

GEMEENTE DRIEBERGEN-RIJSENBURG

T O E L I C H T I N G
behorende bij het
bestemmingsplan

" D O R P S K E R N "

UITWERKING PARKEERTERRAIN TRAAIJ-ZUIDOOST

overeenkomstig artikel 12 van het
Besluit op de ruimtelijke ordening 1985

INHOUD

blz

1. Planvorming	1
2. Bestemmingsplan	1
3. Ontwerp uitwerking	2
4. Bebouwing en inrichting	2
5. Uitwerking	5

Ingesloten bijlagen:

1. Situatie centrumgebied
2. Situatie bestemmingsplannen
3. Ontwerp-uitwerkingsplan "Schoolstraatkwartier" (1982)
4. Deelkopie plankaart bestemmingsplan "Dorpskern"
5. Inrichtingsplan parkeerplaats
6. Beplantingsbeeld parkeerplaats

De uitwerking "Parkeerterrein Traay-Zuidoost" omvat:

- plankaart (44-1-312-B1)
- kadastrale kaartbijlage (44-1-312-B2)
- voorschriften

1. PLANVORMING

Reeds in het kader van het "Structuurplan-1971" heeft de gemeenteraad de noodzaak uitgesproken om afzonderlijke aandacht te besteden aan de ruimtelijke ordening van het centrumgebied van de gemeente, hetgeen in de periode 1975 tot 1980 resulteerde in een aantal onderzoeksnota's, waarin zowel aandacht geschonken werd aan de bestaande toestand als aan de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van het centrumgebied. Ter oriëntatie in de ligging van dit gebied wordt verwezen naar het topografische kaartje op de ingesloten bijlage 1 (schaal 1:10.000).

De hoofdlijnen van het voorgenomen beleid zijn vervolgens vastgelegd in een beschrijvende structuurschets met kaartbijlage en nader gespecificeerd in een door de gemeenteraad vastgestelde "Besluitenlijst".

Praktische en administratieve overwegingen hebben geleid tot opdeling van het centrumgebied in drie formele bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan "Engweg-Korte Dreef";
2. bestemmingsplan "Kom-Driebergen";
3. bestemmingsplan "Dorpskern".

Voor een nadere oriëntatie in de ligging van deze inmiddels rechtsgeldige bestemmingsplannen wordt verwezen naar het kaartje op de ingesloten bijlage 2 (schaal 1:5.000). De onderhavige uitwerking "Parkeerterrein Traay-Zuidoost" maakt deel uit van het bestemmingsplan "Dorpskern".

2. BESTEMMINGSPLAN

Op 29 november 1984 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan "Dorpskern" vastgesteld. Het plan is door gedeputeerde staten gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 11 maart 1986 (afdeling RO, nr. 80RO.448). Goedkeuring werd onthouden aan een vijftal artikelen respectievelijk zinsneden (voorschriften) van relatief ondergeschikte aard; een en ander is niet van invloed op het onderhavige uitwerkingsplan. Het bestemmingsplan omvat een globale regeling ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan is beroep bij de Kroon ingesteld (1 mei 1986). Ten behoeve van de realisering van de noodzakelijke woningbouw is derhalve grotendeels onder goedkeuring van gedeputeerde staten anticiperend vergunning verleend. Door intrekking van het beroep op de Kroon is de realisering van de woningbouw mogelijk.

3. ONTWERP-UITWERKING-1982

Teneinde voor de indeling en inrichting van het gebied de juiste randvoorwaarden te verkrijgen was het noodzakelijk om over een samenhangend ruimtelijk ontwerp te kunnen beschikken. Hiertoe is samengesteld het ontwerp-uitwerkingsplan "Schoolstraatkwartier". Dit plan heeft als basis gediend voor de regeling, die in het bestemmingsplan "Dorpskern" is vastgelegd. Dit plan heeft slechts een indicatieve strekking; het formele ontwerp voor de definitieve uitwerking is eerst nu aan de orde. Ter nadere oriëntatie in de omvang, ligging en onderlinge relatie wordt verwezen naar:

- kaarbijlage 3: verkleinde kopie van het ontwerp-uitwerkingsplan "Schoolstraatkwartier" (1982), behorende bij het bestemmingsplan "Dorpskern";
- in dit kader is relevant het inpandige parkeerterrein ten zuidoosten van de Traay;
- kaartbijlage 4: verkleinde kopie van de plankaart, deel uitmakende van het bestemmingsplan; de gronden met de bestemming "Verkeersgebied" (waarop de onderhavige uitwerking betrekking heeft) zijn aangeduid met een kruisarcering.

