

Bestemmingsplan de Driehoek-I

Gemeente Rhenen

Toelichting

28 januari 1999
674/CE99/1045/13291

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Bestaande toestand	4
2.1	Schets van het gebied	4
2.2	Milieu-aspecten	5
3	Ontwikkeling van het gebied	7
3.1	Aanpassing van de wegenstructuur	7
3.2	Ontwikkeling Oude Dijksestraatgebied	7
3.3	Gedeelte bij de Herenstraat	9
3.4	Voormalige Wilhelminaschool	10
3.5	Overige functies in het plangebied	10
3.6	Voorschriften bij het plan	11
4	Uitvoerbaarheid	12
4.1	Economische uitvoerbaarheid	12
4.2	Inspraak	12
5	Gevoerd overleg	13
5.1	Schriftelijk vooroverleg	13

1 Inleiding

Het bestemmingsplan de Driehoek-1 omvat het gedeelte van Rhenen, dat wordt omsloten door de Julianastraat, de Achterbergsestraatweg, de Herenstraat en de Nieuwe Veenendaalsweg.

Het plangebied, dat een oppervlakte van circa 4,5 ha beslaat, is direct ten noordoosten van de binnenstad gelegen. De naam van het plan wordt ontleend aan de in het horizontale vlak vrijwel driehoekige vorm van het plangebied.

Het geldende bestemmingsplan "de Driehoek-1", vastgesteld in 1985, is in diverse opzichten verouderd. In het bijzonder omvat de herziening van het plan een wijziging van het wegpatroon in het gebied en enkele nieuwbouwprojecten in samenhang hiermee.

2 Bestaande toestand

2.1 Schets van het gebied

Rhenen is een oude stad. De geschiedenis voert in elk geval terug tot 855 toen al een "Villa Rhenia" bestond. Het gebied de Driehoek-I was in vroegere tijden juist buiten de ommuurde stad en het omringende schootsveld gelegen. Van oudsher was hier een knooppunt van verbindingswegen. Op de oudste kaart die er van Rhenen bestaat, die van Jacob van Deventer uit 1558, zijn de hoofdroute in oostwestelijke richting door Rhenen (de huidige Herenstraat), de Veenscheweg (de huidige Nieuwe Veenendaalsweg) en de Oude Dijksheweg (de huidige Oude Dijksestraat en het begin van de Achterbergsestraatweg) duidelijk waarneembaar.

Vanaf 1900 is het gebied geleidelijk aan bebouwd, te beginnen met de meest zuidelijke punt. De Wilhelminastraat is in 1931 aangelegd, de Julianastraat in 1948. Het gevolg hiervan is dat een groot deel van de panden in het gebied tussen 50 en 100 jaar oud is. In samenhang hiermee is het gebied geïnventariseerd voor de aanwezigheid van jonge architectonische monumenten (het zogenaamde MIP-onderzoek).

Hierbij zijn als waardevol aangemerkt een rij woningen aan de zuidzijde van de Wilhelminastraat, de nrs 8-30 (MIP-categorie 2). Nog hoger werd gewaardeerd de voormalige Mavo aan de noordzijde van deze straat. Hiervan is inmiddels gebleken dat volledig behoud onmogelijk was: na renovatie is het poortgebouw behouden, de vleugel met klaslokalen is vervangen door appartementen, waarbij gestreefd is naar behoud van de karakteristieke bouwmassa.

Nadat lange tijd slechts incidentele vernieuwingen plaatsvonden, zijn recent enkele meeromvattende stadsvernieuwingsprojecten op gang gekomen. Het meest omvankelijk is een terrein midden in het plangebied, bij de (voormalige) Oude Dijksestraat. Aanleiding tot sanering vormden enkele niet passende bedrijfslocaties, waaromheen een aantal zeer slechte woningen stond. Deze zijn inmiddels geamoveerd. Een andere vernieuwing is inmiddels voltooid: de Wilhelminaschool aan de gelijknamige straat is in verband met de ontwikkelingen in het onderwijs als school opgeheven, en vervangen door (in hoofdzaak) woningen. Tenslotte heeft reconstructie plaatsgevonden van het kruispunt Herenstraat - Nieuwe Veenendaalseweg. Op het aangrenzende terrein is eerst een minder passend garagebedrijf geamoveerd, en recent de brandweergarage, zodat ruimte ontstaan is voor een meer passende functie op deze opvallende en in Rhenen centrale plaats.

De nieuwe ontwikkelingen versterken nog de toch al zeer gevarieerde uiterlijke verschijningsvorm van het gebied. Deze variatie wordt nog versterkt door het aanwezige natuurlijke hoogteverschil. Dit hoogteverschil bedraagt tussen de Herenstraat en de noordelijke plangrens (hemelsbreed 300 m), circa 14 m: van circa 22,80 m tot circa 36,80 m boven NAP.

Ook ten aanzien van de in het gebied aanwezige functies is sprake van een enigszins gemengd gebied: hoewel de woonfunctie in het algemeen overheerst, bevinden zich verspreid in het gebied diverse andere functies. Er bestaan in de Driehoek-I ongeveer 120 woningen (met inbegrip van de recent gebouwde 24 woningen ter vervanging van de Wilhelmina-mavo), een zevental winkels, dan wel bedrijven met een baliefunctie, en enkele kantoren en praktijkruimten. Hierin manifesteert het gebied zich als een randgebied van de binnenstad.

Door de geschetste ontwikkelingen is het geldende bestemmingsplan de Driehoek-I, dat in 1985 is vastgesteld, in diverse opzichten niet meer passend.

