

TOELICHTING

behorende bij het
BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

van de
GEMEENTE RHENEN

HEIDEMIJ

maart 1986

Adviesbureau

680/2081/R002

INHOUD

	<u>Blz.</u>
1. INLEIDING	1
2. HUIDIGE TOESTAND	2
2.1 Historische ontwikkeling	2
2.2 Bestaande bebouwing	3
2.3 Wonen en bevolking	5
2.4 Bedrijven	9
2.5 Verzorgingsstructuur	11
2.5.1 Publiekbedienende functies	11
2.5.2 Scholen	17
2.5.3 Overige voorzieningen	17
2.5.4 Recreatieve mogelijkheden	18
2.6 Verkeer	19
3. GEWENSTE ONTWIKKELING	21
3.1 Hoofdlijnen van beleid	21
3.2 De stedelijke bebouwingsstructuur	22
3.3 Het wonen	25
3.4 Bedrijven	28
3.5 Verzorgingsstructuur	29
3.5.1 Publiekbedienende functies	29
3.5.2 Scholen	31
3.5.3 Overige voorzieningen	31
3.5.4 Recreatieve voorzieningen	31
3.6 Verkeer	31
3.6.1 Verkeerscirculatie	31
3.6.2 Parkeren	33
3.7 Geluidsaspecten	37
4. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	41
4.1 De hoofdstraten	41
4.2 De benedenstad	44
4.3 De noordelijke binnenstad	45
4.4 De open zone om de binnenstad	45
4.5 De noordelijke rand van het plangebied	47
4.6 Toelichting bij de voorschriften	47

INHOUD (vervolg)

	<u>Blz.</u>
5. FINANCIËLE ASPECTEN	50
6. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	52
7. RESULTATEN VAN HET VOOROVERLEG	54

1. INLEIDING

Het bestemmingsplan Binnenstad omvat de historische binnenstad van Rhenen met een omringende randzone. Het plan is opgesteld omdat voor het overgrote deel van dit gebied thans geen bestemmingsregeling van kracht is. Eventuele ongewenste ontwikkelingen kunnen door alleen de toepassing van de bouwverordening onvoldoende worden geweerd. Het bestemmingsplan is een belangrijk hulpmiddel bij het sturen van (ruimtelijke) ontwikkelingen in een gewenste richting en het weren van ongewenste ontwikkelingen.

Dergelijke ongewenste ontwikkelingen hebben enige jaren geleden al gedreigd in het noordoostelijke deel van de binnenstad. In verband daarmee is daar het bestemmingsplan Omgeving Gemeentekantoor opgesteld. Het gebied van dit bestemmingsplan is thans weer in dit plan opgenomen en wel om twee redenen. Bij de uitwerking van bouw- en inrichtingsplannen zijn afwijkingen van de bepalingen van dat bestemmingsplan opgetreden, en ook kunnen de ontwikkelingen in dat gebied thans geplaatst worden binnen het totale ontwikkelingsbeeld voor de binnenstad. Dit geeft de gelegenheid voor een meer samenhangende argumentatie ten aanzien van een aantal punten van discussie, die over dat gebied bij vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan Omgeving Gemeentekantoor hebben gespeeld.

Om de totale situatie van de oude binnenstad beter te kunnen beoordelen, zijn ook een aantal randzones in het plan opgenomen. Het plangebied beslaat ca. 20 ha.

Deze toelichting is als volgt ingedeeld. In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe de binnenstad in zijn huidige vorm en functie vanuit het verleden is ontstaan. In hoofdstuk 3 wordt, mede vanuit een waardering van de huidige situatie, beschreven welke ontwikkelingen te verwachten zijn en hoe het beleid ten aanzien daarvan dient te zijn. In hoofdstuk 4 wordt geschetst hoe deze ontwikkelingsgedachten in de bestemmings- en bouwvoor-schriften van het bestemmingsplan tot uitdrukking gebracht zijn.

2. HUIDIGE TOESTAND

2.1 Historische ontwikkeling

Rhenen is een oude stad. Als we diverse archeologische vondsten in de omgeving, die op een zeer oude bewoningsgeschiedenis duiden, buiten beschouwing laten, voert de geschiedenis in elk geval terug tot 855 toen al een "Villa Rhenia" bestond. De plaats moet tussen 1230 en 1258 een eigen bestuur ("stadsrechten") hebben gekregen en werd in 1346 ommuurd. Rhenen moet overigens maar een kleine stad geweest zijn met een overwegend agrarisch karakter. De ommuring gaf Rhenen vooral het karakter van een grensvesting, ter verdediging van het grondgebied van de bisschop van Utrecht. In dat verband is de stad in 15e en 16e eeuw enkele malen ingenomen en verwoest.

Hoewel de ligging van de markt en de kerk duiden op een oorspronkelijk in het zuiden gelegen oudste nederzetting, zo dicht mogelijk bij de overgang van hoge gronden naar het rivierdal, moet al zeer vroeg de doorgaande weg van Utrecht naar het Gelderse een meer noordelijke route zijn gaan volgen via de Heirstraat of Herenstraat. De ligging van de voornaamste wegen bepaalde de ligging van de 3 poorten die de stad bezat, de Rijnpoort in het zuiden, de Westpoort in het westen, en de Bergpoort in het oosten ter hoogte van het huidige gemeentekantoor.

Rhenen is in de loop der eeuwen maar weinig gegroeid, ook niet na het slopen van het grootste deel van de stadsmuren in de 19e eeuw. Veel van de historische structuur was dan ook behouden gebleven tot aan de verwoestingen in de tweede wereldoorlog. In de meidagen van 1940 zijn grote delen van de stad door beschieting en brand verwoest. Bovendien is in 1945 nog een deel van de gespaard gebleven bebouwing gebombardeerd.

De grote verwoestingen van 1940 gaven aanleiding tot wederopbouw, die in de eerste oorlogsjaren zeer voortvarend werd aangepakt. Eind 1940 werd het wederopbouwplan al vastgesteld. Bij deze gelegenheid werden een aantal "historische fouten" gecorrigeerd, met name werd de zeer smalle

Herenstraat drastisch verbreed. En passant werden ook enkele niet verwoeste bouwvallige panden en enkele bedrijfsterreinen gesaneerd om een betere verkaveling mogelijk te maken en werden enkele geheel nieuwe straten aangelegd zoals de Van Deventerstraat, het Molenpad en het Koningshof. Deze toch wel zeer drastische ingrepen hebben het aanzien van de binnenstad verregaand veranderd. Op kaart 1, "Historische elementen", is te zien dat nu nog slechts incidenteel bebouwing van vóór 1940 aanwezig is.

Dat de bebouwing van Rhenen toch een vrij historische indruk maakt is een gevolg van de sterk historiserende architectuurstijl, die bij de wederopbouw is toegepast. De stijl wordt wel aangeduid als die van de "Delftse school", waarvan Ir. Pouderoyen, die de wederopbouwplannen opstelde, een aanhanger was. Gedeeltelijk is het traditionele karakter ook een gevolg van het zeer beperkte aanbod van bouwmaterialen in de oorlogsjaren; alleen bakstenen waren in ruime mate aanwezig in de vorm van restant-voorraden van vele Nederlandse steenfabrieken. Bewust is dan ook zo veel mogelijk in baksteen, en wel in een nogal bont sortiment, gebouwd.

Als enige jaren na de oorlog de wederopbouw voltooid is, is bijna de gehele binnenstad van Rhenen vernieuwd. Door de relatief goede ruimtelijke en bouwkundige toestand is tot voor kort nog weinig behoefte aan grote ingrepen gevoeld. Wel hebben vele verbouwingen plaatsgevonden. Zo zijn gedurende de afgelopen 20 jaar nagenoeg alle winkelpuien langs de winkelstraten gemoderniseerd.

2.2 Bestaande bebouwing

Zoals in de voorgaande paragraaf is vermeld, dateert de meeste bebouwing en zelfs een niet onaanzienlijk deel van het stratenbeloop van na 1940. Een beeld van de situatie in historische zin geeft kaart 1.

Enkele belangrijke elementen zijn behouden gebleven of na verwoesting gerestaureerd, en nu als monument beschermd. Dat zijn:

- de Cunerakerk en -toren;
- het Raadhuis aan de markt;
- de zgn. "barakko" aan de Molenstraat;
- de Panoramamolen, op het hoogste punt van de oude binnenstad;
- enkele fragmenten van de oude stadsmuur, in het zuidoosten en nabij de molen.

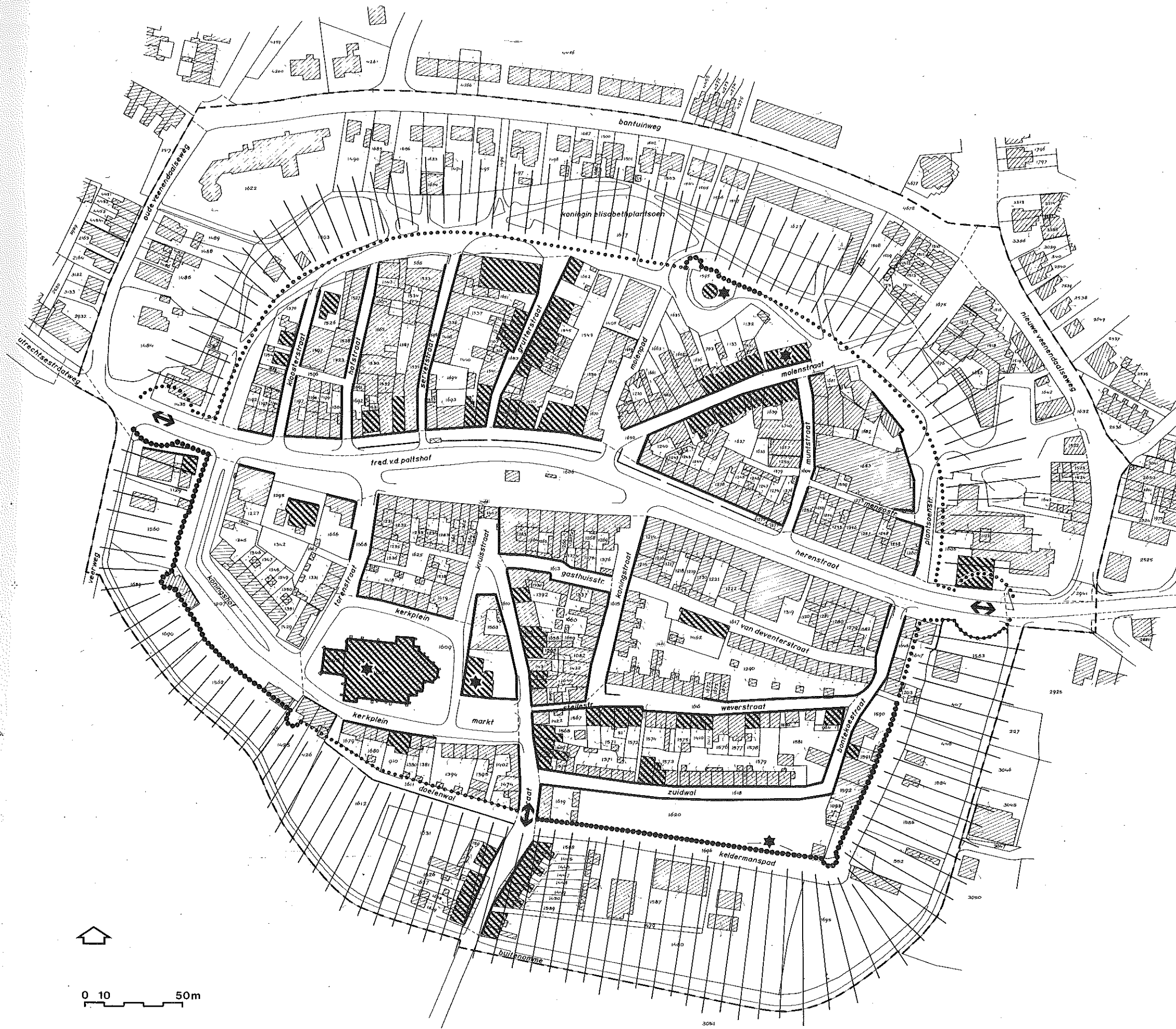
De overige aangeduide oude bebouwing bezit over het algemeen geen grote architectonische of historische waarde. Veel ervan stamt uit het eind van de 19e en het begin van de 20e eeuw.

Als algemene karakteristiek van de bebouwing is de volgende te geven. De zgn. Delftse-schoolbebouwing is geconcentreerd langs Herenstraat en Fred. v.d. Paltshof, met uitlopers langs de zuidelijke zijstraten, alsmede langs de Van Deventerstraat en Weverstraat (noordzijde). Kenmerken ervan zijn: baksteenarchitectuur met vrij steile kappen, verlevendigd met veel dakkapellen en markante schoorstenen.

In de meer zuidelijke delen van de binnenstad (Koningshof, Markt, Zuidwal) zijn de oorlogsgaten eerst in de naoorlogse jaren opgevuld in een minder markant historiserende stijl; wel in een baksteenarchitectuur, maar met vrij flauwe kappen en een zeer zuinige detaillering.

Ten noorden van de Fred. v.d. Paltshof is in wezen sprake van een oud stadsgedeelte, maar met veel in bouwkundig opzicht slechte bebouwing, smalle straten en vooral veel bedrijfsbebouwing. Ook in architectonisch opzicht is dit het minst interessante deel van de binnenstad.

Een historisch element dat nog goed herkenbaar is, is de begrenzing van de historische stad. Hoewel de stadsmuur op vele plaatsen verdwenen is, is het historische open voorland nog nagenoeg overal herkenbaar: een onbebouwde zone omringt de oude stad. Alleen ter plaatse van de voormalige stadspoorten bevindt zich in deze zone enige bebouwing. Aan de zuidzijde, naar de uiterwaarden van de Rijn, is het landschap zelfs nog



0 10 50m

geheel open. Hier is nog één van de zeldzame plaatsen in Nederland, waar het nog mogelijk is het beeld te beleven, dat de vroegere ommuurde steden van buitenaf hebben geboden: geconcentreerde bebouwing, abrupt grenzend aan een grote open ruimte. Mede door de dominante situatie van de Cunerakerk en het markante beeld van een opeenvolging van daken ten gevolge van de ligging op een hellend terrein, vormt dit het belangrijkste historische kenmerk van Rhenen.

Aan de noordzijde wordt de historische binnenstad begrensd door het Koningin Elisabethplantsoen. De waarde van deze vrij smalle strook ligt voornamelijk in de begroeiing met vrij veel grote bomen. Opmerkelijk is dat er nauwelijks doorgangen bestaan naar de noordelijker gelegen buitenwijken; men zou kunnen zeggen dat de historische situatie waarin aan de noordzijde geen enkele stadspoort bestond, tot nu toe in grote trekken is bestendig. Het resultaat hiervan is wel dat het Elisabethplantsoen als park geïsoleerd ligt en weinig bezocht wordt, ook al omdat het aangrenzende binnenstadsgebied nauwelijks meer een woongebied is.

2.3 Wonen en bevolking

Wat het wonen in de binnenstad betreft, kunnen drie zones worden onderscheiden (zie kaart 2):

zone I : overgangszone naar de stadsuitbreidingen ten noorden van de binnenstad;

zone II : centrumgebied waarin een sterke menging van het wonen met andere functies aanwezig is;

zone III: benedenstad, een kleinschalig, stedelijk gebied met overwegend een woonfunctie.

Aantal woningen

In tabel 2.1 is een benadering gegeven van het aantal woningen in de drie genoemde zones, waarbij onderscheid is gemaakt in een drietal woningtypen. Tussen haakjes is vermeld hoeveel van de woningen leeg

staan of onbewoonbaar zijn. De tabel heeft betrekking op de situatie in 1980.