4. BEBOUWING en INRICHTING

Het merendeel van de nieuwbouwcapaciteit in het plangebied is inmiddels ingevuld. Sinds 1986 zijn tot stand gekomen: 112 woningen alsmede circa 900 m² bedrijfsvloeroppervlakte. Een en ander is gelegen ten noordoosten van de centrale winkelstraat de Traay.

Ingevolge het bestemmingsplan "Dorpskern" zal het plangebied ten zuidoosten van de Traay moeten voorzien in een belangrijke parkeeraccommodatie, die met name voor de winkelfunctie van betekenis is. Aan de toelichting behorende bij het bestemmingsplan kan ter zake onder andere het volgende (blz. 28 en 29) worden ontleend:

Parkeren.

In 1975 werd voor het eerst een gedetailleerde analyse van de vraag naar en het aanbod van parkeervoorzieningen in de dorpskern uitgevoerd, waarover werd gerapporteerd in het onderzoeksrapport. De conclusie was dat reeds in de bestaande situatie een aanmerkelijk tekort aan parkeerplaatsen moest worden geconstateerd, met name in het Schoolstraatkwartier en omgeving (-182).

Dat dit tekort in de praktijk slechts in beperkte mate wordt ervaren is onder meer te danken aan de beschikbare braakliggende terreinen. Nadien is voornoemde analyse geactualiseerd met de eind 1979 ter beschikking staande gegevens, zowel wat betreft de bestaande situatie als de situatie die ontstaat na realisering van de voorgestelde reconstructie- en saneringsplannen. De behoefte-normen zijn na ampele overwegingen op meerdere punten gereduceerd.

Het uitgangspunt is hierbij geweest: perk het aantal parkeerplaatsen zoveel mogelijk in ter wille van de kwaliteit van het gebied als leef- en verblijfsruimte; deze inperking mag evenwel niet leiden tot ondermijning van het geheel als gevolg van een zodanig geringe parkeeraccommodatie, dat de woon- en winkelfuncties onaanvaardbaar worden aangetast. Uiteraard is het resultaat een compromis. Naar de huidige opvattingen mag het redelijkerwijze een optimaal compromis worden genoemd.

Zoals gesteld is er reeds sprake van een latent tekort aan parkeergelegenheid. Dit tekort wordt manifest en bovendien aanzienlijk versterkt als gevolg van nieuwe vraag, zodra tot bebouwing van de braakliggende delen van het plangebied wordt overgegaan. Hier ligt een van de moeilijkst oplosbaar gebleken problemen van het plangebied. Het zoeken naar een oplossing heeft zelfs geleid tot het ernstig overwogen voorstel om een onder de nieuwbouw gelegen, half verdiepte parkeerkelder te bouwen. Dit voorstel is, mede om financiële redenen, verworpen. Het onderzoek leidde uiteindelijk tot de conclusie dat slechts met de aanleg van parkeerterrein in het binnengebied ten zuidoosten van de Traay een aanvaardbaar compromis is te vinden. Dit terrein is reeds ontsloten bij aanleg van de geprojecteerde expeditiestraat achter de winkels. Met een tweede ontsluiting op de Lindelaan moet rekening worden gehouden (einde citaat).

Deze toelichting mondt uit in het geprojecteerde parkeerterrein ten zuidoosten van de Traay, dat op de plankkaart (bijlage 4) is aangewezen met de bestemming "Verkeersgebied" en indicatief in het ontwerp-uitwerkingsplan (bijlage 3) is opgenomen.

Als gevolg van de bezwarenprocedure is de aanvankelijk geprojecteerde ontsluiting aan de Lindelaan vervallen; deze consequentie komt reeds in de d.d. 29 november 1984 vastgestelde plankkaart (bijlage 4) tot uitdrukking.

Voortvloeiende uit het vorenstaande, de beroepsprocedure alsmede de resultaten van overleg in het kader van de grondverwerving zijn de indelingscondities voor het parkeerterrein op een aantal punten gewijzigd. Voor het definitieve ontwerp, dat aan het onderhavige uitwerkingsplan ten grondslag ligt en dat binnen de marges van plankkaart en wijzigingsbevoegdheden kon worden ontwikkeld, wordt verwezen naar de ingesloten bijlagen 5 en 6.