2.2 Milieu-aspecten

Bodem

Het plan omvat in hoofdzaak een bestaand (woon)gebied, waar geen ingrijpende veranderingen voorzien worden. Enkele locaties zullen vernieuwd worden. In dit verband zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd.

Oude Dijksestraat

In het verleden zijn voor een aantal deellocaties verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn onlangs geactualiseerd en voor een aantal tussenliggende percelen is voor de eerste maal een onderzoek uitgevoerd. Een en ander is samengevat in één rapport waarop de verdere strategie van gedeeltelijke sanering is gebaseerd.

Op de locatie bevonden zich namelijk een aantal spots met een ernstige verontreiniging met zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK), reden waarom de locatie inmiddels is gesaneerd.

Nieuwe Veenendaalseweg 2

Op dit perceel is in het verleden een garagebedrijf gevestigd geweest en het perceel is laatstelijk in gebruik geweest als brandweerkazerne. Twee delen van het perceel zijn onderzocht op bodemverontreiniging te weten op de plaats waar de brandstoftanks hebben gelegen en zuidelijk gelegen taluds ten behoeve van de afvoer van grond.

Wilhelminastraat 27

Ten behoeve van de gedeeltelijke amovering van het schoolgebouw van de voormalige Wilhelmina-mavo is een bodemonderzoek uitgevoerd waarbij slechts een lichte verontreiniging met zware metalen, PAK en minerale olie is geconstateerd.

Verkeer

Het plangebied bevat enkele belangrijke verkeerswegen binnen de kern Rhenen. De intensiteit op deze wegen is rond 1990 geteld, opgehoogd in verband met een intensiteitsstijging van circa 2% per jaar, bedragen de huidige intensiteiten:

- Herenstraat: circa 15000 motorvoertuigen per etmaal;
- Nieuwe Veenendaalseweg: circa 6600 motorvoertuigen per etmaal;
- Achterbergsestraatweg: circa 2700 motorvoertuigen per etmaal.

De overige straten hebben lage verkeersintensiteiten.

Het kruispunt Herenstraat-Nieuwe Veenendaalseweg is zeer belangrijk, en ook zeer druk knooppunt in het Rhenense hoofdwegennet. In verband met de frequent optredende doorstromingsproblemen is recent een rotonde aangelegd. Hierdoor is de verkeerscirculatie ter plaatse duidelijk verbeterd.

Geluidhinder

De genoemde wegen veroorzaken geluidhinder. Mede door de vaak korte afstand tussen de straten en de er langs staande gebouwen bedragen de gevelbelasting en in vele gevallen circa 60 dB(A). Het gaat hierbij om een bestaande situatie, het aantal woningen zal niet groter worden. Een uitzondering vormt alleen een plan voor 46 woningen in het gesaneerde gedeelte bij de Oude Dijksestraat. Met name de geluidhinder vanwege de Nieuwe Veenendaalseweg is aanzienlijk.

Inmiddels heeft Gedeputeerde Staten, bij besluit van 12 augustus 1997, ontheffing voor een hogere grenswaarde Wet Geluidhinder verleend. Deze is gebaseerd op het feit dat sprake is van een stadsvernieuwingsgebied (waarbij 21 ongezinswoningen vervangen worden).

Als voorwaarde bij ontheffing gold met name dat het plan voorziet in tenminste één geluidluwe gevel. In deze zin is een bouwplan ontwikkeld.

Openbaar vervoer

De Herenstraat vormt onderdeel van de route van diverse buslijnen. Het plangebied is daardoor goed ontsloten door openbaar vervoer.

3 Ontwikkeling van het gebied

3.1 Aanpassing van de wegenstructuur

In de huidige toestand komen de Nieuwe Veenendaalseweg en de Achterbergsestraatweg uit op de Herenstraat, en wel op korte afstand van elkaar. Dit is qua verkeersafwikkeling en qua verkeersveiligheid een ongunstige situatie. In verband hiermee is het voornemen om deze beide straten gecombineerd op de Herenstraat te laten uitmonden. Voor wat betreft het belang van de verkeersverbinding geldt de Nieuwe Veenendaalseweg als belangrijkste (buurtverzamelstraat), en de Achterbergsestraatweg als meer ondergeschikte verbinding. Daarom wordt de Achterbergsestraatweg omgehogen via een nieuw tracé, terwijl de aansluiting op de Herenstraat voor autoverkeer afgesloten wordt.

De mogelijkheid voor de aanleg van deze nieuwe verbinding werd geboden door de sanering in het Oude Dijksestraatgebied. De inpassing in dit gebied wordt hierna onder 3.2 beschreven. Om de secundaire verkeersfunctie van de omgelegde Achterbergsestraatweg te accentueren (en de geluidhinder te reduceren) zullen in de weg snelheidsremmende voorzieningen komen.