Tabel 2.1: Benadering aantal woningen in de binnenstad uitgesplitst naar zone en woningtype met tussen haakjes het aantal woningen dat leegstaat of onbewoonbaar is (situatie 1980)

zone	woningtype			totaal
	eengezins- benedenwoning	eengezins- bovenwoning	meergezins- woning	
I	25 (-)	1 (-)	- (-)	26 (-)
II	37 (4)	89 (7)	8 (-)	134 (11)
III	145 (2)	17 (1)	2 (-)	164 (3)
Totaal	207 (6)	107 (8)	10 (-)	324 (14)

De woonfunctie in de 3 zones

De tabel laat duidelijk zien dat de functie van de drie zones voor het wonen in de binnenstad verschillend is. Ook kaart 2 waarop het huidig gebruik is aangegeven, illustreert dit.

- Zone I. Overgangszone

De bebouwing in deze zone ligt buiten de oorspronkelijke stad zoals begrensd door de vroegere stadsmuur (zie kaart 1). Het merendeel van de gebouwen in deze zone heeft een woonfunctie. Kenmerkend daarbij is de open verkaveling met vrijwel uitsluitend vrijstaande of halfvrijstaande woningen.

- Zone II. Centrumgebied

Dit deel van de binnenstad wordt bij uitstek gekenmerkt door een sterke menging van functies. De woonfunctie is nadrukkelijk aanwezig maar ondergeschikt aan de overige functies. Slechts bij een relatief gering aantal panden is zowel beneden- als bovenverdieping in gebruik ten behoeve van het wonen (zie tabel 2.1 en kaart 2).

Tweederde van de woningen in dit gebied bevindt zich op de verdieping boven een winkel, bedrijf etc. Dit kunnen zowel bedrijfswoningen zijn die behoren bij het op de begane grond aanwezige bedrijf, als zelfstandige bovenwoningen die door derden worden gebruikt. In een beperkt aantal gevallen zijn de bovenwoningen uitgevoerd in de vorm van appartementen.

De bovenwoningen komen nagenoeg uitsluitend voor in de winkelstraten van de binnenstad: Herenstraat/Fred. v.d. Paltshof en Molenstraat. In deze straten is de bovenverdieping meestal als woning in gebruik.

Eengezinswoningen op de beganegrond liggen vooral in de Grutterstraat (ca. 1/3 van het totaal in deelgebied II) en in mindere mate in Kloosterstraat en Hofstraat. Eigenlijk heeft het noordwestelijk deel van het centrumgebied, te weten Kloosterstraat, Hofstraat en Servetstraat, zijn woonfunctie goeddeels verloren. Het terugbrengen daarvan zou zeer ingrijpend en kostbaar zijn. Alleen de Grutterstraat, die ook in de huidige situatie nog een duidelijke woonfunctie heeft, bezit de potentie om een aantrekkelijke woonstraat te blijven.

Het Koningin Elisabethplantsoen heeft een nogal geïsoleerde ligging ten opzichte van de aangrenzende bebouwde gebieden. Dit komt doordat de woonbebouwing aan de noordzijde van het plantsoen met de achterkanten c.q. achtertuinen naar het plantsoen is gericht en ook de bebouwing langs de zuidzijde van het plantsoen, nauwelijks op het plantsoen is betrokken.

- Zone III. Benedenstad

In dit gebied is de woonfunctie dominant, zeker als de kerk en het stadhuis als passend in de woonomgeving worden beschouwd. Bijna de helft (ca. 45%) van alle woningen in het plangebied ligt in dit deelgebied. Van de eengezinswoningen met benedenverdiepingen ligt zelfs ca. 70% in de benedenstad.

Het overgrote deel van de woningen in de benedenstad zijn eengezinswoningen met benedenverdieping.

Met name in de Rijnstraat komen ook bovenwoningen voor: ten dele boven winkels c.q. bedrijfjes, ten dele boven woningen op de benedenverdieping.

Het woonmilieu in de binnenstad

Het stedelijk karakter van de bebouwing in de binnenstad doet een woonmilieu ontstaan dat afwijkt van dat in de buitenwijken. Daar ligt veelal het accent op rust, ruimte en groenvoorzieningen. In een stedelijk woongebied worden deze elementen minder benadrukt, waar tegenover staat dat een grotere waarde wordt toegekend aan de centrale ligging, de nabijheid van goede voorzieningen en de goede verbindingen (onder meer met openbaar vervoer). In verband hiermee zal in een stedelijk woongebied een grotere kans bestaan op drukte en zullen de openbare ruimten kleiner zijn (met meer een straatkarakter dan een parkkarakter).

De drukte in de binnenstad is mede een gevolg van de sterke menging van functies. Deze menging vertoont voor de onderscheiden zones van de binnenstad grote verschillen, waardoor een grote mate van afwisseling ontstaat: van drukke en levendige winkelstraten tot rustige, soms zelfs ingetogen woonplekken.

Opvallend is voorts het relatief grote aandeel bovenwoningen. Deze woningen zijn veelal ontstaan door vestiging van winkels op de begane grond. De uitbreiding van de woonfunctie buiten de binnenstad had tot gevolg dat in de binnenstad de woonfunctie op diverse plaatsen werd verdrongen door andere functies. Daarmee zijn we dan tevens aangeland

bij de keerzijde van de binnenstedelijke medaille. Want de toename van andere functies heeft ook negatieve consequenties voor het woonmilieu c.q. voor degenen die in de binnenstad (blijven) wonen:

- verkeersdruk door bezoekers van de binnenstad;
- bevoorravingsverkeer voor de winkels en bedrijven;
- afname van het inwonertal in de binnenstad;
- achterstand in onderhoud in afwachting van eventuele functiewisseling.

Inmiddels is enige stabilisatie opgetreden. De ruimtebehoefte voor het voorzieningenapparaat is goeddeels verzadigd, zodat uit dien hoofde geen vergroting van de druk op de binnenstad hoeft te worden verwacht.

Bevolking

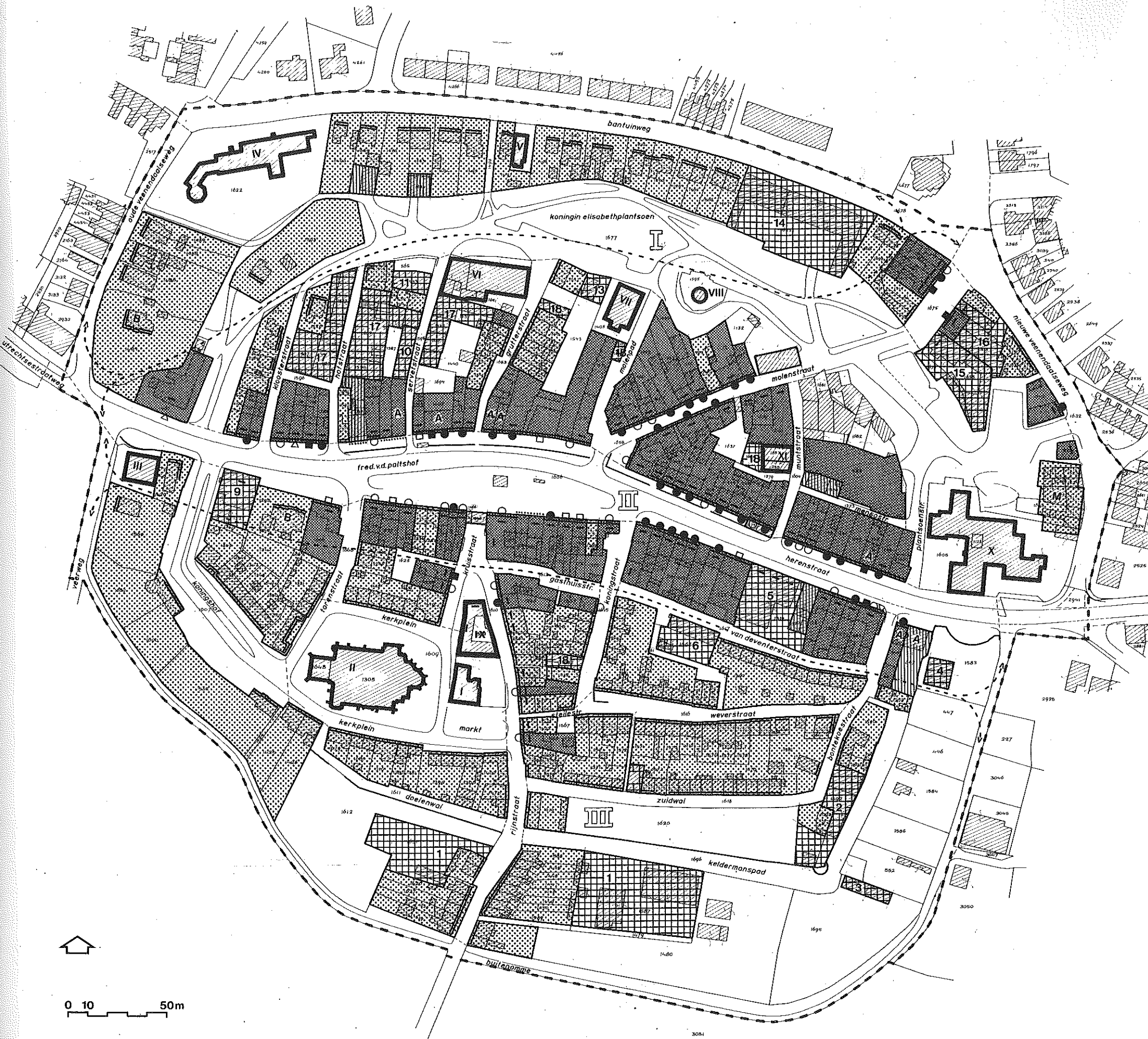
Hoewel mag worden aangenomen, dat het specifieke woonmilieu van de binnenstad ook gevolgen heeft voor de bevolkingssamenstelling zijn daarover geen gegevens voorhanden. Het aantal gezinnen met jonge kinderen ligt mogelijk wat lager en het aantal vrijgezellen, ouderen en kleine gezinnen wat hoger dan gemiddeld in Rhenen.

Waarschijnlijk zal de gemiddelde woningbezettingsgraad in de binnenstad iets lager liggen dan in de rest van Rhenen. Uitgaande van een gemiddelde woningbezettingsgraad van ca. 3,0 voor de binnenstad, kan het aantal inwoners per 1-1-1981 worden geschat op ca. 900 à 950.

2.4 Bedrijven

De bedrijven in de binnenstad kunnen worden onderscheiden in een aantal typen: detailhandelsbedrijven, dienstverlenende bedrijven, horecabedrijven, kantoren, ambachtelijke en overige daarmee vergelijkbare bedrijven. In deze paragraaf gaat het uitsluitend om de ambachtelijke en daarmee vergelijkbare bedrijven en om kantoren.

Kaart 2 geeft een overzicht van de soort bedrijven en de plaatsen waar deze in de binnenstad voorkomen. Daaruit blijkt dat sprake is van een



sterke spreiding over de binnenstad. In het algemeen is de oppervlakte van de bedrijven beperkt. Wat de soort bedrijvigheid betreft bestaat een belangrijk deel uit "opslag".

In principe wordt de aanwezigheid van bedrijven in de binnenstad positief gewaardeerd. Dat neemt niet weg dat aan een aantal bedrijven negatieve aspecten verbonden zijn. Daarbij kan het gaan om:

- een uit de toon vallende vormgeving van bedrijfsruimten (V);
- het qua functie niet passend zijn van een bedrijf ten opzichte van zijn omgeving (F);
- de hinder (verkeers- en geluidhinder) die de bedrijfsactiviteiten opleveren (H).

In het navolgende zijn de bedrijven gewaardeerd op bovengenoemde drie aspecten (V, F en H). De nummers van de bedrijven corresponderen met de nummers op kaart 2.

	V	F	H	opmerkingen
1. transportbedrijf zand en grint	X	X	X	
2. caravanbedrijf		X		geïsoleerd in woongebied
3. tuinderij (Buitenomme)				
4. tuinderij (bij Herenstraat)	X			
5. garagebedrijf (Herenstraat)		X		verstoort winkelfront
6. kruidenfabriek				verspreidt geur; hinderlijk?
9. garagebedrijf (Fred. v.d. Paltshof)				
10. drukkerij				
11. stalen meubelfabr./handel				
13. telefooncentrale				
14. werkplaats gemeentewerken				
15. garage/taxibedrijf	X			
16. wasserij			X?	kan hinderlijk zijn voor omringende woningen
17. opslagruimte				concentratie in noordwestelijk deel levert door compactheid weinig storing
18. garages (diverse plaatsen)				

Bij deze waardering gaat het primair om een constatering. Het bestemmingsplan kan slechts in zeer beperkte mate een hulpmiddel zijn bij het oplossen van de aangegeven negatieve punten.

Uit het overzicht blijkt dat het transportbedrijf aan weerszijden van de Rijnstraat de meest problematische vestiging vormt binnen het plangebied. De redenen daarvoor zijn:

- verkeersoverlast veroorzaakt door het zware (vracht)verkeer;
- geluid- en stofoverlast tijdens het transport, het laden en lossen en de opslag;
- verstoring van de historische, open ruimte rond de oude binnenstad;
- ernstige verstoring van het historisch waardevolle aanzien van de stad, dat juist aan deze zijde het best bewaard is gebleven;
- het visueel storende aanzien van het bedrijf zelf.

Naast de hiervoor genoemde bedrijven komen slechts incidenteel zelfstandige kantoren voor (zie kaart 2).

Over het aantal arbeidsplaatsen in de ambachtelijke en daarmee vergelijkbare bedrijven en kantoren in de binnenstad zijn geen gegevens beschikbaar.

2.5 Verzorgingsstructuur

2.5.1 Publiekbedienende functies

In 1978/1979 is door het Centraal Instituut Midden- en Kleinbedrijf (C.I.M.K.) een distributie-planologisch onderzoek verricht naar het winkelapparaat in Rhenen. Van dit onderzoek is verslag uitgebracht in het rapport "Rhenen, centrum met een beperkte streekverzorgende functie" (C.I.M.K., sept. 1979). Het navolgende is voor een belangrijk deel op dit rapport gebaseerd.

Medio 1980 waren binnen het plangebied de volgende vestigingen in de publiekbedienende sfeer aanwezig (hoofdbranche-indeling volgens C.I.M.K.-rapport):

- detailhandel, voedings- en genotmiddelen	24 vestigingen
- detailhandel, duurzame en overige goederen	37 vestigingen
- baliesector	6 vestigingen
- publiekverzorgende ambachten	7 vestigingen
- horecabedrijf, drank- en maaltijdverstrekking	<u>5 vestigingen</u>
Totaal	79 vestigingen

Deze vestigingen zijn weergegeven op kaart 2. De garage- en taxibedrijven zijn tot de ambachtelijke en daarmee vergelijkbare bedrijven gerekend. Vergelijken we de situatie medio 1980 met de situatie anno 1978, zoals beschreven in het C.I.M.K.-rapport, dan blijkt het volgende:

- het aantal vestigingen is nagenoeg gelijk gebleven, zowel totaal als per hoofdbranche;
- in de genoemde periode zijn ruim 30 mutaties waargenomen:
 - . 12 nieuwe panden zijn ingericht voor publiekbedienende functies;
 - . 10 panden hebben een functie buiten deze sector gekregen of zijn leeg komen te staan;
 - . 2 vestigingen zijn samengevoegd;
 - . 8 hoofdbranche-veranderingen zijn opgetreden;
- deze mutaties hebben nauwelijks iets veranderd aan het spreidingspatroon.

Het relatief grote aantal mutaties kan wijzen op moeilijke bedrijfseconomische omstandigheden. Dat desalniettemin weinig verandering is gekomen in het aantal vestigingen en de verdeling naar hoofdbranche kan een aanwijzing vormen, dat ondernemers vertrouwen stellen in de "beperkte streekverzorgende functie" van de stad. In de periode 1980-1985 is, ondanks verdere mutaties, geen wezenlijke wijziging in dit beeld opgetreden.