De indelingsstructuur van het parkeerterrein vertoont op meerdere punten verschillen met het ontwerp-uitwerkingsplan (kaartbijlage 3), dat aan het bestemmingsplan was toegevoegd. Dit is een direct gevolg van een aantal primaire overwegingen, die reeds in het raadsbesluit van 29 november 1984 zijn vermeld. Aan de considerans van dit besluit (blz. 30 en 31) kan onder andere worden ontleend:

„ dat indien de ontsluiting naar de Lindelaan zou komen te vervallen, op basis van de oorspronkelijke indeling van het parkeerterrein een redelijke afwikkeling van het expeditie-verkeer niet meer mogelijk is;

dat het realiseren van draaigelegenheid voor het vrachtverkeer zodanige afmetingen vergt, dat teveel parkeergelegenheid verloren zal gaan;

dat uit nader onderzoek is gebleken, dat een redelijk compromis zou kunnen worden verkregen door het "spiegelen" van de schematische indeling uit het oorspronkelijke basisplan;

dat bij een juiste dimensionering op die manier een terugsteek-mogelijkheid zal ontstaan voor het expeditie-verkeer, die echter wel gepaard zal gaan met het verlies van een tiental parkeerplaatsen;

dat het voor de omwonenden van belang wordt geacht, dat bij de uitwerking van de bestemming "Verkeersgebied" ruimte wordt gecreëerd voor een goede verzorging van de randen van het parkeerterrein;

dat hun raad voor burgemeester en wethouders ten behoeve van de uitwerking de voorkeur uitspreekt voor een groenstrook van ca. 4,00 m breed, met mogelijk een beplant talud in combinatie met een houten scherm, waardoor een afwerking kan worden verkregen, die enerzijds waarborgen biedt voor voldoende privacy, terwijl anderzijds ook een goed beeld kan worden verkregen;

dat dit nader zal moeten worden uitgewerkt in een gedetailleerd ontwerp voor de inrichting van het terrein, waarin ook aan de beplanting van het terrein aandacht wordt besteed;

dat gelet op het vorenstaande het verantwoord en mogelijk wordt geoordeeld af te zien van een ontsluiting van het parkeerterrein naar de Lindelaan, waarbij bij de uitwerking van de bestemming mag worden gerekend op zodanige voorzieningen die het huidige woongenot van de omwonenden genoegzaam zullen garanderen, (einde citaat).

Uit de kaartbijlage 5 en 6 kan worden afgeleid op welke wijze de uitgangspunten uit bovengenoemde overwegingen in het definitieve ontwerp gestalte hebben gekregen. Samenvattend kan worden geconcludeerd:

- 1. het ontwerp voorziet in een capaciteit van maximaal 152 parkeerplaatsen;
- de ontsluiting voor autoverkeer wordt verkregen vanaf de Hoofdstraat door middel van een 6.00 m' brede weg, die gelijktijdig dient als expeditieweg ten behoeve van de aangrenzende bedrijfspanden aan de Traay;
- omtrent de aansluiting aan de Hoofdstraat (rijksweg 725) is overeenstemming bereikt met de Rijkswaterstaat;
- op twee, circa 80 m' uiteengelegen, punten is voorzien in een korte voetgangsverbinding met de Traay;
- parallel aan de plangrens langs de achtertuinen van Nassaulaan, Lindelaan en Hoofdstraat is, overeenkomstig bovengenoemd raadsbesluit, een groenstrook geprojecteerd; de rechtszekerheid voor deze afscherpende voorziening kan worden ontleend aan het bepaalde in de voorschriften sub 2.1-3 en 2.2-3, alsmede aan de plankaart.

5. UITWERKING

Het uitwerkingsplan dat de administratieve regeling omvat van het bovenvermelde grondgebruik behoeft als zodanig nauwelijks toelichting. De hieruit voortvloeiende bestemmingen leveren geen conflict met het globale bestemmingsplan; de voorschriften zijn samengesteld op de wijze die in de aangrenzende plannen te doen gebruikelijk is. De raadscommissie voor ruimtelijke ordening en volkshuisvesting heeft zich in haar vergadering van 13 maart 1990 met het onderhavige plan kunnen verenigen.

5a. Gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan "Dorpskern" heeft de gemeenteraad in zijn vergadering van 29 november 1984 verklaard, dat met uitzondering van de Traay, voor wat betreft het gedeelte tussen de Nassaulaan en de Hoofdstraat, de Hoofdstraat tussen de Lindelaan en Bosstraat en de Bosstraat tot 29 november 1994 op alle overige binnen het plangebied gelegen en aan te leggen wegen, een verkeersbelasting wordt verwacht die minder bedraagt dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal.

De hiervoor genoemde verklaring is gebaseerd op een akoestisch onderzoek dat in mei 1983 is ingesteld in het kader van de voorbereiding van het hiervoor genoemde (globale) bestemmingsplan. Bij de uitwerking van de aan te leggen ontsluitingsweg van het parkeerterrein, zal derhalve een toetsing moeten plaatsvinden aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Aan het bepaalde in artikel 3 van het Besluit bepaling geluidzones langs wegen is geen uitvoering gegeven, omdat het uitwerkingsplan voorziet in de mogelijkheid om tot de aanleg van de weg over te gaan. Dit betekent wel, dat de hiervoor genoemde verklaring ten aanzien van het onderhavige plan-onderdeel, op grond van het bepaalde in artikel 74, lid 5, onder a van de Wet geluidhinder, komt te vervallen.

In het in 1984 vastgestelde (globale) bestemmingsplan werd ten aanzien van de berekening van de verkeersintensiteiten uitgegaan van een capaciteit van 176 p.p. Het onderhavige parkeerterrein voorziet in de aanleg van 152 p.p. De aan te leggen weg fungeert uitsluitend als ontsluiting van het parkeerterrein Traay-Zuidoost.

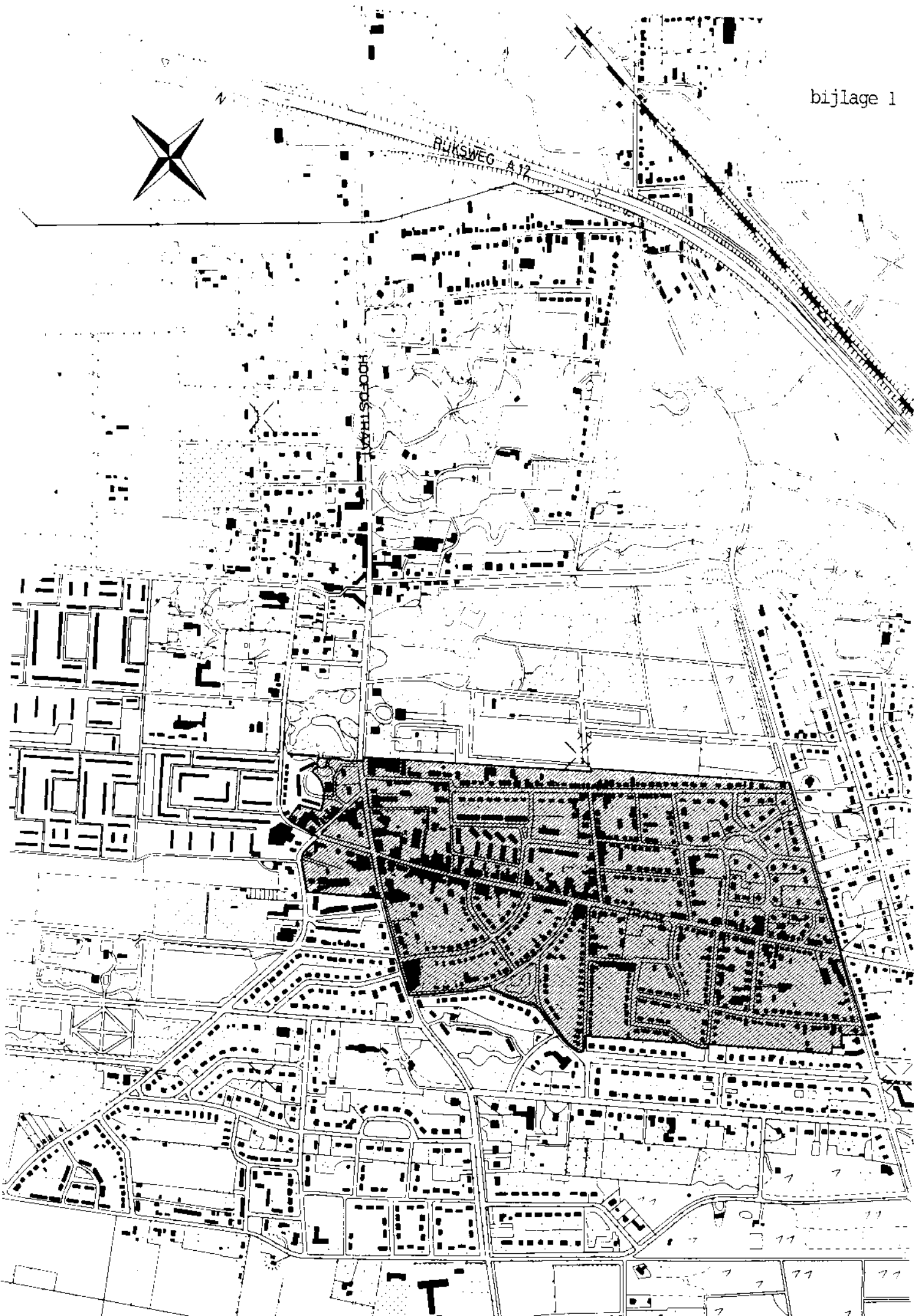
Naar verwachting zal een deel van dit parkeerterrein als parkeergelegenheid dienen voor langparkeeders (werknemers van de aan de Traay gevestigde bedrijven) en kan voor het resterende gedeelte een parkeerduurbepanking worden overwogen. Uitgaande van een parkeerduurbepanking van 76 p.p. en het resterende gedeelte voor langparkeeders, wordt de verkeersintensiteit op de aan te leggen weg berekend op 1.600 mtv/etmaal.

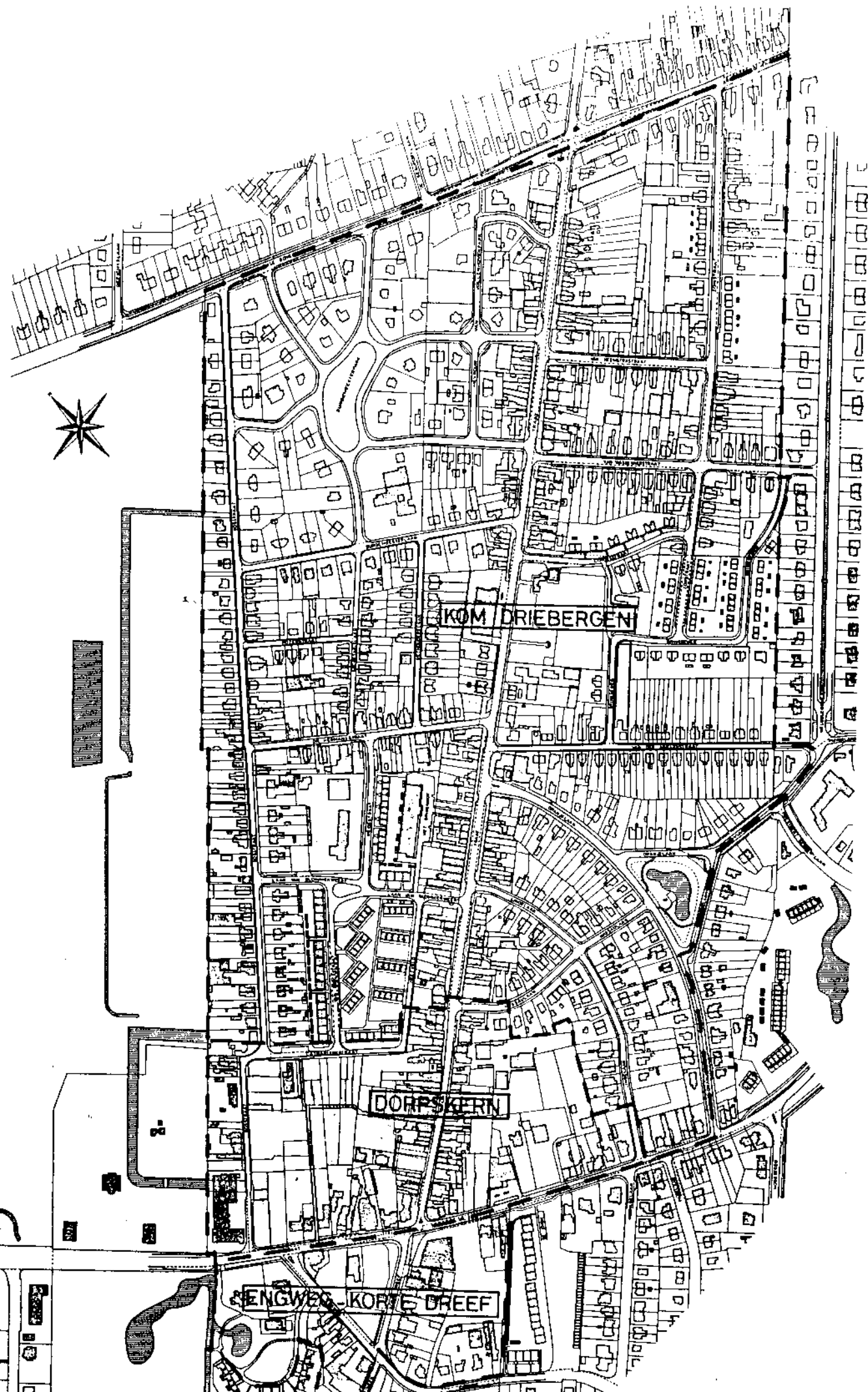
Wanneer door de gemeenteraad wordt verklaard, dat te verwachten is dat de verkeersintensiteit op de nieuw aan te leggen weg naar het parkeerterrein Traay-Zuidoost binnen een periode van tien jaar minder bedraagt dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal, zijn de bepalingen van de Wet geluidhinder niet van toepassing.

5b. Uitvoerbaarheid.

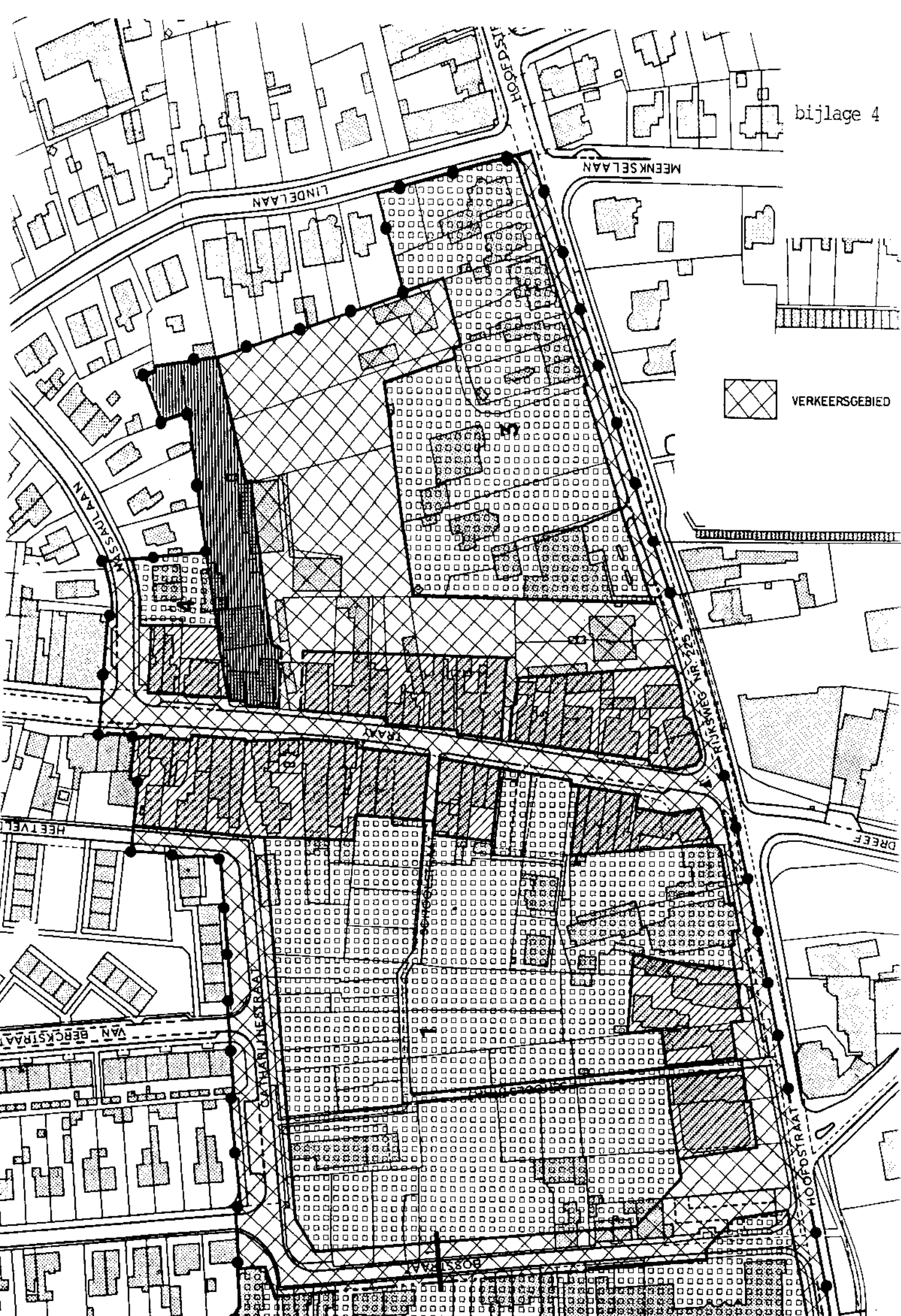
In het kader van de formele procedure van het voorafgegaane globale bestemmingsplan is reeds geconstateerd dat het plan, mede in aanmerking genomen de (destijds nog niet doch inmiddels wel ontvangen) rijksbijdragen, uitvoerbaar moet worden geacht. In de kosten/baten-analyse is met de verwerving en inrichting van het onderhavige deelplan rekening gehouden. Aangezien in het kostenbeeld van dit gebied geen wezenlijke veranderingen zijn opgetreden kan het plan nog steeds uitvoerbaar worden geacht. Ook de uitvoerbaarheid in maatschappelijk opzicht heeft kritische aandacht gehad. De ervaringen in het kader van de bezwarenprocedure ingevolge het (globale) bestemmingsplan zijn aanleiding geweest om de resultaten van afweging/besluitvorming in deze toelichting te releveren en de inrichting van het gebied hierop zorgvuldig af te stemmen. In het kader van de grondverwerving is veel overleg gevoerd met de direct belanghebbenden, zowel met betrekking tot de eigendoms-overdracht als over de inrichting van het gebied. In het merendeel van de gevallen heeft dit overleg tot volledige overeenstemming gevoerd. In een drie gevallen bleek overeenstemming nog niet bereikbaar, hetgeen heeft geleid tot een (nog lopende) onteigeningsprocedure.

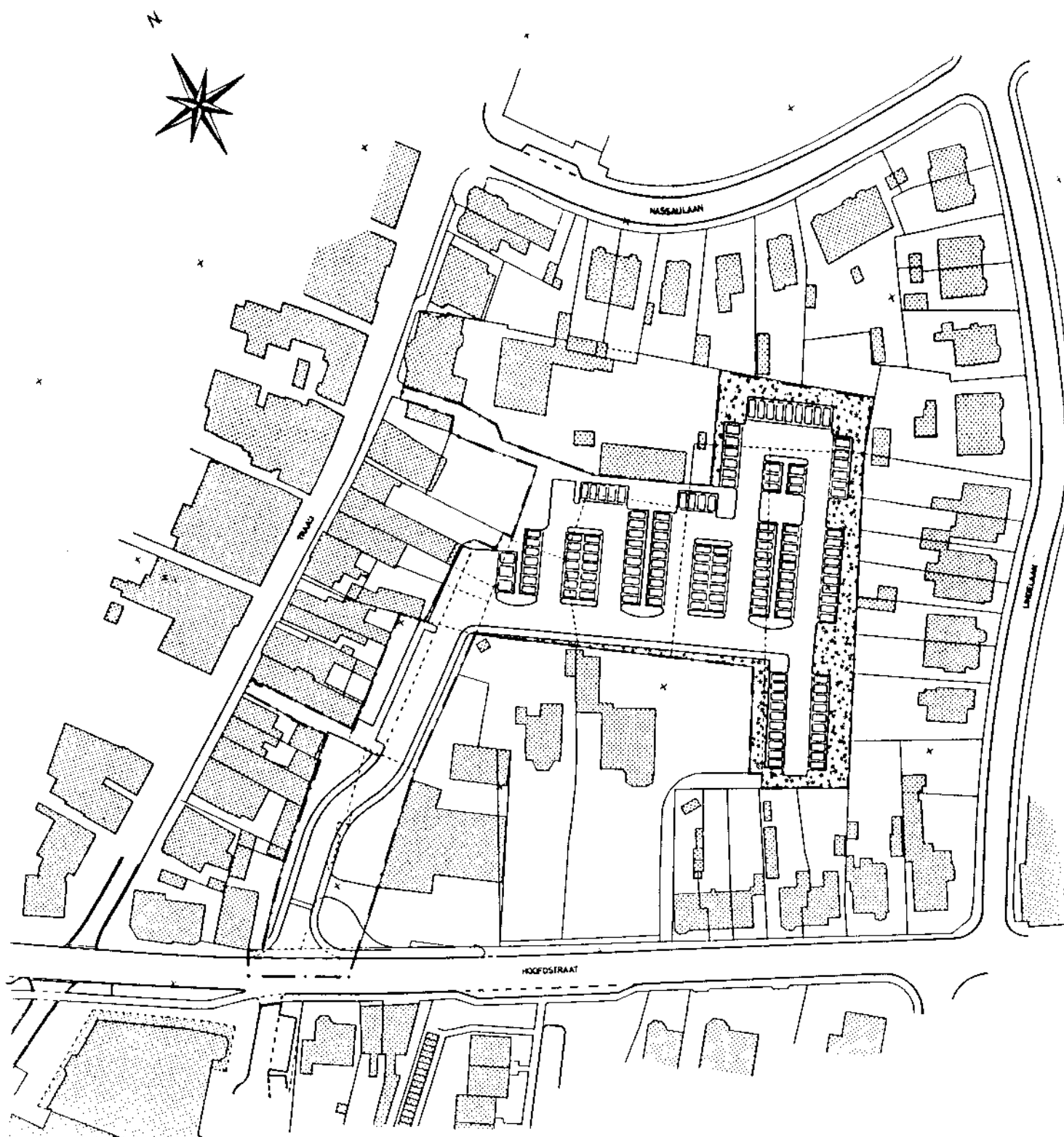
Driebergen-Rijsenburg, februari 1990.



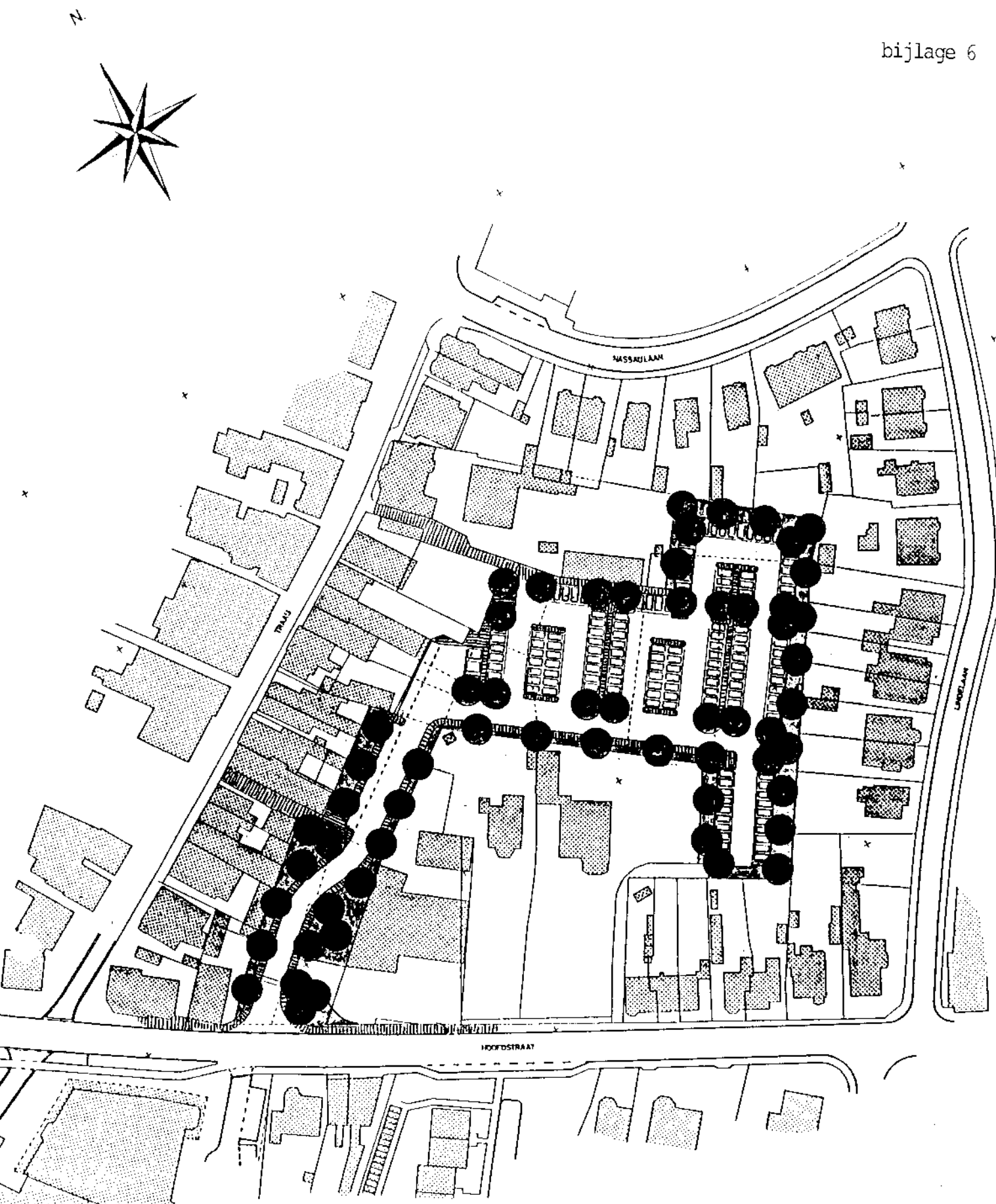








-  rij- en overige verhardingen
-  parkeervakken
-  beplantingen
-  grens van het uitwerkingsplan



PARKEERTERREIN "TRAAIJ-ZUIDOOST"
beplantingsbeeld