

gemeente leersum



bestemmingsplan rijksstraatweggebied - oost

a. toelichting

b. voorschriften

Inhoud:

A. TOELICHTING

1. Inleiding

- 1.1. Algemeen
- 1.2. De bedoeling van het plan
- 1.3. De begrenzing van het plangebied
- 1.4. De opbouw van de toelichting

2. De landschappelijke/ruimtelijke opbouw

- 2.1. Landschappelijke analyse
- 2.2. Ruimtelijke analyse
- 2.3. Knelpunten
- 2.4. Gewenste ontwikkeling (doelstellingen)

3. De woonfunctie

- 3.1. Analyse en knelpunten
- 3.2. Gewenste ontwikkeling

4. Voorzieningen en bedrijven

- 4.1. Winkels
 - 4.1.1. Analyse en knelpunten
 - 4.1.2. Gewenste ontwikkeling
- 4.2. Horeca - voorzieningen
 - 4.2.1. Analyse
 - 4.2.2. Gewenste ontwikkeling
- 4.3. Openbare en commerciële diensten
 - 4.3.1. Analyse
 - 4.3.2. Gewenste ontwikkeling
- 4.4. Medische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen
 - 4.4.1. Analyse
 - 4.4.2. Gewenste ontwikkeling
- 4.5. Onderwijs, sociale-, culturele- en sportvoorzieningen
 - 4.5.1. Analyse en gewenste ontwikkeling
- 4.6. Ambachtelijke bedrijven
 - 4.6.1. Analyse en knelpunten
 - 4.6.2. Gewenste ontwikkeling

vervolg inhoudsopgave

5. Verkeer

5.1. Analyse en knelpunten

5.1.1. Akoestische verkenning

5.2. Gewenste ontwikkeling

5.2.1. Rijksstraatweggebied

5.2.2. Ontsluiting van Zuid-Oost

6. Financiële paragraaf

7. Beschrijving van het plan en toelichting op de voorschriften

7.1. Doelstellingen

7.2. Toelichting op de kaart en de voorschriften

8. Het overleg

8.1. De resultaten van het overleg met de bevolking

8.2. Het overleg ex. art. 8 B.R.O.

BIJLAGEN

Bijlage 1. "Winkelvoorzieningen in Leersum nu en in de toekomst" met bijbehorende kaarten.

Bijlage 2. "Werken in Leersum" met bijbehorende kaarten.

B. VOORSCHRIFTEN

HOOFDSTUK I	: ALGEMENE BEPALINGEN
artikel 1	: begripsbepalingen
artikel 2	: wijze van meten
artikel 3	: dubbeltelbepaling
HOOFDSTUK II	: BESTEMMINGSBEPALINGEN
artikel 4	: woning
artikel 5	: meergezinswoning
artikel 6	: verkoopruimte
artikel 7	: horeca
artikel 8	: kantoor
artikel 9	: bedrijf
artikel 10	: bijzondere doeleinden 1
artikel 11	: bijzondere doeleinden 2
artikel 12	: doeleinden van openbaar nut
artikel 13	: agrarische doeleinden zonder bebouwing
artikel 14	: agrarisch gebied met landschappelijke waarde
artikel 15	: bedrijfserf
artikel 16	: benzineverkooppunt
artikel 17	: erf
artikel 18	: winkelerf
artikel 19	: tuin
artikel 20	: openbaar groen
artikel 21	: verkeersdoeleinden
artikel 22	: weg-verharding
artikel 23	: straatpad
artikel 24	: sporthal
HOOFDSTUK III	: GEBRUIKSBEPALINGEN
artikel 25	: gebruik van de gronden en bouwwerken
artikel 26	: werken, voor zover geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden waarvoor aanlegvergunning vereist is
HOOFDSTUK IV	: BIJZONDERE BEPALINGEN
artikel 27	: uitwerking van het plan
artikel 28	: vrijstelling van de bepalingen van het plan
artikel 29	: overgangsbepalingen
HOOFDSTUK V	: SLOTBEPALING
artikel 30	: strafbepaling
artikel 31	: titel

A. TOELICHTING

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Het gemeentebestuur van Leersum heeft in aansluiting op de vaststelling van de structuurnota en de verkeersnota in 1977 besloten om een bestemmingsplan voor te bereiden voor het centrale gebied van de gemeente: het Rijksstraatweggebied.

Gezien de uitgestrektheid van het Rijksstraatweggebied, is besloten om het geheel in drie delen op te splitsen.

Het eerste deel, het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-midden, is op 10 april 1980 door de gemeenteraad vastgesteld en werd op 2 juni 1981 door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd. Het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-west is op 3 september 1981 ter visie gelegd en zal naar verwachting begin 1982 worden vastgesteld.

Het onderhavige plan, Rijksstraatweggebied-oost, is het derde en laatste deel. In de toelichting van het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-midden zijn een aantal aspecten vanuit het gehele Rijksstraatweggebied belicht, zoals de functies wonen, winkels en horeca.

In het onderhavige bestemmingsplan behoeft dan ook niet uitgebreid op deze aspecten te worden ingegaan, doch kan volstaan worden met korte herhalingen en aanvullingen. Uitvoeriger wordt ingegaan op de landschappelijk/ruimtelijke opbouw van de Rijksstraatweg en/of de verkeersproblematiek voor zover deze specifiek zijn voor dit deel van Leersum.

1.2. De bedoeling van het plan

Een goedgekeurd bestemmingsplan waarborgt dat het gemeentebestuur meer grip heeft op de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen van het Rijksstraatweggebied.

Voor het gehele Rijksstraatweggebied is gekozen voor concentratie van de winkelvoorzieningen en de bedrijvigheid. In het Rijksstraatweggebied-oost ligt het accent op de woonfunctie. Deze dient beschermd te worden en ongewenste functieveranderingen moeten voorkomen worden.

De gegroeide situatie dient voor de toekomst met zorg begeleid te worden. Het bestemmingsplan treedt in deze sturend op. Het aan de vaststelling van het bestemmingsplan voorafgaande overleg met bewoners en belanghebbenden is in het kader van de belangenafweging van het grootste belang.

1.3. De begrenzing van het plangebied

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-midden. Aan de zuidkant voor een gedeelte door het bestemmingsplan Zuid-Oost. Aan de noordkant voor een gedeelte door het bestemmingsplan 3e herziening uitbreidingsplan in onderdelen 1960. Voor het overige door het bestemmingsplan Buitengebied.

Voor het meest noord-oostelijke deel geldt het bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld 16 september 1973. Voor het overige geldt de Bouwverordening en de 1e en 3e "Herziening van het uitbreidingsplan, regelende de bestemming in onderdelen van de gronden gelegen nabij de bebouwde kom der gemeente" (1955 resp. 1960).

1.4. De opbouw van de toelichting

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt ingegaan op de landschappelijke/ruimtelijke opbouw van het plangebied. Hoofdstuk 3 handelt over de woonfunctie en hoofdstuk 4 over de voorzieningen als winkels, horeca en bedrijven. Zoals reeds gesteld zal dat niet zo uitgebreid gedaan worden als in het plan Rijksstraatweggebied-midden, omdat in dit deel slechts enkele winkels en bedrijven voorkomen.

Het verkeer wordt in een apart hoofdstuk beschouwd, met name vanwege de relatie met de ontsluiting van het nieuwe woongebied in het bestemmingsplan Zuid-Oost. Na de financiële paragraaf (hoofdstuk 6) wordt in hoofdstuk 7 nader ingegaan op de beschrijving van het plan en de toelichting op de voorschriften. De aan het plan ten grondslag liggende gedachten (toelichting) worden vertaald in de planvoorschriften en het daarbij behorende kaartbeeld. Tenslotte zijn in hoofdstuk 8 de resultaten van het overleg vermeld.

2a

Schrijpenzede
weg

→ weg naar riviermonument

UTRECHT

GREENE
POCK

OVERGANG
UTRECHTSE
HEUVELRUG

↓
RIVIERENGEBIED
(KOMMENZONE)

BOS

Leersum

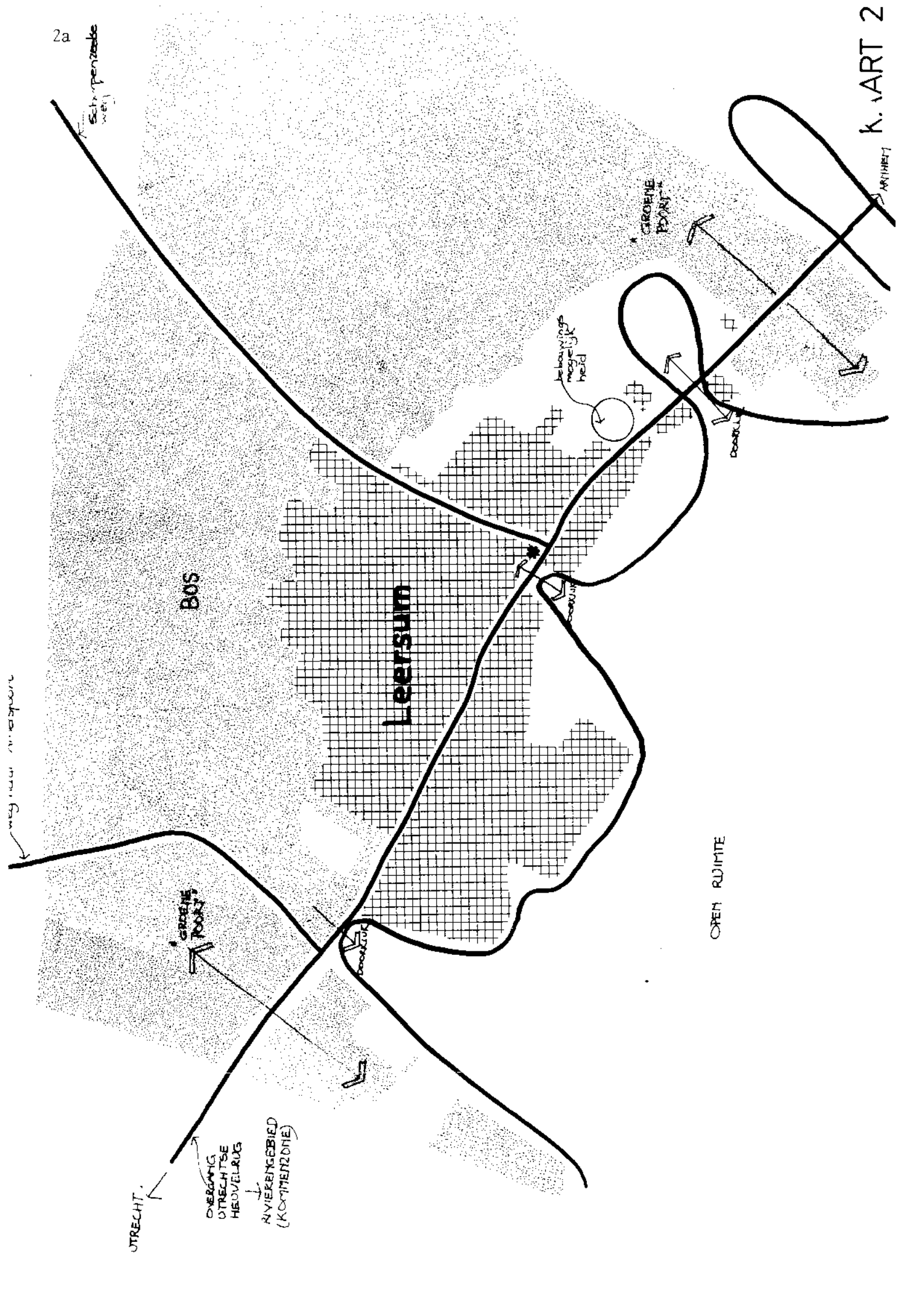
De bouwings
mogelijkheid
heide

GREENE
POCK

OPEN RUIMTE

K. ART 2

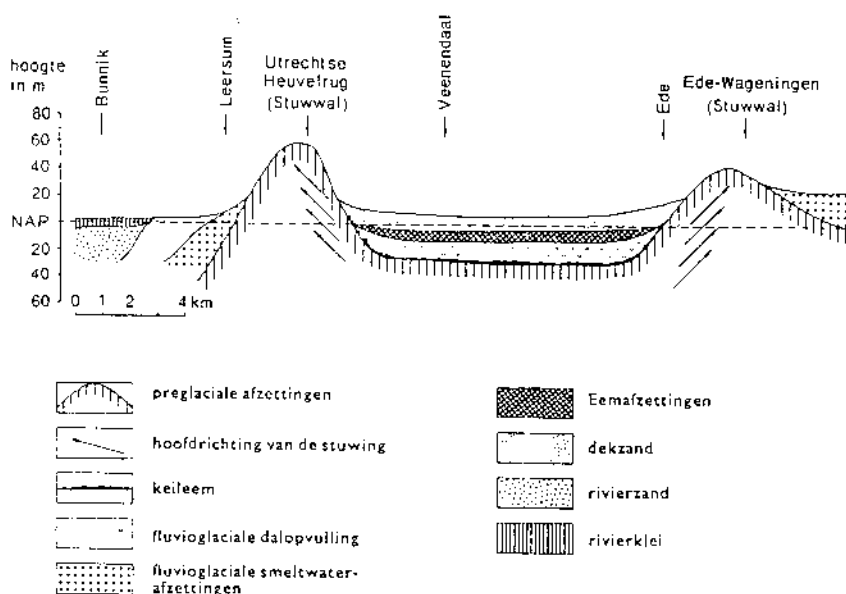
ARTHEET



2. De landschappelijke/ruimtelijke opbouw

2.1. Landschappelijke analyse

Leersum is gelegen op de overgangszone van de Utrechtse heuvelrug naar het laag gelegen Kromme Rijngebied.



bron: bodemkaart van Nederland, 1973, blad 39 west, blad 39 oost Stichting voor bodem-kartering.

De oude weg Utrecht-Arnhem (Rijksstraatweg) ligt op deze overgang. Leersum is een flank- esdorp, dat wil zeggen dat de woningen aan één zijde van het bouwland werden gegroepeerd, in dit geval ten noorden van de Rijksstraatweg. De boeren weidden vroeger hun schapen op de hooggelegen zandgronden. De laaggelegen rivierkleigronden ten zuiden van Leersum deden dienst als weilanden en grienden. Van oudsher heeft men op de hooggelegen zandgronden gebouwd.

Het verschil in het hoge en lage gebied is ook nu nog terug te vinden. Ten noorden van de Rijksstraatweg is voornamelijk bos en bebouwing gesitueerd. Ten zuiden van de Rijksstraatweg ligt in hoofdzaak de open ruimte van het Kromme Rijngebied, met enkele voornamelijk nieuwe woonbuurten: zie kaart 2. Aan de oostkant van Leersum vormt een bospartij, die ook het Kromme Rijngebied insteekt, een soort poort. Bij nadering van Leersum vanuit het oosten ervaart men duidelijk de overgang van het bos naar het lager gelegen dorp. Belangrijk bij dit punt is de doorkijk in de open ruimte, met name naar de zuidkant. Aan de westkant van Leersum is deze landschappelijke situatie ook aanwezig, zij het in mindere mate, omdat er alleen doorkijk naar het zuiden toe is.

Ten westen van de kerk is eveneens een doorkijk naar het zuiden. Deze doorkijk wordt versterkt doordat de ruimte een klein stukje over de Rijksstraatweg heenloopt. Deze "poorten van bos" en deze doorkijken naar het zuiden zijn van belang bij de beleving van het dorp Leersum als zelfstandige kern.

Rijdsstraatweg - noord zijde

rijdsstraatweg
noord zijde

small stonige huint.
tongelagde
winkels
opruiming
straatland
plek, tocht.
volkomen
profiel
straatland
struik
struik, open, profiel
rijdsstraatweg, open, huinte
"poort"
verloren huinte

1

2)

7

2.2. Ruimtelijke analyse

De Rijksstraatweg is vanoudsher de belangrijkste weg van Leersum, de ontwikkelings-as van het dorp op de grens van hoog en laag.

Voor Leersum heeft de Rijksstraatweg een soort centrum-functie omdat bijna alle voorzieningen gehuisvest zijn langs de Rijksstraatweg. De Rijksstraatweg heeft voor de Leersumer een verblijfsfunctie, doch daarnaast heeft de weg een belangrijke verkeersfunctie.

De indeling van de ruimte is op deze twee functies afgestemd, maar wel in die mate dat de verkeersfunctie van de weg de overhand is gaan nemen op de verblijfsfunctie.

De oversteekbaarheid van de weg vormt een probleem. De relatie tussen Leersum-noord en -zuid is door de barrièrewerking van de Rijksstraatweg verzwakt.

De verhardingen lopen vaak van gevel tot gevel, omdat steeds is toegegeven aan de parkeerbehoefte van winkels en bedrijfjes. Van het groene laankarakter van weleer is nog maar weinig over.

De Rijksstraatweg maakt deel uit van de vermaarde Stichtse Lustwarande die al bijna 200 jaar bekend is om zijn fraai beboste buitenplaatsenlandschap.

Daarom trekt de heuvelrugzoom reeds lang een constante stroom van vooral rustzoekende recreanten aan. De vele hotels, pensions en rusthuizen, meest gevestigd in voormalige buitenplaatsen en fraaie villa's, getuigen daarvan.

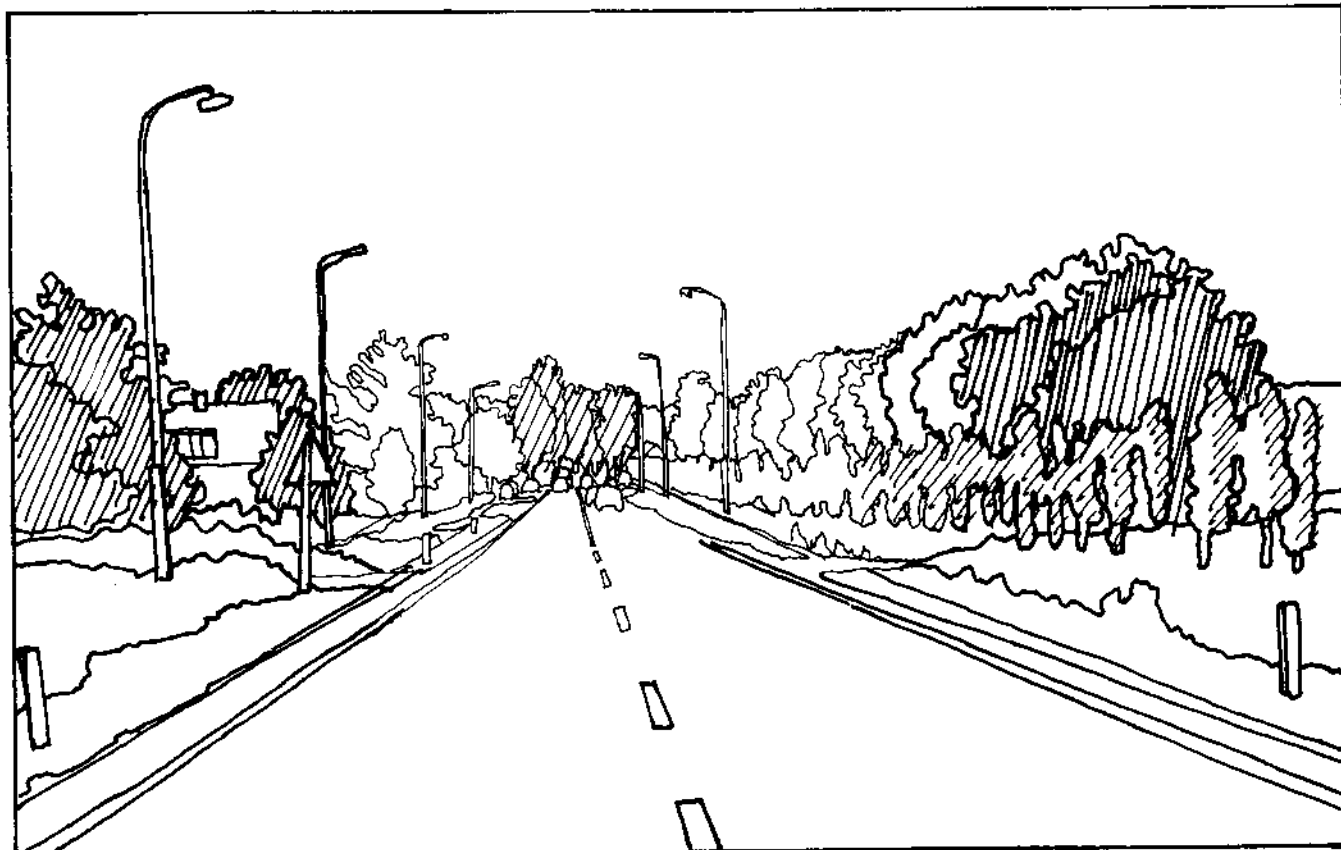
De exploitanten van deze huizen maakten dankbaar gebruik van de stijl en de kwaliteit van deze huizen in relatie tot hun omgeving. Tot op heden kan men gaande van Utrecht naar de Grebbe, nog het afwisselende samenspel van fraaie buitenplaatsen, kleinschalige dorpsbebouwing, bossen en vergezichten op goede wijze beleven.

Helaas moet men constateren dat de nog steeds toenemende verstedelijkingsdruk ook in dit gebied zijn sporen achterlaat.