Het overgrote deel van de vestigingen is geconcentreerd langs Herenstraat, Fred. v.d. Paltshof en Molenstraat. De driesprong van deze straten vormt het middelpunt van het winkelgebied. Naarmate men zich verder van dit punt verwijderd, neemt het aantal verstoringsen van het winkelfront toe.

In tabel 2.2 is een overzicht gegeven van het aantal detailhandelsvesti-gingen en het aantal m² verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.) in het kernwinkelapparaat van de binnenstad en in de rest van de kern Rhenen.

Tabel 2.2: Aantal detailhandelsvestigingen en aantal m² v.v.o. per (hoofd)branchegroep (situatie 1978; bron C.I.M.K.)

(hoofd)branchegroep	kernwinkelapparaat		rest Rhenen-stad	
	aantal	v.v.o.	aantal	v.v.o.
voedings- en genotmiddelen	19	1.521	10	1.486
duurzame en ov. goederen	40	7.039	15	2.828
waarvan:				
.schoeisel	2	139	2	350
.textiel/confectie	9	1.075	1	250
.woninginrichting	4	2.670	2	1.500
.huish. en luxe art.	5	940	2	100
.electrotechn. art.	4	290	1	125
.overig	16	1.925	7	503
totaal detailhandel	59	8.560	25	4.314

Aangenomen mag worden dat de 84 vestigingen uit bovenstaande tabel werk bieden aan ca. 300 personeelsequivalenten (theoretisch personeelslid dat meer dan 32 uur in een winkel werkt), waarvan er naar schatting 230 werkzaam zijn in de binnenstad (kernwinkelapparaat).

Op basis van het distributie-planologisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken. Deze zijn (grotendeels) ontleend aan de samenvatting van het C.I.M.K.-rapport.

1. Rhenen vervult reeds vanouds een verzorgingsfunctie. Waarschijnlijk heeft Rhenen sinds lang een deel van zijn verzorgingspositie moeten inleveren door centrumontwikkelingen elders in de regio. Het Rhenense hoofdwinkelcentrum doet met name qua aantal winkels (59) en verkooppriimte (8.560 m²) meer denken aan een "groot dorpscentrum" dan aan een streekverzorgend centrum zoals Wageningen (140 winkels met 18.000 m²).

De opkomst en versterking van centra zoals Veenendaal geeft mogelijk mede een verklaring voor de in rapporten uit 1940 en daarna gesignaleerde overbewinkelings situatie. Hoe dan ook, in recente jaren kan (weer) gesproken worden over een zich wat versterkende greep met name op de consument te Rhenen en Achterberg (en wellicht ook Kesteren e.o.). Van de totale omzet te Rhenen-stad komt 78 procent op naam van de eigen inwoners, 6,5 procent komt uit Achterberg, 2,5 procent uit Elst en 13 procent is met name terug te voeren op Kesteren, Lienden en recreanten. Gezien de omvang van de hiermee samenhangende bestedingen en bevolkingsdraagvlakken, is Rhenen-stad te kwalificeren als een centrum met een bepaalde streekverzorgende functie.

2. De toename van de kooporiëntatie betreffende Rhenen, heeft direct te maken met de groei van het plaatselijke winkelapparaat. In de periode 1969/1978 nam de verkooppriimte per hoofd toe met 67 procent. Thans is 0,90 m² aanwezig terwijl gemiddeld in kernen in Nederland met 10.000 à 15.000 inwoners 0,54 m² voorhanden is. Het moge duidelijk zijn dat in diverse sectoren een dusdanige onderlinge concurrentiestrijd wordt gevoerd dat tal van kleinere zaken niet de benodigde kritische bedrijfsomzet weten te behalen. Hiermee samenhangend blijken de kleinere zaken minder investeringsgeneigd te zijn. In de periode 1969/1978 nam het aantal vestigingen in de v.g.m.-sector met ruim 30 procent af, ten gunste van de supermarkten. In de sector duurzame en overige goederen is het in het bijzonder de sector woninginrichting die het aanbod per hoofd omhoog heeft gestuwd.

3. In met name de sector duurzame en overige goederen is de omzet per kracht gunstig te noemen. Zorgelijk in verband met het hoge huur- (waarde)niveau is het, dat de omzet per m² verkoopruimte echter ca. 30 procent onder het Nederlandse niveau ligt. Additionele toekomstige bestedingen hoeven dus niet direct vertaald te worden in nieuwbouw-(verkoop)meters.

4. Dat er sprake is van "grenzen aan de groei" moge blijken uit de rentabiliteit van de responderende bedrijven:

27	procent in de rentabiliteitsklasse	"goed"
15	"	"normaal"
12	"	"wankel"
6	"	"slecht"
40	"	"zeer slecht"

Bij de rentabiliteitsklasse "zeer slecht" gaat het om 40 procent van de winkels die 20 procent (2.600 m²) van de totale verkoopruimte voor zich opeisen. Op een andere wijze is een bestedingstekort berekend dat opgevangen kan worden door 2.400 à 2.700 extra consumentenequivalenten.

5. Verhoging van de koopkrachtbinding is niet te verwachten. Deze ligt in Rhenen-stad al op een relatief hoog niveau. In de sector voedings- en genotmiddelen bedraagt de koopkrachtbinding 95% en in de sector van de duurzame en overige goederen 61%. Dit is beduidend hoger dan in vergelijkbare kernen in Nederland.

6. De relatief hoge koopkrachtbinding heeft te maken met de hoge waardering van de consumenten voor aspecten zoals activiteiten van de ondernemers, prijsniveau, ligging van de winkels, service, bediening, sfeer en gezelligheid, uiterlijk van de winkels en keuzemogelijkheden. Het zal vooral een taak van de ondernemers zijn om dit beeld bij de consument gehandhaafd te houden.

7. Het hoofdwinkelcentrum wordt relatief vaak per week door de huishoudingen van Rhenen bezocht. Het gebruik van de auto wordt enerzijds bevorderd door de excentrische ligging van het hoofdcentrum, anderzijds door de hoogteverschillen die bij een rit naar het centrum overwonnen moeten worden. Het ligt dan ook voor de hand dat de parkeerbehoefte in het centrum van Rhenen wat groter is dan in de gemiddelde Nederlandse kern met 10.000 à 15.000 inwoners. Met name de parkeergelegenheid op de marktdag, de zaterdag en de koopavond wordt door de bezoekers als zeer slecht beoordeeld.
8. De baliesector is de afgelopen jaren gekenmerkt door een grote mate van dynamiek. De komende jaren behoeven te Rhenen-stad geen veranderingen in ruimtelijke zin meer verwacht te worden. Dit hangt samen met de thans als evenwichtig te beoordelen verzorgingssituatie en het doorgaans voldoen van de huidige bedrijven aan te stellen vestigingseisen.
9. Ook ten aanzien van de ambachtelijke sector worden geen relevante veranderingen in het huidige totale ruimtebeslag verwacht.
10. Ten aanzien van de autoverzorgende bedrijven kan gesteld worden dat mede tengevolge van een "negatieve handelsbalans" (meer koopkracht-afvloeiing dan toevloeiing) het aantal bedrijven te Rhenen-stad te groot genoemd mag worden. Ook het aantal benzineverkooppunten maakt de spoeling dun. Bij een toenemende autodichtheid is ten aanzien van de autoverzorgende bedrijven nog enige groei mogelijk. Dit betekent echter niet, dat het aantal bedrijven nog moet groeien. De toenemende volume-omzet kan, gezien de huidige vloerproductiviteiten, vooral binnen de bestaande bedrijven opgevangen worden.
11. De horeca-sector in Rhenen-stad is erg kwetsbaar. Tal van bedrijven moeten het te veel van een te beperkt marktsegment hebben. Ten dele hangt dit samen met een te groot aantal vestigingen, met een laag plaatselijk gebruik van de aanwezige voorzieningen, met een beperk-

te streekverzorgende functie en met de beperktheid van de randvoorwaarden, waaronder met name buitenlandse toeristen aangetrokken kunnen worden. (Overigens ligt het merendeel van de horecavestigingen waarop hier bedoeld wordt, buiten het plangebied).

2.5.2 Scholen

Binnen het plangebied ligt één school: de Bantuinschool. Deze bestaat uit een openbare lagere en kleuterschool. Het verzorgingsgebied van deze school omvat niet alleen de binnenstad maar ook het Grebbekwartier, het zuidelijk deel van de aan de binnenstad grenzende wijken en de nieuwe wijken Molenberg en Donderberg. Het leerlingenaantal van de lagere school is in de periode 1979-1982 gedaald van gemiddeld 152 per jaar tot gemiddeld 139 per jaar. Bij de kleuterschool is het leerlingenaantal in deze periode vrij stabiel gebleven op een niveau van 55 à 60 leerlingen gemiddeld per jaar. Per 16 januari 1983 bedroeg het leerlingenaantal van de lagere school 137 en van de kleuterschool 57.

Uit het structuurplan blijkt dat het totaal aantal leerlingen in Rhenen in de leeftijdscategorie van 6 t/m 13 jaar naar verwachting in de periode 1981-1996 met ca. 30% zal afnemen. In de leeftijdscategorie van de kleuters (4 t/m 6 jaar) is de verwachte afname veel geringer: ruim 7%. Daarnaast valt een lichte verschuiving te bespeuren van het openbaar naar het bijzonder onderwijs. Deze ontwikkelingen hebben evenwel geen consequenties voor het voortbestaan van de school.

Behalve van de Bantuinschool, kunnen de inwoners van de binnenstad gebruik maken van de "Rank", een prot. christelijke lagere en kleuterschool en van de Cunerashool, een katholieke lagere en kleuterschool. Beide scholen liggen ten oosten van de binnenstad.

2.5.3 Overige voorzieningen

Naast de in het voorgaande genoemde voorzieningen komen in de binnenstad nog andere voorzieningen voor. Deze zijn op kaart 2 weergegeven als "bijzondere gebouwen". Het gaat om de volgende elementen:

Kerken

- Nederlands Hervormde Kerk (II);
- Kerk Gereformeerde gemeente (VII);
- Kerk oud Gereformeerde gemeente (V);

Sociaal-culturele voorzieningen

- sociaal-cultureel centrum (III);
- Nederlands Hervormd wijkcentrum (VI);
- oefengelegenheid harmonie (XI);
- museum (IX);

Overheidsinstellingen

- raadhuis (I)
- gemeentekantoor (X).

De tussen haakjes geplaatste cijfers verwijzen naar kaart 2.

2.5.4 Recreatieve mogelijkheden

Groen- en speelvoorzieningen voor de bewoners van de binnenstad zijn, zoals in een centrumgebied meestal het geval is, slechts in bescheiden mate aanwezig. Een belangrijke "groenvoorziening" wordt gevormd door het Koningin Elisabethplantsoen, dat echter nogal excentrisch ligt ten opzichte van het zuidelijk deel van de binnenstad, waar de woonfunctie het sterkst is vertegenwoordigd. In dit deel van de binnenstad zijn de groenvoorzieningen schaars. Aan de Zuidwal is een speelplek voor kinderen ingericht. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van speelvoorzieningen die direct ten zuiden van de Buitenomme aanwezig zijn. De Buitenomme zelf vormt een aantrekkelijke wandelroute. Ook de uiterwaarden direct ten zuiden van de Buitenomme kunnen worden beschouwd als groenvoorziening voor de bewoners van de binnenstad.

2.6 Verkeer

Ontsluiting

De ontsluiting van de binnenstad vindt plaats via de Herenstraat, Fred. v.d. Paltshof, Nieuwe Veenendaalseweg en Molenstraat. De Herenstraat en Fred. v.d. Paltshof vormen tevens een bovenlokale doorgaande route en maken deel uit van het kernwinkelapparaat van Rhenen. Dit laatste geldt ook voor de Molenstraat (zuidelijk deel).

Op de genoemde ontsluitingswegen c.q. -straten, kwamen in 1984 de volgende verkeersintensiteiten voor:

- Fred. v.d. Paltshof:	9.500 motorvoertuigen/etmaal;
- Herenstraat:	9.000 motorvoertuigen/etmaal;
- Nieuwe Veenendaalseweg:	4.700 motorvoertuigen/etmaal;
- Molenstraat-zuid:	400 motorvoertuigen/etmaal;
- Molenstraat-noord:	500 motorvoertuigen/etmaal.

Verkeerscirculatie

Op kaart 3 is een inventarisatie weergegeven van de verkeerscirculatie in de binnenstad. Daaruit blijkt ook op welke wijze het noordelijk en zuidelijk deel van de binnenstad vanaf de Herenstraat/Fred. v.d. Paltshof worden ontsloten.

De belangrijkste knelpunten die zich ten aanzien van de verkeerscirculatie voordoen, zijn de volgende:

- Er ontstaan soms wachttijden en stagnaties bij de aansluiting van de Nieuwe Veenendaalseweg op de Herenstraat door hoge intensiteiten op de toeleidende wegen en onoverzichtelijkheid van het aansluitpunt.
- Langs de Herenstraat/Fred. v.d. Paltshof kunnen gemakkelijk conflicten optreden tussen de diverse activiteiten en functies. Daarbij gaat het om conflicten tussen:
 - . bevoorradingsverkeer en parkeren;
 - . bevoorradingsverkeer en doorgaand verkeer;
 - . langzaam verkeer en snelverkeer;
 - . snelverkeer/bevoorradingsverkeer en de winkelfunctie.

- Het noordelijk deel van de binnenstad is moeilijk bereikbaar, doordat de toegangsrouten door zeer smalle straten verloopt. Recent is de bebording overigens verbeterd.
- De routes voor langzaam verkeer (fiets, bromfiets en voetganger) vanuit de noordelijke wijken naar de binnenstad zijn onduidelijk.

Opgemerkt moet worden dat de situatie in de Molenstraat recent verbeterd is door de instelling van een winkelerf en aanpassingen in de verkeerscirculatie.

Veiligheid

Wat de verkeersveiligheid betreft doen de belangrijkste knelpunten zich gevoelen bij de aansluitingen Molenstraat/Herenstraat (door beperkt uitzicht) en Nieuwe Veenendaalseweg/Herenstraat (door hoge intensiteit en onoverzichtelijkheid van het punt). Ook de confrontatie van stilstaand en rijdend verkeer op de Fred. v.d. Paltshof en de Herenstraat als gevolg van de combinatie van winkelfunctie met functie voor doorgaand verkeer, levert gemakkelijk aanleiding tot onveilige situaties.

Parkeren

Op kaart 3 is een inventarisatie van parkeervoorzieningen weergegeven, voor zover deze althans samenhangen met de centrumfunctie van de binnenstad.

Wat het totaal aantal parkeerplaatsen betreft, levert het parkeren in de binnenstad geen problemen op. Als wordt gestreefd naar het zo dicht mogelijk parkeren bij winkels, kantoren, enz., bestaat in piekuren en op markt- en zaterdag een tekort aan parkeerplaatsen in de blauwe zone.

3. GEWENSTE ONTWIKKELING

3.1 Hoofdpijnen van beleid

De hoofdpijnen van het gemeentelijk beleid ten aanzien van de binnenstad, laten zich in de volgende punten samenvatten.

1. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de binnenstad vormt de historisch gegroeide bebouwingsstructuur. De historisch, stedenbouwkundig en architectonisch waardevolle kenmerken daarvan moeten worden behouden. Dat betekent niet het voeren van een conserverend beleid. Er zullen voldoende mogelijkheden geboden moeten worden voor aanpassingen aan veranderende omstandigheden. Dat is absolute voorwaarde voor de instandhouding van een aantrekkelijk en levendig stadscentrum.
2. De binnenstad dient een ontmoetingscentrum bij uitstek te blijven. Dat houdt in, dat voorzieningen, winkels etc. goed bereikbaar moeten zijn, maar ook in een omgeving moeten liggen die uitnodigt tot verblijf.
3. De woonfunctie van de binnenstad moet behouden blijven en waar mogelijk moet uitbreiding ervan worden gestimuleerd.
4. Voor zover mogelijk dienen gunstige voorwaarden te worden geschapen voor de ontwikkeling en versterking van de binnenstad als winkel- c.q. voorzieningencentrum van de gemeente.
5. Grootschalige en hinderveroorzakende bedrijven moeten uit de binnenstad worden geweerd.
6. De verkeersfunctie dient mede te worden afgestemd op de winkel- en woonfunctie van de binnenstad.



Deze hoofdlijnen zijn in het navolgende verder uitgewerkt.

3.2 De stedelijke bebouwingsstructuur

De binnenstad van Rhenen heeft diverse ruimtelijke en architectonische kwaliteiten, waarvan het behoud wenselijk is. Anderzijds betekent het stedelijke gebruik van de binnenstad, in het bijzonder als verzorgingscentrum van Rhenen en omgeving, dat conservering van de binnenstad niet mogelijk en ook niet gewenst is. Het is derhalve gewenst te onderscheiden wat de wezenlijke waarden van de ruimten en de bebouwing van de binnenstad zijn. Deze waarden kunnen naar de aard historisch zijn (behoud van het historisch erfgoed) of esthetisch (behoud van een evenwichtige verschijningsvorm), of betrekking hebben op de omgevingskwaliteit (een omgeving geschikt te houden voor wonen of winkelen).

Het historische element in de binnenstad van Rhenen is aanwezig, maar zoals blijkt uit hoofdstuk 2, niet van een allesbeheersend karakter. Feitelijk is uit historisch oogpunt, behalve een vrij klein aantal waardevolle oude gebouwen, voornamelijk het totaalbeeld van een historische stad bestaande uit een vrij gesloten bebouwing, omringd door (incidentele) muurresten en een doorgaande onbebouwde zone, van belang. Daarbij is het beeld vanaf het zuiden zeer karakteristiek en waardevol. Aan de noordzijde markeert het Koningin Elisabethplantsoen wel de grenzen van de vroegere binnenstad, maar het beeld is weinig markant, zowel omdat de open zone smal is (en visueel nog smaller werkt door de vrij grote hoogteverschillen), als ook omdat de bebouwing langs de rand van de binnenstad brokkelig en weinig karakteristiek is en gedeeltelijk zelfs ontbreekt.

Te overwegen is of aan de zogenaamde Delftse-schoolbebouwing, vooral langs Herenstraat en Frederik v.d. Paltshof, een historische betekenis toe te kennen is. Deze betrekkelijk samenhangende bebouwing is nu al weer 40 jaar oud en vormt al een getuigenis van een duidelijk verleden tijd. Anderzijds betekent het begrip historische waarde niet dat alles

wat oud is, waardevol is; integendeel bij historische waarde gaat het om het behoud van kwalitatief bijzondere prestaties uit het verleden. En er dient gesteld te worden dat de oorlogsbebouwing geen uitzonderlijke kwaliteiten bezit. Er is sprake van een aardig ensemble van een op zich eenvoudige architectuur, die mogelijk in esthetisch opzicht waarde heeft. En in tegenstelling tot historisch waardevolle elementen, hoeft verandering van een voornamelijk op esthetische gronden gewaardeerde bebouwing geen onoverkomelijke bezwaren op te leveren, er van uitgaande dat na verandering weer een esthetisch aanvaardbaar beeld ontstaat.

Uit esthetisch oogpunt interessante ruimten en gebouwen zijn in de binnenstad nog wel meer te onderscheiden. Een beschrijving van dergelijke punten is te vinden op de bij deze toelichting behorende kaart 4 "Bebouwingskarakteristiek", die opmerkelijke stedenbouwkundige en architectonische elementen aanduidt, waarbij ook een aantal situaties die verbetering behoeven. In het kort zijn hier enkele te noemen.

De bebouwing langs de Herenstraat en Fred. v.d. Paltshof heeft kwaliteiten, juist door de gevarieerdheid. Ook het straatprofiel met variatie in hoogte en breedte en een gebogen verloop, werkt zeer positief. Men kan dit bijvoorbeeld zien aan de noordwand van de Fred. v.d. Paltshof, waar geen Delftse-schoolbebouwing staat, welke toch in het totale beeld past. De Weverstraat is een aardige woonstraat, vooral door de hoogteverschillen.

De van Deventerstraat dreigt visueel te zeer te versmallen.

De Zuidwal is daarentegen te weinig begrensd.

De Koningshof is ook open, maar biedt veel afwisseling door doorzichtsituaties én beslotenheid.

De Grutterstraat is mede van belang voor de verbinding met het Koningin Elisabethplantsoen en de noordelijker gelegen woongebieden.

Het Koningin Elisabethplantsoen wordt omringd door een onsamenvangende bebouwing met zelfs enkele gaten, die nodig opgevuld moeten worden. Een duidelijke markering van de grens van de oude binnenstad is gewenst. Als "stadsmuurbebouwing", gelegen aan de voet van een vrij sterke helling,

dient deze bebouwing toch wel een zekere massa te hebben (ter vergelijking kan men de vrij grote massa nemen van de bestaande kerk en het wijkgebouw ter plaatse).

Als algemene karakteristiek valt nog te constateren dat in de binnenstad sprake is van gesloten bouwblokken: als regel aaneengebouwde panden, terwijl eventuele tuinen over het algemeen naar de straatzijde door muren afgeschermd zijn. De hierdoor bereikte markante scheiding van openbare en privéruimten is een positief kenmerk. Deze binnenstadskenmerken zijn niet aanwezig in enkele plangedeelten die niet deel uitmaken van de historische binnenstad, bijvoorbeeld de bebouwing langs de Bantuinweg en de Oude Veenendaalseweg. In deze gebieden is sprake van een bebouwingskarakter dat meer algemeen in buitenwijken voorkomt. Dit contrast benadrukt mede het verschil tussen de binnenstad en de rest van Rhenen.

Voor wat betreft de esthetische waarden tenslotte nog iets over het karakter van de bebouwing in de details. Uit par. 2.1 bleek al dat niet sprake is van één bouwstijl in de Rhenense binnenstad, zodat ook niet bij voorbaat een stijlvoorschrift voor nieuwe bebouwing valt op te stellen. Wel kunnen enkele algemene trekken worden opgenoemd die voor de meeste gebouwen gelden, met uitzondering van enkele bijzondere gebouwen, zoals Cunerakerk en stadhuis. Te noemen zijn: overwegend baksteenarchitectuur, met als gevelbeëindiging een pannendak en een vrij verticale gevelopbouw (veel betrekkelijk smalle panden, met overwegend verticale raamopeningen). De "skyline" van de bebouwing is over het algemeen sterk variërend, door afwisseling van de goothoogte of door toegevoegde elementen, zoals dakkapellen.

Voor wat betreft de omgevingskwaliteit valt de binnenstad over het algemeen te kenmerken als evenwichtig. Er is geen sprake van een opvallend dichte bebouwing of bewoning. De saneringen na 1940 hebben veelal geleid tot vrij ruime staatprofielen; alleen in de niet verwoeste gedeelten ten noorden van de Fred. v.d. Paltshof zijn de oude smalle

straten gebleven. In dat gedeelte is echter ook, behalve in de Grutterstraat, de woonfunctie grotendeels verdwenen. Verdichting en enige uitbreiding van de bebouwing kan ruimtelijk zonder veel problemen verwerkt worden.

Een belangrijke karakteristiek van de binnenstad vormt het hellende terrein: het plangebied vertoont van zuid naar noord een hoogteverschil van ruim 20 meter, namelijk door een vrij gelijkmatige helling oplopend van ca. 9 meter + N.A.P. beneden aan de Rijnstraat tot ca. 32 meter + N.A.P. ter hoogte van de molen en aan de Bantuinweg.

Met de hiervoor beschreven kenmerken dient men rekening te houden bij toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad. De algemene conclusie is, dat er zich vrij weinig belangrijke historische elementen bevinden, die voor een zorgvuldige conservering in aanmerking komen, terwijl vanuit de betrekkelijk geringe bebouwingsdichtheid weinig argumenten tegen enige verdere groei en verdichting van de bebouwing zijn aan te voeren. Wat in Rhenen wel aanwezig is, is een harmonieus ensemble van vrij eenvoudige architectuur. Verbouwing en nieuwbouw zijn hierbinnen zeker mogelijk, mits met enkele basisregels rekening wordt gehouden: gesloten straatwanden van baksteen met een kapvorm erboven, een vrij verticale gevelopbouw en vrij veel variatie in vooral de hoogte. Het is een misvatting te beweren dat niet een incidentele verhoging of verdichting ten opzichte van de huidige situatie mogelijk is: niet alleen is een geleidelijke groei van de bouwmassa een normale ontwikkeling in een stedelijk centrum, maar ook past op een enkel markant punt zeker enige rijzigheid bij het stedelijke beeld. Het hoeft niet verborgen te worden dat de bevolking van Rhenen in de loop der jaren gegroeid is.

3.3 Het wonen

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, is het streven gericht op behoud en stimulering van de woonfunctie van de binnenstad. Dit sluit goed aan bij de verzadigde ruimtebehoefte voor voorzieningen (zie paragraaf 2.5).

Stimulering van de woonfunctie houdt uiteraard tevens in dat de kwaliteit van het woonmilieu moet worden gewaarborgd.

Een belangrijke reden voor het stimuleren van de woonfunctie is gegeven in het structuurplan van de gemeente. Daarin is aangetoond dat elke reservemogelijkheid voor woningbouw daardwerkkelijk zal moeten worden benut om het inwonertal van de gemeente op een constant niveau te kunnen handhaven. En dat is één van de belangrijkste doelstellingen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Stimulering van de woonfunctie is daarnaast gewenst om het aantrekkelijk en levendig karakter van de binnenstad, ook buiten de winkeluren in stand te houden.

Bij uitbreiding van de woonfunctie is enige variatie in woningtypen gewenst. Ook volledige gezinnen moeten indien mogelijk in de binnenstad huisvesting kunnen vinden. Hiermee kan evenwichtigheid in de bevolkingsopbouw worden bevorderd. Daarnaast is het beleid er op gericht, voor zover mogelijk, een deel van de uitbreiding van de woonfunctie in de vorm van sociale woningbouw te realiseren. Op die manier kunnen ook economisch zwakkeren die voor een woning in de binnenstad in aanmerking (willen) komen, aan huisvesting in het centrum worden geholpen.

Vanuit vorengenoemde algemene uitgangspunten kan ten aanzien van de in paragraaf 2.3 onderscheiden deelgebieden, het volgende worden opgemerkt.

Zone I Overgangsgebied

- De open verkaveling in dit gebied met overwegend halfvrijstaande bebouwing moet worden gehandhaafd. Mogelijkheden voor uitbreiding van de woonfunctie zijn niet aanwezig.

Zone II Centrumgebied

- In par. 2.3 is geconstateerd dat het noordwestelijk deel (Hofstraat, Servetstraat) zijn woonfunctie grotendeels verloren heeft. Indien zich daadwerkelijk de behoefte voordoet aan uitbreiding van kleinschalige bedrijfsactiviteiten, is dat hier in beginsel aanvaardbaar. De nog resterende woonfunctie behoeft hier dus niet persé behouden te blijven.

- De Grutterstraat dient zijn woonfunctie te behouden. Op die manier kan deze straat een aantrekkelijke route blijven naar en vanaf het plantsoen. Op enkele plaatsen kan de woonfunctie in deze straat worden uitgebreid (opvullen gaten).
Waar achterterreinen nog open zijn, dient dit in verband met de woonfunctie zo te blijven, ten koste van uitbreiding van de bedrijfsfunctie in aangrenzende straten.
- Mede om de geïsoleerde ligging van het Koningin Elisabethplantsoen enigszins te doorbreken, dienen incidentele mogelijkheden voor uitbreiding van het wonen langs de zuidrand van het plantsoen te worden benut.
- Op het terrein van de Schenkenschans, gelegen langs de zuidrand van het plantsoen bij de kruising met de Molenstraat, wordt, in combinatie met uitbreiding van het winkelareaal aan de kop van de Molenstraat, de woonfunctie van de binnenstad versterkt. Daarmee wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan een gevarieerd aanbod van woningen in de binnenstad.
- In het kader van de uitbreiding van de woonfunctie is onlangs "de Droge Doelen" gebouwd, een complex van ca. 30 kleine wooneenheden, gelegen aan de Nieuwe Veenendaalseweg, nabij het gemeentekantoor.
- Hoewel Herenstraat, Fred. v.d. Paltshof en Molenstraat, primair een functie hebben als winkelstraat, dient de woonfunctie van deze straten in de vorm van bovenwoningen zoveel mogelijk te worden behouden. In dat verband is het ongewenst als zich op de verdiepingen bedrijfsactiviteiten ontwikkelen die niet horen bij het op de begane grond gevestigde bedrijf.

Zone III Benedenstad

- In dit gebied is de woonfunctie dominant. Er zijn slechts incidentele mogelijkheden tot uitbreiding aanwezig (bijvoorbeeld naast het raadhuis). Benutting daarvan is gewenst.
- De belangrijkste mogelijkheid tot uitbreiding van de woonfunctie in dit deelgebied doet zich voor langs de Zuidwal. Behalve vanwege de

algemene motieven voor versterking van de woonfunctie, is bebouwing van de Zuidwal ook om historische en stedenbouwkundige redenen gewenst. Het open gat langs de stadsmuur en het ontbreken van een gesloten straatwand vormen een verstoring van het historische stadsbeeld en de stedenbouwkundige structuur. Hoewel het caravanbedrijf op de hoek Zuidwal/Bontekoestraat ter plaatse functioneel niet past en de bebouwingmogelijkheden van de Zuidwal zouden verbeteren bij verplaatsing van dit bedrijf, wordt deze verplaatsing vooralsnog niet haalbaar geacht. Bij bebouwing van de Zuidwal zal in elk geval de speelplek voor kinderen met bijbehorende groenvoorzieningen moeten worden behouden.

3.4 Bedrijven

Als uitgangspunt voor het beleid geldt, dat de in de binnenstad aanwezige bedrijven hun activiteiten moeten kunnen blijven ontplooiën, mits dit niet ten koste gaat van het woon- en verblijfsmilieu.

In paragraaf 2.4 is geconstateerd dat een aantal bedrijven knelpunten vormen omdat ze visueel of functioneel storende elementen vormen of hinder voor de omgeving opleveren. Het bestemmingsplan biedt echter nauwelijks mogelijkheden om deze knelpunten op te lossen. De meeste knelpunten zijn ook niet onoverkomelijk en/of kunnen in een ander kader (Hinderwet) worden gereguleerd. Het belangrijkste probleem wordt gevormd door het transport- en opslagbedrijf van zand en grind aan de zuidkant van de binnenstad. Voor dit bedrijf is nagegaan of verplaatsing ervan realiseerbaar is. Daarbij is uiteraard betrokken of alternatieve vestigingslocaties aanwezig zijn, die aan te stellen eisen voldoen, terwijl tevens rekening is gehouden met de financiële consequenties. Afweging van alle betrokken aspecten heeft geleid tot de conclusie dat het bedrijf vooralsnog gehandhaafd dient te worden. Indien zich reële mogelijkheden voor verplaatsing voordoen moeten deze serieus in overweging worden genomen. De bestemmingsregeling zal verdere uitbreiding van activiteiten moeten uitsluiten, terwijl voor de opslag van zand en grind ten westen van de Rijnstraat een enge bestemming met uitsluiting van bouwmogelijkheden gewenst is.

3.5 Verzorgingsstructuur

3.5.1 Publiekbedienende functies

De gewenste ontwikkeling van de publiekbedienende functies is mede gebaseerd op de conclusies en aanbevelingen uit het distributie-planologisch onderzoek. Ten aanzien van de gewenste ontwikkeling kan het volgende worden opgemerkt.

1. Uit het distributie-planologisch onderzoek is gebleken dat het aantal detailhandelsbedrijven en de verkoopvloeroppervlakte relatief groot zijn ten opzichte van vergelijkbare Nederlandse plaatsen. Dit wordt weerspiegeld in de rentabiliteitspositie van veel bedrijven die niet erg rooskleurig is.

Aangezien de koopkrachtbinding nauwelijks te vergroten zal zijn, wordt in het distributie-planologisch onderzoek geconcludeerd, dat een royaler woningbouwprogramma de rentabiliteitssituatie en daarmee de overlevingskansen in de dienstverlenende sector zou vergroten. Dit sluit aan bij de doelstelling van het gemeentelijk structuurplan: handhaving van het inwonertal op een constant niveau. Dit is een absolute voorwaarde voor de instandhouding van het voorzieningenniveau. Op zich zal het constant houden van het inwonertal reeds veel inventiviteit van de ondernemers vergen, met name ten aanzien van de rentabiliteitspositie. Het rapport van het C.I.M..K. geeft daarvoor de nodige aanbevelingen die echter buiten de invloedssfeer van de ruimtelijke ordening vallen.

2. Gezien het aantal en de omvang van de aanwezige publiekbedienende functies, bestaat aan uitbreiding in de zin van nieuwe vestigingen, geen behoefte. Nieuwvestiging is alleen gewenst als dit gepaard gaat met sanering elders in Rhenen-stad. Vergroting van bestaande bedrijven dient waar mogelijk toegelaten te worden, omdat bepaalde bedrijven extra omzet nu eenmaal alleen op een grotere oppervlakte kunnen verwezenlijken.

3. De relatieve positie van het hoofdwinkelapparaat ten opzichte van de overige voorzieningen dient in stand te worden gehouden. Verzwakking van het hoofdwinkelapparaat door uitwaaiering van winkels over een groter gebied houdt het gevaar in van het (goeddeels) teloor gaan van de bovenlokale verzorgingsfunctie. Immers het hoofdwinkelapparaat bepaalt het gezicht naar buiten; hier zijn de winkels in één loop te bezoeken en is het geheel meer dan de som der delen. In de sector duurzame en overige goederen is het gewenst dat het relatieve belang van het hoofdcentrum (door bedrijfsverplaatsingen) nog wat toeneemt.
4. In verband met een optimale ontwikkeling van het hoofdwinkelapparaat, is concentratie van publiekbedienende functies in Herenstraat/ Fred. v.d. Paltshof en Molenstraat gewenst. Langs deze straten dienen de publiekbedienende functies ruime mogelijkheden te worden geboden. Mutaties moeten effectief opgevangen kunnen worden. Verstoringen in het winkelfront dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Het gebruik van binnenterreinen voor bedrijfsvloeroppervlakte moet in beginsel worden toegestaan.
5. Het hoofdwinkelapparaat is vrij lineair van structuur. Voor het goed functioneren van een dergelijk gestructureerd winkelapparaat is het gewenst, dat aan de "koppen" van het lint, zogenoemde "polen" (publiekstrekkers) aanwezig zijn, zodat tussen die polen een spanningsveld kan gaan ontstaan. Volgens het distributie-planologisch onderzoek ontbreekt zo'n "pool" aan de kop van de Molenstraat. Een pool kan ook gevormd worden door een parkeerterrein. In beginsel biedt het terrein Schenkenschans goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een pool. Thans wordt hier een complex gebouwd voor vestiging van een grootwinkelbedrijf in combinatie met woningbouw.
6. Volgens de aanbevelingen van het distributie-planologisch onderzoek zouden de winkelvoorzieningen buiten het hoofdwinkelapparaat op den

duur behoren te verdwijnen. Er zijn derhalve geen bezwaren om hier een woonfunctie te realiseren als de mogelijkheden zich daarvoor voordoen.

3.5.2 Scholen

Het doel van het gemeentelijk beleid is de Bantuinschool als primaire voorziening in de binnenstad te behouden. Deze school kan volgens de huidige inzichten, ook op langere termijn worden gehandhaafd.

3.5.3 Overige voorzieningen

De tot de categorie "overige" gerekende voorzieningen zoals sociaal-culturele voorzieningen, kerken en openbare instellingen horen bij uitstek in de binnenstad thuis. Ze dienen derhalve behouden te worden. Onlangs is het museum verplaatst naar de voormalige brandweergarage aan de Kruisstraat. Het vroegere pand aan de Molenstraat wordt, met inachtneming van het monumentale karakter van het pand, heringericht tot een winkelruimte met bovenwoningen.

3.5.4 Recreatieve voorzieningen

De speelvoorzieningen voor kinderen in de binnenstad zijn schaars. Daarom dienen bij eventuele bebouwing van de Zuidwal in elk geval speel-mogelijkheden met bijbehorende groenvoorzieningen te worden gehandhaafd.

3.6 Verkeer

3.6.1 Verkeerscirculatie

Ten aanzien van het verkeer, gelden als doelstellingen voor het gemeentelijk beleid:

- zorgdragen voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de Rhenense binnenstad voor bestemmingsverkeer;
- zoveel mogelijk beperken van de hinder van het verkeer voor de omgeving en met name voor de winkel- en verblijfsfunctie van de binnenstad;
- zorgdragen voor een zo vlot en veilig mogelijke afwikkeling van het snel- en het langzaam verkeer.

Vanuit deze doelstellingen is in globale zin nagegaan op welke wijze aanwezige of te verwachten knelpunten met betrekking tot het verkeer kunnen worden opgelost. Daarbij moet overigens worden aangetekend, dat het bestemmingsplan maar zeer beperkte mogelijkheden biedt om aan de oplossing van verkeersknelpunten bij te dragen. In het bestemmingsplan gaat het vooral om het aangeven van de wijze waarop (eventuele) ruimtelijke consequenties van verkeersmaatregelen kunnen worden ingepast. Daarom wordt hier alleen op de belangrijkste onderdelen nader ingegaan.

1. In de planperiode is een beperkte toename van het verkeersaanbod te verwachten (ca. 1% per jaar), waardoor met name de verkeersdruk op de Herenstraat/Fred. v.d. Paltshof enigszins zal toenemen. Deze toename kan zonder (extra) problemen verwerkt worden.
2. Kruispunt Nieuwe Veenendaalseweg - Herenstraat.
Door herinrichting van de Molenstraat is de intensiteit van de Nieuwe Veenendaalseweg en de belasting van het kruispunt met de Herenstraat nog enigszins toegenomen. Het kruispunt is enigszins verruimd. De praktijk zal moeten uitwijzen of een verdere reconstructie van dit kruispunt noodzakelijk is. Het plaatsen van een verkeersregelinstallatie wordt voorshands niet noodzakelijk geacht.
3. Fred. v.d. Paltshof/Herenstraat.
In verband met in paragraaf 2.6 genoemde conflicten tussen de verkeers- en winkelfunctie van deze doorgaande route, is enige aanpassing van de inrichting van deze straten gewenst. Deze zal o.a. gericht moeten zijn op verlaging van de snelheid van het autoverkeer, en de functie van deze straten als verblijfsruimte moeten versterken.

4. Toegankelijkheid van noordelijk binnenstadsdeel.

Deze kan verbeterd worden, door in- en uitgaande route duidelijker aan te geven. Overwogen kan worden de uitgaande route te verleggen van Kloosterstraat naar de oostzijde van het Koningin Elisabethplantsoen en van de Kloosterstraat de ingaande route te maken. De Hofstraat zou dan evenals Servetstraat en Grutterstraat alleen voor bedienend verkeer toegankelijk kunnen zijn.

5. Langzaam verkeerroutes

De routes voor langzaam verkeer vanuit de noordelijke wijken naar de binnenstad kunnen verbeterd worden, door de routes via Grutterstraat, Servetstraat en Molenstraat te traceren en met een duidelijke bebording deze routes aan te geven.

3.6.2 Parkeren

Het parkeren in de binnenstad is lang niet overal een probleem dat om maatregelen vraagt. Plaatselijk is dit echter wel het geval. In dit verband is een nadere beschouwing van de parkeersituatie gewenst.

Met betrekking tot de verhouding parkeerbehoefte en parkeercapaciteit kunnen twee beelden worden opgeroepen, een algemeen beeld over die verhouding in het centrum van Rhenen, bestreken door het plangebied van het bestemmingsplan Binnenstad en een bijzonder beeld over diezelfde verhouding maar dan toegespitst op de behoeften en capaciteit op de lokatie Schenkenschans/Gemeentekantoor, die door nieuwbouw van winkels en woningen zwaarder belast wordt.

Tabel I: Algemeen beeld verhouding parkeerbehoefte/-capaciteit Rhenen-centrum in pae

lokaties	parkeerbehoefte *)	parkeercapaciteit
a. benedenstad	100	136
b. centrum	446	261 **)
c. bovenstad	54	60
Totaal	600	457

*) bij het meten van de behoeften is uitgegaan van de volgende normering:

woonhuis:	1 pae/woonhuis
winkel:	1 pae/25 m ² verkoopruimte
	1 pae/woonhuis
	1 pae/personeelslid
kantoor of bedrijf:	1 pae/4 werkkrachten
	1 pae/woonhuis
restaurant:	1 pae/6 zitplaatsen
	1 pae/woonhuis
	1 pae/personeelslid
garagebedrijven:	behoefte vastgesteld door middel van middeling van een aantal tellingen

***) exclusief nieuwe parkeerplaatsen.

Wanneer aan deze cijfers een conclusie kan worden verbonden is het deze dat er in het stadscentrum van Rhenen als geheel weliswaar een theoretisch tekort aan parkeerplaatsen bestaat, maar dat er in de praktijk - de tellingen wijzen het trouwens ook uit - het wisselend gebruik mede als gevolg van de invoering van de zogenaamde blauwe zône, een aanvaardbare parkeersituatie heeft doen ontstaan. In de ongunstige situatie (op een marktdag of koopavond) is de bezettingsgraad over alle parkeerplaatsen samen gerekend ongeveer 80%. Dit zegt echter nog niets over de verdeling van de parkeerdichtheid per afzonderlijke lokatie of groep lokaties.

De parkeersituatie rondom het winkelproject Schenkenschans met bovenwoningen en het gemeentekantoor geeft een totaal ander beeld, zoals uit onderstaande tabel blijkt. Met behulp van de normering genoemd bij tabel I en uitgaande van de situatie dat genoemde supermarkt met bovenwoningen gerealiseerd is en de extra parkeerplaatsen nog niet, wordt in tabel II de verhouding parkeerbehoefte/- capaciteit becijferd voor dit beperkte gebied.

Tabel II: Verhouding parkeerbehoefte/-capaciteit Schenkenschans/Gemeentekantoor, onderdeel van lokatie b in tabel I

lokatie	omschrijving	behoefte	capaciteit
a. Molenstraat-noord	12 winkels/bedrijven *)	36	
Nw. Veendaalseweg	3 woningen	3	23
b. Molenstraat-zuid	19 winkels/bedrijven *)	57	8
c. Plantsoenstraat	1 supermarkt van 1100 m ²	44	
	30 woningen	30	26
d. Idem	meubelhandel van 1000 m ²	40	
e. Van de Waalstraat	gemeentekantoor met 80 medewerkers	20	38
f. Idem	woningen	30	
g. Nw. Veenendaalseweg	brandweerkazerne	-	26
Totaal		260	121

*) Per winkel/bedrijf is van een gemiddelde uitgegaan: 2 pae voor de winkel (± 50 m²) en 1 pae voor personeelslid c.q. woonhuis.

Mocht uit tabel I voor wat de totale parkeercapaciteit in Rhenen-centrum betreft de conclusie kunnen worden getrokken dat $\pm 80\%$ van de behoefte wordt gedekt, uit tabel II volgt, dat de situatie rondom Schenkenschans/Gemeentekantoor aanzienlijk ongunstiger is te achten. Op deze lokatie wordt slechts $\pm 46\%$ van de behoefte gedekt.

Ook als men uitgaat van de in de binnenstad als geheel optredende verhouding tussen theoretische behoefte en in de praktijk optredende bezetting (zie bij tabel I), dan nog is te rekenen met een behoefte van zeker 160 parkeerplaatsen, dus met een tekort van zeker 40 plaatsen.

Er lijken slechts zeer beperkte mogelijkheden te bestaan voor "overloop" van de parkeerbehoefte naar elders. Twee omstandigheden zijn hieraan debet, te weten de ligging van Rhenen op een heuvelhelling, die het voor het winkelend publiek onaantrekkelijk maakt om de auto op wat grotere afstand te parkeren. Voor een groep onder hen (vooral ouderen) is het in ieder geval onmogelijk om met of zonder winkelwagen over grotere loopafstanden en in hellend terrein de gekochte goederen naar de geparkeerde auto te brengen. Juist ook het hellend terrein buiten de winkelkern brengt in Rhenen veel consumenten er toe in plaats van lopend of fietsend per auto hun inkopen te doen. Een andere omstandigheid, die de onderlinge uitwisseling van parkeerplaatsen op de diverse lokaties ontmoedigt, is de aanwezigheid van rijksweg 225 dwars door het winkelcentrum, ook al zijn er twee zogenaamde geregelde oversteekplaatsen aangebracht. In één van de twee gevallen is de oversteekplaats alleen via een aantal treden te bereiken.

Wel is een effectievere benutting van de parkeercapaciteit mogelijk door een uitbreiding van de blauwe zone.

Afweging van de slechts beperkte mogelijkheden tot uitbreiding van parkeeraccommodatie heeft geleid tot de conclusie, dat het tekort tenminste ten dele kan worden opgeheven door:

- reconstructie van de parkeerplaatsen in het noordelijk deel van de Molenstraat;
- reconstructie van de parkeergelegenheid tussen Molenstraat en gemeentekantoor;
- aanleg van parkeerplaatsen in een beperkt deel van het Koningin Elisabethplantsoen, direct aansluitend aan de Molenstraat;
- overigens is onlangs, direct buiten het plangebied, een afzonderlijk parkeerterrein ingericht voor lang parkeren voor het gemeentekantoor, ten oosten van de Nieuwe Veenendaalseweg (bij de brandweergarage).

Inmiddels zijn de 3 genoemde maatregelen getroffen. Bij de aanleg van de parkeerplaatsen in het K.E.-plantsoen is na ampele overweging gekozen voor een oplossing, waarbij zowel het behoud van het aanzien van het plantsoen als de aanpak van het parkeerprobleem in het oog gehouden zijn.

3.7 Geluidsaspecten

In februari 1979 is de wet geluidhinder van kracht geworden, die in de periode 1981-1986 gefaseerd in werking treedt. Volgens deze wet moeten langs wegen die binnen een periode van 10 jaar een verkeersintensiteit van meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal hebben, geluidszones worden vastgesteld. Binnen deze zones moet op een voorgeschreven wijze aandacht worden besteed aan de geluidhinder tengevolge van het wegverkeer.

In de wet wordt onderscheid gemaakt tussen:

- nieuwe situaties: hoofdstuk VI, afdeling 2 van de wet, in werking getreden vanaf 1 januari 1982;
- bestaande situaties: hoofdstuk VI, afdeling 3 van de wet, naar verwachting in werking tredend in 1986.