3.2 Ontwikkeling Oude Dijksestraatgebied

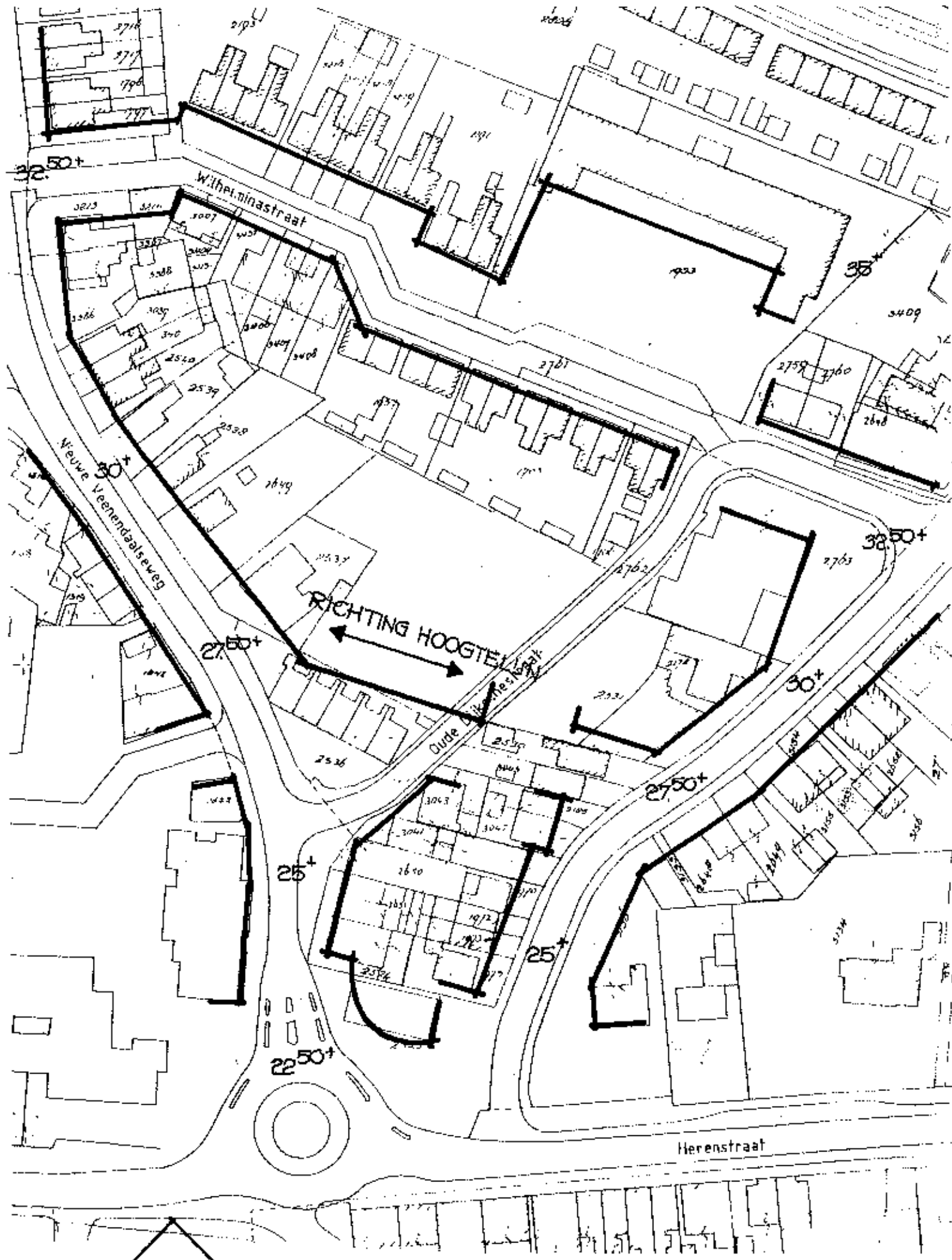
In samenhang met de hiervoor genoemde nieuwe verkeersverbinding is een voorstel voor bebouwing met drie blokken woonbebouwing ontwikkeld. Het gaat om drie blokken met vijf bouwlagen. De uitgangspunten voor deze bebouwing kunnen als volgt beschreven worden.

Hellingen

De stad Rhenen is gelegen op de helling van de Utrechtse heuvelrug, die markante hoogteverschillen vertoont. Het terrein stijgt van circa 10 m boven NAP ter plaatse van de oever van de Rijn naar toppen van circa 50 m. Bebouwing staat tot op de toppen van de heuvels, zodat de hoogte van de stedelijke bebouwing, die zichtbaar is vanaf de Rijn, reikt tot circa 58 m boven NAP (nog afgezien van incidentele torens, zoals de watertoren en Huis ten Dale). De hoogtelijnen liggen in oost-westrichting, en in aanzicht vertoont de helling een soort "daklandschap". De onderhavige locatie ligt op circa 27 m boven NAP, en daarmee globaal midden op de helling. De richting van het terrein volgt ongeveer de hoogtelijn, zie de schets "Hoogteligging en rooilijnen".

Rooilijnen

Tegen de heuvelrug is veel van de bebouwing parallel aan de hoogtelijnen gebouwd. Juist bij de onderhavige locatie liggen enkele van de voornaamste wegen die helling-op voeren, namelijk de Nieuwe Veenendaalseweg en de Achterbergsestraatweg. Langs deze wegen is ook gebouwd, daardoor zijn toch min of meer gesloten rooilijnen ontstaan, zoals weergegeven op de schets "Hoogteligging en rooilijnen".



Waar de situatie in het verleden bij de Oude Dijksestraat vrij onduidelijk was, scheidt de nieuwe wegverbinding veel duidelijker ruimtevormen. Zowel bij de Nieuwe Veenendaalseweg als bij de Achterbergsestraatweg ontstaan driehoekige straatverruiming. De nieuwe bebouwing is hier logisch op georiënteerd. Midden in de nieuwe wegverbinding wordt de ruimte enigszins ingesnoerd door de bestaande bebouwing, hier is ook bij de nieuwe bebouwing een voortzetting van de rooilijn minder voor de hand liggend.

Hoogte van bebouwing en bouwvorm

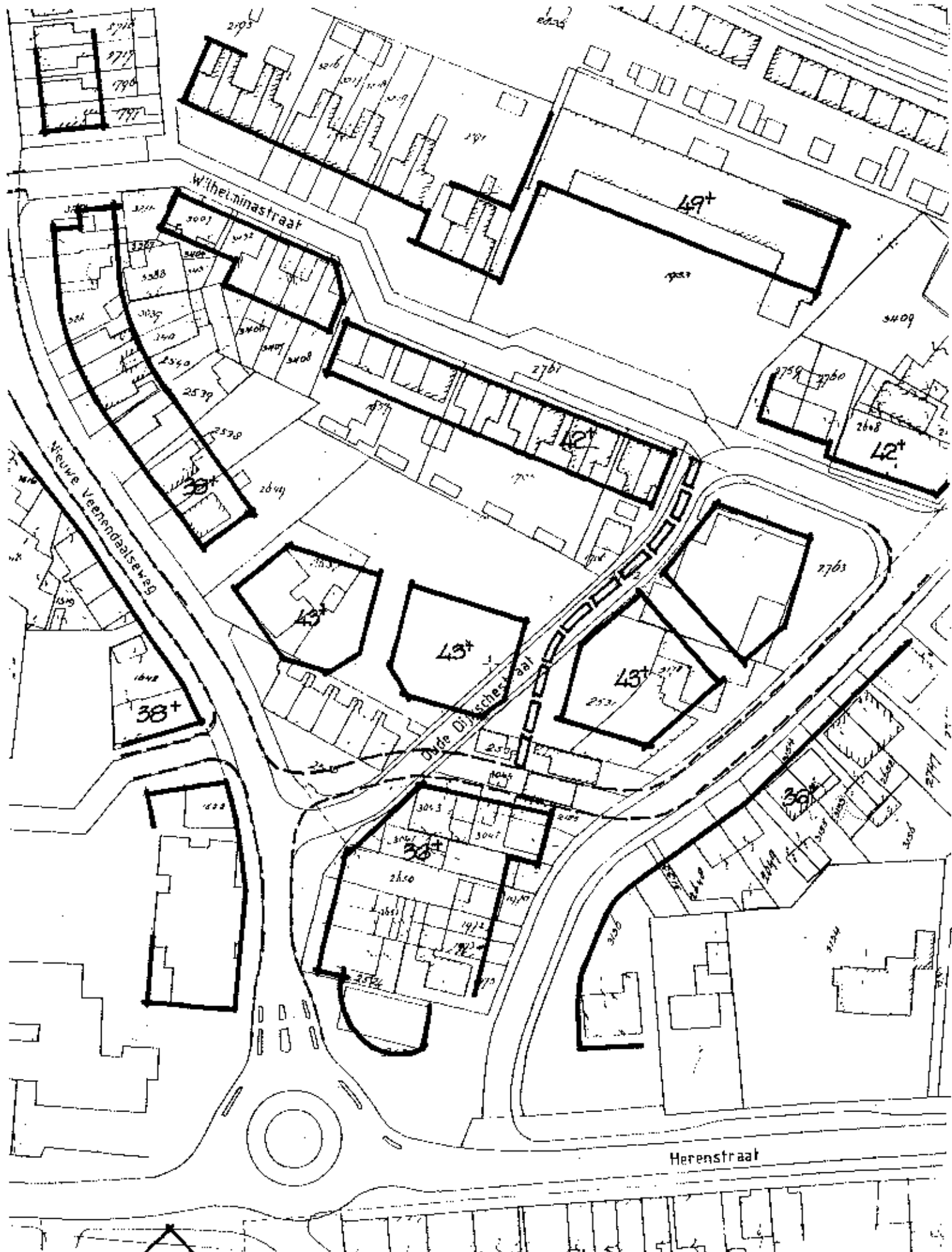
De hoogte van nieuwe bebouwing dient gezien te worden in samenhang met bestaande bebouwing in de omgeving, waarbij ook de ligging een grote rol speelt. De locatie is gelegen nabij de binnenstad van Rheden. Hier is al een tendens te bemerken naar intensivering en verhoging van de bebouwing. Aan de rand van de binnenstad zijn projecten, zoals de Droge Doelen en Schenkenschans tot stand gekomen; wat hoger op de helling liggen gebouwen zoals de woningbouw ter plaatse van de voormalige Wilhelmina-mavo aan de Wilhelminastraat, en het bejaardentehuis de Tollenkamp aan de Nieuwe Veenendaalseweg. Er bevindt zich daardoor een vrij groot aantal objecten met 4 of 5 bouwlagen in de omgeving, die de traditionele bebouwingsstructuur met eengezinshuizen doorbreken.

Het bouwen op de helling heeft als effect dat de bouwhoogte vanaf een lager standpunt gezien, een relatief hoge indruk kan wekken, maar van bovenaf gezien juist minder dominant is. Op de schets "Ligging en gemiddelde hoogte" is een indicatie van de gemiddelde bouwhoogte gegeven. Het blijkt dat op de locatie tot circa 5 bouwlagen gebouwd kunnen worden zonder uit te steken boven de achterliggende bebouwing aan de Wilhelminastraat (bij een peil op 27,50 m ligt het dak van de vijfde bouwlaag op 41,00 m). Anderzijds is de bebouwing vrij goed zichtbaar vanuit het zuiden, zoals geschetst in het bijgaande aanzicht vanaf de Herenstraat, ter plaatse van de rotonde. In deze schets is de gekozen bouwvorm, in de gedaante van drie torentjes, ingetekend.