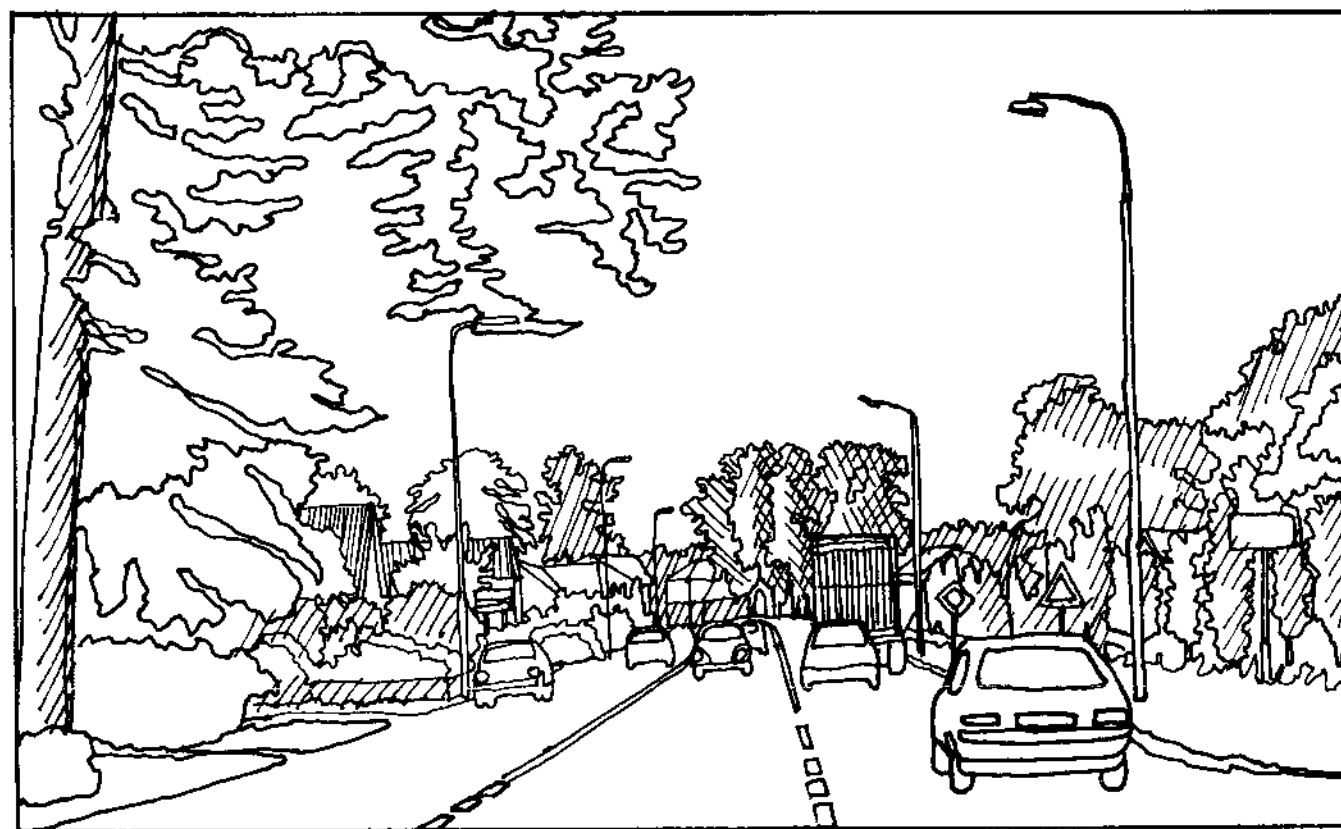
Waren vroeger De Bilt en de westzijde van Zeist nog op "groene" wijze de voorbeelden hiervan, inmiddels moet men constateren dat dit proces van verdichting en functiewijziging ertoe heeft geleid dat op deze plaatsen een stedelijk beeld is ontstaan.

De fraaie overgang van het verstedelijkte gebied via een buitenplaatsenlandschap naar landelijke nederzettingen in een bebost landgoederengebied, loopt door zijn eigen aantrekkingskracht het gevaar juist dat karakter te verliezen waar men zo op gesteld is. In feite heeft het geschetste fraaie landschapsbeeld en de daarbij behorende kwaliteit zich verplaatst vanuit Utrecht in de richting Leersum/Grebbe.

Wil men juist die kwaliteit van het landschap in samenspel met z'n gebouwde omgeving in stand houden, onder andere vanwege zijn recreatieve mogelijkheden en de werkgelegenheid die daarmee gemocid is, dan is het zaak in het tot dusver minder verstedelijkte, kwalitatief nog zeer fraaie deel van de Heuvelrug de grootste zorgvuldigheid in acht te nemen bij alle ontwikkelingen die daarin plaats zullen hebben.



Vanuit de richting Amerongen komt men vanuit een besloten ruimte, gevormd door hoge bomen, in een open ruimte met aan weerszijden uitzicht op het landschap.



De lange rechte weg heeft een breed profiel, met aan de rechter zijde een jonge beukenaanplant. De hoge bomen rond het gemeentehuis vormen een visuele beëindiging.

In het onderhavige plangebied is vooral de oostelijke entree tot het dorp uit de richting Amerongen van groot belang.

Ten behoeve van de ruimtelijke analyse is het Rijksstraatweggebied-oost ingedeeld in 7 deelgebieden (aangeduid A t/m G op kaart 3).

Hieronder is per deelgebied een beschrijving opgenomen van de ruimtelijke relevante aspecten.

Straatweggedeelte A.

Komende over de Rijksstraatweg vanuit de richting Amerongen, vindt er bij het naderen van Leersum een opvallende ruimtelijke verandering plaats.

Vanuit de aan twee zijden door hoge bomen begrensde weg, kom je in een vrij recht straatgedeelte (B), dat een open indruk maakt.

Straatweggedeelte B.

Aan de noordzijde van de weg heeft men een doorkijk op de open ruimte aan de noord-oost kant van Leersum met op de achtergrond de bossen.

Aan de zuidzijde is een doorkijk op de open ruimte van het Kromme Rijngebied, die enigszins beperkt wordt door enkele woningen langs de Rijksstraatweg.

De weg is over een grote lengte (A t/m D) kaarsrecht. In de verte vormen de bomen rond het gemeentehuis de visuele afsluiting. In het profiel - dat opvallend breed is - ziet men geen aanwijzingen dat men op dit punt het dorp reeds dicht genaderd is. De bushalte in het weggedeelte B doet hier wat verlaten aan.

Straatweggedeelte C.

Het straatweggedeelte C wordt aan de noordzijde begrensd door bosjes met daarachter verscholen enkele woningen en een gebouwtje van de waterleiding.

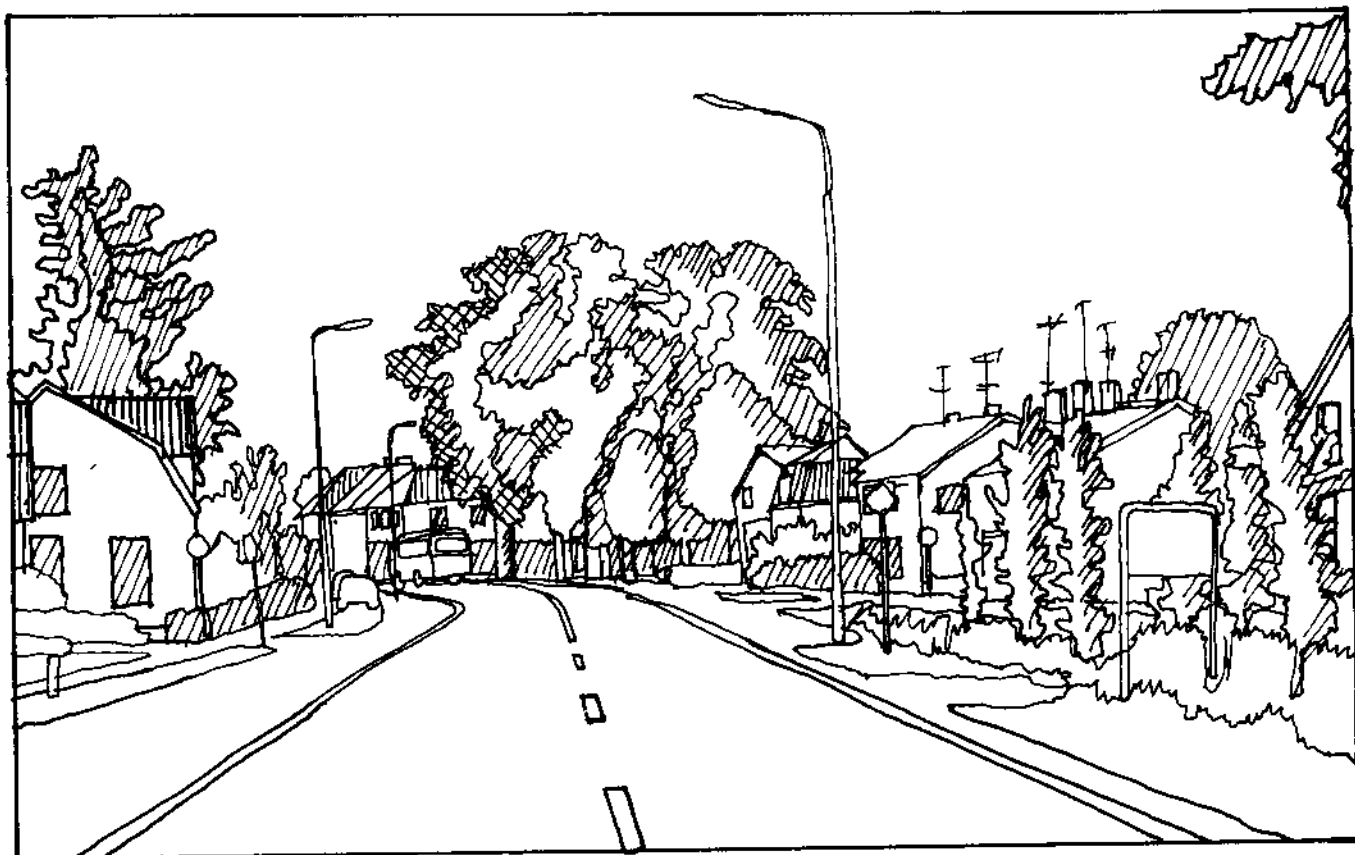
Aan de zuidzijde staan langs de straatweg vrijstaande woningen met een dorps karakteristiek.

We treffen hier ook een bloemenwinkel aan die, hoewel passend in de sfeer van de Rijksstraatweg, autoverkeer aantrekt, hetgeen op deze plaats minder gewenst is.

Het punt waar de Boerenbuurt de Rijksstraatweg kruist wordt ruimtelijk niet ondersteund. Het is vanaf enige afstand moeilijk te zien waar dit kruispunt ligt.

Het profiel maakt een brede en kale indruk door het ontbreken van de laanbeplanting die zo karakteristiek is voor de Stichtse Lustwarande.

Aan de zuidzijde loopt de verharding door tot aan de tuinen. De aanwezige ruimte is voldoende voor het herstellen van de laanbeplanting en het aanleggen van een voet- en fietspad.



De woningen rechts vormen de overgang van een breed naar een smal profiel.



Restaurant het wapen vleersum vormt, samen met het gemeentehuis en de bomen er rondom, de begeleiding van de bocht. De kerktoren is vanaf hier een belangrijk oriëntatiepunt.

Aan de noordzijde ligt een brede groenstrook, waarin drie rijen jonge beuken zijn aangeplant. Hierachter ligt een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt.

Straatweggedeelte D.

Ook dit straatweggedeelte wordt aan de zuidzijde door bebouwing begrensd en aan de noordzijde door de beuken-inplant met daarachter het fietspad en wat hogere bosjes.

We missen aan de noordzijde duidelijk de ruimtelijke begeleiding met bebouwing van "de weg door het dorp". Hierdoor en door het brede profiel wordt er te hard gereden en komt de verblijfsfunctie te veel in de verdrukking. Ruimtelijk is het niet duidelijk waar men het dorp binnenkomt. Passerende automobilisten worden onvoldoende geattendeerd op het feit dat men "door" het dorp rijdt en dat de snelheid daarbij aangepast moet worden.

De overgang van "buiten" naar "in" het dorp zou ruimtelijk versterkt moeten worden.

Voorts missen we ook hier de laanbeplanting, die het aanzien van de Rijksstraatweg aanzienlijk zou verbeteren.

Doordat de bebouwing bij de Vredeoordlaan naar achteren staat, wordt het profiel erg breed en onregelmatig.

Voorbij de kruising met de Vredeoordlaan en de Halfeiken begint de weg enigszins af te buigen. Vanaf dit punt is de toren van de N.H. kerk een belangrijk oriëntatiepunt. Aan weerszijden van de weg staat nu bebouwing. Mede door de verschillende functies die in zicht komen (zoals gemeentehuis en café "het Wapen van Leersum"), krijgt men het gevoel in het centrum van het dorp te komen.

Straatweggedeelte E.

Aan de noordzijde ligt het gemeentehuis met rondom hoge bomen. Mede door de ligging in de bocht van de weg, levert deze karakteristieke plek een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van dit straatweggedeelte.

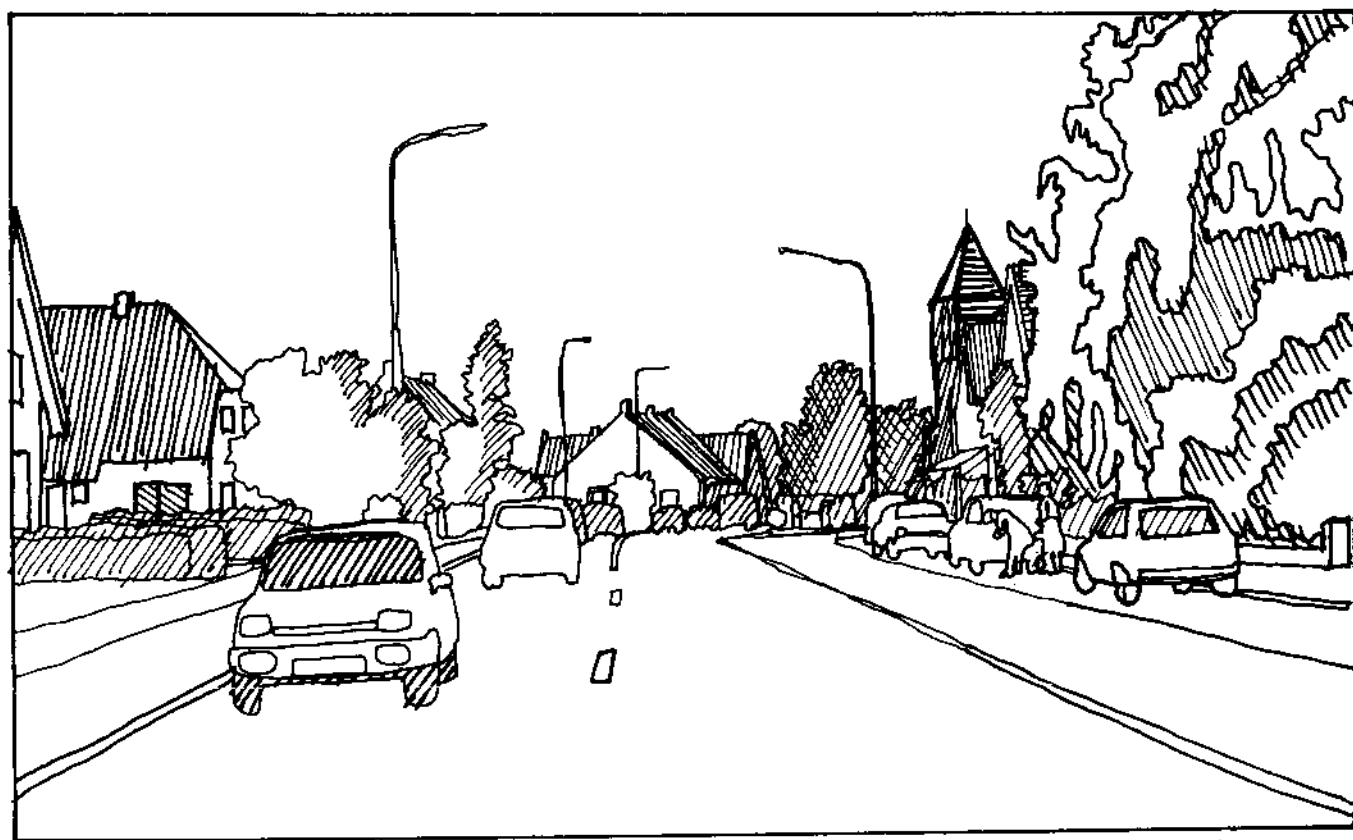
Deze ruimtelijke kwaliteit missen we juist tegenover het gemeentehuis aan de zuidzijde van de weg.

Het grote oude woonhuis, waarin thans een lichtreclamebedrijf is gevestigd, biedt een weinig fraaie aanblik, hetgeen wordt versterkt door de verharding van de tuin rondom dit gebouw.

Door de vooruit geschoven ligging van de panden 54 en 62 (resp. "het Wapen van Leersum" en drogist) wordt het profiel versmald.



Restaurant het wapen vleersum en de daartegenover gelegen woning vormen een duidelijke versmalling van het profiel.



De kerktoeren markeert het centrumgebied van Leersum; de bebouwing tegenover de kerk vormt de afsluiting van dit weggedeelte.

Hierdoor krijgt de straatweg een meer besloten karakter. Ook de vooruit geschoven ligging van het pand nummer 95 aan de zuidzijde levert hieraan een bijdrage.

Het is van belang deze visuele versmalling van het profiel te handhaven.

De visueel/ruimtelijke situatie rond het pand nummer 97 (chinees restaurant/benzinepomp) is verre van fraai, vanwege de grote reclameborden en het ontbreken van groen.

Ook de daarnaast gelegen bakkerswinkel maakt een enigszins kale indruk vanwege de volledige verharding van de voortuin.

Straatweggedeelte F.

Via een tussenliggend straatgedeelte F, met aan de noordzijde terug liggende winkelpanden, wordt de weg weer sterk smaller bij de kerk (G). De kerk en de winkels geven aan dat men in het centrum van het dorp is. Ook hier zou door versmalling van de verharding en herstel van de laanbeplanting het karakter van het centrum van het dorp aanzienlijk kunnen worden verbeterd.

2.3. Knelpunten

De knelpunten die naar voren zijn gekomen kunnen als volgt worden samengevat:

1. Door de sterke toename van de verkeersfunctie is de verblijfsfunctie van de Rijksstraatweg in de verdrukking gekomen. De oude laanbeplanting is, met name aan de zuidzijde, vrijwel geheel verdwenen. Het profiel is te breed en de omgeving is op vele plaatsen erg kaal.
2. Komende uit oostelijke richting is het onduidelijk waar het dorp begint. Door het lange rechte stuk A t/m D en het vrij brede profiel wordt er hard gereden en er is (te) weinig aanleiding om de snelheid te verminderen.
3. De ruimtelijke begeleiding van "de weg door het dorp" ontbreekt aan de noordkant. Hierdoor ervaart men pas bij het gemeentehuis dat men in het dorp is. De overgang van "buiten" het dorp naar "in" het dorp zou ruimtelijk versterkt kunnen worden door ook de noordkant van de Rijksstraatweg met bebouwing te begeleiden (vanaf de afslag bij de Boerenbuurt tot het gemeentehuis).
4. De ruimte-vorming bij de zijwegen (Boerenbuurt en Vredeoordlaan) is niet optimaal. Rijdend op de Rijksstraatweg is het moeilijk te zien waar de zijwegen uitkomen.

2.4. Gewenste ontwikkeling (doelstellingen)

Voor het onderhavige gebied zijn een aantal doelstellingen te formuleren die in grote lijnen overeenkomen met de doelstellingen voor het gehele Rijksstraatweggebied. In de toelichting van het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-midden wordt als hoofddoelstelling geformuleerd, dat gestreefd moet worden naar een evenwicht tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie opdat de Rijksstraatweg haar betekenis als "weg door het dorp" terugkrijgt. Ditzelfde geldt uiteraard voor dit oostelijk deel van de Rijksstraatweg.

- Met een aantal visueel ruimtelijke-maatregelen kan de verblijfskwaliteit van de Rijksstraatweg worden hersteld: het terugbrengen van de laanbeplanting; het versmallen van de wegverharding; het aanbrengen van voet- en fietspaden aan de zuidzijde.
- Langs de Rijksstraatweg en de Boerenbuurt handhaven en versterken van kleinschalige, in de dorpsstructuur passende bebouwing. Aspecten als goothoogte, dakvorm, nokrichting en materiaalgebruik zijn hier van belang, met name bij nieuwbouw of verbouw.
De losstaande situering van de panden is eveneens karakteristiek en dient gehandhaafd te worden. Uitbreidingen van de bestaande panden dient derhalve zoveel mogelijk in de diepte mogelijk gemaakt te worden en niet in de breedte.
- De oostelijke entree van het dorp (de overgang van "buiten" het dorp naar "in" het dorp) moet duidelijker worden vormgegeven.

3. De woonfunctie

3.1. Analyse en knelpunten

Voor het gehele Rijksstraatweggebied geldt dat de woonfunctie onder druk staat.

Was het gebruik vroeger hoofdzakelijk wonen, momenteel wordt aan de Rijksstraatweg ongeveer 30% van de bebouwing voor andere doeleinden gebruikt.

In het onderhavige plangebied vinden we aan de Rijksstraatweg 98 panden. Hiervan zijn 83 panden als woning in gebruik. Bij de andere functies treft men over het algemeen eveneens een woning aan op de eerste verdieping of op de begane grond.

Aan de Vredeoordlaan en de Boerenbuurt treffen we naast 1 bedrijfje, verder alleen woningen aan.

De toenemende verkeersfunctie van de Rijksstraatweg is mede debet aan het afnemen van de woonfunctie. Het is voor bedrijfjes en winkels aantrekkelijk om aan een drukke route te zitten. Op grond van de bouwverordening, die het gebruik van de panden niet regelde, was die vestiging van winkels en bedrijven heel makkelijk.

De vestiging van winkels en bedrijven is van invloed geweest op de woonomgeving. Behoeftte aan parkeren en behoefte aan uitbreiding van de oorspronkelijke woonpanden hebben tot gevolg gehad dat veel van het groene karakter is verloren gegaan.

In het onderhavige plangebied geldt dit met name voor de situatie tegenover het gemeentehuis.

3.2. Gewenste ontwikkeling (doelstelling)

Hoofddoelstelling voor het Rijksstraatweggebied is te streven naar een evenwicht tussen wonen, werken, winkelen en verkeer met behoud van de kleinschalige dorpsstructuur. Voor het onderhavige plangebied betekent dit dat de woonfunctie beschermd en de bestaande voorraad gehandhaafd dient te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat de woonfunctie niet ophoudt bij de voorkeur. Bovendien kan gesteld worden dat wonen in het Rijksstraatweggebied van een ander karakter is dan wonen in een louter woonwijk als Zuid-West of Zuid-Oost.

Om de hierboven geformuleerde doelstelling te bereiken kunnen de volgende afgeleide doelstellingen worden geformuleerd:

- De bestaande woningen moeten als zodanig bestemd worden.
- In het plangebied worden geen mogelijkheden gecreëerd voor vestiging van nieuwe bedrijven of winkels.
- Stedebouwkundige en architectonische kenmerken van de bebouwing dienen te worden gehandhaafd.
- Er wordt gestreefd naar een reconstructie van de Rijksstraatweg waarbij de doorgaande laanbeplanting wordt hersteld, het profiel wordt versmald en ter weerszijden voet- en fietspaden worden aangelegd.

4. Voorzieningen en bedrijven

4.1. Winkels (zie bijlage 1)

4.1.1. Analyse en knelpunten

De winkelvoorzieningen langs de Rijksstraatweg zijn moeilijk los te zien van de totale structuur van Leersum. De wijken in noord en zuid zijn aangewezen op het centraal gelegen voorzieningenpakket langs deze straatweg.

In het onderhavig plangebied komen slechts enkele winkels voor: een bakker, een poelier, een antiekhandel en een bloemenzaak.

In het middengedeelte zijn 22 winkels gesitueerd, afwisselend food en non-foodwinkels. 1) In het westelijk deel zijn 15 winkels, voor het merendeel in de non-foodsector. Door diverse oorzaken, genoemd in de nota "winkelvoorzieningen in Leersum nu en in de toekomst" (zie bijlage 1), zal het draagvlak voor het winkelbestand voor het totale Rijksstraatweggebied in de komende jaren eerder af- dan toenemen. Uit een door de gemeente gehouden rondvraag, inzake de uitbreidingswensen, blijkt dat bij de bakkerij en bloemenzaak bescheiden uitbreidingswensen bestaan en dat de poelier zijn winkel wil verplaatsen naar het op het achtererf gelegen bedrijfsgebouw.

De verblijfskwaliteit van de omgeving van de winkels staat onder druk als gevolg van het parkeren waardoor mede het groene karakter (voortuinen, bomen langs de rijbaan) in de loop der jaren verminderd is.

4.1.2. Gewenste ontwikkeling

Eerder is reeds gesteld dat er in de toekomst eerder een daling van het winkelbestand zal plaatsvinden dan een toename. Er behoeven dan ook geen nieuwe winkels gepland te worden. Niettemin is flexibiliteit gewaarborgd door:

1. het waar mogelijk toestaan van uitbreiding van bestaande winkels door middel van bestemming winkelerf;
2. het leegkomen van winkelpanden door eventuele opheffing;
3. alleen in het Rijksstraatweg-middengebied toestaan van functieverandering van 11 woningen in o.a. winkels onder bepaalde voorwaarden.

In het oostelijk deel wordt de mogelijkheid van functieverandering van woningen in winkels echter niet opgenomen. Beleidsuitgangspunt voor het Rijksstraatweggebied is, dat indien zich nieuwe winkelbedrijven aandienen deze, uit het oogpunt van concentratie en de ligging ten opzichte van Leersums toekomstige woongebied Zuid-Oost, zich moeten vestigen in het middengedeelte van de Rijksstraatweg.

Bij verbouw van bestaande winkels dient de schaal van de omliggende bebouwing uitgangspunt te zijn. Waar mogelijk dient geparkeerd te worden op eigen erf en parkeerstroken langs de weg. Voorkomen moet worden dat op voet- en fietspaden wordt geparkeerd. Bij de herinrichting van de Rijksstraatweg zelf, nader te regelen via de bestemming verkeersdoeleinden, dient de verblijfskwaliteit verbeterd te worden.

1) food - voedings- en genotsmiddelen

4.2. Horeca - voorzieningen

4.2.1. Analyse

De betekenis van de (verblijfs- en dag-) recreatie voor Leersum uit zich in de aanwezigheid van een naar verhouding grote horecasector. Het zal geen verwondering wekken dat deze bedrijven op één na alle gelegen zijn aan de Rijksstraatweg. Door ligging aan deze belangrijke doorgaande route trekken de horecabedrijven ook op door - de weekse dagen veel passanten aan.

Niet alleen uit economische noodzaak, maar ook vanwege de aard van deze voorzieningen, hoort de horecasector bij uitstek thuis in het centrum van het dorp. Deze sector draagt tevens bij aan de diversiteit van functies in dit gebied. In totaal bevinden zich in Leersum tien horecabedrijven, waarvan er negen zijn gelegen aan de Rijksstraatweg. In het Rijksstraatweg-gebied-oost komen twee horecabedrijven voor: een café-restaurant naast het gemeentehuis en een Chinees-restaurant daar tegenover.

Beide voorzieningen kunnen qua ligging gerekend worden tot het centrum van Leersum.

Bij het café-restaurant is voldoende parkeergelegenheid opzij en achter het gebouw.

Bij het Chinees-restaurant wordt voor, opzij en achter het pand geparkeerd. De directe omgeving biedt een erg stenige aanblik, hetgeen versterkt wordt door de voor het pand gelegen benzinepomp. Achter het Chinees-restaurant staat een voormalig bioscoopgebouw reeds jaren leeg. De bouwvergunning, afgegeven voor een verbouwing tot "cultureel- en conferentiecentrum met woning", is inmiddels ingetrokken.

4.2.2. Gewenste ontwikkeling

De categorie café's en restaurant/café's vertonen in het algemeen, in tegenstelling tot het hotelwezen, een dynamische ontwikkeling. Te denken valt dan aan nieuwe soorten als bistro, grillroom of bruin café. Tegenover het ontstaan van dergelijke nieuwe zaken staat veelal echter de sluiting van min of meer traditionele zaken. Oorzaak van de zojuist geschetste ontwikkeling is de verandering in uitgaansgewoonten in ons land.

Gezien de uitgangspunten van het streekplan zal de verwachte ontwikkeling van Leersum en omgeving, zowel met betrekking tot het inwonertal als de recreatie, nagenoeg stationair zijn. Daarom ligt het in de rede om voor de toekomst slechts rekening te houden met een bescheiden ontwikkeling van de horecasector.

In het onderhavige bestemmingsplan wordt het pand op nummer 91 - tegenover het gemeentehuis - gebruikt als kantoor, met op de bovenverdiepingen wonen. Aangezien er concrete plannen bestaan voor vestiging van een restaurant, waartegen geen planologische bezwaren bestaan, is omzetting van kantoor in horeca mogelijk gemaakt.

Het leegstaande voormalige bioscoopgebouw op nummer 97 wordt niet meer als zodanig gebruikt en is daarom niet als aparte bestemming opgenomen, maar valt onder de erfbestemming, zodat het gebruik als bijgebouw vooralsnog mogelijk blijft.

4.3. Openbare en commerciële diensten

4.3.1. Analyse

In Leersum bevinden zich 19 vestigingen die openbare of commerciële diensten verlenen. Hiervan kunnen er 12 tot de kantoorsector gerekend worden. Naast het gemeentehuis en het postkantoor betreft het hier kantoren die zich bezig houden met commerciële dienstverlening.

In het oostelijk deel van het Rijksstraatweggebied treffen we behalve het gemeentehuis een VVW-kantoortje aan op nummer 42 en op Rijksstraatweg nummer 16 een assurantie-kantoortje.

4.3.2. Gewenste ontwikkeling

Ten aanzien van het Rijksstraatweggebied-oost wordt evenals bij de winkels en de horecabedrijven, voor de kantorensector een conserverend beleid voorgestaan. Het VVW-kantoortje is gevestigd in een voormalige winkel en was tot voor kort ook gecombineerd met een winkel.

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen om dit voormalige winkeltje weer als zodanig in gebruik te nemen, al dan niet gecombineerd met de V.V.V. Een eventuele aanpassing van het gemeentehuis is mogelijk binnen de bestemming "bijzondere doeleinden 2". De tegenover het gemeentehuis gelegen villa, die thans in gebruik is bij een reclamebedrijf, zou na vertrek van dit bedrijf ook gebruikt kunnen worden als kantoor.

4.4. Medische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen

4.4.1. Analyse

In Leersum bevinden zich dertien vestigingen die medische of sociaal-maatschappelijke diensten verlenen. Opvallend daarbij is dat daarvan acht vestigingen gelegen zijn in Leersum-Noord. Voorts bevinden zich in het buitengebied twee vestigingen, in Leersum-Zuid één vestiging en in het westelijk- en middendeel van het Rijksstraatweggebied ieder één vestiging. In het onderhavige plan-gebied treffen we geen voorziening van deze aard aan.

4.4.2. Gewenste ontwikkeling

Het aantal inwoners van Leersum in aanmerking nemend en tegen de achtergrond van landelijke richtlijnen wat betreft het inwonertal, waarbij deze vormen van medische en sociaal-maatschappelijke dienstverlening kunnen functioneren, mag in Leersum gesproken worden van een evenwichtig samengesteld pakket in deze.

Gezien dit laatste en tegen de achtergrond van de te verwachten stationaire bevolkingsontwikkeling van Leersum, zijn er geen nieuwe vestigingen in deze sector van dienstverlening te verwachten. In onderhavig bestemmingsplan heeft geen nieuwe ruimte te worden gereserveerd voor dit soort voorzieningen.

4.5. Onderwijs, sociale-, culturele- en sportvoorzieningen

4.5.1. Analyse

Van deze voorzieningen komt in het Rijksstraatweggebied-oost alleen een school voor basisonderwijs voor. Deze ligt achter het gemeentehuis aan de Schermlaan. Alle overige voorzieningen van deze aard liggen in Leersum-Zuid of Noord. Ruimtelijk doen zich bij voornoemde school geen problemen voor. De school is zowel bereikbaar vanaf de Schermlaan als via het parkeerterrein van het gemeentehuis.

4.5.2. Gewenste ontwikkeling

Aangezien functioneel het Rijksstraatweggebied in het algemeen geen geschikte vestigingsplaats is voor deze groep van voorzieningen, dienen eventuele accommodatie-tekorten elders in Leersum opgevangen te worden. Voor veilige schoolroutes is het van belang dat het verblijfsklimaat van de Rijksstraatweg, met name de oversteekbaarheid, wordt verbeterd.

4.6. Ambachtelijke bedrijven (zie bijlage 2)

4.6.1. Analyse + knelpunten

De ambachtelijke bedrijven (echt industriële bedrijven kent Leersum niet) nemen van oudsher een belangrijke plaats in in het Rijksstraatweggebied. Van de 47 bedrijven in Leersum zijn er liefst 38 gelegen in het Rijksstraatweggebied. Hiervan zijn er acht gevestigd in het Rijksstraatweggebied-oost. Qua aantal arbeidsplaatsen zijn het in hoofdzaak kleinere bedrijven. De meeste bedrijfspanden zijn op achtererven gesitueerd, zodat zij visueel het beeld van de Rijksstraatweg niet bepalen. Slechts bij het lichtreclamebedrijf tegenover het gemeentehuis is dit niet het geval en kan gesproken worden van storende situatie in het stedenbouwkundige en architectonische beeld van het Rijksstraatweggebied. Er bestaan vergevorderde plannen voor verplaatsing van dit bedrijf. Bij geen van de bedrijven is er sprake van hinder voor omwonenden in de vorm van stankoverlast, explosiegevaar of parkeerproblemen.

4.6.2. Gewenste ontwikkeling

Het te voeren beleid ten aanzien van de aanwezige ambachtelijke bedrijven dient uit te gaan van de feitelijke situatie per bedrijf. Daarom is er door de gemeente eind 1979 een uitgebreide enquête gehouden onder deze bedrijven. Met behulp van de uitkomsten van deze enquête en aanvullende gegevens is voor het Rijksstraatweggebied-oost de gewenste situatie aangegeven. In het volgende overzicht wordt per bedrijf de aanduiding van de bestemming gegeven. Tevens worden de verschillende bedrijfssoorten aangegeven en de mate van beïnvloeding van het milieu en de woonomgeving.

Ambachtelijke bedrijven Rijksstraatweggebied-oost.

Huisnummer Rijksstraatweg	Soort bedrijf	Beïnvloeding milieu e.q. woonomge- ving ')		Bestemmingsaanduiding positief met mate van uit- breiding.		Hinderwet vergunning aanwezig
		a.	b.	beperkt	geen	
10/12	aannemer	x		x		ja
21	revisie accu's					
	en startmoto-	x			x	nee
achter 42	ren	x			x	nee
(Schermlaan	broodfabriek					
15}						
43	slachter	x		x		ja
55	wagenmakerij-					
	smederij	x		x		nee
87	poelier	x		x		ja
91	lichtreclame-					
	bedrijf		x	x		nee
93/95	aannemer	x			x	ja

') a. geen hinder veroorzakend.

b. geen hinder veroorzakend, doch onaantrekkelijk voor de omgeving.

In dit plangebied is voorshands geen plaats voor vestiging van nieuwe bedrijven buiten de reeds bestaande bedrijfspanden. Wel dient er, waar mogelijk, rekening gehouden te worden met een beperkte uitbreiding van bestaande bedrijfspanden.

Gezien de feitelijke situatie en rekening houdend met de doelstelling van dit bestemmingsplan, zullen drie bedrijven niet kunnen uitbreiden.

Dit betreft de broodfabriek, de aannemer op nummer 95 en de revisie van accu's en startmotoren op nummer 21, die niet kunnen uitbreiden vanwege de beperkte ruimte op het erf.

Stedebouwkundig en architectonisch verdient het de voorkeur dat de villa op nummer 91, waarin het lichtreclamebedrijf gevestigd is, haar woonbestemming terugkrijgt, of als kantoor zou worden gebruikt. Omdat vergevorderde plannen voor verplaatsing van dit bedrijf bestaan is een dergelijke functieverandering binnen het plan mogelijk gemaakt. Het verdient aanbeveling om het terrein voor en opzij van de villa meer in de oorspronkelijk staat (als tuin) terug te brengen en de oppervlakte van de verharding te verminderen.

5. Verkeer

5.1. Analyse en knelpunten

Het zwaartepunt van de verkeersproblematiek in Leersum ligt op de Rijksstraatweg. Ondanks de aanwezigheid van de autosnelweg Utrecht - Arnhem (A12) trekt de oude weg Utrecht - Arnhem (de Rijksweg 225) veel verkeer.

De rijbaan binnen en buiten de bebouwde kom onderscheiden zich niet van elkaar. Breedte en belijning zijn identiek met het gevolg dat de automobilist zich heer en meester voelt. Ondanks waarschuwborden ten aanzien van de snelheid wordt over het algemeen te hard gereden. De oversteekbaarheid van de weg is daardoor bemoeilijkt, met name voor kinderen en bejaarden. Bovendien werkt de weg door deze sterke verkeersfunctie als barrière tussen Leersum-Noord en Leersum-Zuid.

Op en rond de Rijksstraatweg is men in de loop der tijd steeds meer gaan inspelen op de toename van het verkeer. De hoeveelheid verharding is toegenomen, het laankarakter is verdwenen en winkels en bedrijven stallen hun koopwaar zodanig uit dat ook de passant hierop opmerkzaam wordt gemaakt. Door de verspreide ligging van de voorzieningen langs de Rijksstraatweg maakt ook de Leersumer zelf vaak gebruik van de auto om te winkelen.

Gesteld kan worden dat de verblijfskwaliteit van de Rijksstraatweg is afgenomen.

Ten zuiden van de Rijksstraatweg lopen door het onderhavige plangebied twee woonstraten met een dorps karakter: de Vredeoordlaan en de Boerenbuurt. Beide komen uit op de Rijksstraatweg en hebben behalve een ontsluitingsfunctie voor de aanwonenden een beperkte functie voor verkeer uit het landelijk gebied ten zuiden van Leersum (o.a. uit de richting Wijk bij Duurstede).

Met het verder volbouwen van het bestemmingsplan Zuid-Oost neemt de noodzaak toe om de centrale ontsluitingsweg door Zuid-Oost: de Dreef, in oostelijke richting door te trekken.

Het verkeer vanuit Leersum-Zuid richting Amerongen krijgt dan een meer directe verbinding. Tevens worden de voorzieningen rond de kerk beter bereikbaar.

Bij de uitwerking van de deelplannen in het bestemmingsplan Zuid-Oost wordt er voorlopig van uitgegaan dat de Dreef in noordelijke richting afbuigt (evenwijdig aan de Uitweg), om vervolgens evenwijdig aan het kerkepad op de Kerkweg uit te komen.

Deze ontsluiting heeft tot gevolg dat er extra verkeer verwacht kan worden op de Kerkweg en/of de Roekenes/Boerenbuurt.

De afwikkeling van het autoverkeer op de kruispunten met de Rijksstraatweg kan met name in de spitsuren problemen geven.

In samenhang met het probleem van de onduidelijke oostelijke entree van het dorp (zie paragraaf 2.2. en 2.3.) moet een oplossing gevonden worden voor de afwikkeling van het verkeer naar één kruispunt dat zonodig met verkeerslichten beveiligd kan worden. Daarbij moet de kruising Rijksstraatweg/Kerkweg worden ontzien vanwege de visuele kwetsbaarheid van dit punt en het noodzakelijk herstel van de verblijfsfunctie in de kern van Leersum.

Parkeren

Uit het parkeeronderzoek, dat in het kader van het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-midden eind november 1978 voor de gehele Rijksstraatweg is gehouden, is gebleken dat er voldoende parkeerruimte aanwezig is.

Noemenswaardige problemen doen zich niet voor, al moet gesteld worden dat hier en daar fout geparkeerd wordt. Voor voetgangers en fietsers levert dit soms moeilijkheden op.

Parkeren op eigen erf komt overigens veel voor, zowel langs de Rijksstraatweg als langs de Boerenbuurt.

Fietspaden

In het onderhavige plangebied is aan de noordzijde langs de Rijksstraatweg aan één zijde een fietspad aanwezig. Vanaf de kern tot aan de kruising met de Halfeiken ligt het fietspad op hetzelfde niveau als de weg en de rabatstroken. Hierdoor staan soms auto's op het fietspad geparkeerd.

Vanaf de Halfeiken tot de gemeentegrens met Amerongen is het fietspad door een groenstrook van de weg gescheiden. De overige wegen binnen het plangebied kennen geen aparte fietspaden.

Voetpaden

Langs de Rijksstraatweg liggen met name aan de zuidzijde de voetpaden vaak op hetzelfde niveau als het fietspad, de rabatstrook en de rijbaan; een minder duidelijke situatie.

De andere wegen kennen het traditionele trottoir langs de rijbaan of er ontbreekt een trottoir.

Openbaar vervoer

Over de Rijksstraatweg rijden de volgende buslijnen (in beide richtingen).

Lijn 50: Utrecht-Arnhem, iedere 30 minuten.

Lijn 51: Utrecht-Veenendaal (voorheen lijn 85), iedere 30 minuten.

Lijn 99: Utrecht-Rhonen om 7.22, 7.32, 7.47 richting Utrecht,
idem om 17.33, 18.08, richting Arnhem.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling '81-'82 rijdt lijn 51 bij wijze van proef, via de Scherpenzeelseweg, de Koningin Julianalaan, Lomboklaan, Hoflaan, Dreef, Koningin Wilhelminalaan.

De bushaltes in het plangebied zijn op de functiekaart aangegeven. De bushaltes ter hoogte van het gemeentehuis en nummer 115 (tegenover de winkels in de kern) zijn logisch gelegen.

De bushaltes aan de oostzijde van het plangebied liggen buiten de bebouwing en zouden beter tot hun recht komen bij een ligging in meer westelijke richting. De toeleidende routes naar de bushaltes zouden in samenhang met de herinrichting van de Rijksstraatweg verbeterd kunnen worden. Bij de haltes zouden bankjes en fietsstallingen geplaatst kunnen worden.

5.1.1. Akoestische verkenning

In de Wet Geluidhinder wordt bepaald dat langs een weg in de bebouwde kom met 2 rijstroken en een intensiteit van meer dan 5000 motorvoertuigen per etmaal een geluidzone geldt van 200 meter aan weerszijden van de weg.

De huidige intensiteit voor de Rijksstraatweg bedraagt volgens recente tellingen ca. 11.500 motorvoertuigen* per etmaal met een vrachtverkeersaandeel van ongeveer 15%.

Binnen de geluidzone dient te worden onderzocht of de woningen (of andere geluidgevoelige bestemmingen) ten gevolge van het wegverkeer een hogere geluidbelasting aan de gevels zullen ondervinden dan de voorkeurswaarde van $50 + 5$ dB(A). De verhoging met 5 dB(A) is gebaseerd op de verwachting dat de voertuigmotoren in de toekomst minder geluid zullen produceren (art. 103 WGH). Voor nog niet geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen langs een aanwezige weg in een bebouwde kom geldt een maximum toelaatbaar geluidniveau aan de gevels van $65 + 5$ dB(A). Voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen langs een aanwezige weg in een bebouwde kom geldt een maximum toelaatbaar geluidniveau aan de gevels van $70 + 5$ dB(A). Het binnenniveau voor nog niet geprojecteerde woningen is vastgelegd op maximaal 35 dB(A) en voor aanwezige woningen op maximaal 45 dB(A) voor bestaande situaties.

Het geluidniveau dient te worden berekend met de daarvoor in aanmerking komende methode uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van juni 1981.

In de Leersumse situatie met een nagenoeg rechte weg, geen grote hoogteverschillen, een vrij zicht, een gelijkblijvend wegdek en geen grote intensiteitsverschillen voor verschillende gedeelten van de weg, kan standaardmethode I worden toegepast.

Gezien de huidige ontwikkelingen in het autobezit en autogebruik is ervan uitgegaan dat de verkeersintensiteit over de Rijksstraatweg over 10 jaar gelijk is aan de huidige intensiteit.

Aangenomen is, dat de voor het geluidniveau maatgevende uurintensiteit gelijk is aan 7% van de etmaalintensiteit.