Met een bestaande situatie wordt het geval bedoeld dat de weg aanwezig, in aanleg of geprojecteerd is, terwijl de daarlangs liggende woningen eveneens aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd zijn. In bestaande situaties richt de aandacht zich primair op een beperkt gedeelte van de zone, het zogenaamde "gebied van de zone". De omvang daarvan is in de wet vastgelegd. Na inwerkingtreding van het betreffende onderdeel van de wet moet door het gemeentebestuur binnen "het gebied van de zone" een akoestisch onderzoek worden ingesteld naar de geluidsbelasting van de woningen. Indien uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg van woningen hoger is dan 55 dB(A), dan moet het college van burgemeester en wethouders de betreffende gevallen melden bij de aangewezen minister. Bij de melding moet zijn gevoegd een programma van maatregelen welke naar het oordeel van burgemeester en wethouders in aanmerking komen om de geluidsbelasting te beperken tot 55 dB(A). Na ontvangst van dit programma, wordt door de minister de hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege de weg, van de woningen vastgesteld. Deze mag in de gevallen dat zowel de weg als de woningen al aanwezig zijn, de 60 dB(A) en in de gevallen dat of de weg of de woningen in aanleg respectievelijk in aanbouw zijn, de 55 dB(A) in beginsel niet te boven gaan.

In bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen, kan voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting nog een hogere waarde worden vastgesteld, zij het dat deze waarde de 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

Van een nieuwe situatie is sprake indien een gemeentebestuur het voornemen heeft om een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien, dat voorziet in de aanleg of reconstructie van een weg of in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing. Bij de voorbereiding van zo'n bestemmingsplan moet een akoestisch onderzoek worden ingesteld naar de geluidsbelasting van woningen en andere geluidgevoelige bebouwing in de geluidszone en naar maatregelen om te voorkomen dat de toekomstige geluidsbelasting vanwege de weg, de hoogst toelaatbare geluidsbelasting te boven gaat. Deze laatste bedraagt in nieuwe situaties in beginsel 50 dB(A). In bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen, kunnen gedeputeerde staten voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting een hogere waarde vaststellen, zij het dat deze waarde de 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

Op grond van de wet geluidhinder is bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan, nagegaan voor welke wegen in de komende 10 jaar, een verkeersintensiteit van meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal kan worden verwacht. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de Molenstraat - zuidzijde is gereconstrueerd tot "winkelerf" en het rechtstreeks inrijden van de Molenstraat - noord vanaf de Nieuwe Veenendaalseweg is onmogelijk gemaakt;
- voor het overige zullen de komende 10 jaar geen grote wijzigingen optreden in de wegen- c.q. verkeersstructuur van de binnenstad;
- in de planperiode wordt een mobiliteitstoename verwacht van 1% per jaar.

De verkeersmaatregelen in de Molenstraat hebben tot gevolg dat een deel van het verkeer dat thans van deze staat gebruik maakt (doorgaand verkeer) in de toekomst via de Nieuwe Veenendaalseweg, de Herenstraat zal bereiken. Aangenomen is dat dit ongeveer 70% à 80% van de huidige verkeersbelasting van de Molenstraat betreft (1000-1200 motorvoertuigen per etmaal).

Op grond van het voorgaande is voor een drietal wegen in de binnenstad voor 1993 een verkeersbelasting berekend van meer dan 2450 motorvoertuigen per etmaal. In het navolgende overzicht is voor deze wegen de berekende intensiteit aangegeven, alsmede de breedte van de geluidszone. Deze bedraagt volgens de wet geluidhinder voor situaties in stedelijk gebied:

- 100 m voor 2-strookswegen met een intensiteit tussen 2450 en 5000 mvt/etm;
- 200 m voor 2-strookswegen met een intensiteit groter dan 5000 mvt/etm.

De breedte van de geluidszone wordt gemeten vanuit de kant van de rijstroken en geldt voor beide zijden van de weg. In het navolgende overzicht is tevens de breedte van het "gebied van de zone" aangeduid, dat van toepassing is op de bestaande situaties.

weg	intensiteit	geluidszone	"gebied van de zone"
- Fred v.d. Paltshof	9.500 mvt/etm.	200 m	100 m
- Herenstraat	9.500 mvt/etm.	200 m	100 m
- Nieuwe Veenendaal-seweg	5.000 mvt/etm.	200 m	100 m.

Binnen de geluidszones langs deze wegen maakt het bestemmingsplan op een aantal plaatsen de realisering van nieuwe woningen mogelijk. Met behulp van standaard rekenmethode I is voor een tweetal situaties op relatief korte afstand van de zoneplichtige wegen, indicatief de geluidsbelasting bepaald. Het betreft:

- Nieuw geprojecteerde woningen in de Bontekoestraat.
De berekening is uitgevoerd voor de geprojecteerde woningen tegenover de Weverstraat. De geluidsbelasting bedraagt ter plaatse ca. 47 dB(A), na aftrek van 5 dB(A) voor het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst (artikel 103 wet geluidhinder).
- Nieuw geprojecteerde woningen als onderdeel van het Schenkenschansproject.

De berekening is uitgevoerd voor het punt in de Plantsoenstraat tegenover de van der Waalstraat. Rekening houdend met zowel het geluid vanaf de Herenstraat als het geluid vanaf de Nieuwe Veenendaalseweg, bedraagt de geluidsbelasting ca. 48 dB(A), na aftrek van 5dB(A) voor het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst (artikel 103 wet geluidhinder).

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat nader akoestisch onderzoek binnen de geluidszones, in het kader van het onderhavige bestemmingsplan niet nodig is. De in het plan opgenomen nieuwbouw voldoet aan de normen die de wet geluidhinder daaraan stelt. Na inwerkingtreding van het onderdeel van de wet dat betrekking heeft op bestaande situaties, zal in het "gebied van de zone" een akoestisch onderzoek moeten worden verricht naar de geluidsbelasting van aanwezige woonbebouwing. Gezien de aanwezige verkeersintensiteiten op de Fred. v.d. Palts-hof en Herenstraat mag worden verwacht dat de geluidsbelasting van de gevels van de woningen aan deze straten, de 55 dB(A) zal overtreffen.

4. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

4.1 De hoofdstraten

De hoofdstraten van de binnenstad zijn Herenstraat, Frederik van de Paltshof en Molenstraat. Deze straten zijn de winkelstraten van Rhenen. Ook is hier de grootste concentratie van de Delftse-schoolarchitectuur te vinden.

De belangrijkste functie van dit gebied is die van winkelcentrum, waarin het merendeel van de winkels in Rhenen is geconcentreerd, welke concentratie in de toekomst nog sterker dient te worden. Om dit te bereiken moeten hier goede expansiemogelijkheden voor gevestigde of te vestigen winkelbedrijven bestaan. Dit komt tot uiting in de als centrumvoorziening bestemde terreinen. Binnen deze bestemming zijn naast winkels ook andere functies met een publiektrekkend karakter, zoals dienstverlening en ambachtelijke bedrijven, toegestaan. Het gaat hier om functies met een open karakter, die zich richten op hetzelfde publiek als de winkels, zoals reisbureaus, kapper en banken. Ongetwijfeld bestaan ook verwante bedrijfspvormen, die door hun relatieve geslotenheid minder aantrekkelijk zijn in een winkelstraat, zoals bijvoorbeeld een accountantskantoor. Het is echter te verwachten dat bij een juiste omvang van het centrumgebied, mede gezien de economische factoren, de vestiging van minder passende bedrijven niet waarschijnlijk is. Ook om praktische redenen is afgezien van het maken van een onderscheid in de bestemmingsomschrijving.

Een uitzondering is slechts gemaakt voor die vormen van horecabedrijf, waarvan de bedrijfstijden afwijken van de winkelopeningstijden. De bestaande cafe's e.d. zijn apart aangeduid. Nieuwe vestigingen zullen mogelijk zijn door het verlenen van vrijstelling door burgemeester en wethouders, waarmee beoogd wordt de vestiging van bedrijven te reguleren die overdag een "dode" plek en s'avonds mogelijk juist hinder kunnen opleveren.

Binnen het winkelcentrum behoort ook wonen mogelijk te zijn, waarbij echter in principe aan bovenwoningen gedacht wordt. Op de begane grond

dient het winkelfront zo min mogelijk onderbroken te worden, tenzij zoiets speciaal medebestemd is.

Aan de bestaande winkelpanden dienen redelijke uitbreidingsmogelijkheden geboden te worden. Primair geldt dit voor het winkeloppervlak op de begane grond, dat naar achteren dient te kunnen worden uitgebreid over een redelijke diepte, dat is, voor zover de situatie het toestaat, tot ca. 30 meter. Voorkomen dient te worden dat aan de achterzijde winkel-ingen ontstaan. Daartoe is voorgeschreven dat de hoofdingang van een winkel ten allen tijde aan de zijde van de zgn. gevellijn dient te liggen.

Een specifiek ruimtelijk probleem dreigt aan de van Deventerstraat, waar, door het hoogteverschil in het terrein, het beganegrondniveau aan de Herenstraat 2 à 3 meter boven dat van de van Deventerstraat ligt. Bepalend voor de goothoogte is het aangrenzende straatniveau, zodat het doortrekken van een winkeloppervlak aan de Herenstraat naar achteren alleen mogelijk zal zijn via een vrijstelling, waarbij het effect van een vrij hoge bebouwing langs de vrij smalle van Deventerstraat mede in acht genomen moet worden.

Ook in de hoogte dient uitbreiding mogelijk te zijn, mits met de hoofd-kenmerken van de bestaande bebouwing rekening wordt gehouden. Ook nu bestaat een afwisseling van vrij lage en duidelijk meer rijzige panden. Het is heel goed voorstelbaar dat bij incidentele verbouwingen en nieuwbouw enige vergroting van de bouwmassa wordt nagestreefd. Dit kan ook, mits redelijke (op de kaart vermelde) maxima in acht worden genomen, waarbij met name het beeld van vrij hoge en steile kappen behouden moet blijven.

Specifieke uitbreidingen van het winkelcentrum zijn mogelijk aan de uiteinden van de Molenstraat (bij het Koningin Elisabethplantsoen) en van de Fred. van de Paltshof (tot aan de Koningshof). Dit kunnen polen worden van het winkelcentrum met aantrekkingskracht voor de consument en met een zekere markante vorm. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met de bestaande gebouwde omgeving, zodat geen krasse contrasten

ontstaan. Ten aanzien van de situatie op de hoek van Molenstraat en Koningin Elisabethplantsoen geldt dat nieuwbouw hier van extra belang is als afronding van het ruimtelijke beeld van de gesloten - historische stad (zie hiervoor ook paragraaf 3.2 van deze toelichting). Op dit punt wordt in overeenstemming hiermee een concreet bouwplan gerealiseerd met winkels op de begane grond en circa 30 vrij kleine woningen erboven. Op de plankaart is een indruk gegeven van enkele eisen waaraan de bouwmassa moet voldoen. De bebouwing heeft een vrij markante massa op de hoek van Molenstraat en Elisabethplantsoen, hoewel zij zeker niet hoog werkt, namelijk als twee lagen met een kap erboven. Bovendien is deze bebouwing vooral in het oog vallend als men vanaf de ca. 4 meter hoger gelegen Nieuwe Veenendaalse weg via de Molenstraat afdaalt. Vanaf een dergelijk hoger gelegen standpunt is enige maat voor de bebouwing zeker noodzakelijk voor het bereiken van het gewenste stadsmuureffect (vgl. par. 3.2). Voor een niet te abrupte overgang naar de bestaande aansluitende bebouwing aan Koningin Elisabethplantsoen en Molenstraat is daar een wat geringe hoogte voorgeschreven. De hoogtematen langs de Muntstraat worden veroorzaakt door de vrij sterke helling in deze straat, die tot effect heeft dat de bebouwing langs de Molenstraat, die zich hier voortzet, ten opzichte van de Muntstraat gemiddeld hoger is. In het totale stadsbeeld maakt dit echter geen noemenswaardig verschil.

Over de inpassing in het stadsbeeld, vooral voor wat betreft de hoogte, is in het verleden een discussie gevoerd naar aanleiding van een eerder bouwplan binnen het bestemmingsplan Omgeving Gemeentekantoor. Ten aanzien van de voorgeschreven hoogten dient men deze te vergelijken met die in de omgeving, zoals langs Molenstraat en Herenstraat. Deze hoogten komen overeen met de bestaande maximale hoogten van bebouwing ter plaatse. Ook dient men te beseffen dat in een hellend terrein de hoogtewerking gereduceerd wordt door achterliggende bebouwing op hogere terreingedeelten. Zo staat de naburige panoramamolen op een 6 meter hogere molenberg en steekt derhalve ver boven de bebouwing uit.

Gesteld moet worden dat de verkeersfunctie van de winkelstraten de winkelfunctie niet mag belemmeren en de winkelsfeer niet verstoren. Helaas is het niet mogelijk het doorgaande verkeer uit Herenstraat en Frederik van de Paltshof te weren. Gelukkig is het straatprofiel hier vrij ruim en bestaat met name aan de noordzijde door hoogteverschillen een goede scheiding ten opzichte van het winkelpubliek. De Molenstraat is echter duidelijk te smal om winkel- en verkeersfunctie zonder meer te combineren. Hier zullen beperkingen aan het verkeer moeten worden opgelegd, bijvoorbeeld in de vorm van een winkelerf. Bij een winkelerf blijft de straat toegankelijk voor auto's, maar in een ondergeschikte positie ten opzichte van de winkelende voetgangers.

4.2 De benedenstad

De benedenstad is het gedeelte van de historische binnenstad ten zuiden van Herenstraat en Frederik van de Paltshof. In dit gebied domineert de woonfunctie. Enkele bijzondere gebouwen, zoals de Cunerakerk en het oude Raadhuis, bevinden zich hier van oudsher en dragen bij aan de eigen, wat verstilde sfeer. Enkele kleine winkels geven nog enige verlevendiging, al is het, met het oog op de benodigde versterking van het nabijgelegen winkelcentrum, niet gewenst dat deze zich nog uitbreiden. Enkele niet-storende bedrijfsactiviteiten voegen zich binnen de woonsfeer. De vroegere brandweergarage is, mede in verband met de excentrische ligging binnen het totale gebied van Rhenen, verplaatst. Thans is hier met name het museum gevestigd.

Gezien het feit dat de meeste woonbebouwing nog niet zeer oud is (vgl. kaartje 1, Historische elementen), bestaat vrij weinig vervangingsbehoefte. Ook sterke vergroting van de bouwmassa wordt niet verwacht. Wel kunnen nog enkele kleine gaten in de bebouwing gedicht worden, onder andere bij de Zuidwal en aan de Markt; deze kunnen ook bijdragen tot het sluiten van enkele openingen in het gewenste gesloten bebouwingsbeeld, dat tot uiting komt in de overwegende bebouwingsaanduiding Wa.

4.3 De noordelijke binnenstad

Tussen Fred. van de Paltshof en Koningin Elisabethplantsoen bevindt zich het enige deel van de binnenstad dat grotendeels ontsnapt is aan verwoesting in de oorlogsjaren. Dit betekent echter ook dat hier geen sanering heeft plaatsgehad zoals op vele plaatsen elders, terwijl zich juist hier van oudsher een enigszins achterafgelegen buurtje bevond met zeer smalle straten. De ongunstige wooncondities hebben in het verleden al geleid tot het vervangen van de woonfunctie door bedrijfsactiviteiten, waaronder opslag voor winkels aan de winkelstraten. De nog overblijvende woningen, met name aan de Grutterstraat, dienen wel te blijven bestaan mede om te voorkomen dat hier een geheel "levenloos" gebied ontstaat, en ook om een aantrekkelijke looproute van Frederik van de Paltshof naar Koningin Elisabethplantsoen en Bantuinweg te behouden. Voor het behoud van de woonfunctie is het noodzakelijk dat de omringende bedrijfsactiviteiten niet te veel opdringen, en dat met name enkele aangrenzende onbebouwde terreinen open blijven, ter verzekering van lichtinval en rust. Deze terreinen hebben de bestemming Tuin gekregen. Ook is zorg vereist voor een goede begrenzing met behoorlijke bebouwing langs het Koningin Elisabethplantsoen, ook ter accentuering van het stadsmuur-effect (zie hiervoor ook paragraaf 3.2).

Overigens kunnen de bestaande bedrijfsactiviteiten worden voortgezet, waarbij er wel op gelet moet worden dat geen grotere hinder voor de omgeving ontstaat. De bestemming is dan ook gericht op uitsluitend ambachtelijke bedrijven, zoals omschreven in de bij de voorschriften behorende bedrijvenlijst, categorie 1, 2 en 3.

4.4 De open zone om de binnenstad

Het behoud van de open zone om de binnenstad, het vroegere schootsveld rondom de vesting is een uitgangspunt van het plan (zie ook paragraaf 2.1 en 3.2). Slechts ter plaatse van de drie vroegere poorten bevindt zich langs Herenstraat, Utrechtsestraatweg en Rijnstraat bebouwing, die men op kan vatten als een herinnering aan de vroegere poortfunctie. Voor het overige dient deze zone zoveel mogelijk vrij te blijven van bebou-

wing. De openheid sluit overigens geen stedelijke functies uit. Het meest markant is het parkkarakter van het Koningin Elisabethplantsoen. Het gaat hier om een stedelijk parkgebied, dat weinig intensief als wandelgebied gebruikt wordt. Onder de bomen is ook ruimte voor parkerende auto's, mits bij de inrichting van de parkeerruimten het groene karakter niet verloren gaat, en ook voor de voetgangers aangename routes overblijven. Ook moet in ieder geval voorkomen worden dat een doorgaande verkeersrelatie kan ontstaan, bijvoorbeeld tussen het oostelijke en het westelijke deel van het plantsoen, achter de molen langs.

Op de plankaart zijn de bestemmingen Verkeersdoeleinden en Groenvoorzieningen aangegeven. Hierbij dient Verkeersvoorzieningen opgevat te worden als: tenminste gedeeltelijke toegankelijkheid voor het verkeer, maar met een groen karakter en in ieder geval behoud van bomen. Daarnaast duidt de bestemming Groenvoorzieningen op een verblijfsgebied voor voetgangers, dat ook gedeeltelijk verhard kan zijn, zoals bijvoorbeeld bij de ingang van het gemeentekantoor.

In de bovengenoemde zin dient met name de bestemming Verkeersdoeleinden in het Koningin Elisabethplantsoen ter weerszijden van de Molenstraat te worden opgevat. In overeenstemming hiermee is de parkeer capaciteit in dit plantsoen uitgebreid.

De open zone aan de zuidzijde van de binnenstad is over het algemeen niet openbaar toegankelijk, hier overheerst de bestemming Tuin. Een vrij storend element is het bestaande zand- en grindbedrijf, dat wel positief is bestemd maar zonder uitbreidingsmogelijkheden. Hetzelfde geldt voor het bestaande tuincentrum.

4.5 De noordelijke rand van het plangebied

Niet tot de historische binnenstad behoort een randstrook langs de Nieuwe Veenendaalse en de Bantuinweg. De bebouwing heeft hier ook een ander, meer open karakter. De woonbebouwing heeft over het algemeen een halfvrijstaand karakter, tot uiting komend in de bebouwingscategorie Whv. Langs het bovenste deel van de Molenstraat en de Nieuwe Veenendaalseweg bevinden zich nog enkele winkels en verzorgende bedrijven, als

uitstulping van het centrumgebied. Gedeeltelijk is een vroegere woonwinkelbebouwing vervangen door woonbebouwing, namelijk door jongerenhuisvesting in de Droge Doelen, die als Wm, woondoeleinden in meergezinshuizen, is bestemd.

4.6 Toelichting bij de voorschriften

Al in een vroeg stadium van voorbereiding van dit bestemmingsplan kwam naar voren, dat enerzijds een grote mate van speelruimte in de planvoorschriften gewenst is, maar dat anderzijds de gewenste kwaliteit van bebouwing in de binnenstad heel eigen vormen van toezicht vereist. In feite gaat het hier om twee aspecten van één verschijnsel, namelijk dat in de binnenstad niet volgens een gangbaar patroon gebouwd kan worden. Feitelijk moet in de binnenstadsituatie elk bouwplan afzonderlijk beoordeeld worden zowel op de functie (is deze functie hier passend?) als op vorm (past dit gebouw zo in zijn omgeving?). Het te kiezen systeem van planvoorschriften moest aan tegenstrijdige voorwaarden voldoen. Uiteindelijk is de volgende opzet gekozen.

In eerste instantie regelt een bestemmingsplan het gebruik van gronden en opstallen. Dit wordt in de voorschriften omschreven onder "Doeleinden". Deze doeleinden kenmerken zich in vele gevallen door een vrij grote speelruimte. In een stadscentrum komen zeer gevarieerde functies voor, die vaak aan snelle ontwikkelingen onderhevig zijn. Al te grote vastlegging zou de levensvatbaarheid van het centrum kunnen bedreigen. Na de doeleinden komen de voorschriften omtrent bebouwing. Deze bepalingen moeten het toetsingskader leveren voor de aanpassing van nieuwe bebouwing in de stedelijke bebouwingsstructuur. In paragraaf 3.2 is hiervan een beschrijving gegeven. De conclusie is dat in Rhenen nog vrij veel mogelijkheden voor een stedelijke bebouwing aanwezig zijn, mits met een aantal basisregels over het bebouwingskarakter en met de situatie ter plaatse, zoals de naburige bebouwing, rekening gehouden wordt. Maximale maten of speciale bebouwingspercentages zijn afhankelijk van de situatie en dan ook ter plaatse op de kaart vermeld.

Op enkele bijzondere elementen in de voorschriften is hier nog te wijzen. Zo heeft het bouwen op een hellend terrein gevolgen voor de bepaling van goot- en bouwhoogte. In een geaccidenteerde situatie kunnen immers duidelijke maatverschillen optreden, zoals bijvoorbeeld bij diverse winkels aan de Herenstraat, waarvan de beganegrond zich aan de zijde van de Van Deventerstraat 2 tot 3 meter boven het straatniveau bevindt. Om misverstanden te voorkomen dient dan ook gesteld te worden dat goothoogte een kenmerk is van een gevel (een vrijstaand gebouw op een hellend terrein kan dus vier verschillende goothoogten hebben). De bouwhoogte, die in beginsel van alle kanten zichtbaar is, is een kenmerk van het gebouw of het deel van het gebouw binnen een bouwzone, zodat voor de bepaling van de bouwhoogte het gemiddelde van de hoogten aan alle zijden moet worden genomen. Het is gezien de vaak grillige terreinen en gebouwvormen, soms niet zo eenvoudig deze basisregels geheel eenduidig te interpreteren. In deze gevallen zal het beeld van de belangrijkste gebouwszijde bepalend dienen te zijn.

Binnen de bestemmingen worden in sommige gevallen nog medebestemmingen aangegeven. Het betreft hier plaatselijke (meestal reeds bestaande) functies, die in aanvulling op de geldende bestemming acceptabel worden geacht. Bij de medebestemming "horecabedrijf" dient erop te worden gewezen dat volgens de begripsbepalingen in artikel 1, de vormen van spijs- en drankenverstrekking die voor wat betreft de openstellingstijden, met de winkelfunctie verwant zijn, tot de detailhandelsbedrijven zijn gerekend die vallen onder de bestemming centrumvoorzieningen.

In tegenstelling tot de verruiming van de bestemming, die een medebestemming inhoudt, betekenen de bebouwingscategorieën, die bij de woon-doeleinden voorkomen een beperking, zij het vooral voor de bebouwingsmogelijkheden.

5. FINANCIËLE ASPECTEN

Het bestemmingsplan binnenstad omvat geen uitgesproken exploitatiegebieden, zodat kostprijsberekeningen als gehanteerd in de methodiek van de Centrale Directie Volkshuisvesting ten behoeve van woningbouwprojecten, niet nodig zijn.

Wel is sprake van enkele bijzondere financiële aspecten die een korte toelichting behoeven:

1. kosten van parkeervoorzieningen ten behoeve van een grootwinkelbedrijf op het Schenkenschansterrein;
2. kosten van verkeerstechnische maatregelen aan straten in de binnenstad nl. de Molenstraat, de Plantsoenstraat en de voormalige M.W.v.d. Waalstraat;
3. grondkosten van mogelijke bouwlocatis.

ad 1. De kosten voor de aanleg van een aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het op het Schenkenschansterrein gevestigde grootwinkelbedrijf zijn door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst verhaald.

Ad 2. De reconstructies op verkeerstechnisch gebied van de Molenstraat c.a. zullen moeten worden gefinancierd uit de algemene middelen van de gemeente Rhenen. Deze reconstructies omvatten onder andere een herinrichting van de Molenstraat, die minder als doorgangsroute en meer als winkelstraat wordt ingericht. Daarbij wordt tevens de riolering verbeterd. De totale kosten van één en ander worden geschat op f 300.000,--. Voorts worden de parkeergelegenheden op de Plantsoenstraat en de voormalige M.W.v.d. Waalstraat gereconstrueerd, terwijl langs het Schenkenschansterrein een voetpad zal worden aangebracht. De totale kosten hiervan zullen naar verwachting een bedrag van f 140.000,-- belopen. Deze kosten zullen moeten worden opgevoerd op de gemeentelijke investeringsschema's als onrendabele investeringen.

Ad 3. Op enkele plaatsen in de binnenstad zijn nieuwe bouwlocaties ontworpen, zoals aan de noordzijde van de Markt en de zuidzijde van de Zuidwal. De exploitatie van deze gemeentelijke terreinen zonder boekwaarde zal geen bijzondere moeilijkheden met zich meebrengen omdat geen verwervingskosten en kosten van straataanleg drukken op de kosten van bouwrijpmaken, die dan ook beperkt blijven tot de kosten van sloop van de bestaande inrichting, terreininrichting voor de nieuwe bebouwing en kosten van aansluitingen.

6. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan Binnenstad betreft een bestaand gedeelte van de stad Rhenen, waar slechts incidentele en geleidelijke veranderingen te verwachten zijn. Anderzijds is de binnenstad een deel van Rhenen waar vele voor de burgers belangrijke activiteiten geconcentreerd zijn. In verband hiermee is aan het concept van dit bestemmingsplan, zowel als aan enkele specifieke onderdelen ervan, een grote mate van publiciteit gegeven om de mening van de bevolking te peilen.

Het bestemmingsplan zelf is besproken in een openbare vergadering van de Commissie Planologie (met de mogelijkheid van vragen vanaf de publieke tribune) en in een openbare hoorzitting. Tevens is het concept-bestemmingsplan besproken met de Rhenense Middenstands Centrale. Bovendien heeft nog een openbare commissie vergadering plaatsgevonden over het Schenkenschansproject, waarbij feitelijk de toekomstige ontwikkelingsrichting van de gehele noordoostelijke binnenstad ter sprake kwam. Ook is een hoorzitting gewijd aan de voorgenomen herinrichting van de Molenstraat, welke ook nauwe relatie heeft met het algemene beleid voor de binnenstad.

Uit de diverse gevoerde discussies is niet gebleken dat onoverkomelijke bezwaren bestaan tegen het beleid zoals dat in dit bestemmingsplan is neergelegd. Uitgesproken positief waren de reacties vanuit de middenstand, van waaruit zelfs de toezegging van actieve steun voor de voornemens van het gemeentebestuur, onder meer met betrekking tot winkelvestiging in het Schenkenschansproject (hoek Molenstraat-Koningin Elisabethplantsoen), is gedaan.

De reacties vanuit het publiek hadden voornamelijk het karakter van vragen, als aanvulling op de toelichting bij de plannen. Een discussiepunt vormde de hoogte van het Schenkenschansproject. Als bijzonder aspect kwam daarbij naar voren de eventuele aantasting van de zogenaamde "molenbiotoop" van de op enige afstand gelegen molen. Deze aantasting lijkt

zeer gering. De molen wordt al tientallen jaren niet economisch gebruikt en heeft uitsluitend een monumentfunctie. Het hoogteverschil in het terrein, tussen Schenkenschans en molen is 6 meter (26, respectievelijk 32 m boven NAP). De wieken van de molen reiken tot ca. 3 m boven het terrein (de trans van de molen). Tegenover dit hoogteverschil van 9 m staat een nieuwe bebouwing van maximaal 12 m hoog, op circa 70 m afstand. Effect op de wind is nauwelijks te verwachten, zeer veel minder dan van de nu bestaande windstorende elementen, zoals de hoge bomen in het Koningin Elisabethplantsoen (ca. 10 m hoger dan de voet van de molen) en naburige bebouwing, zoals de gereformeerde kerk of bebouwing aan de Bantuinweg (ca. 6 tot 8 meter boven de voet, op korte afstand). Mede op grond van inspraak en vooroverleg is intussen door gedeputeerde staten een verklaring van geen bezwaar voor de bouw van het Schenkenschansproject afgegeven en is het complex reeds in aanbouw.

Overigens konden uit de gestelde vragen en opmerkingen geen doorslaggevende bezwaren tegen het bestemmingsplan worden geformuleerd.

7. UITKOMSTEN VAN HET VOOROVERLEG ALS BEDOELD IN ARTIKEL 8 VAN HET BESLUIT
OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

7.1 Provinciale Planologische Dienst Utrecht

1. Over het algemeen kan met de inhoud van het voorontwerp-bestemmingsplan voor het centrum van Rhenen worden ingestemd.
2. Tegen de realisering van het voor het Schenkenschansproject ontwikkelde bouwplan en tegen de verwezenlijking van de daarvoor ontworpen parkeervoorzieningen in het zuidelijke gedeelte van het K.E.-Plantsoen bestaat bezwaar; het bouwplan heeft een te dominant karakter terwijl het parkeerterrein te zeer afbreuk doet aan de structurele stedenbouwkundige betekenis van het K.E.-Plantsoen.
3. Ter voorkoming van voor de zittende middenstand nadelige overbewinning lijkt het beter de mogelijkheid om de verdiepingen van winkels bij het bedrijfsgebeuren te betrekken, te regelen door middel van een vrijstellingsbevoegdheid, gehoord de desbetreffende rijksconsulent.
4. Met betrekking tot de leegstaande bakkerij aan de Koningstraat lijkt een bestemming in de sfeer van het wonen beter.
5. Het is gewenst dat de parkeerbehoefte en de voorzieningen daarin nader kwantitatief wordt toegelicht.

Reactie

ad. 2

Ten behoeve van de realisering van het Schenkenschansproject overeenkomstig het daarvoor ontworpen bouwplan zijn door Gedeputeerde Staten inmiddels de benodigde verklaringen van geen bezwaar als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en 50, lid 8, van de Woningwet afgegeven. Op basis van die verklaringen is bovendien reeds de ter zake gevraagde bouwvergunning verleend.

Met betrekking tot de vraag of voor het desbetreffende parkeerterrein in het K.E.-Plantsoen een in alle opzichten aanvaardbaar alternatief bestaat is een nader onderzoek ingesteld.

De resultaten daarvan zijn aan de plantoelichting toegevoegd.
Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen.

ad. 3

Voor de zittende middenstand benadelende overbewinkeling behoeft geen vrees te bestaan. Blijkens het bepaalde in artikel 4, lid 1, sub c, is het namelijk alleen aan de exploitanten van de bestaande winkels en niet aan anderen toegestaan de zich boven hun winkels bevindende bouwla(a)g(en) als bedrijfsruimte te gebruiken.

Er kunnen derhalve geen nieuwe winkels bijkomen. Slechts de bruto verkoopoppervlakte van de bestaande winkels kan toenemen. Dit behoeft geen bezwaar te ontmoeten, ervan uitgaande dat de ter plaatse gevestigde winkeliers hun investeringen afstemmen op hun omzetten.

Invoering van de voorgestelde vrijstellingsbepaling wordt daarom niet zinvol geacht.

Overigens lijkt de vraag gerechtvaardigd of de voorgestelde bepaling wel in de planvoorschriften mag worden opgenomen.

Indien daarmee wordt beoogt een vestigingseis in te voeren - en daar lijkt het op - dan moet deze vraag, gelet op de bestaande jurisprudentie ter zake, ontkennend worden beantwoord.

ad. 4

Aan deze opmerking is tegemoet gekomen.

ad. 5

De gewenste gegevens, welke thans worden verzameld, zullen aan de toelichting op het bestemmingsplan worden toegevoegd voordat het ontwerp daarvan ter visie wordt gelegd.

7.2 5e Afdeling provinciale griffie

1. Artikel 1, sub 5

Indien het de bedoeling is carports mee te tellen voor de toerekening van de bebouwde oppervlakte dient dit onder artikel 2 te worden geregeld.

2. Artikel 1 ad
Het begrip "winkelbedrijf" dient te worden gedefinieerd.
3. Artikel 4, lid 7
De relatie tussen concentratie van horecabedrijven en een aaneengesloten karakter van een winkelfront is niet duidelijk.
Een objectieve begrenzing van het begrip concentratie van horecabedrijven ontbreekt. Wat is een winkelfront.
4. Artikel 5, lid 4, sub d; artikel 6, lid 4, sub d; artikel 7, lid 4, sub d; artikel 12, lid 8, sub d
Tot uitdrukking dient te worden gebracht dat per bouwperceel 50% van de zone voor bijgebouwen tot maximaal 50 m² met bijgebouwen mag worden bebouwd.
5. Artikel 18, lid 3, sub c
Het verbod om bijvoorbeeld een caravan in een bijgebouw te plaatsen lijkt vergaand.
6. Artikel 19, leden 1 en 2
Aangegeven dient te worden in welke bestemming mag worden gewijzigd.
7. Artikel 19, lid 2, sub a en b
Deze bepalingen zijn niet objectief genoeg begrensd ten aanzien van wat is toegestaan en de nieuwe grootte van het bouwvlak.
De bedoeling van de bepalingen wordt overigens niet begrepen.
8. Artikel 22, lid 2, sub 2
Het moet in strijd met de rechtszekerheid worden geacht dat geen termijn is opgenomen, waarbinnen een onteigeningsbesluit moet zijn genomen.

Reactie

ad. 1

Carports, welke aan het hoofgebouw of aan een bijgebouw zijn aangebouwd dienen te worden aangemerkt als gebouwen (en tevens als bijgebouwen). Deze bouwwerken voldoen immers aan de in de planvoorschriften gegeven definitie van het begrip "gebouw". Het gaat om voor mensen toegankelijke, overdekte, gedeeltelijk met wanden omsloten ruimten.

De oppervlakte van dergelijke carports dient ingevolge artikel 2, lid 1, sub f, geteld te worden bij de oppervlakte van de overige op/binnen een bouwperceel/ bouwvlak/bouwzone aanwezige gebouwen om de bebouwde oppervlakte aan de weet te komen.

Ook vrijstaande carports, die voldoen aan de criteria, vervat in artikel 1, sub d, dienen als gebouwen (en als bijgebouwen) te worden aangemerkt en tellen dus mee bij het bepalen van de bebouwde oppervlakte van bouwpercelen e.d. Vrijstaande, niet geheel of gedeeltelijk door wanden omsloten carports moeten evenals bijvoorbeeld pergola's worden beschouwd als andere bouwwerken. De oppervlakte daarvan is niet medebepalend voor de "bebouwde oppervlakte".

Het is evident dat in artikel 1, sub 5, alleen bedoeld wordt op carports, gebouwen zijnde. Alleen die carports kunnen slechts worden aangemerkt als bijgebouwen. Niet wordt ingezien dat artikel 2, lid 1, sub f, van de planvoorschriften voor die carports zou moeten worden aangepast.

ad. 2

Het woord "winkelbedrijf" is vervangen door het woord "detailhandelsbedrijf".

ad. 3

Het desbetreffende voorschrift is aangepast.

ad. 4

Aan deze opmerking is tegemoet gekomen.

ad. 5

Aan deze opmerking is tegemoet gekomen.

ad. 6

Aan deze opmerking is eveneens tegemoet gekomen.

ad. 7

Lid 2 van artikel 19 is vervallen, gezien de naar verwachting geringe behoefte aan de bedoelde veiligheidsvoorzieningen.

ad. 8

Gezien de jurisprudentie is het niet juist een bouwaanvraag te weigeren voor een nog niet genomen besluit (K.B. 11.05.81, Belfeld). De bepaling is in deze zin aangepast.

7.3 Onderafdeling FEZ/GF provinciale griffie

De in de plantoelichting vermelde financiële gegevens zijn te summier om thans reeds een definitief oordeel over de redelijkheid daarvan te kunnen geven. Het plan lijkt financieel evenwel uitvoerbaar.

Verwacht wordt dat tijdig voor de daadwerkelijke uitvoering van de onderscheidene onderdelen nadere financiële gegevens ter beoordeling zullen worden overgelegd.

Reactie

De gewenste financiële gegevens zullen te zijner tijd worden verstrekt.

7.4 Provinciale Waterstaat Utrecht

1. Bij de verdere planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met mogelijk voorkomende bodemverontreinigingen ten gevolge van onder meer voormalige industrievestingen, benzine- c.q. brandstofverkooppunten, ondergrondse particuliere brandstoftanks.
2. Bij het bestemmingsplan dient ten aanzien van de wegen, waarop binnen een periode van 10 jaar minder dan 2.450 mvt/etmaal worden verwacht, overeenkomstig artikel 74, lid 2, van de Wet Geluidhinder een verklaring van de gemeenteraad te worden gevoegd.
3. Aan de functie van de Fred. v.d. Paltshof en de Herenstraat voor het openbaar vervoer en het ten opzichte van de kern van Rhenen doorgaande verkeer is voorbij gegaan bij het bepalen van de voor

die straten gewenste aanpassing van inrichting (zie het gestelde op pag. 34 onder punt 5 van de plantoelichting). Voor het openbaar vervoer en het autoverkeer dient een vlotte doorstroming verzekerd te zijn.

Hiermee dient bij de verdere planontwikkeling rekening te worden gehouden.

Reactie

ad. 1

Niet wordt ingezien op welke wijze bij de verdere ontwikkeling van het bestemmingsplan rekening gehouden kan worden met mogelijk voorkomende bodemverontreinigingen.

ad. 2

Uiteraard zal de bedoelde verklaring van de gemeenteraad bij het bestemmingsplan worden gevoegd.

ad. 3

Voor aanpassingen van de inrichting van de Fred. v.d. Paltshof en de Herenstraat bestaan vooralsnog geen concrete plannen of intenties. Ter zake zijn slechts wenselijkheden geuit.

Overigens zullen deze aanpassingen juist vanwege de functie van genoemde wegen voor het openbaar vervoer en het doorgaande verkeer beperkt van omvang moeten blijven. Daarom ook wordt in de plantoelichting gesproken van "enige aanpassing van de inrichting".

De wenselijkheid van deze verandering van weginrichting wordt niet bepaald door de functie die meergenoemde wegen voor het openbaar vervoer en het doorgaande verkeer behoort te hebben. Daarom is daarvan ook geen gewag gemaakt in de plantoelichting.

Bij de mogelijke ontwikkeling van herinrichtingsplannetjes zullen te zijner tijd uiteraard de daarbij belanghebbende partijen worden betrokken.

Omdat deze plannetjes in overeenstemming zullen zijn met de aan de desbetreffende wegtracé's gegeven bestemming behoeft daarmee bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan verder geen rekening te worden gehouden.

7.5 Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Voorgesteld wordt de beschermde monumenten Molenstraat 25-27 ingevolge artikel 10, lid 1a, van de voorschriften mede tot woningen te bestemmen.

Reactie

Besloten is het desbetreffende pand te verkopen aan de directie van een in de gemeente Rhenen gevestigd aannemersbedrijf.

Deze directie heeft het voornemen het pand te restaureren en te verbouwen op een zodanige wijze dat de benedenverdieping voor winkeldoelinden en de bovenverdieping voor woondoeleinden geschikt wordt. Aan het desbetreffende perceel is een op genoemde doeleinden afgestemde bestemming gegeven.

7.6 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken

1. Het te realiseren Schenkenschansproject draagt weliswaar bij tot versterking van de winkelfunctie van de binnenstad maar de komst van de voorziening betekent tevens een aanzienlijke uitbreiding van het bestaande winkelareaal. Het is dan ook gewenst dat met instemming van de betrokken winkeliers eenzelfde hoeveelheid winkelruimte buiten het kernwinkelapparaat aan de winkelbestemming wordt onttrokken.
2. Het is ongewenst dat het transport- en overslagbedrijf van zand en grind aan de zuidkant van de binnenstad geen mogelijkheid tot uitbreiding van activiteiten is gegeven. Ook wordt het volstrekt uitsluiten van bouwmogelijkheden voor dat bedrijf ten westen van de Rijnstraat onnodig beperkend geacht.
3. Ter oplossing van de parkeerproblemen in de binnenstad dient zo spoedig mogelijk, onafhankelijk van de realisering van het Schenkenschansproject, een parkeerterrein voor kort-parkeren in het K.E.-Plantsoen te worden aangelegd. Dit terrein zou reeds de functie van "trekker" als bedoeld in het CIMK-rapport kunnen hebben. De noodzakelijke herinrichting van de Molenstraat zou tegelijk met de aanleg van bedoeld parkeerterrein moeten worden uitgevoerd. De verwezenlijking van dit werk dient evenmin afhankelijk te worden gesteld van de realisering van het Schenkenschansproject.

4. Het is gewenst artikel 14 van de planvoorschriften, regelende de bestemming "tuin" uit te breiden met een vrijstellingsbepaling voor het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de eventueel noodzakelijke uitbreiding van functie die uitgeoefend worden in de panden, waartoe de tuinen behoren.

Reactie

ad. 1

Als zich mogelijkheden voordoen buiten het kernwinkelapparaat zal nader worden onderzocht in hoeverre het mogelijk is buiten het kernwinkelapparaat aanwezige winkels weg te bestemmen.

ad. 2

Bedoeld bedrijf vormt de meest problematische vestiging binnen het plangebied. De redenen daarvoor zijn weergegeven op blz. 12 van de toelichting. In feite zou het bedrijf verplaatst moeten worden. Dit is evenwel niet mogelijk gebleken.

Het is evident dat aan een uit planologisch oogpunt onaanvaardbaar bedrijf geen expansiemogelijkheden kunnen worden toegekend. Daarom is aan de desbetreffende bedrijfsterreinen een conserverende bestemming gegeven.

ad. 3

Na ampele overweging is besloten op een in stedenbouwkundig opzicht aanvaardbare wijze parkeergelegenheid te creëren in het gedeelte van het K.E.-Plantsoen, direct grenzend aan de noordzijde van de Molenstraat (zie in dit verband ook in de plantoelichting opgenomen studieresultaten ter zake). Het is de bedoeling het werk op het moment van ingebruikneming van de "Schenkenschans" uitgevoerd te hebben. Het noordelijk gedeelte van de Molenstraat is inmiddels gereconstrueerd. Wanneer met de herinrichting van het zuidelijk gedeelte van de Molenstraat wordt begonnen is nog niet bekend. Het streven is er evenwel eveneens op gericht dit min of meer op zichzelf staande werk voltooid te hebben als het Schenkenschansproject is verwezenlijkt.

ad. 4

Verstoring van de historische open ruimte aan de zuidzijde van de oude binnenstad dient te worden voorkomen. Daarom is slechts de niet bebouwde delen daarvan de bestemming "tuin" gegeven.

Met deze opvatting conflicteert de invoering van een vrijstellingsbepaling voor de realisering van de door de Kamer bedoelde bouwwerken.

Het voorstel ter zake komt derhalve niet voor overname in aanmerking.

7.7 Provinciale Utrechtse Stichting voor Welzijnsbevordering

Het is voor niet-ingewijden niet duidelijk wat bedoeld wordt met het "Schenkenschansproject".

Reactie

Het is de bedoeling dat op het braakliggende terrein, onder meer begrensd door de Molenstraat, de Muntstraat en de Plantsoenstraat winkelruimten met bovenwoningen in de premie-huursector worden gebouwd. Dit project staat ter plaatse bekend als het "Schenkenschansproject".

7.8 Centraal Nederland

Wat houdt de in de plantoelichting gepropageerde aanpassing van de inrichting van de Fred. v.d. Paltshof en de Herenstraat in?

Reactie

Verwezen wordt naar het ter zake onder punt 7.4 gestelde.

7.9 Overige vooroverleginstanties

De volgende vooroverleginstanties hebben gereageerd:

1. het ministerie van Economische Zaken (dienst Energievoorziening);
2. het ministerie van Defensie (dienst Gebouwen Werken en Terreinen directie Utrecht);
3. het ministerie van Landbouw en Visserij (dienst Landinrichting, Grond- en Bosbeheer in de provincie Utrecht);

4. het ministerie van Landbouw en Visserij (inspectie Natuurbehoud en Openluchtrecreatie in de provincie Utrecht);
5. de N.V. Nederlandse Gasunie;
6. de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
7. de gewestelijke raad voor Utrecht van het Landbouwschap;
8. Rijkswaterstaat, directie Utrecht;
9. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in Utrecht en Noord-Holland, en wel in die zin dat de inhoud van het voorontwerp-bestemmingsplan geen der genoemde instanties aanleiding gaf tot het maken van op- of aanmerkingen.

7.9 Provinciale Planologische Commissie

Over het op grond van het vooroverleg aangepaste ontwerpplan had de PPC slechts enkele opmerkingen.

Het voornaamste punt van kritiek betrof het inrichten van parkeergelegenheid in het Koningin Elisabethplantsoen ten noorden van de Molenstraat. Door de PPC wordt in principe niet bestreden dat door de bouw van woningen en winkels in de omgeving een tekort aan parkeergelegenheid ter plaatse dreigt te ontstaan (conform het gestelde in 3.6.2 van deze toelichting), maar zij acht een verdere aantasting van het K.E. Plantsoen door het aanleggen van ongeveer 40 parkeerplaatsen onaanvaardbaar. Als compromis acht zij de aanleg van een beperkt aantal parkeerplaatsen (circa 21) langs bestaande wegen, namelijk de Molenstraat en de toegangsweg naar de gemeentewerf, aanvaardbaar.

Acceptatie van het compromis zou er toe leiden dat het tekort aan parkeergelegenheid ter plaatse niet wordt opgeheven. Enige leniging kan worden geboden door de aanleg van enkele additionele parkeervakken bij het gemeentekantoor en bij de brandweerkazerne, alsmede door vergroting van de blauwe zone. Van de uitwijkmogelijkheden naar elders, zoals de omgeving van gebouw "Irene" of plaatsen ten zuiden van de Heerenstraat, kan, anders dan PPC, weinig effect worden verwacht. Het hellende terrein, en de slechte bereikbaarheid zullen het gebruik sterk beperken.

In deze omstandigheden is na rijp beraad overgegaan tot de aanleg van 29 parkeerplaatsen in het oostelijke deel van het K.E.-plantsoen. Het aanzien van het plantsoen is daarbij zo veel mogelijk gespaard. Deze aanpak is ondersteund door de aanplant van nieuwe groenvoorzieningen.

Overigens had de PPC slechts opmerkingen over de redactie van enkele voorschriften. De betreffende voorschriften zijn aangepast. Opgemerkt moet worden dat de vrijstellingen van artikel 4, de leden 8 en 9, wel degelijk verschillende situaties betreffen; door aanpassing van de redactie is dit duidelijker gemaakt.