Deze keuze voor de torentjes is een bewuste keuze. Weliswaar zou op grond van het eerder geschetste rooilijnbeloop ook voor een gesloten wandbebouwing gekozen kunnen worden (die bij een zelfde aantal woningen misschien zelfs ten dele lager zou kunnen zijn dan de torentjes), maar dit zou minder gunstig in de omgeving passen. Bij torens is het aanzicht vanuit de omringende bebouwing, zoals de woningen aan de Wilhelminastraat, veel afwisselender en biedt mogelijkheden voor doorzicht; in het algemeen is bij torens het beeld van de bebouwing meer gevarieerd, en sluit ook beter aan bij het overwegend half-vrijstaande karakter van de bebouwing in de omgeving. De torens zijn ook gelegen aan de driehoekige ruimten op de straathoeken, wat de hoogte ruimtelijk acceptabel maakt.

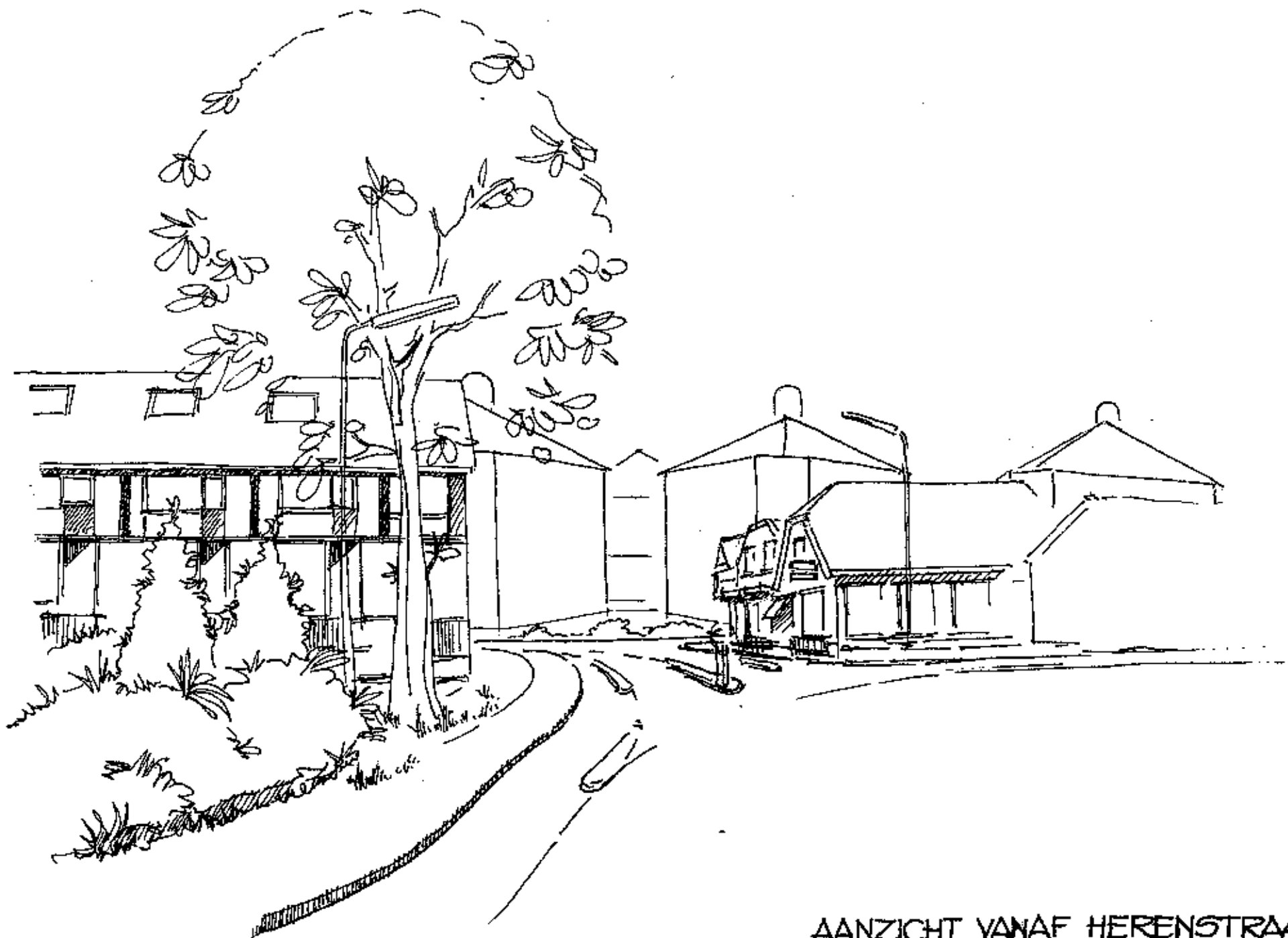
Terreinindeling

Het voorziene bouwplan van 46 woningen dient adequaat ontsloten te worden. Daarbij verdient het aanbeveling het parkeren zoveel mogelijk achter de bebouwing onder te brengen. Weliswaar liggen de woongebouwen met de voorkant naar de nieuw aan te leggen verbindingsweg, maar parkeerterreinen aan de achterzijde, liggen uit het zicht, waardoor aan de voorkant het aanzien van de woongebouwen niet overheerst wordt door geparkeerde auto's. Slechts ondergeschikte parkeerplaatsen, zoals voor bezoekers, zijn daar toegestaan.



1:1000

BOUWBLOKKEN :
LIGGING EN GEMIDDELTE HOOGTE



AANZICHT VANAF HERENSTRAAT

Door het hoogteverschil in het terrein is het mogelijk het parkeren in twee lagen uit te voeren.

De Oude Dijksestraat vervalt als doorgaande verkeersweg, wel blijft een voetgangerstroute, ongeveer op dezelfde plaats, bestaan. De bestaande verbinding van en naar de Wilhelminastraat blijft daardoor behouden.

Het gebied zou in de toekomst nog met een vierde torentje kunnen worden uitgebreid wanneer de naastgelegen supermarkt zich elders in de gemeente zou willen/gaan vestigen. Hiervan is thans nog geen sprake.

Volkshuisvesting

De landelijke vergrijzingstendens gaat niet aan Rhenen voorbij. Dit betekent dat de behoefte aan seniorenhuisvesting groeit. Zowel in de koop- als de huursector is deze behoefte merkbaar. Gelet op de hoogteverschillen die in de stad Rhenen aanwezig zijn verdient het de voorkeur om in de huisvesting voor senioren te voorzien nabij de in Rhenen aanwezige voorzieningen zoals winkels, medisch centrum, openbaar vervoer e.d. De locatie Dijksestraat is centraal ten opzichte van deze voorzieningen gelegen, zodat deze locatie bij uitstek geschikt is voor de huisvesting van senioren.

De 18 huurwoningen zullen volledig beschikbaar komen voor deze categorie. Voor wat betreft de 28 koopwoningen geldt het marktprincipe. Vanwege de ligging en het type woningen is het aannemelijk dat een deel van de appartementen gekocht zullen gaan worden door senioren.

3.3 Gedeelte bij de Herenstraat

Het kruispunt Herenstraat-Nieuwe Veenendaalseweg is een belangrijk verkeersknooppunt, wat mede tot uiting komt in de recent aangelegde rotonde. De situatie zal nog duidelijker worden als de uitmonding van de Achterbergsestraatweg afgesloten zal worden, en nog slechts door voetgangers en fietsers gebruikt mag worden.

De vergroting van het kruispunt heeft ertoe geleid dat het markante pand op de hoek (het zogenaamde Van der Kolk-pand) afgebroken moest worden. De er achter gelegen brandweergarage is eveneens afgebroken in verband met nieuwbouw elders in Rhenen. Het gevolg van een en ander is dat hier een vrij grote open ruimte ontstaan is. Hoewel het terrein tevens een functie als parkeerlocatie heeft, is het toch gewenst dat hier nieuwe bebouwing komt, die als ruimtelijk accent op deze hoek kan fungeren. Op deze wijze wordt een meer stedelijk kruispunt gesuggereerd (en niet een soort "verkeersvlakte"), wordt een soort poort naar de binnenstad gevormd, en wordt een goede beëindiging bereikt van de bestaande bebouwing langs de Achterbergsestraatwegen Nieuwe Veenendaalseweg, die aan de Herenstraatzijde niet fraai is.

In dit verband wordt op deze plaats een kantoorbebouwing voorzien, aansluitend bij de bestaande bebouwing. De vermindering van de parkeercapaciteit wordt gecompenseerd door uitbreiding van het parkeren aan de oostzijde, ter plaatse van de uitrit van de Achterbergsestraatweg, die komt te vervallen, en ook ten dele door

middel van een grondruil, op het terrein van het makelaarskantoor ten oosten van het kruispunt.

3.4 Voormalige Wilhelminaschool

De vroegere mavo-school aan de Wilhelminstraat is recent veranderd in een gebouw met 24 appartementen. Het is helaas niet mogelijk gebleken, zoals aanvankelijk onderzocht is, om het karakteristieke gevelbeeld te behouden, maar wel is het kenmerkende grote schilddak behouden. Aan de westzijde konden de in het architectonische geheel eveneens kenmerkende vroegere ingangspartij, trappenhuis en fietsenberging niet als woningen ingericht worden, maar wel als kantoorruimte. Derhalve is hier in het woongebied een kantoor (zonder baliefunctie) ingepast. Het vroegere schoolplein is behouden, deels als parkeerterrein, deels als groenvoorziening. Door het hoogteverschil in het terrein wordt deze open ruimte gedifferentieerd.

3.5 Overige functies in het plangebied

De rest van het plangebied is in hoofdlijnen nog in overeenstemming met het geldende plan.

Als beleid wordt ook nog steeds voorgestaan dat de woonbestemming in het gebied primair is.

Een nuancering is slechts te maken voor het gedeelte op de hoek Nieuwe Veenendaalseweg-Herenstraat. Hier bestaan sinds lange tijd enkele bedrijfswinkelpanden. Aanvullend wordt op de hoek een kantoor gerealiseerd. In feite kan deze hoek als een uitloper van het nabijgelegen stadscentrum worden beschouwd. De hier passende functie is echter niet primair die van winkels, maar eerder kantoren met een baliefunctie (zoals makelaar, reisbureau) en praktijkruimte. Als winkels zijn, in overeenstemming met de huidige situatie, vooral gespecialiseerde niet aan het winkelcentrum gebonden bedrijven mogelijk. Op te merken is ook dat op deze drukke hoek de vestiging van nieuwe woningen door de grote gehuidhinder op bezwaren zou stuiten.

In de rest van het plangebied is de woonbestemming overheersend. De verspreide, al sinds jaren gevestigde bedrijfstvormen (zoals onder meer een fietsenhandel, annex reparatiebedrijf, een bloemenwinkel, een installatiebedrijf, enkele kleine kantoren) zijn als medebestemming ingepast. Dat wil zeggen dat het huidige gebruik erkend is, maar dat bij eventuele beëindiging ervan het gebruik als wonen voortgezet kan worden. Aspecten als bedrijfsuitbreiding spelen geen rol, omdat in alle gevallen het perceel als geheel benut is.

Een uitzondering op de hiervoor genoemde beleidslijnen vormen twee grote bestaande winkels: een supermarkt, en een doe-het-zelf winkel. Beide zaken zijn zo groot, dat vervanging door een woonbestemming alleen na ingrijpende verbouwing zal kunnen plaatsvinden. Om praktische redenen zijn deze winkels dan ook voor detailhandel bestemd, hoewel een woonbestemming in principe de voorkeur heeft. De bedrijven hebben ter plaatse geen uitbreidingsmogelijkheden.

3.6 Voorschriften bij het plan

In de voorgaande paragrafen zijn de bestemmingen reeds toegelicht. Ten aanzien van het kaartbeeld en de bouwvoorschriften is in het plan gestreefd naar een meer globale beleidslijn dan in het geldende plan dat in sommige opzichten zeer gedetailleerd is.

Het bestemmingsplan legt de nadruk op het behoud van de kenmerkende rooilijnen in het plan. Daarbinnen is een vrij grote vrijheid van indeling. Ingrijpende veranderingen zijn echter in de praktijk nauwelijks mogelijk; de vaak zeer grote bebouwingsdichtheid van de percelen speelt daarbij een grote rol: in vele gevallen wordt het maximaal bebouwingspercentage van 60% al bereikt of zelfs overschreden. Er bestaat ook geen gevaar dat in geluidbelaste situaties het aantal woningen toeneemt.

4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

In het plan zijn drie nieuwe elementen opgenomen, die recent zijn uitgevoerd.

1. **Reconstructie wegnnet: aanleg van nieuwe weg tussen Achterbergsestraatweg en Nieuwe Veenendaalsweg, afsluiting Achterbergsestraatweg bij Herenstraat en inrichting parkeerterrein.** Deze werken zijn door de gemeente uit de algemene middelen gefinancierd, behoudens een gedeelte stadsvernieuwingssubsidie in samenhang met 2.
2. **Woningbouwproject Oude Dijksestraat**
Door de provincie is ten behoeve van dit stadsvernieuwingsproject subsidie beschikbaar gesteld. Hieraan was de voorwaarde gekoppeld dat ook een volkshuisvestelijk doel wordt gediend en de gemeente eveneens middelen beschikbaar stelt. In dit verband zijn 18 sociale huurappartementen gerealiseerd, naast 28 koopappartementen in particuliere exploitatie. De gemeente heeft voor de huurwoningen de benodigde gronden aangekocht en neemt de aanleg van de weg voor zijn rekening. De grond is vervolgens bouwrijp aangeboden aan de Rhenense Woningstichting. De stichting heeft voor de bouw van de huurwoningen een subsidiebeschikking gevraagd op grond van het Besluit Woninggebonden Subsidies. Vanuit het budget voor de gemeenten Rhenen en Renswoude zijn gelden beschikbaar gesteld. Een exploitatieopzet is beschikbaar.
3. **Kantoren bij de Herenstraat**
Dit project wordt privaat gefinancierd. Voor wat betreft het bouwterrein heeft een grondruil plaatsgevonden tussen de gemeente en het betrokken makelaarskantoor.

4.2 Inspraak

Overeenkomstig de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerp van het plan van 15 januari 1998 tot en met 11 februari 1998 op het gemeentehuis ter inzage gelegd.

Gedurende genoemde periode konden ingezetenen en andere belanghebbenden, niet ingezetenen, hun zienswijze op het voorontwerp-bestemmingsplan naar keuze schriftelijk dan wel mondeling naar voren brengen. Van deze gelegenheid heeft niemand gebruik gemaakt.

5 Gevoerd overleg

5.1 Schriftelijk vooroverleg

Het concept-voorontwerp van het plan is in het kader van het schriftelijk vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit RO toegezonden aan betrokken instanties. Van 11 instanties is een reactie binnengekomen, de reacties zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

In het navolgende worden de gestelde opmerkingen beantwoord.

a. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen

- Het verheugt mij dat de huidige situatie met de rotonde Nieuwe Veenendaalseweg-Herenstraat en de aansluiting van de Achterbergseweg op de Herenstraat in het voorliggende plan is gewijzigd. Op pagina 7 van de plantoelichting wordt vermeld dat deze aansluiting voor autoverkeer wordt afgesloten. Ik ga ervan uit dat dit betekent dat de aansluiting wel open blijft voor fietsers en voetgangers.
Antwoord: de aansluiting blijft inderdaad open voor voetgangers en fietsers. De tekst van de toelichting is aangepast.
- Elders in de toelichting (op pagina 9) wordt opgemerkt dat de Oude Dijksestraat vervalt als verkeersweg, maar dat er wel een voetgangersrelatie blijft bestaan. Ik vraag mij af of het mogelijk is dat er ook een fietsrelatie blijft bestaan.
Antwoord: de bouw van nieuwe woningen brengt met zich mee dat het reeds bestaande hoogteverschil plaatselijk geconcentreerd wordt tot een terrasachtige opbouw, waarbij het hoogteverschil ter plaatse van de nieuwe woongebouwen door trappen wordt overwonnen.
Voor fietsers is deze verbinding dus minder geschikt. Fietsers kunnen de overige openbare wegen in het plangebied gebruiken, wat niet tot noemenswaardige omwegen hoeft te leiden, waarbij de overige routes gekenmerkt worden door matige hoogteverschillen.
- Hiernaast merk ik nog op dat in het plan thans geen aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.
Antwoord: het plan betreft een locatie in het centrum van Rhenen. Diverse busroutes volgens de Herenstraat, en kruisen derhalve de zuidelijke punt van het plangebied. De ontsluiting door het openbaar vervoer is derhalve goed te noemen.
- In het plan wordt geen aandacht geschonken aan de in het gebied gelegen objecten met cultuurhistorische waarde, zoals het complex middenstandwoningen aan de Wilhelminastraat 8-30 en de voormalige Mavo aan deze straat op nr. 27.
Antwoord: de tekst van de toelichting is aangevuld.

- Het plan dient nog aangevuld te worden met de resultaten van de inspraak.
Antwoord: dit heeft plaatsgevonden. Op te merken is dat de publiciteit en de inspraakmogelijkheid geen reacties hebben opgeleverd.
- De financiële verantwoording is in verbaal vorm weergegeven, waardoor het niet mogelijk is de realiteitswaarde daarvan te bepalen, noch een oordeel te geven over de financiële uitvoerbaarheid van het plan.
Antwoord: het plan is inmiddels uitgevoerd. Het gestelde in de tekst onder "Economische uitvoerbaarheid", is overigens nog juist, derhalve dat waar toekomstig tijd gebruikt is, deze vervangen kan worden door de verleden tijd. De haalbaarheid van het plan is derhalve geen vraag meer. Zoals in de tekst gesteld: een exploitatieopzet is beschikbaar, deze dateert echter van vóór de realisatie.

b. Kamer van Koophandel Utrecht.

- In artikel 3, lid 5 van de voorschriften is de mogelijkheid opgenomen om via vrijstelling andere bedrijfsmatige activiteiten toe te staan ter plaatse van de voor BI en FR bestemde gronden. Wij vragen ons af of in deze situatie een vrijstelling vereist is of dat rechtens andere activiteiten kunnen worden toegestaan.
Antwoord: de onderhavige bestemming is een woonbestemming. Hierbinnen zijn bedrijfsactiviteiten in de regel minder passend. In het gebied komen echter een aantal bedrijfsactiviteiten voor, die in de huidige vorm acceptabel zijn. Het is echter niet op voorhand te zeggen of een andere activiteit in de betreffende ruimten toelaatbaar is. In het bestemmingsplan is dit niet bij voorbaat onmogelijk geacht, maar de milieuruimte is, gezien de onmiddellijke nabijheid van woningen, zeer beperkt. Via een vrijstellingsprocedure kan dit getoetst worden.
- In artikel 5 van de voorschriften zijn de begrippen zakelijke dienstverlening en medisch-maatschappelijke doeleinden opgenomen. Wij stellen voor begripsomschrijvingen hiervan op te nemen in artikel 1 van de voorschriften.
Antwoord: deze begrippen hebben in concreto betrekking op een bestaand makelaarskantoor en een tandartspraktijk. In de toelichting, in paragraaf 3.5, wordt het nagestreefde beleid in globale zin geschetst. De begrippen, zoals hier gebezigd, zijn algemeen aanvaard, en geven weinig aanleiding tot misverstand. Daarbij komt dat nadere definities in deze gevallen vrij weinig verhelderen.
- Verder is in bijlage 1 van de voorschriften een basiszoneringslijst opgenomen. Hierin zijn ook bedrijven opgenomen uit de hogere categorieën die niet zijn toegestaan in het plangebied. Wij stellen voor deze te schrappen.
Antwoord: waar alleen categorie 1 is toegestaan, behoort bijvoorbeeld categorie 3 zeker niet tot de mogelijkheden. Deze vermelding kan vervallen. Het vermelden van categorie 2 kan wel verhelderen, namelijk welke soort bedrijven in principe net niet binnen de categorie vallen. Te wijzen is ook op het gestelde in de toelichting bij de Basiszoneringslijst.

c. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

- Ik adviseer u de deellocaties binnen het plangebied waar in de toekomst grondverzet zal gaan plaatsvinden in het kader van nieuwbouwactiviteiten archeologisch te laten verkennen/karteren.

Antwoord: de gemeente heeft reeds als beleid dat waar dit zinvol en mogelijk is een archeologische verkenning te laten uitvoeren. In het onderhavige geval is het niet meer mogelijk, omdat de bouwplannen reeds gerealiseerd zijn. Het grondverzet, bijvoorbeeld bij afbraak van eerdere woningen en bij bodemsanering, heeft ten dele reeds geruimere tijd geleden plaatsgevonden.

d. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening

- Graag had ik gezien dat u bij het verder in procedure brengen van het plan ook aandacht besteedt aan duurzaam bouwen.

Antwoord: in het plan liggen, na de reeds gerealiseerde uitvoering van enkele planonderdelen, geen directe nieuwbouwmogelijkheden. Voor dit plan is bijzondere aandacht voor duurzaam bouwen wat minder voor de hand liggend. Dit doet natuurlijk niets af aan het streven naar duurzaam bouwen in het algemeen, dat door het gemeentebestuur wordt toegejuicht.

e. Geen opmerkingen hadden:

- de Eerst-aanwezend Ingenieur Directeur van DGW en T;
- Rijkswaterstaat, directie Utrecht;
- PUWC, Adviescommissie voor Ruimtelijke kwaliteit;
- Midnet, regio Zuid;
- REMU;
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
- Ministerie van Economische Zaken.