De gehanteerde invoergegevens voor de geluidberekening zijn als volgt:

- * telpunt Zuylenstein : 11.380
- telpunt Donderberg : 11.500 (gemiddelde werkdag-intensiteit in 1980)

Q mr = 0 V mr = 50 H waarnemer = 4,5 m
 Q lv = 684 V lv = 50 H weg = 0
 Q mv = 103 V mv = 50 wegdekategorie = 1
 Q zv = 18 V zv = 50 objectfractie = 50
 % onverharde bodem = 20

Q = intensiteit per uur V = snelheid
 mr = motorrijwielen H = hoogte
 lv = lichte voertuigen
 mv = middelzware voertuigen
 zv = zware voertuigen

Voor verschillende afstanden tot de wegas is het geluidniveau berekend, wat is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1 Geluidniveaus op verschillende afstanden uit de as van de
 Rijksstraatweg

<u>afstand</u>	<u>leq</u>
10 m	68 dB(A)
12,5 m	67 dB(A)
15 m	67 dB(A)
17,5 m	66 dB(A)
20 m	65 dB(A)
22,5 m	65 dB(A)
25 m	64 dB(A)

Uit de resultaten van de berekeningen in tabel 1 blijkt, dat alle langs de Rijksstraatweg gelegen woningen in het plangebied een geluidniveau aan de gevel hebben van meer dan 55 dB(A). Deze situaties moeten volgens de Wet Geluidhinder na inwerkingtreden van het betreffende hoofdstuk van de Wet Geluidhinder (1984) worden aangemeld bij de Minister. Voor bestaande woningen met een geluidniveau aan de gevel van meer dan 65 dB(A) zijn maatregelen vereist. In deze situatie mogelijke maatregelen zijn:

- a. maatregelen aan de bron,
- b. maatregelen aan de woonbebouwing.

ad a.

Maatregelen aan de bron kunnen bestaan uit het veranderen van de hoeveelheid, de samenstelling en/of de snelheid van het verkeer. De maximum snelheid bedraagt thans 50 km/uur en bij de geluidberekeningen is uitgegaan van deze snelheid. In de praktijk blijkt dat er veelal harder wordt gereden en dat snelheidsbeperkende maatregelen gewenst zijn. De Rijkswaterstaat is op het moment bezig om plannen te ontwikkelen voor herindeling en reconstructie van de Rijksstraatweg. Deze maatregelen zouden ook effect kunnen hebben op de samenstelling en de hoeveelheid verkeer.

Om tegemoet te komen aan het gewenste geluidniveau van maximaal 55 dB(A) is beperking van het huidige verkeer nodig tot minder dan 2500 motorvoertuigen per etmaal. Bij handhaving van het huidige percentage vrachtverkeer is voor een vermindering van het geluidniveau met 3 dB(A) een verkeersafname nodig met circa 50%. Ook het volledig vrijmaken van de Rijksstraatweg van vrachtauto's betekent een afname van het geluidniveau met circa 3 dB(A).

Hoewel er nog onvoldoende inzicht bestaat in de herinrichtingsplannen van de Rijkswaterstaat en de gemeente Leersum, lijkt een werkelijk grote afname van het verkeer op afzienbare termijn niet haalbaar. Ook een grote reductie van het vrachtverkeer over de Rijksstraatweg lijkt niet mogelijk. Op grond van de berekeningen lijkt het aan te bevelen om te zijner tijd het Ministerie te verzoeken tot verhoging van de toelaatbare geluidbelasting. Tevens zullen dan maatregelen nodig zijn om het verkeer niet verder te doen toenemen.

ad b.

Wanneer het geluidniveau aan de gevels maximaal 70 dB(A) bedraagt zal het geluidniveau binnenshuis bij gesloten ramen en deuren 35 tot 50 dB(A) bedragen, afhankelijk van het soort beglazing. Het maximaal toelaatbare geluidniveau binnenshuis bedraagt volgens de Wet Geluidhinder 45 dB(A), wanneer zowel de weg als de daarlangs gelegen woningen al aanwezig zijn. Dit betekent dat in enkele gevallen isolatiemaatregelen nodig zijn. Voor eventuele nieuwe woonbebouwing langs de Rijksstraatweg geldt dat het Ministerie op verzoek toestemming kan geven tot een geluidniveau aan de gevel van maximaal 70 dB(A). Binnenshuis geldt in deze situaties een maximale geluidbelasting van 35 dB(A), zodat nieuwe woningen zullen moeten worden voorzien van goed isolerend prefab dubbelglas, of van bijzondere constructies aan de wegzijde.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het hoofdstuk uit de Wet Geluidhinder, waarin bestaande situaties ("Zones langs wegen") worden geregeld, heeft de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne besloten tot een bijdrage-regeling voor geluidwering (besluit nr. 210513, 17 december 1980).

Vanaf 1 januari 1980 kan de minister aan het gemeentebestuur een bijdrage verlenen voor:

- a. geluidbeperkende werken aan de weg of tussen weg en woningen binnen de zone langs die weg ter beperking van de geluidbelasting van gevels van nieuw te bouwen woningen;
- b. geluidwerende werken bij nieuw te bouwen woningen - binnen (toekomstige) zones langs wegen - op grond van een geldend bestemmingsplan, danwel op grond van een bouwplan in een door het gemeentebestuur aangewezen gebied voor stadsvernieuwing, waarbij een geluidbelasting van de gevel aanwezig is of kan worden verwacht van 56 dB(A) tot ten hoogste 70 dB(A). In de gevallen dat ter vervanging van bestaande bebouwing op hetzelfde perceel nieuwe woningen zullen worden opgericht geldt als hoogste geluidbelasting van de gevel van de bestaande bebouwing, waarbij een bijdrage kan worden verleend, een geluidbelasting van 75 dB(A);

- c. geluidwerende werken aan gevels bij een ingrijpende renovatie van woningen waarvan vernieuwing van de gevel deel uitmaakt en waarbij een geluidbelasting van de gevel aanwezig is of kan worden verwacht van 61 dB(A) tot ten hoogste 75 dB(A);
- d. combinatie van thermische en akoestische voorzieningen aan bestaande woningen waarbij een geluidbelasting van de gevel aanwezig is of kan worden verwacht van 66 dB(A) tot ten hoogste 75 dB(A). De aanvraag dient tenminste 50 woningen te betreffen.

Maatregelen genoemd onder a zijn langs de Rijksstraatweg niet mogelijk. Zoals in tabel 2 is aangegeven ligt de geluidbelasting van de woningen langs de Rijksstraatweg binnen de grenzen, genoemd onder b, c en d. In principe kan dus een bijdrage worden verleend voor maatregelen aan bestaande, te renoveren of nieuw te bouwen woningen. De aanvraag om verlening van een bijdrage moet door Burgemeester en Wethouders worden ingediend bij de Minister. Burgemeester en Wethouders zullen om de aanvraag in te kunnen dienen, eerst moeten inventariseren welke eigenaren van woningen langs de Rijksstraatweg voor een subsidie voor geluidwerende en thermische voorzieningen in aanmerking willen komen. Op grond van inzicht in de totale kosten kandan, rekening houdend met de subsidiebijdrage, berekend worden welke bijdrage van de eigenaar en/of bewoner moet worden gevraagd. De kosten van de voorzieningen, waarvoor een subsidie wordt verleend, mogen niet leiden tot huurverhoging en worden bij (nieuw te bouwen) koopwoningen voor de vaststelling van de stichtingskosten buiten beschouwing gelaten.

De vereiste geluidwering is per categorie b, c en d en per geluidbelasting aangegeven in tabel 3.

Tabel 2. Vereiste geluidwering van woningen (in dB(A)).

geluidsbelasting van de gevel in categorie dB(A)	56-60	61-65	66-70	71-75
b. (nieuwbouw)	25	30	35	40 ¹⁾
c. (renovatie)	--	30	35	35
d. (therm.:ak.)	--	--	25	30

1) alleen bij vervangende nieuwbouw, als bedoeld onder b.

Voor geluidwerende voorzieningen of rangschikking van de vertrekken bij nieuwbouw (b) of renovatie (c) kan een bijdrage worden verleend van 50% van de kosten met een maximum zoals vermeld in onderstaande tabel.

Normbijdragen voor geluidwerende maatregelen aan gevels van nieuw te bouwen en te renoveren woningen volgens het programma van eisen.

De bedragen zijn per woning en gelden voor werken waarvan de uitvoering van de geluidwerende maatregelen start vóór 1 januari 1982.

geluidwering in totaal aantal kamers per woning dB(A)	25	30	35 en hoger
woon/slaapkamer	200,--	400,--	800,--
woonkamer + 1 slaapkamer	325,--	650,--	1.300,--
" + 2 slaapkamers	450,--	900,--	1.800,--
" + 3 slaapkamers	550,--	1.100,--	2.200,--
" + 4 slaapkamers	625,--	1.250,--	2.500,--
" + 5 en meer "	675,--	1.350,--	2.700,--

Voor een combinatie van thermische en akoestische voorzieningen aan bestaande woningen (d) gelden de volgende bijdragen.

Normbijdragen voor combinatie van thermische en akoestische maatregelen aan woningen volgens het programma van eisen.

De bedragen zijn per eenheid en gelden voor werken waarvan de uitvoering van de gecombineerde maatregelen start voor 1 januari 1982.

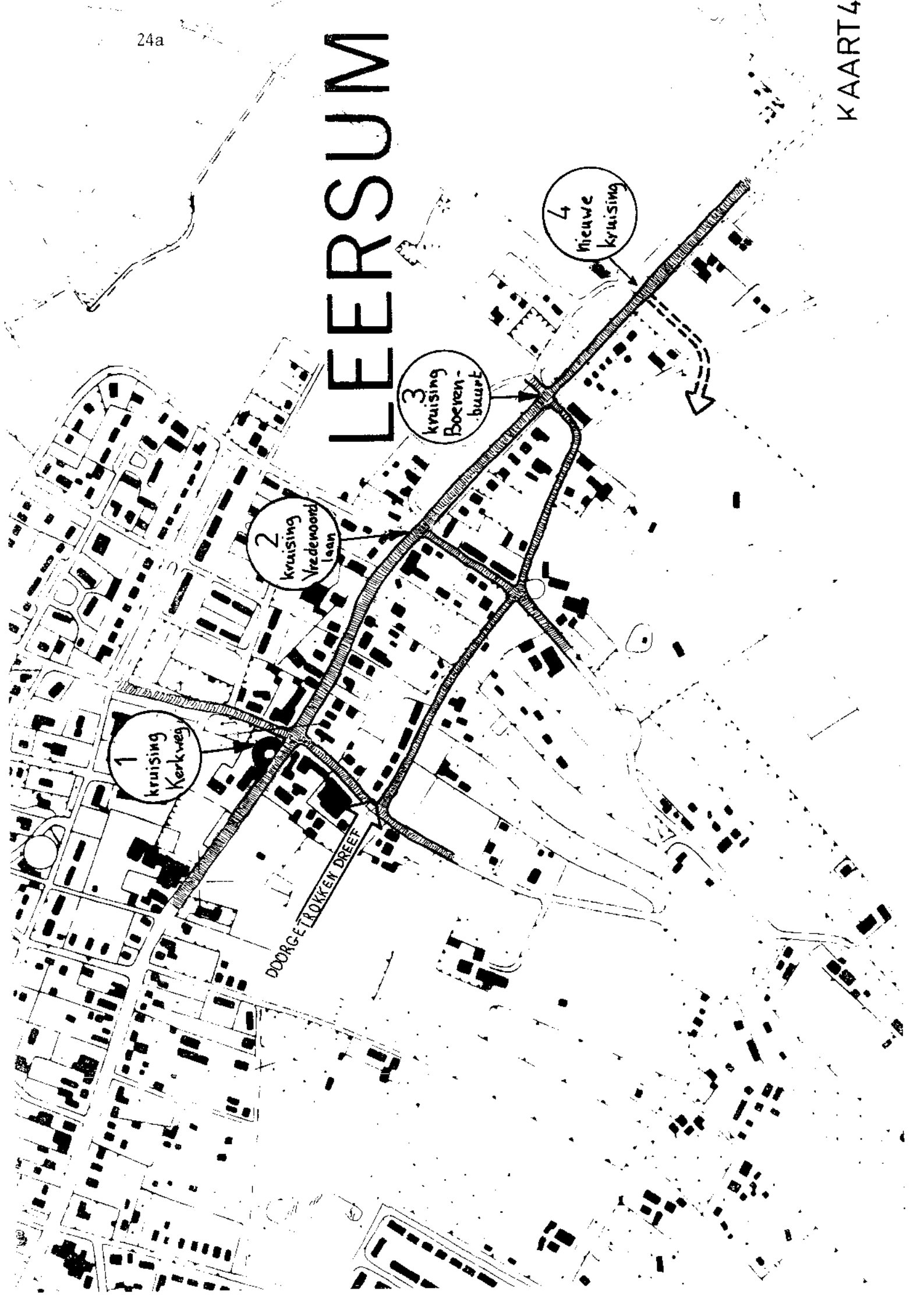
geluidwering in dB(A) maatregel	25	30
thermische/akoestische beglazing in de woonkamer	f 150,--/m ²	f . * . /m ²
akoestische beglazing in de slaapkamer	f 150,--/m ²	f . * . /m ²
ventilatievoorzieningen met geluiddempende eigenschap- pen per woon- slaapkamer	f 300,--	f 300,--

* f 250,-- verminderd met de subsidie per m² vanwege het Nationaal Isolatie Programma (NIP) voor thermische isolatie.

N.B. Voor toepassing van bovenstaande tabel worden woonkeukens met een vloeroppervlak van tenminste 11 m² gelijkgesteld aan woonkamers indien ze daarmee in open verbinding staan en elders aan slaapkamers.

Voor de kosten van onderzoek, advies, controle en dergelijke ten behoeve van een project worden de bijdragen verhoogd met 12% met een maximum van f 8000,--.

LEERSUM



5.2. Gewenste ontwikkeling

5.2.1. Rijksstraatweggebied

In de eerste plaats is het zaak om in het Rijksstraatweggebied de verblijfs-functie te versterken, door gelijkwaardigheid voor alle verkeersdeelnemers na te streven. Het karakter van de Rijksstraatweg als "weg door het dorp" is van essentieel belang. Maatregelen die daartoe kunnen bijdragen zijn zowel van verkeerstechnische aard als van ruimtelijke aard.

Voor de herinrichting van de Rijksstraatweg zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

1. Geen capaciteitsvergroting van Rijksweg 225.
2. Beperking van de snelheid van gemotoriseerd verkeer.
3. Vergroten van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
4. Maatregelen gericht op gelijkwaardigheid van doorgaand en kruisend verkeer.
5. Verbeteren van de relatie tussen noord en zuid voor voetgangers en fietsers.
6. Rehabilitatie van de erffunctie en de ruimtelijke kwaliteit.
7. Realiseren van een zoveel mogelijk ononderbroken monumentale laanbeplanting.
8. Redelijke groeiomstandigheden voor de beplanting.
9. Geen verkleining van de afstand tussen de voorgevels van de woningen en de rand van de hoofdrijbaan.

Aangezien de plannen tot herinrichting van de Rijksstraatweg nog niet in het stadium van uitvoering zijn, wordt in het plan de mogelijkheid opgenomen om gefaseerd, in samenwerking met belanghebbenden, een uitwerkingsplan te doen ontwikkelen met het doel het karakter van "weg door het dorp" te verstevigen. Aangezien het parkeerprobleem langs de Rijksstraatweg niet alarmerend is, is het mogelijk enige parkeerplaatsen in te leveren ten behoeve van nieuwe beplanting. In de nabijheid van winkels zal de nadruk meer liggen op de parkeerbehoefte zowel in het openbaar als op de privé-erven.

5.2.2. Ontsluiting van Zuid-Oost

Door de doortrekking van de Dreef (de ontsluitingsweg van het nieuwe woongebied Zuid-Oost) naar de Kerkweg zal de verkeersdruk in het onderhavige plangebied kunnen toenemen.

Er zijn 4 alternatieven onderzocht voor de afwikkeling van deze extra verkeersdruk: zie kaart 4. Tevens is een globale berekening gemaakt van de omvang van het verkeer uit Zuid-Oost richting Amerongen. In deze berekening is uitgegaan van een landelijk gemiddelde van 5 autoritten per woning per etmaal. Leersum-Zuid telt na voltooiing van Zuid-Oost in totaal $\pm$ 900 woningen. Dat betekent dat $\pm$ 4500 autoritten per etmaal gemaakt zullen worden vanuit Leersum-Zuid. Uit gegevens van de Volkestelling 1971 kan afgeleid worden dat in woon-werkrelaties het autoverkeer zich als volgt verdeelt:

60% richting Utrecht;

20% binnen Leersum;

20% richting Amerongen (inclusief Veenendaal, Rhenen, Arnhem e.d.).

Deze verdeling betreft woon-werkverkeer. Het percentage extern verkeer voor niet-woon-werkrelaties zal ongetwijfeld lager zijn.

Dien overeenkomstig zal het percentage richting Amerongen van het totale verkeer zeker niet hoger zijn dan 20%. Rekenen we echter met 20% van 4500, dan zal het totaal aantal autoritten 900 bedragen per etmaal vanuit Leersum-Zuid richting Amerongen. Dit betekent dat in het spitsuur (ochtend of avondspits) maximaal 90 auto's vanuit Leersum-Zuid richting Amerongen afgewikkeld moeten worden. (Over het algemeen rekent men dat het spitsuur 10% is van het etmaalgemiddelde.) Op zichzelf is dit aantal van 90 auto's per uur niet erg hoog (± 3 auto's per 2 minuten). Overigens zullen niet al deze auto's via de doorgetrokken Dreef rijden, omdat een gedeelte via de Middelweg en/of de Hoflaan naar de Rijksstraatweg zal rijden.

Het verkeer dat nu al gebruik maakt van de Kerkweg om op de Rijksstraatweg te komen (verkeer uit Wijk bij Duurstede) is niet bijzonder omvangrijk. Het probleem doet zich echter voor op de kruising(en) met de Rijksstraatweg, omdat de tussenpozen om in te voegen in het drukke verkeer op de Rijksstraatweg te klein zijn. Eén en ander betekent dat voor een goede afwikkeling van het verkeer vanuit Zuid-Oost naar de Rijksstraatweg verkeerslichten noodzakelijk zouden kunnen zijn. Verkeerstechnisch verdient het aanbeveling om al het verkeer vanuit Leersum-Zuid (en Wijk bij Duurstede) te concentreren op één kruispunt, dat daarvoor kan worden ingericht.

Om de vraag te beantwoorden welk kruispunt daarvoor het meest in aanmerking komt zijn 4 alternatieven onderzocht:

1. de kruising bij de NH-kerk;
2. de kruising van de Vredeoordlaan met de Rijksstraatweg;
3. de kruising van de Boerenbuurt met de Rijksstraatweg;
4. een nieuwe kruising ten oosten van de bebouwde kom.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de gemeenteraad op 1 maart 1979 een verlegging van het kruispunt bij de kerk in westelijke richting heeft afgewezen op grond van de volgende overwegingen:

- a. De Scherpenzeelseweg en de Kerkweg zijn structureel en historisch belangrijke elementen. Om van deze structuur op een aanvaardbare wijze af te wijken, is een ingewikkeld pakket maatregelen noodzakelijk, waardoor het de vraag is of een dergelijke ingreep gerechtvaardigd is.
- b. Handhaven van de bestaande kruising maakt de in de Structuurnota genoemde kernvorming niet onmogelijk.
- c. Met betrekking tot de bebouwing in Zuid-Oost zou een tracering van de in de Verkeersnota voorgestelde weg in samenhang met een bebouwingsplan moeten worden opgezet en niet daarop vooruit moeten lopen.
- d. Het gevaar is zeer groot, dat bij verplaatsing van het kruispunt vooral het verbeteren van de verkeerssituatie wordt nagestreefd: een goed overzichtelijk kruispunt met linksaffers en verkeersdruppels. Dit, in combinatie met de in de verkeersnota genoemde wens aan weerszijden van dit kruispunt parkeerruimte voor ± 50 auto's te creëren, zal het ruimtelijk beeld van dit zo kwetsbare punt volledig beïnvloeden.

- e. De noodzaak, het toekomstige Zuid-Oost een aparte ontsluiting te geven, is, gezien de gegevens in de Structuurnota, niet aanwezig.

Aan deze argumenten tegen verplaatsing van het kruispunt is die van de kosten van een dergelijke ingreep toegevoegd.

Het standpunt is nog steeds, dat bedoeld kruispunt niet verlegd moet worden. Verlegging van het kruispunt zou de dorpsstructuur op onaanvaardbare wijze aantasten.

Met betrekking tot de punten c en e wordt opgemerkt dat de bouwplannen in Zuid-Oost zover gevorderd zijn, dat in samenhang daarmee de noodzaak en de tracering van de ontsluitingsstraat globaal vast staat.

Uit de landschappelijke analyse komt nogmaals naar voren dat de doorkijk naar de open ruimte ten westen van de kerk van belang is voor de landschappelijke/ruimtelijke structuur van Leersum. Het is voor de beleving van Leersum van belang de openheid ten westen van de kerk te handhaven.

Afweging van de alternatieven

Om de vraag te beantwoorden op welk kruispunt het verkeer moet worden geconcentreerd, zijn de voor- en nadelen van de 4 alternatieven in onderstaand schema bijeengebracht (zie ook kaart 4).

Alternatief	Voordelen	Nadelen
1. Kruising bij de NH-kerk (Kerkweg).	* geen belasting Roekenes/Boerenbuurt; * past in oude structuur.	* aantasting omgeving Kerk/overlast omwonenden; * bemoeilijken winkel/verblijfs-functie; * verkeersonveilig i.v.m. slecht uitzicht; * geen ruimte voor linksaf-opstelstrook.
2. Kruising Vredeoordlaan.	* geen belasting Kerkweg; * past in oude structuur.	* overlast voor bewoners Roekenes/Vredeoordlaan; * slecht uitzicht i.v.m. bocht; * beperkte ruimte;
3. Kruising Boerenbuurt.	* geen extra belasting Kerkweg; * voldoende ruimte voor aanpassing van de aansluiting Boerenbuurt-Rijksstraatweg. * past in oude structuur	* overlast voor bewoners Roekenes/Boerenbuurt.

Alternatief	Voordelen	Nadelen
4. Nieuwe kruising aan de oostzijde van het dorp.	* geen extra verkeersdruk bestaande straten.	* sluit slecht aan op wegenstructuur; * aantasting landschappelijke waardevolle open ruimte; * past niet in oude structuur; * hoge kosten; * verlies agrarische gronden; * slechts op zeer lange termijn realiseerbaar i.v.m. benodigde procedure.

Uit de afweging van de voor- en nadelen van de 4 alternatieven komt naar voren dat een aanvaardbare oplossing gevonden kan worden binnen het huidige beloop van de wegen. Ook vanuit kosten-overwegingen heeft een eenvoudige oplossing de voorkeur. Zoals vermeld is het aantal passerende auto's niet zo groot, doch doet het probleem zich voor op de kruising met de Rijksstraatweg waar de auto's uit Zuid-Oost moeten invoegen, danwel komend uit de richting Amerongen links af moeten slaan naar Zuid-Oost.

De conclusie van de afweging van de alternatieven is dat de kruising van de Boerenbuurt met de Rijksstraatweg zich het beste leent voor afwikkeling van het verkeer vanuit Leersum-Zuid richting Amerongen.

De ruimte voor het maken van een linksaf-opstelstrook op de Rijksstraatweg is aanwezig. Tevens heeft de gemeente bij de aansluiting van de Boerenbuurt een strook grond in eigendom voor verbetering van de kruising.

Ter verduidelijking van de entree van het dorp is het voorts zinvol vanaf de Boerenbuurt het profiel van de Rijksstraatweg te versmallen, de laanbeplanting te herstellen en ook aan de zuidzijde een voet- en fietspad aan te leggen. Het fietspad kan dan bij de Boerenbuurt over de Rijksstraatweg geleid worden om aan de noordzijde als eenzijdig pad door te lopen in de richting Amerongen.

Als de kruising Boerenbuurt (indien nodig met verkeerslichten beveiligd) een goede aansluiting biedt voor het verkeer van en naar Leersum-Zuid, zal de kruising bij de kerk alleen nog gebruikt worden voor kruisend verkeer van noord naar zuid (vice versa). Dit kruisend verkeer - dat qua omvang beperkt is - levert niet zoveel problemen op, te meer daar na reconstructie van de Rijksstraatweg het verkeersbeeld rustiger wordt. Wel verdient het aanbeveling het eerste stuk van de Kerkweg opnieuw in te richten en te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen.

Er kan een verbod ingesteld worden om vanaf de Kerkweg links- en rechtsaf te slaan naar de Rijksstraatweg. Het inrijverbod op de Vredeoordlaan (vanaf de Boerenbuurt) kan gehandhaafd worden.

Om te voorkomen dat er op de Roekenes/Boerenbuurt te hard gereden wordt, moeten deze wegen niet te breed zijn. De noodzaak van het aanpassen van het huidige profiel kan pas beoordeeld worden na aansluiting van de (doorge-trokken) Dreef.

Op de plankaart is op de Roekenes/Boerenbuurt een strook voor wegverharding en voetpad (aan de noordzijde) vrijgehouden van 8 m breed.

6. Financiële paragraaf

Ten aanzien van de uit te werken bestemming "verkeersdoeleinden" (reconstructie van de Rijksstraatweg) kan het volgende worden opgemerkt.

Pas na het gereedkomen van het uitwerkingsplan van de bestemming "verkeersdoeleinden" voor de Rijksstraatweg zal inzicht ontstaan in de te maken kosten en de dekking daarvan. In relatie hiermee geldt dit ook voor eventuele verandering van de aansluitingen van de Boerenbuurt, Halfeiken en Vredeoordlaan op de Rijksstraatweg.

Gezien het feit, dat het ten aanzien van de Rijksstraatweg gaat om een weg, welke in eigendom en beheer is van het Rijk, zal nadat het plan van de herinrichting van de Rijksstraatweg definitiever is geworden pas blijken welke kosten ten laste van het Rijk en de gemeente zullen komen.

Verder dient nog te worden opgemerkt, dat de Raad van deze gemeente in zijn vergaderingen van 11 december 1975 en 5 april 1979 zijn voorkeur heeft uitgesproken voor het dekken van de kosten, voortvloeiende uit de herinrichting van de Rijksstraatweg, uit de algemene bedrijfsreserve van het Grondbedrijf.

Verwezen wordt ook naar het meerjarig investeringsplan van de gemeente en naar de Verkeersnota.

7. Beschrijving van het plan en toelichting op de voorschriften

7.1. Doelstellingen en uitgangspunten

In hoofdstuk 2 is de algemene probleemstelling geformuleerd. Op grond van de gewenste ontwikkelingen per onderdeel in hoofdstuk 3 en 4 kunnen uitgangspunten voor concrete maatregelen worden opgesteld. Deze maatregelen kunnen zowel op de kaart als in de voorschriften worden vastgelegd. Zij kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik van onbebouwde gronden als op de functie van gebouwen. Ook ten aanzien van inrichting en gebruik van de openbare ruimte kan het bestemmingsplan reeds een richting voor het beleid aangeven.

Uitgangspunten

- A. Ten aanzien van de bestemmingen en het gebruik van de onbebouwde terreinen:
 - Teneinde het karakteristieke kleinschalige gevarieerde dorpsbeeld te handhaven zijn voorschriften nodig ten aanzien van goothoogten en de massa van uitbreidingen aan de bestaande bebouwing.
 - Toevoeging van bebouwing op die plekken, waar deze de dorpsstructuur versterkt.
 - Vastleggen van landschappelijk en structuurbepalende belangrijke elementen, teneinde bebouwing op die plekken tegen te gaan.
- B. Ten aanzien van de functie van gebouwen:
 - Handhaven van de woonfunctie in al haar verscheidenheid in de gehele dorpsstructuur.
 - Handhaven van het multifunctionele karakter van de dorpsstructuur.
 - Het bestemmen van bestaande winkels, met redelijke uitbreidingsmogelijkheden.
 - Aparte bestemmingen voor overige niet-woonfuncties zoals bedrijven, openbare gebouwen en horeca, ter voorkoming van vestiging van hier niet passende bedrijfstvormen.
- C. Ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte:
 - Verhogen van de aantrekkelijkheid van de Rijksstraatweg en de daarop aansluitende overige wegen binnen het plangebied, voor zwakkere verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers, alsmede het beperken van de rijsnelheid door het dorp, door onder andere herinrichting van het openbaar gebied.
 - Verantwoorde aanleg van parkeervoorzieningen langs de Rijksstraatweg als wel op daartoe bestemde gedeelten achter de bebouwing aan de Rijksstraatweg.

7.2. Toelichting

Het bestemmingsplan gaat uit van het handhaven van de multifunctionele kleinschalige dorpsstructuur en derhalve van het weren van grootschaligheid.

In hoofdstuk 2 van de toelichting is ingegaan op de kleinschaligheid. Eén van de kenmerken hiervan ten aanzien van de bebouwing is het losstaande karakter, de overwegend geringe goothoogte, het veelvuldig voorkomen van kappen en de nokrichting.

Om het losstaande karakter van de bebouwing te handhaven is aan de voorkant en tussen de bebouwing aan de Rijksstraatweg steeds de bestemming tuin gelegd, waar niet gebouwd kan worden, zodat dichtslibben van de straatwand voorkomen wordt. In de bestemming tuin wordt evenwel de mogelijkheid opgenomen, dat 5 m² als aanbouw (portaal, erker, e.d.), alleen aan de voorgevel gerealiseerd kan worden.

De goothoogten worden als volgt geregeld: iedere bebouwingsbestemming wordt voorzien van een categorie betreffende de goothoogte. Categorie I wil zeggen dat de goothoogte maximaal 4,50 m mag zijn; categorie II dat de goothoogte maximaal 6 m mag zijn. Bij de bestemming woning wordt ook nog een arabisch cijfer genoteerd, hetgeen het aantal woningen per bebouwingsoppervlakte aangeeft. De meeste woningen zijn als zodanig bestemd. Naast de bestemming woning is er ook nog een bestemming meer gezinshuizen tot een maximale goothoogte van 6 m.

Bij iedere bebouwingsbestemming, met uitzondering van bedrijven, wordt een kap voorgeschreven, met eventuele vrijstelling door burgemeester en wethouders voor het plat afdekken.

Ten aanzien van de winkelvoorzieningen is het uitgangspunt de bestaande winkels mogelijkheden tot ontwikkeling te geven; zij worden als zodanig bestemd.

Achter de winkelbestemmingen krijgen de erven een winkelerfbestemming, met aan- en bijbouwmogelijkheden tot 60% van het winkelerf met een maximum van 125 m². Bij iedere winkel moet een dienstwoning gerealiseerd worden.

De bedrijven in het plangebied zijn apart bestemd, en voorzien van de goothoogte-categorie. Bij de voorschriften wordt een bijlage van toelaatbare bedrijven opgenomen. Bij ieder bedrijf is een bedrijfserf gelegen, dat voor een op de kaart ingeschreven percentage mag worden bebouwd ten dienste van de bedrijfsbestemming. Bij ieder bedrijf is maximaal één dienstwoning toegestaan.

Het gemeentehuis en de daarachter gelegen school zijn bestemd als bijzondere doeleinden.

Het terrein van de waterleiding ten noorden van de Rijksstraatweg en dat van de PTT aan de zuidkant, achter pand nummer 37, zijn bestemd als doeleinden van openbaar nut. Het ingeschreven percentage bebouwing laat een bescheiden uitbreiding van de dienstgebouwen toe.

De normale erfbestemming wordt gelegd achter iedere woonbestemming en achter de bestemmingen kantoor en horeca.

Conform de provinciale richtlijn is gekozen voor een regeling, waarbij 50% van het erf bebouwd mag worden met aan- en/of bijgebouwen tot een maximum van 50 m².

De bestemming "openbaar groen" komt op sommige plekken binnen het plangebied voor; het betreft enkele houtwallen en onverharde paden.

Aan de meest oostelijke zijde van het plangebied ligt een perceel met bestemming "agrarische doeleinden zonder bebouwing".

Meer naar het westen ligt een weiland dat bestemd is als "weide van landschappelijke waarde", omdat, zoals vermeld in hoofdstuk 2, deze weide van bijzonder belang is voor de landschappelijke structuur van Leersum.

De bestemming "verkeersdoeleinden" is een door burgemeester en wethouders uit te werken bestemming. In de toelichting is uitgebreid ingegaan op de problematiek van de Rijksstraatweg. Aangezien de plannen tot herinrichting van de Rijksstraatweg nog niet in het stadium van uitvoering zijn, is wel de mogelijkheid opgenomen om gefaseerd, in samenwerking met belanghebbenden, dit uitwerkingsplan te doen ontwikkelen met het doel het karakter van "weg door een dorp" te verstevigen.

Ook de aansluitingen op de Rijksstraatweg vallen onder de uit te werken bestemming, omdat deze moeilijk los te zien zijn van de totale herinrichtingsproblematiek.

De bescherming van de waterwingebieden geschiedt door middel van de "provinciale verordening grondwater- en bodembescherming provincie Utrecht 1979". Als signaal is de begrenzing van het waterwingebied I en II op de plankaart opgenomen.

8. Het overleg

8.1. Resultaten van het overleg met de bevolking

Op 20 januari 1982 is een hoorzitting gehouden over het ontwerp-bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-Oost.

Iedere binnen het plangebied woonachtige belanghebbende was door middel van een informatiebrochure voor het bijwonen van deze voorlichtingsbijeenkomst uitgenodigd. De hoorzitting werd door plm. 30 belangstellenden bijgewoond.

Van de ingekomen vragen, op- en aanmerkingen wordt in het kort de inhoud weergegeven (in cursief), direct gevolgd door de beantwoording.

1. De heer J. Achterberg, Rijksstraatweg 49

Wil graag voldoende parkeerruimte ten behoeve van zijn winkelpand Rijksstraatweg 49.

Bij de reconstructie van de Rijksstraatweg zal hieraan aandacht worden geschonken. De reconstructie zal in overleg met Rijkswaterstaat en met de bevolking tot stand moeten komen.

Te gelegener tijd zal het reconstructieplan, dat als uitwerking van de bestemming "verkeersdoeleinden" moet worden opgevat, aan de burgers voorgelegd worden, waarbij een gedachtenwisseling over het plan zal plaatsvinden.

2. De heer G.J.M. Ligthart, Rijksstraatweg 55 A

- a. *Als verkeersaanbod bij het punt Boerenbuurt/Rijksstraatweg toeneemt, hoe wordt dan de situatie op het Roekenes en de Boerenbuurt voorgesteld?*
- b. *In welke fase van de uitvoering wordt hieraan gedacht?*
- c. *Gaan fiets- en wandelpaden op de linkerzijde van de Rijksstraatweg geheel ten koste van het bestaande wegdek?*
- d. *Wordt gedacht aan het plaatsen van stoplichten? Zo ja, waar en hoe?*

ad a.

Door de ontwikkelingen in Leersum Zuid-Oost ten behoeve van de woningbouw zal ook het verkeersaanbod in de toekomst op de Roekenes en de Boerenbuurt toenemen. De situatie in deze straten zal enigszins gewijzigd worden door onder meer de aanleg van voetpaden en parkeervakken en het aanbrengen van belijning op het wegdek. Overigens zal verkeer in beide richtingen mogelijk blijven. Wellicht is voor de aanpassing van de Boerenbuurt enige grond van het perceel Boerenbuurt 12 benodigd.

ad b.

Deze maatregelen zijn pas noodzakelijk als de ontsluitingsweg voor Zuid-Oost (de verlengde Dreef) op de Kerkweg wordt aangesloten. Dit zal bij de uitvoering van de derde fase in Zuid-Oost pas noodzakelijk zijn. In tijd betekent dit naar schatting over 3 à 4 jaar.

ad c.

In dit gedeelte van Leersum is de Rijksstraatweg eigenlijk te breed, hetgeen moge blijken uit de snelheden die op dit gedeelte gereden worden. De in het reconstructieplan voor de Rijksstraatweg opgenomen groen- en parkeerstroken, alsmede de voet- en fietspaden, kunnen derhalve ten koste gaan van de bestaande wegbreedte c.q. wegverharding. Een en ander zal bij het overleg inzake de reconstructie van de Rijksstraatweg betrokken worden.

ad d.

Het is niet de bedoeling dat het kruispunt Boerenbuurt-Rijksstraatweg van verkeerslichten wordt voorzien. Wel zullen in de toekomst bij het kruispunt Rijksstraatweg-Maarsbergseweg-Broekhuizerlaan, deel uitmakend van het Rijksstraatweggebied-West, verkeerslichten worden geplaatst.

8.2. Het overleg ex artikel 8 B.R.O.

In het kader van het overleg ex artikel 8 B.R.O. is het ontwerpplan aan de volgende instanties toegezonden:

1. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat, Postbus 20002, 3502 LA Utrecht.
2. De Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht.
3. De Directeur van de Provinciale Planologische Dienst, Postbus 80301, 3508 TJ Utrecht.
4. Het Hoofd van de afdeling R.O. van de Provinciale Griffie, Postbus 18100, 3501 CC Utrecht.
5. Het Hoofd van de afdeling FEZ/GF van de Provinciale Griffie, Postbus 18100, 3501 CC Utrecht.
6. De Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Utrecht, Postbus 14067, 3508 SC Utrecht.
7. De Hoofdingenieur-Directeur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer, Museumlaan 2, 3581 HK Utrecht.
- 7a. Het Consulentschap voor Natuur en Landschapsbehoud, Staatsbosbeheer, Museumlaan 2, 3581 HK Utrecht.
8. Het Bestuur van het Waterschap "Kromme Rijn", Burg. Wallerweg 25, 3991 DM Houten.
9. De Inspecteur van de Volkshuisvesting, Maliebaan 18, 3581 CP Utrecht.
10. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Noord-Holland en Utrecht, Emmalaan 7, 1075 AT Amsterdam.
11. De Directeur van de Provinciale Utrechtse Stichting voor Welzijnsbevordering, Lange Nieuwstraat 63, 3512 PD Utrecht.
12. De Directeur van het Gasbedrijf Centraal Nederland, Atoomweg 52, 3542 AB Utrecht.
13. De Directeur van het Waterleidingbedrijf Midden-Nederland, Postbus 2124, 3500 GC Utrecht.
14. Het Bestuur van de Vereniging voor Dorp en Natuur Amerongen-Leersum, secr. Postbus 43, 3958 ZT Amerongen.
15. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten, Maliebaan 19, 3581 CB Utrecht.
16. De Directeur van de Provinciale Utrechtse Electriciteits-Maatschappij N.V., Postbus 110, 3500 AC Utrecht.
17. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken, Postbus 48, 3500 AA Utrecht.
18. De Eerstaanwezend Ingenieur der Genie, Postbus 3009, 3800 DA Amersfoort.
19. De Vrouwen Advies Commissie, secr. Mevrouw M. Buningh-Hulsker, Lomboklaan 33, 3956 DE Leersum.
20. De Directeur van het Telefoondistrict Utrecht, Postbus 16300, 3500 CH Utrecht.
21. De Provinciale Utrechtse Welstandscommissie, Maliebaan 11, 3581 CA Utrecht.

22. De Stichting Stichtse Milieufederatie,
Bunnikseweg 39, 3732 HV De Bilt.
23. De Inspecteur van de Volksgezondheid en voor de Hygiëne van het Milieu
Postbus 129, 3600 AC Maarssen.

Van de bovenstaande instanties hebben niet gereageerd:

- de Afdeling R.O. van de Provinciale Griffie,
- de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Utrecht,
- het Gasbedrijf Centraal Nederland,
- de Vrouwen-Advies-Commissie,
- de Provinciale Utrechtse Welstandscommissie.

De mededeling, dat zij ten aanzien van dit ontwerp-bestemmingsplan geen opmerkingen hebben, is ontvangen van:

- het Consulentschap voor Natuur- en Landschapsbehoud Staatsbosbeheer,
- het Waterschap Kromme Rijn,
- de Inspecteur van de Volkshuisvesting,
- de Provinciale Utrechtse Stichting voor Welzijnsbevordering,
- de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten,
- de Provinciale Utrechtse Electriciteits- Maatschappij,
- de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie,
- het Telefoondistrict Utrecht.

De volgende reacties zijn ontvangen:

1. De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat
(brief dd. 21 mei 1982)

1. Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief en het daarbij overgelegde ontwerp-bestemmingsplan "Rijksstraatweggebied-oost" deel ik u het volgende mede.
2. Over mijn zienswijze, aangaande de problematiek rondom het gehele Rijksstraatweggebied, berichtte ik u reeds bij mijn brieven van :
 - a. 29 mei 1979, ons kenmerk 11878 RFO, onderwerp: Vooroverleg bestemmingsplan "Rijksstraatweg-midden";
 - b. 4 december 1979, ons kenmerk 14262 RFO, onderwerp: structuur- en verkeersnota gemeente Leersum;
 - c. 25 augustus 1980, ons kenmerk 12998 RFO, onderwerp: vooroverleg bestemmingsplan "Rijksstraatweg-west";
 - d. 19 januari 1981, ons kenmerk 10134 WXB, onderwerp: ontsluiting van het gebied voor kleine bedrijven;
 - e. 1 oktober 1981, ons kenmerk 13328 WXB, onderwerp: verbetering rijksweg en aanleg fietspad.

Om herhalingen te voorkomen moge ik u hiernaar verwijzen.

3. In verband met mijn bovengenoemde brief van 1 oktober 1981, waarin ik u een voorstel deed betreffende een gedeeltelijke reconstructie van de rijksweg, merk ik nog op, dat aan de driehoek grond, die ligt ten zuiden en oosten van resp. de Rijksstraatweg en de Vredeoordlaan en die eventueel nodig is voor de aanleg van ± 25 meter fietspad, niet de bestemming "verkeersdoeleinden" (artikel 21) is gegeven.

Zoals onder uw punt 4. vermeld kunt u de conclusie onderschrijven dat de kruising van de Boerenbuurt met de Rijksstraatweg zich het beste leent voor de afwikkeling van het verkeer uit de wijk Zuid-Oost. Zoals in de toelichting bij het bestemmingsplan (blz. T 28) vermeld wordt, is het ter verduidelijking van de entree van het dorp gewenst om vanaf de Boerenbuurt het profiel van de Rijksstraatweg te versmallen, de laanbeplanting te herstellen en ook aan de zuidzijde een voet- en fietspad aan te leggen. Het fietspad kan dan bij de Boerenbuurt over de Rijksstraatweg geleid worden om aan de noordzijde als eenzijdig pad door te lopen in de richting Amerongen.

Bij deze oplossing is geen behoefte aan een oversteek bij de Vredeoordlaan en kan het fietspad ter plaatse worden aangelegd binnen de bestemming verkeersdoeleinden.

4. Voor de ontsluiting van het nieuwe woongebied Zuid-Oost worden een viertal alternatieven aangegeven voor de aansluiting op de Rijksweg. De conclusie van de afweging van deze alternatieven is dat de kruising van de Boerenbuurt met de rijksweg zich het beste leent voor de afwikkeling van het verkeer uit de wijk Zuid-Oost. Deze conclusie kan ik onderschrijven, waarbij ik toch nog het volgende wil opmerken.
Als de fietsoversteek naar de Boerenbuurt verplaatst wordt, zal op bovengenoemde kruising een verkeerslichteninstallatie aangebracht dienen te worden. Tevens is hierbij dan het afsluiten voor auto's van de aansluiting Vredeoordlaan op de rijksweg vereist, waardoor sluipverkeer wordt voorkomen.
Bij niet aanbrengen van verkeerslichten op de aansluiting van de Boerenbuurt aan de rijksweg dient de fietsoversteek bij de Vredeoordlaan gesitueerd te blijven.
5. Over de verdeling van de kosten van herinrichting van de Rijksstraatweg zal met u nog overleg gepleegd worden. De kosten voor verbetering van de zijwegaansluitingen hierop en linksafstroken, alsmede het aanbrengen van verkeerslichteninstallatie(s) komen in principe volledig voor rekening van de gemeente.

Uit de reactie van Rijkswaterstaat blijkt niet waarom een fietsoversteek bij de Boerenbuurt wel en een fietsoversteek bij de Vredeoordlaan niet van een verkeerslichteninstallatie zou moeten worden voorzien. In aansluiting op het vorige punt geldt voor beide oplossingen, dat de entree van het dorp bij de kruising met de Boerenbuurt komt te liggen en dat vanaf deze kruising een maximum snelheid van 50 km/uur moet gaan gelden. Deze maximum snelheid moet mede door de inrichting van de weg aan de weggebruikers worden verduidelijkt.

De Vredeoordlaan is reeds afgesloten voor verkeer in de richting van de Rijksstraatweg. Bij een goede verkeersafwikkeling via de Boerenbuurt mag voorts nog worden aangenomen dat geen sluipverkeer van de Rijksstraatweg via de Vredeoordlaan zal ontstaan. Mocht dit evenwel toch het geval zijn, dan kan alsnog tot afsluiting van de aansluiting van de Vredeoordlaan worden besloten. Dit heeft echter geen consequenties voor het bestemmingsplan.

Overigens is het gevaar voor sluipverkeer pas reëel indien op de kruising Boerenbuurt-Rijksstraatweg een verkeerslichteninstallatie wordt geplaatst. Naast de financiële en visueel-landschappelijke aspecten is ook dit een reden om terughoudend te zijn met het plaatsen van verkeerslichten.

2. De Hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Waterstaat
(brief dd. 17 juni 1982)

Door de werkgroep "Streekvervoer A12-Rhenen" wordt een onderzoek verricht naar mogelijkheden om de doorstroming van het openbaar vervoer op de route A12-Rhenen te verbeteren. Bij reconstructie van de Rijksstraatweg en de kruispunten ware de belangen van het openbaar vervoer in het oog te houden. Met de doelstellingen, als verwoord op pagina T25 kan ik in principe instemmen. Wel moet ik u er op attenderen, dat bij de ontwikkeling van de reconstructieplannen voor de Rijksstraatweg de regionale functie van deze weg niet op de achtergrond mag raken. Uit de tekst valt op te maken dat reeds plannen ontwikkeld zijn c.q. in ontwikkeling zijn voor reconstructie van de Rijksstraatweg. Overleg in deze tussen het rijk, de gemeente en de provincie is gewenst.

Deze zienswijze wordt onderschreven.

Bij de reconstructie zal met alle betrokken instanties (incl. Centraal Nederland) overleg worden gevoerd.

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan "Rijksstraatweg-gebied-Midden" heeft uw gemeenteraad overwogen dat, in het kader van de ontwikkeling van het plan "Zuid-Oost", nader bezien moet worden of het karakter van het kruispunt Scherpenzeelseweg/Kerkweg moet worden gehandhaafd. Daar een en ander van wezenlijke invloed is op de ontsluiting van het plangebied "Zuid-Oost" en derhalve ook op het onderhavige plangebied, ware de resultaten van deze studie in hun totaliteit in de toelichting op te nemen. Nu wordt enkel ingegaan op de ontsluiting in oostelijke richting. Eerst nadat de resultaten van deze studie bekend zijn is een oordeel mogelijk over de door u gewenste ontsluitingsstructuur van het gebied "Zuid-Oost" en daaraan gekoppeld, de functies van de wegen in het onderhavige plangebied.

Voor zover verkeer uit Zuid-Oost gebruik zou (gaan) maken van het kruispunt Scherpenzeelseweg/Kerkweg is dit uitsluitend verkeer in/uit oostelijke richting, dan wel verkeer met bestemming in het oostelijke deel van Leersum.

In de toelichting is vermeld dat het verkeer in westelijke richting (richting Utrecht) wordt geraamd op 60%. Dit verkeer heeft via de Hoflaan een korte, rechtstreekse verbinding met de Rijksstraatweg.

Omdat mag worden aangenomen dat het verkeer in westelijke richting geen belasting vormt voor de ontsluiting in oostelijke richting, is hierop verder niet ingegaan.

Met betrekking tot het kruispunt Scherpenzeelseweg/Kerkweg is vermeld, dat bedoeld kruispunt niet verlegd moet worden. Uit de afweging van de alternatieven komt naar voren dat het verkeer uit Zuid-Oost niet op bedoeld kruispunt geconcentreerd moet worden, maar op het kruispunt Boerenbuurt/Rijksstraatweg. Derhalve mag worden aangenomen dat de verkeersbelasting op het kruispunt Scherpenzeelseweg/Kerkweg niet sterk zal wijzigen. Of het karakter van het kruispunt moet worden aangepast is afhankelijk van de herinrichting van de Rijksstraatweg en de eventuele noodzaak om sluipverkeer te weren. Een en ander zal bij de herinrichtingsplannen voor de Rijksstraatweg nader worden bezien.

Ten aanzien van het facet geluid merk ik op, dat wettelijke maatregelen met betrekking tot "bestaande situaties" niet in een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen.

Het acoustisch onderzoek met betrekking tot woningen en/of andere geluidgevoelige bestemmingen, gelegen binnen de zone van een weg die deel uitmaakt van een bestemmingsplan, heeft alleen betrekking op zogenaamde "nieuwe situaties" (nieuw te projecteren woningen). Indien voor deze nieuwe situaties sprake is van een hogere geluidbelasting dan 50(+5) dB(A), dient bij het college van Gedeputeerde Staten een verzoek om hogere grenswaarden te mogen toepassen te worden ingediend. Zonder toestemming wordt goedkeuring aan het plan onthouden. Voor een vlot verloop van de procedure ware reeds in een vroeg stadium van de planontwikkeling in contact te treden met de provincie.

In het onderhavige plan zijn geen zogenaamde "nieuwe situaties" (nieuwe woningen) geprojecteerd. In het acoustisch onderzoek is op bestaande situaties ingegaan omdat (bestaande) woningen met een geluidniveau aan de gevel van meer dan 55 dB(A) volgens de Wet Geluidhinder na inwerkingtreden van het betreffende hoofdstuk van de Wet Geluidhinder (1984) moeten worden aangemeld bij de Minister.

In de noordelijke berm van de Rijksstraatweg ligt een regionale gastransport- of voedingsleiding. Deze ware op de plankaart aan te geven.

De ligging van ondergrondse kabels en leidingen is uiteraard van belang bij eventuele werken (bijvoorbeeld de reconstructie van de Rijksstraatweg). Vooralsnog ontbreekt echter de noodzaak om kabels en leidingen op de plankaart aan te geven.

De bescherming van de waterwingebieden geschiedt middels de verordening grondwater- en bodembescherming provincie Utrecht 1979. Aan het bestemmingsplan wordt in deze een signaalfunctie toegedacht.

Een wettelijke bescherming via de voorschriften wordt derhalve niet nodig geacht. Een verwijzing naar de provinciale verordening in de toelichting en een aanduiding op de plankaart is voldoende om de bescherming van de waterwingebieden te garanderen.

De artikelen met betrekking tot de waterwingebieden kunnen dan ook komen te vervallen.

Voor het overige geeft het plan mij vooralsnog geen reden tot het maken van opmerkingen.

De voorschriften met betrekking tot de waterwingebieden zijn komen te vervallen. De begrenzingen van het waterwingebied zijn thans opgenomen als aanduidingen.

3. De Directeur van de Provinciale Planologische Dienst (brief dd. 22 juli 1982)

De toelichting/uitkomsten van het onderzoek

De uitkomsten van het onderzoek en de in het plan aangegeven gewenste ontwikkelingen kan ik in hoofdlijnen onderschrijven.

Het plan

Het verdient aanbeveling bij de uitwerking van de verkeersdoeleindenbestemming te bezien of aan de zuidzijde van de Rijksstraatweg een fietspad kan worden aangelegd.

Een fietspad aan de zuidzijde van de Rijksstraatweg ligt ook in de bedoeling van de gemeente.

In de toelichting is uitvoerig ingegaan op mogelijk te treffen geluidwerende voorzieningen. Een eventueel verzoek om toepassing van hogere grenswaarden voor "nieuwe situaties" dient vooruit te lopen op de vaststelling c.q. goedkeuring van het bestemmingsplan. Mede gelet op de afweging van de verschillende ontsluitingsvarianten in de toelichting, verdient het aanbeveling voor de aan de orde gestelde wegen een dwarsprofiel op te nemen.

Het opnemen van een dwarsprofiel van de Rijksstraatweg is niet zinvol omdat de bestemming verkeersdoeleinden een uit te werken bestemming is. In verband met de overschrijding van de voorkeurswaarden voor de geluidbelasting is in de toelichting en de voorschriften toegevoegd, dat de afstand tussen de voorgevels van de woningen en de rand van de hoofdrijbaan niet kleiner mag worden. Een dwarsprofiel over de Boerenbuurt is op de plankaart toegevoegd.

De in het plan aanwezige antiekhandels zijn als verkoopruimte bestemd. Gezien de resultaten van het distributie-planologische onderzoek en gezien de omvang van het winkelgedeelte ten opzichte van het woongedeelte lijkt een woonbestemming meer voor de hand te liggen, eventueel aangevuld met een vrijstellingsbevoegdheid om deze specifieke detailhandelactiviteit toe te kunnen staan. Overigens staat één van de antiekhandels te koop.

De antiekhandel op de hoek Rijksstraatweg/Halfeiken is niet meer aanwezig. Het pand is als woning bestemd. De antiekhandel op nummer 63 is als verkoopruimte bestemd, omdat hier niet sprake is van een aan het wonen ondergeschikte activiteit. In het pand is tevens een kledingboetiek gevestigd.

De voorschriften

De verwijzing in de legenda naar de voorschriften ware voor wat betreft het noemen van de artikelen met elkaar in overeenstemming te brengen.

De nummering van de artikelen op de plankaart is aangepast.

artikel 8 lid 1

Over het algemeen zijn naast "plaatsgebonden" ook "ter plaatse gevestigde" kantoren acceptabel.

Het artikel is aangepast.

artikel 24

De bescherming van waterwingebieden geschiedt door middel van provinciale verordening grondwater- en bodembescherming provincie Utrecht 1979. Een bescherming op grond van de voorschriften van een bestemmingsplan is daarom niet meer nodig. Een aanduiding op de plankaart als "signaal" alsmede een uiteenzetting in de toelichting, is voldoende. Voor het eerste beschermingsgebied blijft, gezien de andere eigendomsverhoudingen, een regeling in de voorschriften mogelijk.

Het waterwingebied I en II is niet langer als bestemming opgenomen, maar is als aanduiding op de plankaart opgenomen. Artikel 24 is vervallen, de toelichting is aangepast.

5. Het Hoofd van de afdeling FEZ/GF van de Provinciale Griffie
(brief dd. 18 juni 1982)

Blijkens de financiële paragraaf zal pas na het gereedkomen van het uitwerkingsplan van de bestemming "verkeersdoeleinden" voor de Rijksstraatweg inzicht ontstaan in de te maken kosten en de dekking daarvan. Tevens staat vermeld dat de raad van uw gemeente de voorkeur heeft uitgesproken de kosten terzake te dekken uit de algemene bedrijfsreserve van het Grondbedrijf. Ik ga er vanuit dat zodra het uitwerkingsplan bekend is de nodige financiële gegevens ter beoordeling aan Gedeputeerde Staten zullen worden voorgelegd.

Inderdaad.

7. De Hoofdingenieur-Directeur van Landinrichting, Grond- en Bosbeheer
(brief dd. 14 mei 1982)

Met waardering heb ik kennis genomen van de wijze waarop u door middel van dit bestemmingsplan de ontwikkelingen in het betreffende deel van uw gemeente wenst te begeleiden en te sturen. Op de volgende onderdelen wil ik gaarne nog nader ingaan.

Voor de agrarische gronden die in het plan voorkomen, heeft u twee verschillende bestemmingen gekozen en in de toelichting is daarvan summier de reden aangeduid. Ik heb echter de indruk dat de voorschriften dien-aangaande (art. 13 en 14) in de praktijk nauwelijks tot verschillen aanleiding zullen geven.

Het zijn m.i. overigens beide gronden waaraan landschappelijke waarde kan worden toegekend. Dit onderscheid en de uitwerking ervan in de voorschriften is mijdaarom niet geheel duidelijk.

Zoals uit de landschappelijke analyse blijkt (onder andere kaart 2, blz. 2a) is de doorkijk in de open ruimte essentieel voor de beleving van het dorp Leersum als zelfstandige kern en de overgang van de hoger gelegen zandgronden naar de laaggelegen rivierkleigronden. Dit geldt met name voor de westelijke weide en in veel mindere mate voor de meest oostelijke weide.

De aan het plan ten grondslag liggende gedachte is, dat op de westelijke weide in verband met het behouden van de doorkijk in de open ruimte geen afsluitende beplanting zou moeten worden aangebracht. Artikel 26 is met het oog hierop aangevuld.

Voorts vraag ik uw aandacht voor het gebruik van bebouwing voor niet-agrarische doeleinden buiten de bebouwde kom. Op het perceel Rijksstraatweg 16 is een kantoorruimte in aanbouw. Dit kantoor is door u ook opgenomen in het bestemmingsplan. Dit is m.i. in strijd met het streekplan en ik vraag mij af of dit een gewenste ontwikkeling is.

Met het nieuwe bestemmingsplan ontstaat er nu een goede mogelijkheid om sturend en begeleidend op te treden, teneinde andere ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

De bedoelde kantoorruimte is een bijgebouw bij de woning op Rijksstraatweg nummer 16.

Op de kaart is dit thans als zodanig aangegeven.

Voor de verkeersveiligheid en uit landschappelijk oogpunt zal het genoemde versmallen van de rijweg, alsmede het gescheiden aanbrengen van wandel- en fietspaden en laanbeplanting een belangrijke verbetering zijn.

Bij de afweging van de alternatieven voor de keuze van een kruispunt waarop het verkeer moet worden geconcentreerd is, parallel aan inzichten terzake die dezerzijds bestaan, niet gekozen voor een nieuwe kruising aan de oostzijde van het dorp. Overigens wijs ik u nog op de verschillen in de artikelnummering van de plankaart ten opzichte van die van de artikelen in de voorschriften.

De nummering van de artikelen op de plankaart is aangepast.

10. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening (brief dd. 9 maart 1982)

Hierbij bericht ik u in te stemmen met het ontwerp bestemmingsplan "Rijksstraatweggebied Oost". Ik wil echter niet nalaten op te merken dat uit de mij toegestuurde stukken niet blijkt dat het een ontwerp betreft.

In de u toegezonden begeleidende brief (dd. 22 februari '82) wordt gesproken over "het voorontwerp bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-Oost".

13. De Directeur van het Waterleidingbedrijf Midden-Nederland
(brief dd. 19 mei 1982)

Op het perceel waar het W.M.N.-pompstation is gevestigd staat op de tekening een geprojecteerd gebouw als bestaand aangegeven. De situering van dit gebouw komt niet geheel overeen met de meest recente plannen. Het aangegeven bebouwingspercentage is alleen voldoende als de bestaande slibvijver en de geprojecteerde berging niet als bebouwing worden aangemerkt. Als deze bouwwerken als bebouwing worden beschouwd, dient het maximaal toelaatbare bebouwingspercentage op 25% te worden gesteld.

De kaart is aangepast voor wat betreft de plaats van bedoeld gebouw. Een slibvijver wordt niet aangemerkt als bebouwing, een berging daarentegen wel. Bij een bebouwingspercentage van 15% kan ± 300 m² bebouwing gerealiseerd worden. Het bestaande en het te bouwen gebouw beslaan tezamen ± 200 m², zodat nog een bouwmogelijkheid van ± 100 m² resteert.

De goothoogte van het te bouwen filtergebouw bedraagt ongeveer 6 m in plaats van de toegestane 5,5 m. Ondanks het feit dat deze afwijking binnen de marge van de toegestane 10% valt, is het wellicht beter de toegestane goothoogte te wijzigen in 6 m.

De toegestane goothoogte is gewijzigd in 6 m.

In artikel 24 lid 4 is vermeld dat burgemeester en wethouders vergunning ten behoeve van een aan de waterwinning ondergeschikte bestemming verlenen, na de Inspecteur voor de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne gehoord te hebben. Wij verzoeken u om in dergelijke gevallen ook de directie van het W.M.N. te horen om de voorwaarden, die in het kader van de "Verordening Grondwater- en Bodembescherming provincie Utrecht" worden voorgeschreven en de voorwaarden in een vergunning zoals in artikel 24 is bedoeld, op elkaar af te stemmen.

Gezien de opmerkingen van de Provinciale Planologische Dienst aangaande de provinciale verordening Grondwater- en Bodembescherming provincie Utrecht 1979, is artikel 24 komen te vervallen (zie ook de brief van de Directeur van de Provinciale Planologische Dienst).

Wij dringen er bij uw college op aan, bij de uitwerking van de bestemming "verkeersdoeleinden" zoveel mogelijk rekening te houden met de ligging van de waterleidingen. Het omleggen van de leidingen brengt hoge kosten met zich mee, die weer op de verbruikers moeten worden verhaald.

Bij het maken van herinrichtingsplannen voor de Rijksstraatweg zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de ligging van de waterleidingen.

Wij maken u erop attent, dat de verwijzingen naar de voorschriften op de plankkaart 81341 niet corresponderen met de werkelijke nummering van de artikelen. Tevens wijzen wij u erop dat perceel 1526 buiten het 1e waterwin- gebied is gelegen.

De nummering van de artikelen op de plankaart is aangepast.

De begrenzing van het 1e waterwingebied is (thans als aanduiding) aangepast.

14. De Vereniging voor Dorp en Natuur
(brief dd. 26 mei 1982)

Het bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-oost hebben wij met belangstelling en waardering gelezen. Het plan geeft een goede analyse van de ruimtelijke en functionele aspecten van het betrokken gebied en vermeldt de belangrijkste knelpunten. Op grond hiervan zijn er doelstellingen geformuleerd die wij vrijwel geheel onderschrijven (zie T. 7).

Een aantal opmerkingen met betrekking tot de tekst volgen hieronder.

ruimtelijke analyse

1. Knelpunt (2.3)

Het voorstel, genoemd onder 2.3.3., komt ons onbegrijpelijk voor; voor bebouwing aan de noordkant van de RSW tussen Boerenbuurt en gemeentehuis is geen plaats ten zuiden van het fietspad en ten noorden ervan zal de bebouwing voor de automobilist worden afgeschermd door beukenrijen en een dichtbegroeide groenstrook. Overigens zal een visuele versmalling van de weg nabij de Boerenbuurt al te bereiken zijn middels de aanplant van enkele struiken (meidoorns) aan de noordzijde van de weg.

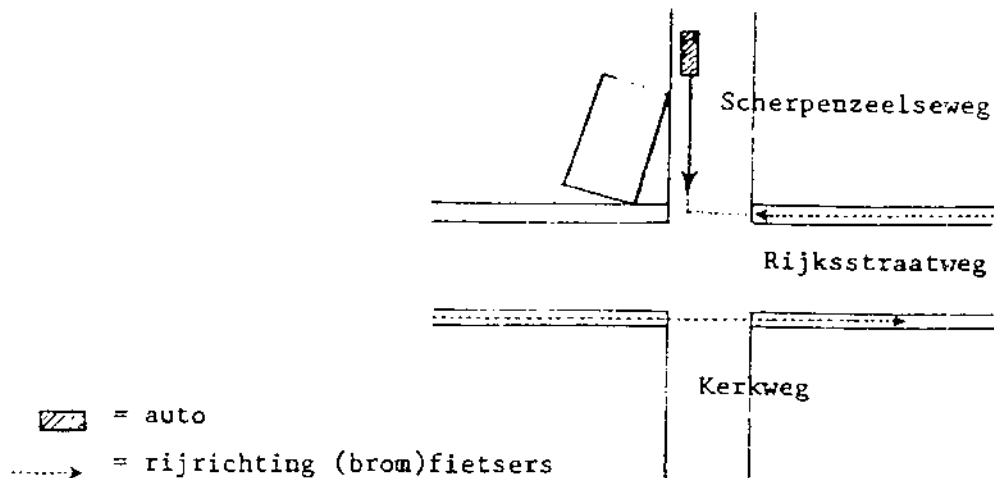
Bedoeld is onder 2.3.3., dat bebouwing ter weerszijden van de weg ontbreekt, waardoor de oostelijke entree van het dorp niet optimaal wordt begeleid. Inderdaad zou bebouwing achter de beukenrijen en de dichtbegroeide groenstrook weinig effect hebben. Bij de herinrichting van de Rijksstraatweg zal begeleiding van de weg onder andere door herstel van de laanbeplanting veel aandacht moeten krijgen.

2. Rijdend over de RSW is het inderdaad moeilijk te zien waar de zijwegen uitkomen (2.3.4). Suggesties voor verbetering van de situatie worden niet gegeven. Het komt ons voor dat bedoelde afslagen reeds met eenvoudige hulpmiddelen zijn te accentueren, bijvoorbeeld door middel van afwijkende bestrating of een witgeschilderde stoeprand.

Ook dit punt zal bij de herinrichting van de Rijksstraatweg nader uitgewerkt moeten worden.

verkeer

3. Doortrekken van het fietspad in oostelijke richting langs de zuidzijde van de RSW tot voorbij het kruispunt met de Kerkweg heeft een belangrijk verkeerstechnisch voordeel: de onoverzichtelijke kruising tussen het verkeer dat van de Scherpenzeelseweg afkomt en het (brom)fietsverkeer dat langs het noordelijke fietspad langs de RSW richting oost rijdt, wordt dan opgeheven (zie tekening).



Dit is conform het standpunt van de gemeente.

4. Het plaatsen van verkeerslichten bij de Boerenbuurt achten wij onnodig en ongewenst; bij de Scherpenzeelseweg achten wij verkeerslichten voorlopig evenmin nodig.

Pas als de Dreef is doorgetrokken tot de Roekenes/Boerenbuurt kan beoordeeld worden of het plaatsen van verkeerslichten noodzakelijk is. Zie ook het antwoord op de brief van de Rijkswaterstaat.

5. Met de aanbeveling om het eerste stuk van de Kerkweg opnieuw in te richten en te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen zijn we niet erg gelukkig met het oog op het nog vrij gave gezicht op kerk, boerderij en schuren (vanaaf de Kerkweg in noordelijke richting gezien).

Een betere inrichting van het eerste stuk van de Kerkweg hoeft geen aantasting te zijn van het nog vrij gave gezicht op kerk, boerderij en schuren. Een betere indeling van het parkeren kan de ruimtelijke en verkeerstechnische situatie juist ten goede komen (zie ook de reactie van de Stichtse Milieufederatie).

6. Van het geluidshinderprobleem wordt een goede analyse gegeven, maar met een aanbeveling om te zijner tijd het Ministerie te verzoeken de norm voor de toelaatbare geluidbelasting te verhogen (T.21), zijn de aanwonenden niet gediend. Een nota over de geluidshinderproblematiek zullen wij de Raad nog doen toekomen.

Meer dan in de toelichting met betrekking tot de geluidshinder is vermeld kan de gemeente helaas niet doen.

Tenslotte zouden wij het college willen vragen ons op de hoogte te willen stellen van de onderhandelingen met Rijkswaterstaat over de herinrichting van het RSW-gebied. Wij hopen dat de uitgangspunten, genoemd onder 5.2.1. (T.25) door beide partijen kunnen worden onderschreven.

Met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan willen wij er op wijzen dat door de wegverharding waar mogelijk te versmallen (straatweggedeelte F) en de (laan)beplanting te herstellen (straatweggedeelten C, D, E en F) het dorp iets van zijn vroegere aantrekkelijkheid terug kan krijgen en er tevens mee kan worden bereikt dat er minder hard wordt gereden, hetgeen de verblijfsfunctie ten goede komt.

Beantwoording van deze vraag valt buiten het kader van de bestemmingsplanvoorbereiding.

De zienswijze met betrekking tot het versmallen van de wegverharding en het herstellen van de laanbeplanting wordt in het bestemmingsplan gedeeld.

17. Kamer van Koophandel

1. Op de bestemmingsplankaart wordt bij de omschrijving van de bestemmingen en bij de aanduidingen verwezen naar artikelen uit de voorschriften. Deze verwijzingen corresponderen echter niet met de nummering van de desbetreffende artikelen in de voorschriften, met uitzondering van de nummers 4 t/m 7.

De nummering van de artikelen op de plankaart is aangepast.

2. De artikelen 7, 8 en 9 van de voorschriften handelen resp. over horeca, kantoor en bedrijf. Een omschrijving van deze termijn zou o.i. opgenomen moeten worden onder de begripsbepalingen in artikel 1.

Een omschrijving van de termen horeca en kantoor is alsnog in artikel 1 opgenomen. Een begripsbepaling van "bedrijf" is niet gebruikelijk; artikel 9 de leden 1 en 2 zijn voldoende duidelijk.

3. Aan de Rijksstraatweg, nummer 45 (kadastraal 1345) is een autorij-school gevestigd (Joh. Flier) met de daarbij behorende kantoor- en lesruimte. Dit pand is echter geheel tot woning bestemd en wij willen u dan ook verzoeken de bestemming alsnog aan te passen aan het huidige gebruik.

Het gebruik van Rijksstraatweg nummer 45 als kantoor- en lesruimte (naast het gebruik van wonen) heeft alleen consequenties voor de inrichting van de woning. Volgens de jurisprudentie is dit gebruik binnen de voorschriften gedekt.

22. Stichting Stichtse Milieufederatie

De Stichtse Milieufederatie heeft met belangstelling kennis genomen van het voortontwerp-bestemmingsplan Rijksstraatweggebied Oost. In grote lijnen kunnen wij instemmen met de opzet en inhoud van dit plan, echter met betrekking tot een paar punten maken wij van de gelegenheid gebruik tot het plaatsen van enige opmerkingen.

Met betrekking tot de verkeersproblematiek hebben wij bezwaar tegen het creëren van een afslag vanaf de Rijksstraatweg bij de Boerenbuurt om het nieuwe woongebied Zuid-Oost te ontsluiten. Een afslag die op deze wijze gecreëerd wordt, zal een verbreding van de Rijksstraatweg ter hoogte van deze afslag, ten behoeve van "linksaffers" onvermijdelijk maken. Dit is ons inziens een ongewenste ontwikkeling. Aan het laankarakter van de Rijksstraatweg ten oosten van Leersum is overigens met het verdwijnen van de oude beukenbomen al geweld gedaan. De nieuwe beplanting zal in de toekomst dit laankarakter weer mede bepalen, echter de aanleg van verkeerseilanden zal hieraan veel afbreuk doen.

Een met stoplichten beveiligde kruising nabij de N.H.-kerk kan het bestemmingsverkeer van het nieuwe woongebied adequaat opvangen. Dit betekent dat de structuur van de Boerenbuurt geen geweld wordt aangedaan. Met betrekking tot de aangevoerde argumenten voor het verplaatsen van de huidige kruising kan men opmerken, dat wat betreft het aantasten van de omgeving van de kerk, er hier ten zuiden van de Rijksstraatweg sprake is van een enigszins "rommelig" gebied. Wat betreft het bemoeilijken van de winkel/verblijfsfunctie: er is nu ons inziens meer dan voldoende parkeerruimte aanwezig.

Met het installeren van stoplichten zal de verkeersonveilige situatie op het kruispunt bij de kerk worden opgeheven. De ruimte om de wijk via dit kruispunt te ontsluiten is ons inziens hier zeker aanwezig.

Bij het huidige verkeersaanbod op de Rijksstraatweg en het te verwachten verkeersaanbod van en naar de wijk Zuid-Oost is het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst om "linksaffers" te maken. Dit komt niet zozeer door het aantal auto's van en naar Zuid-Oost, als wel door het grote aantal auto's op de Rijksstraatweg (± 11.500 per dag). Als het verkeer via de Kerkweg zou worden geleid, zou dit betekenen dat bij de kerk "linksaffers" gemaakt moeten worden. Afgezien van het feit dat daarvoor de ruimte ontbreekt, zou dit een verdere aantasting van de omgeving van de kerk betekenen. Door het plaatsen van verkeerslichten zou deze omgeving nog verder aangetast worden.

Wat betreft het bemoeilijken van de winkel/verblijfsfunctie is bedoeld (pag. T 27), dat het afwikkelen van het verkeer via het kruispunt bij de kerk frustrerend werkt op het winkelen en verblijven te voet, per fiets of met de auto (parkeren).

Overigens is het zeker niet de bedoeling om de structuur van de Boerenbuurt aan te tasten.

Verder verdient het ons inziens aanbeveling te overwegen de laanbeplanting ook in de kern te herstellen.

Zoals uit het plan blijkt is ook de gemeente een warm voorstander van het herstellen van de laanbeplanting en het versmallen van de rijbaan, zodat de Rijksstraatweg haar aanzien van "weg door het dorp" terugkrijgt. Met het plaatsen van verkeerslichten is dit uitgangspunt niet gediend.

23. De Inspecteur van de Volksgezondheid

Naar aanleiding van de mij ter beoordeling toegezonden stukken inzake het voorontwerp-bestemmingsplan "Rijksstraatweggebied-Oost" deel ik u mede, dat er mijnerzijds reden bestaat tot het maken van opmerkingen met betrekking tot artikel 29 van de voorschriften. Door het bepaalde in artikel 29, lid 1, 4 en 5 worden bouwwerken gelegaliseerd, die opgericht zijn en gebruikt worden in strijd met de bestemming waterwingebied I en II. Voor deze bedrijven werden in het verleden nooit ontheffingen in het kader van de provinciale verordening bescherming waterwingebieden verleend.

Om te voorkomen dat een dergelijke onjuiste situatie ontstaat gelieve u de in mijn schrijven no. 5974/R/S dd. 20 augustus 1980 (zie bijlage) aangegeven bedrijven ten spoedigste in het kader van de nieuwe verordening bij het provinciaal bestuur voor ontheffingsverlening voor te laten dragen.

Het voordragen voor ontheffingen in het kader van de provinciale verordening bescherming waterwingebieden valt buiten het kader van de bestemmingsplanvoorbereiding.

24. Provinciale Planologische Commissie

In onze vergadering van 24 november 1982 hebben wij het bovenvermelde ontwerp-plan van uw gemeente behandeld. Naar aanleiding daarvan delen wij u mede in grote lijnen met het ontwerp-plan in te stemmen.

Wij merken echter nog het volgende op.

In de toelichting wordt gesteld dat de noodzaak van het aanpassen van het huidige profiel van de Roekenes/Boerenbuurt pas beoordeeld kan worden na aansluiting van de (doorgetrokken) Dreef in het plan Rijksstraatweggebied-Midden.

Wij zijn van mening dat op basis van de beschikbare verkeersgegevens ook thans reeds een onderzoek kan plaatsvinden naar het meest gewenste dwarsprofiel, zodat dit in het onderhavige plan verwerkt kan worden.

Het profiel van de Boerenbuurt geeft de gewenste breedte aan. Het profiel van het gedeelte van de Boerenbuurt, dat aansluit op de Rijksstraatweg, is alsnog opgenomen.

Verder ware op de plankaart de in het plangebied liggende regionale gas-transportleiding aan te geven.

Aangifte op de kaart is van belang bij de uitvoering van werken (bijvoorbeeld een reconstructie van de Rijksstraatweg). Daarnaast legt deze leiding door veiligheidseisen beperkingen op aan ontwikkelingen in de naaste omgeving. Het verdient daarom aanbeveling de leiding op te nemen op de plankaart en daarnaast alsnog overleg te plegen met de N.V. Nederlandse Gasunie over de veiligheid.

De regionale leiding van de Gasunie is alsnog als aanduiding op de plankaart opgenomen.

In het kader van het gevoerde vooroverleg heeft de Kamer van Koophandel en Fabrieken gewezen op het bedrijfsmatige karakter van het perceel Rijksstraatweg nr. 45. Op het perceel is echter een gebruikelijke woon- en erfbestemming gelegd.

Vergelijking van de functiekaart met de plankaart levert meer van dergelijke gevallen op. Opgemerkt moet worden dat een bedrijfsmatig karakter, voor zover dit niet meer ondergeschikt is aan de woonfunctie, zich in het algemeen niet verdraagt met de gegeven voorschriften voor woondoeleinden en erf.

Een nadere uitwerking van deze problematiek zowel in de voorschriften als op de plankaart verdient aanbeveling.

Overigens bestaat de indruk dat ook de functiekaart enigszins geactualiseerd moet worden.

Rijksstraatweg 45 is een autorijschool, gevestigd in een woning. De woonfunctie staat op de eerste plaats.

Rijksstraatweg 16 herbergt een kantoortje in een gebouw op het achtererf, dat als bijgebouw is gebouwd.

Het stuit planologisch op bezwaren, genoemde objecten als zodanig te bestemmen. Worden de betreffende activiteiten ooit gemaakt, dan blijven de betreffende gebouwen woning resp. bijgebouw. Bovendien wordt voorkomen, dat op het perceel Rijksstraatweg 16 opnieuw bouwmogelijkheid voor 50 m² bijgebouwen ontstaat.

Verder heeft de inspecteur voor de volksgezondheid u geattendeerd op het feit dat in het bestemmingsplan situaties worden gelegaliseerd waarvoor het verleden geen ontheffing in het kader van de "Verordening Grondwater- en Bodembescherming Provincie Utrecht 1979" zijn aangevraagd.

Hoewel door u terecht wordt opgemerkt dat het voordragen voor ontheffingen buiten het kader van de bestemmingsplanvoorbereiding valt, is het evenwel weinig zinvol situaties te legaliseren wanneer twijfels bestaan over de mogelijkheid van ontheffing vanuit een oogpunt van de verordening.

Het verdient aanbeveling voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan na te gaan of ontheffingen op grond van de genoemde verordening nodig zijn, danwel of mogelijkheden van ontheffing voor de door de inspecteur genoemde bedrijven te verwachten zijn. Hierover ware inlichtingen in te winnen bij Provinciale Waterstaat.

Ontheffingen op grond van genoemde verordening zijn nodig voor: de Autorijschool, Rijksstraatweg 45; het Benzinepompstation, Rijksstraatweg 97 en de Wagenmakerij, Rijksstraatweg 55.

Voor deze bedrijven is de ontheffing in behandeling.

Met betrekking tot het "Voorstel Wijzigingen bestemmingsplan Rijksstraatweggebied-Oost" (34.064), wijzen wij u er op, dat dit voorstel niet compleet is. Zo ontbreekt het vervallen van artikel 24 van de voorschriften en is artikel 21 niet overeenkomstig het voorstel gewijzigd.

Artikel 24 is alsnog uit de voorschriften verwijderd.

Artikel 21 is alsnog gecorrigeerd.

De voorschriften, welke ons op de navolgende punten nog aanleiding geven tot opmerkingen, waren nog eens nader te bezien.

Artikel 1:g

Hoewel het begrip "carport" niet is omschreven, moet worden aangenomen dat een carport niet valt onder de categorie "gebouw" maar onder de categorie "ander bouwwerk".

De van belang zijnde definities zijn herzien en aangevuld.

Artikel 1:g/x

Een begrip "bedrijf" dat wordt omschreven als "gebouw" komt wat vreemd over.

De redactie is aangepast.

Artikel 4:2:g

De verwijzing naar artikel 18 (tuin) is niet juist.

De verwijzing is gecorrigeerd.

Artikel 5

Het komt gewenst voor het begrip "meergezinswoning" onder artikel 1 te omschrijven.

Een definitie hiervan is alsnog in artikel 1 opgenomen.

Artikel 5 en andere

De hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde ware nog te regelen.

In de artikelen 5 en 8 is het woord "bouwwerken" gewijzigd in "gebouwen".

In de artikelen 9 en 12 is de hoogte alsnog geregeld.

Artikel 7:1

Geregeld is slechts een minimum aan dienstwoningen. Het komt wenselijk voor eveneens te regelen hoeveel dienstwoningen maximaal gebouwd mogen worden.

De redactie is aangepast. Het maximum aantal woningen volgt uit de minimale inhoud (artikel 7:2.d).

Artikel 8:1

Naast de in artikel 1 opgenomen begrippen "plaatselijk verzorgend" en "plaatselijk gevestigd" is hier ingevoerd "plaatsgebonden". Het is niet duidelijk of er een relatie bestaat tussen dit laatste begrip en de beide eerdergenoemde.

"Plaatsgebonden" is veranderd in "plaatselijk verzorgend".

Artikel 21:1

De verwijzing naar artikel 28 is onjuist.

De verwijzing is gecorrigeerd.

Artikel 21:3:c

De vraag rijst of het niet zinvol is door middel van een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten vooruitlopen op een uitwerkingsplan mogelijk te maken.

Deze suggestie is in het artikel verwerkt.

Artikel 24

In tegenstelling tot hetgeen door het gemeentebestuur naar aanleiding van het vooroverleg is opgemerkt (zie bladzijde 34.064 T 42) komt artikel 24 nog in de voorschriften voor (zie ook artikel 23:3).

Dit artikel is alsnog uit de voorschriften geschrapt.

Artikel 26:2

Hier dient nog een relatie met de Boswet te worden gelegd.

Het artikel is aangepast.

Artikel 28:b

De redactie verdient enige aanpassing voor wat betreft de zinsnede "met uitzondering van zijn". In de huidige redactie zou kunnen worden opgemaakt dat alleen uitgezonderd zijn verkooppunten met een maximum inhoud van 50 m³ en een goothoogte van niet meer dan 3,65 meter.

Om dit artikellid te verduidelijken, is het zinsdeel "met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen" tussen streepjes geplaatst, niet meer tussen komma's.

Artikel 29:4:b

Niet duidelijk is wat wordt bedoeld met "het bepaalde in artikel 17".

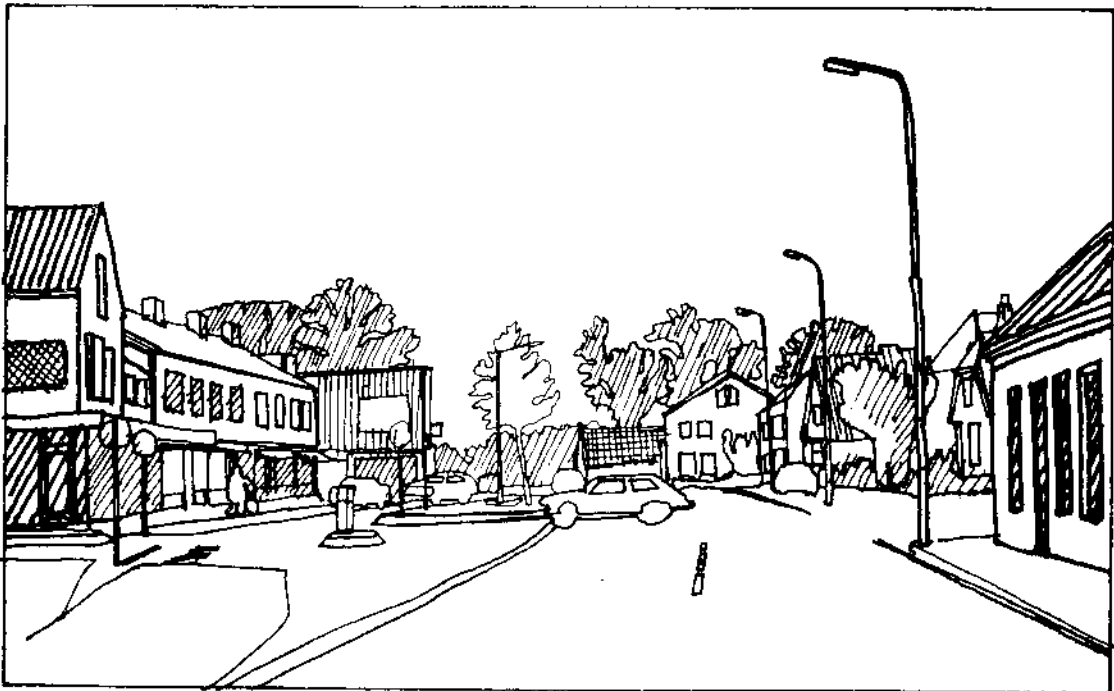
Bedoeld was, een relatie te leggen met de bouwmogelijkheid voor bijgebouwen. Het zinsdeel is alsnog doorgehaald.

Artikel 30

Artikel 26:2 ware eveneens tot strafbaar feit te bestempelen.

Dit artikel is alsnog gecorrigeerd.

WINKELVOORZIENINGEN IN LEERSUM NU EN IN DE TOEKOMST



illustratie: Bureau voor Stedebouw in F.J. Zandvoort B.V.

**nota ten behoeve van de drie deelbestemmingsplannen
voor het rijks straatweggebied**

april 1979

INHOUDSOPGAVE

BLZ.

1. Situering	1
2. Ontwikkeling van het winkelbestand van december 1974 tot en met november 1978	2
3. Omvang van de winkels	4
4. De foodsektor	5
5. De non-foodsektor	5
6. De waardering van de huidige winkeloppervlakte naar nieuwbouwnormen	6
7. Het verzorgingsgebied	7
7.1. Inleiding	7
7.2. Konkurrentiepositie	8
7.3. Verblijfsrecreatie	8
8. De wenselijke ontwikkeling van de winkelvloeroppervlakte in Leensum	9

BIJLAGE

KAART 1 Inventarisatie kern Leensum

WINKELVOORZIENINGEN IN LEERSUM

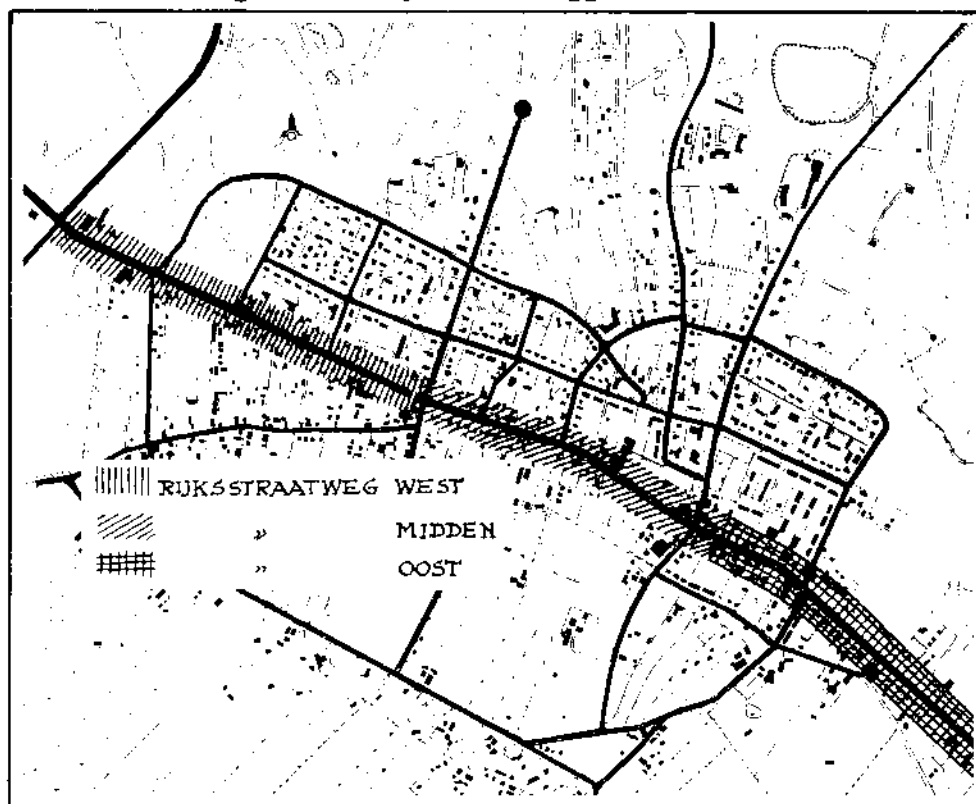
1. Situering

In hoofdzaak is het winkelareaal van Leersum gelegen aan de Rijksstraatweg. Dit hangt samen met de ruimtelijke ontwikkeling van het dorp. Hoewel deze eeuw ten noorden en ten zuiden van de lintbebouwing van de Rijksstraatweg woonwijken ontstaan zijn, draagt het dorp nog sterk het karakter van een lintdorp.

De totale lengte van het winkellint langs de Rijksstraatweg bedraagt ongeveer 1.500 meter en beslaat daarmee praktisch de gehele lengte van de bebouwde kom. Verspreid over deze lengte zijn 43 winkels gelegen. Hoewel de spreiding naar de uiteinden van het lint groter wordt, is er slechts ter hoogte van de N.H. Kerk sprake van een kleine aanzet tot concentratie. De rest van de in totaal 49 winkels in Leersum zijn als kleine eilandjes gelegen temidden van de woonbebouwing ten noorden en ten zuiden van de Rijksstraatweg.

Bij het voorbereiden van een bestemmingsplan voor de Rijksstraatweg heeft de gemeente besloten deze weg in drieën te knippen op zodanige wijze dat er een Westelijk, Midden en Oostelijk deel zou ontstaan. Op onderstaand kaartje is deze indeling aangegeven.

Afb. 1. Indeling van het Rijksstraatweggebied van Leersum.



Verreweg de meeste winkels bevinden zich in het Midden en Westelijk deel, respectievelijk 22 en 16 winkels.

Een blik op de hiernavolgende tabel leert ons dat van de 17 winkels in de foodsector (winkels die voedings- en genotmiddelen verkopen) er 11 in het Midden en Westelijk deel van de Rijksstraatweg te vinden zijn. Van de 32 winkels in de non-foodsector (winkels die duurzame- en gebruiksartikelen verkopen) bevinden zich 27 in deze twee delen van de Rijksstraatweg.

TABEL 1

Situering van het winkelbestand van Leensum naar food en non-food-
sektor en de daarin opgetreden verandering in de periode december
1974 – november 1978.

plaats	totaal	food	non-food	opgeheven	nieuwe vestig.	uitbreiding bestaande winkels
Rijksstraatweg-West	16	3	13	3 (1 food)	2 non-f.	—
Rijksstraatweg-Midden	22	9	14	4 (1 food)	2 (1 food)	2 (1 food)
Rijksstraatweg-Oost	5	2	3	—	1 non-f.	1 non-food
Leensum-Noord	2	1	1	—	—	—
Leensum-Zuid	4	3	1	—	1 non-f.	—
totaal	49	17	32	7	6	3

Er zijn in de periode december 1974 – november 1978 in Leensum
7 winkelvevestigingen opgeheven, waarvan 5 in de non-foodsektor.
Daartegenover stonden 6 nieuwe vestigingen op, één na alle in de
non-foodsektor.

Een daling van het aantal winkels wil nog niet zeggen dat ook de
verkoopvloeroppervlakte vermindert. Zo kunnen nieuwe vestigingen
een grotere verkoopvloeroppervlakte hebben dan de opgeheven
winkels. Voornamelijk door de komst van één grote doe-het-zelf-
zaak (KARWEI) is dit ook het geval in Leensum. We komen daar la-
ter op terug. Voorts kan de winkelruimte toenemen door uitbreiding
van bestaande winkels. In de beschouwde periode is dit in Leer-
sum slechts in bescheiden mate voorgekomen. In totaal ging het
daarbij om een uitbreiding van 107 m² verkoopvloeroppervlakte.

Zoals uit tabel 1 is af te lezen hebben de veranderingen zich in
hoofdzak afgespeeld in het Midden en Westelijk deel van de Rijks-
straatweg. Binnen deze twee delen hebben de veranderingen zich
niet op een bepaald gedeelte gekoncentreerd. Geheel konform de
ontstaanswijze van het winkelareaal hebben zich ook tussen decem-
ber 1974 en november 1978 her en der sluitingen en nieuwe vesti-
gingen voorgedaan.

2. Ontwikkeling van het winkelbestand van december 1974 t/m no- vember 1978

Tabel 2 laat zien dat ten opzichte van december 1974 de totale
verkoopvloeroppervlakte (V.V.O.) sterk is toegenomen in Leensum.
Deze toename komt geheel voor rekening van de non-foodsektor.
Vooruitlopend op de nog te presenteren brancheverdeling moet
reeds hier gesteld worden dat de zojuist vermelde toename in hoofd-
zaak te danken is aan de komst van een zeer grote doe-het-zelf-
zaak (KARWEI) en van een antiekzaak die vooral van bovenlokale
betekenis zijn.

Zonder deze twee nieuwkomers in Leensum zou de totale ver-
koopvloeroppervlakte, in plaats van met 34% toegenomen, juist na-
genoeg onveranderd gebleven zijn ten opzichte van december 1974.

TABEL 2

Overzicht aanwezige verkoopvloeroppervlakte (V.V.O.) en totale bedrijfsvloeroppervlakte (B.V.O.) in december 1974 en november 1978 in Leensum, verdeeld naar food en non-food.

sektoren	V.V.O.			B.V.O.		
	dec. '74 in m ²	nov. '78 in m ²	toe- c.q. af- name t.o.v. '74 in %	dec. '74 in m ²	nov. '78 in m ²	toe- c.q. af- name t.o.v. '74 in %
food	1.187	1.167	- 2	2.705	2.676	- 1
non-food	2.819	4.194 1)	+ 49	4.752	6.907 1)	+ 45
totaal	4.006	5.361	+ 34	7.457	9.583	+ 29

1) Inklusief doe het zelfzaak "Karwei". Deze zaak beschikt over 1.125 m² V.V.O. en 375 m² O.B.V.O., dus in totaal 1.500 B.V.O. Tevens inclusief een antiekzaak met 235 m² V.V.O. en 495 m² O.B.V.O., dus in totaal 730 m² B.V.O. Exklusief Karwei en deze antiekzaak zou totale V.V.O. in de non-food sektor 4.194 - 1.360 = 2.834 m² bedragen.

Naar landelijke gemiddelden voor winkelanealen van gelijke omvang bezien, zou 24% van het totale winkelareaal moeten liggen in de foodsektor. Voor Leensum was dit in november 1978 ongeveer 22%. Slechts een geringe afwijking dus van het landelijk gemiddelde. Voor een rechtvaardige vergelijking echter dient ook hier Karwei en eerder genoemde antiekzaak niet meegenomen te worden. Indien we aldus handelen, dan blijkt dat in november 1978 het aandeel van de foodsektor niet 22 maar 29% te zijn van de verkoopvloeroppervlakte ter plaatse. De voorzichtige konklusie die daaruit getrokken kan worden is dat de Leensummers over relatief veel winkelruimte in de foodsektor beschikken.

Resumerend blijkt dus het totale winkelbestand qua verkoopvloeroppervlakte sterk te zijn toegenomen. Rekent men evenwel de twee eerdervermelde uitschieters niet mee, dan blijkt dat in de loop van vier jaar de verkoopvloeroppervlakte nagenoeg geen wijziging heeft ondergaan, doch het aantal winkels is afgenomen. Dit in tegenstelling tot de groei van het inwonental in de beschouwde periode. Van 6.155 inwoners op 31 december 1974 naar 6.340 op 30 november 1978.

Hetzelfde beeld als bij de verkoopvloeroppervlakte zien we terug bij de totale bedrijfsvloeroppervlakte 1). Opvallend is het grote verschil tussen deze twee, zowel in 1974 als in 1978. Dit duidt op de aanwezigheid van een omvangrijk overig bedrijfsvloeroppervlak.

De verhouding tussen V.V.O. en B.V.O. was zowel in 1974 als in 1978 voor de foodsektor 44 : 100. Voor de non-foodsektor was deze verhouding in 1974 lager (59 : 100) dan in 1978 (61 : 100). Nieuwbouwnormen gaan voor een efficiënte indeling veelal uit van een verhouding van 75 : 100, hetgeen zowel voor de food- als voor de non-foodsektor geldt. We hebben in Leensum dan ook te maken met een in hoofdzaak oud winkelbestand, waarbij afschrijving en overige kosten van gebouwen in vergelijking met nieuwbouw van geringe omvang zijn. Een wat minder efficiënt gebruik van de overige bedrijfsvloeroppervlakte zal daardoor niet als grote financiële last gezien worden. Tevens duidt deze overmaat aan O.B.V.O. er op dat in het algemeen de V.V.O., met name in de foodsektor, vrij ge-

1) De bedrijfsvloeroppervlakte (B.V.O.) is de som van de verkoopvloeroppervlakte (V.V.O.) en de overige bedrijfsvloeroppervlakte (O.B.V.O.).

makkelijk uitgebreid kan worden (reserve-kapaciteit).

3. Omvang van de winkels

De gemiddelde grootte van de winkels in Leersum in de food-sektor bedroeg in maart 1978 69 m² V.V.O. Niet verwonderlijk indien blijkt dat van de 17 foodwinkels er 12 een V.V.O. hebben van minder dan 50 m². Indien we bij de berekening van het gemiddelde de grootste foodwinkel buiten beschouwing laten, dan zou dit gemiddelde op 51 m² per winkel liggen. Dit komt aardig overeen met het Nederlands gemiddelde voor winkelarealen (food) van gelijke omvang (48 m²) volgens de studie van Bak ¹⁾. De gemiddelde grootte van winkels in de non-foodsektor bedroeg in november 1978 131 m² V.V.O. Ook hier wordt het gemiddelde sterk omhooggedrukt door één grote vestiging (KARWEI). Zonder deze laatste zou het gemiddelde op 99 m² V.V.O. liggen. Het Nederlands gemiddelde ligt volgens de studie van Bak op 73 m² V.V.O. Lager dus dan in Leersum het geval is.

De vergelijking met Nederlandse gemiddelden mag echter slechts als globale indicatie gezien worden. Enerzijds omdat de studie van Bak uit 1971 dateert en sindsdien door schaalvergroting en sanering de V.V.O. per winkel is toegenomen. Anderzijds omdat plaatselijke verschillen een grote invloed kunnen hebben, waardoor afwijkingen zeer wel mogelijk zijn.

TABEL 3

Aantal winkels naar food en non-foodsektor, naar grootteklasse in m² V.V.O., november 1978.

m ² V.V.O.	foodsektor				non-food sektor			
	aantal winkels abs.	in %	opp. V.V.O. abs.	in %	aantal winkels abs.	in %	opp. V.V.O. abs.	in %
<50	12	70	360	31	12	38	402	9
50 - 100	1	6	88	7	8	25	492	12
100 - 150	3	18	380	33	4	13	520	12
150 - 200	-	-	-	-	2	6	325	8
200 - 300	-	-	-	-	3	9	710	17
300 - 500	1	6	339	29	2	6	620	15
> 500	-	-	-	-	1	3	1.125	27
totaal	17	100%	1.167	100%	32	100%	4.194	100%

In de foodsektor valt 94% van de winkels in de kategorie van het kleinwinkelbedrijf (tot 200 m²), die samen 71% van de totale V.V.O. in deze sektor innemen. In de non-foodsektor valt 82% van de winkels in de kategorie kleinwinkelbedrijf, die samen 41% van de totale V.V.O. in de non-foodsektor in beslag nemen. Dit laatste percentage ligt vrij laag door de grote invloed van Karwei.

Konklusie uit bovenstaande is dat het kleinwinkelbedrijf het beeld van het winkelbestand in Leersum bepaalt.

Nieuwvestiging van middelgroot (400 tot 800 m²) en grootwinkelbedrijven (>800 m²) zouden dit beeld grondig verstoren.

¹⁾ Zie dr. L. Bak, hoofdwinkelcentrum, 1971, p. 88.

4. De foodsektor

Voor een nader inzicht in de foodsektor wordt nu een overzicht gegeven van de assortimentsverdeling in november 1978.

kruidenier	1	bakker	2
supermarkt	3	slager	2
kruidenier annex		poelier	1
melkhandel	2	slijterij	3
kaaswinkel	1	tabak	1
groentezaak	1		

Opvallend is, gezien de omvang van Leersum, het vrij grote aantal supermarkten en kruidenierszaken, namelijk 6 stuks. Hetzelfde geldt voor de aanwezigheid van 3 slijterijen waarvan één tevens een notenbar bezit.

In het algemeen kan echter gesteld worden dat Leersum, het aantal inwoners in aanmerking nemend, over een redelijk evenwichtige assortimentsverdeling beschikt ten aanzien van de dagelijkse levensbehoefte. Daarnaast is er een aanzet tot meer gespecialiseerde winkels. Sinds december 1974 zijn er twee winkels in de foodsektor opgeheven, een kruidenier en een melkhandel. Daartegenover stond de nieuwvestiging van een kaaswinkel.

5. De non-foodsektor

Voor een nader inzicht in de non-foodsektor wordt in tabel 4 een overzicht gegeven van de brancheverdeling.

TABEL 4

Overzicht van de aanwezige verkoopvloeroppervlakte (V.V.O.) van de winkels in de non-foodsektor te Leersum in december 1974 en in november 1978 en de toename c.q. afname in deze periode.

branches non-food sektor	V.V.O. in m2		toe- c.q. afname	
	dec.'74	nov.'78	t.o.v. dec.'74 abs.	in %
schoeisel	127	167	40	31
huishoudelijke artikelen	590	572	- 18	- 3
antiek	283	548	265	94
elektrotechnische artikelen	236	184	- 52	- 22
woninginrichting	305	305	-	-
textiel en konfektie	337	438	101	30
overige goederen	941	1.980	1.039	110
totaal non-food sektor	2.819	4.194	1.375	49

Zeern sterk toegenomen en wel met 110% ten opzichte van december 1974 is de branche overige goederen 1). In deze branche bevindt zich de reeds meerdere malen genoemde zaak van Karwei, die zich na december 1974 in Leersum gevestigd heeft.

1) Deze qua omschrijving wat vage branche kent de volgende in Leersum aanwezige assortimenten boek- en papierwaren, bloemen en planten, doe-het-zelf-zaken, verf en behang, gereedschap en ijzerwaren, hobbyartikelen, tuinartikelen, lederwaren, dieren en dierenartikelen, drogisterijen en rijwiel en bromfietsen.

Zonder deze zaak zou deze branche per november 1978 in plaats van 1.980 m² slechts 855 m² tellen tegenover 941 m² V.V.O. in december 1974. Een verlies dus van 86 m². Daarnaast valt de sterke groei op van de antiekwinkels. Het ging hier in vier jaar om een verdubbeling. Voorts zijn de branches schoenmakerij en textiel/konfektie toegenomen.

De branche elektrotechnische artikelen is afgenomen. In de volgende tabel wordt nader ingegaan op de nieuwvestigingen en opheffingen in de non-foodsektor.

TABEL 5

Nieuwvestigingen en opgeheven winkels, december 1974 – november 1978 in Leersum.

nieuwe vestigingen		opheffingen	
soort winkel	V.V.O. in m ²	soort winkel	V.V.O. in m ²
antiek	235	elektron. art.	52
antiek	30	hobbyzaak	36
bloemen	25	huishoud. art.	165
kleding/schoenen	165	manufakturen	24
doe het zelf (Karwei)	1.125	juwelier	20
totaal	1.580		297

Tegenover 5 nieuwvestigingen stonden ook 5 opheffingen. Bij de nieuwvestigingen bepalen de doe-het-zelf-zaak en een antiekzaak evenwel sterk het beeld qua aantal m² V.V.O. Deze twee zaken tezamen bepalen per saldo de groei van de non-foodsektor. Mede gezien de aanwezigheid van 5 antiekwinkels, 4 bloemenwinkels en 5 winkels in de doe-het-zelf sfeer in het Leersumse mag worden gesproken van een eenzijdige toename van de non-foodsektor.

Het is duidelijk dat deze winkels niet zouden kunnen bestaan indien zij alleen waren aangewezen op Leersummers. Deze winkels profiteren van hun ligging in of in de nabijheid van de Oude Rijksweg. Hierdoor worden zij in staat gesteld klanten te trekken uit een ruimere omgeving. Op de bovenlokale functie van sommige winkels komen wij nog terug.

6. De waardering van de huidige winkeloppervlakte naar nieuwbouwnormen

De aanwezige winkeloppervlakte is niet zonder meer vergelijkbaar met de in het navolgende te berekenen theoretische vloeroppervlakte. Deze theoretische vloeroppervlakte is namelijk gebaseerd op nieuwbouwnormen. De aanwezige winkels bestaan echter voor een belangrijk deel uit oudbouw. Doordat in de oudbouw de huisvestingskosten lager zijn, kunnen deze winkels met een lagere vloerproductiviteit dan waarop de nieuwbouwnormen gebaseerd zijn, toch bevredigend renderen. Dit betekent dat de bestaande winkelruimte "lager" gewaardeerd kan worden. De reductie die als gevolg daarvan op deze winkelruimte toegepast kan worden, wordt "omzetreductie" genoemd. Gelet op ervaringen elders kan deze omzetreductie gesteld worden op:

- 20% in de foodsektor;
- 30% in de non-foodsektor.

Een tweede faktor waarmee bij de bepaling van de waardering van de bestaande winkeloppervlakte rekening moet worden gehouden, is de verhouding tussen de verkoopvloeroppervlakte en de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Op de in Leersum aanwezige verhouding zijn we reeds ingegaan in 2. Deze verhouding lag aanmerkelijk lager dan de verhouding die bij nieuwbouw wordt gehanteerd. Om de theoretische vloeroppervlakte te berekenen dienen we met de nieuwbouwverhouding tussen V.V.O. en B.V.O. (75 : 100) rekening te houden. Deze twee factoren toegepast op de reeds eerder berekende V.V.O. per branche geeft de huidige bedrijfsvloeroppervlakte op nieuwbouwbasis. Dit staat aangegeven in tabel 5.

TABEL 5

Overzicht van de totale bedrijfsvloeroppervlakte (B.V.O.) in Leersum per november 1978 op nieuwbouwbasis 1).

branche	totaal aanwezige B.V.O.	
	absoluut	in %
voedings- en genotmiddelen	1.240	24
schoeisel	160	3
huishoudelijke artikelen	530	10
antiek	510	10
elektrotechnische artikelen	170	3
woninginrichtingen	280	6
textiel en konfektie	410	8
overige goederen	1.850	36
totaal	5.150	100,0

1) afgerond op 10 m².

7. Het verzorgingsgebied

7.1. Inleiding

In het voorafgaande is enkele malen vermeld dat delen van het winkelbestand in Leersum niet zouden kunnen bestaan, indien zij naast bewoners uit het dorp ook geen kopers zouden aantrekken uit een wijdere omgeving. Daarnaast zal mogelijk een deel van de verblijfsrekreanten op de 2 Leersumse campings en 2 bungalowparken tot het koperspubliek in Leersum behoren. Het overgrote deel van het winkelbestand is echter uitsluitend aangewezen op kopers uit Leersum.

Een konsumentenenquête zou over de herkomst van het koperspubliek meer klaarheid kunnen brengen. Daarvoor is echter niet gekozen. Enerzijds niet omdat de ontwikkeling van het draagvlak voor het winkelbestand, de bevolking, de laatste jaren niet stormachtig is te noemen en die gezien de streekplanaanwijzingen ook in

de nabije toekomst niet zal zijn. Hetzelfde geldt voor de bevolkingsontwikkeling van de dorpen in de omgeving van Leersum als wel voor de ontwikkeling van de verblijfsrecreatie in de omgeving. Anderzijds niet omdat het mogelijke verschil tussen een exakte meting en een aanvaardbare schatting van de kooporiëntatie, door andere variabelen die op de ontwikkeling van het winkelbestand van invloed (zullen) zijn, geneutraliseerd wordt.

Om te komen tot een schatting van de kooporiëntatie op Leersum worden de volgende factoren nader belicht, te weten: de concurrentiekracht van het Leersumse winkelareaal ten opzichte van gemeenten in de omgeving en de verblijfsrecreatie. In de volgende paragraaf wordt dan nader ingegaan op de ontwikkeling van het inwonertal.

7.2. Konkurrentiepositie

Voor wat de foodsektor betreft kent Leersum geen echte groot-schalige trekkers. Dit in tegenstelling tot sommige plaatsen in de omgeving. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het feit dat de meerderheid van de beroepsbevolking forenst op steden als Utrecht, Zeist en Amersfoort. Een deel van de forenzen doen hun inkopen aldaar op werkdagen. Met het toenemen van een- en tweepersoonshuishoudens mag verwacht worden dat een steeds groter deel van de forenzen hun inkopen doen in de stad waar zij tijdens hun werktijd verblijven.

Uit het bovenstaande mag gekonkludeerd worden dat:

- a. niet alle Leersummers hun food-inkopen doen in hun woongemeente;
- b. het niet waarschijnlijk is dat inwoners uit omliggende dorpen hun food-inkopen in Leersum doen.

Voor wat de non-foodsektor betreft kent Leersum twee duidelijke bovenlokale trekkers, te weten Karwei (doe-het-zelf) en Teko (keuken-meubelen). Hetzelfde geldt voor de vijf antiekwinkels. Zonder kopers te trekken uit een wijdere omgeving dan Leersum, zouden deze winkelbedrijven niet kunnen bestaan. We nemen daarom aan dat deze per saldo voor slechts 25% van hun verkoopvloeroppervlakte gebonden zijn aan kopers uit Leersum ¹⁾.

De grote meerderheid van de winkels in de non-foodsektor is echter uitsluitend aangewezen op Leersummers, aangezien er voor inwoners van Doorn, Amerongen of Elst geen reden is om in Leersum op dit gebied hun inkopen te doen. Evenals vele Leersummers zullen zij hun non-food artikelen slechts ten dele in eigen dorp kopen en voorts in Utrecht, Zeist, Amersfoort en Veenendaal.

7.3. Verblijfsrecreatie

Reeds eerder is vermeld dat zich 4 verblijfsrecreatiebedrijven op het grondgebied van Leersum bevinden. Op jaarbasis gaat het om ± 390 personen die het winkelbestand van Leersum zouden kunnen

¹⁾ Hiermee rekening houdend zou de non-food sektor in november 1978 voor wat betreft het lokaal verzorgingsgebied niet 4.194 m² V.V.O. omvatten maar slechts 2.700 m² V.V.O.

frequenten 1). Dat zij dit allen zullen doen is hoogst twijfelachtig omdat uit meerdere onderzoeken is gebleken dat verblijfsrecreanten in vrij veel gevallen vóór hun vertrek naar het vakantieadres "thuis" de foodinkopen doen. Daarnaast zal een deel van de recreanten hun dagelijkse boodschappen doen in de beide campingwinkels op Ginkelduin en de Heuvelslag. Voorts zal ook aan van jaar op jaar terugkerende recreanten niet onbekend blijven dat zich bijvoorbeeld in Doorn enige "trekkers" bevinden. Tevens dient daarbij bedacht te worden dat in het vakantie seizoen natuurlijk ook Leersummers op vakantie gaan. Aangezien men mag aannemen dat zij dit in hoofdzaak buiten hun woonplaats doen, kunnen zij in die tijd uiteraard geen inkopen doen in Leersum. Uit bovenstaande mag aangenomen worden dat de verblijfsrecreatie naar verhouding geen grote invloed uitoefent op de foodsektor van het Leersumse winkelbestand, met wellicht een uitzondering voor de zogenaamde verswaren-branché (warme bakker, slager). