

In verband met deze onthouding van goedkeuring is in 1983 een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied gepresenteerd. Voor de belangrijkste wijzigingen sinds 1982 kan verwezen worden naar de bij het plan behorende bijlage 2.

Dit bestemmingsplan is tijdens de vergaderrondes 4, 5 en 6 /1983 van de P.P.C. aan de orde geweest. Met de in dit kader gemaakte opmerkingen is rekening gehouden.

Als zodanig is o.m. overleg gevoerd met hoofdgroep R.O.V., Inspectie Ruimtelijke Ordening, LIOF, Rijksconsulentschap HAD, Kamer van Koophandel, Nederlandse Spoorwegen over de van provinciale zijde gevraagde optimalisering van de bovenregionale aspecten van dit plan. Verwezen zij naar de verslagen van de betreffende besprekingen, welke als bijlage aan (de toelichting van) het plan toegevoegd zijn.

I.v.m. de consequenties van de Wet Geluidhinder is thans niet meer voorzien in het realiseren van een woonfunctie langs het Stationsplein. Ook met de overige opmerkingen inzake de regeling van de akoestische aspecten is rekening gehouden.

In verband met de sinds 1983 gewijzigde omstandigheden heeft verder een aanpassing van de exploitatie-opzet plaatsgevonden.

Wat betreft de gasleidingenproblematiek kan nog het volgende opgemerkt worden. Bepalend voor de aan te houden afstanden is de 4"-gasvoedingsleiding van de Gasunie met een druk van 39,2 bar. Volgens de thans geldende normen resulteert dit in een toetsingsafstand van 20 m, terwijl de minimale bebouwingsafstand 4 m bedraagt. Op grond van planologische en met name economische motieven achten wij een kleinere afstand dan 20 m gerechtvaardigd. Bij het bepalen van de uiteindelijke afstand (12 m) is aansluiting gezocht bij het P.P.C.-advies (cyclus 1983/4).

Hoewel het thans voorliggende plan op een aantal punten afwijkt van het in 1983 aan de P.P.C. voorgelegde plan is een hernieuwde P.P.C.-behandeling overbodig geacht. Zulks geldt temeer nu met een aantal belanghebbende instanties nog separaat overleg heeft plaatsgehad. In dit verband kunnen o.m. genoemd worden de hoofdgroep R.O.V. provincie Limburg, de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne, de Nederlandse Spoorwegen, de V.S.L., de Gasunie, het Ministerie van Defensie, het rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten, de Rijksverkeersinspectie en de VSL. Terzake van de nieuwbouw van het NS-station en de gedetailleerde inrichting van het busstation vindt nog voortgezet overleg plaats.

9. INSPRAAK

Middels publicatie in de "Maas en Mijn" van 6 juli 1988 zijn belangheb-
benden in de gelegenheid gesteld om tijdens een tweetal zittingen kennis
te nemen van het plan.

Van de tevens geboden gelegenheid tot het maken van opmerkingen werd
geen gebruik gemaakt.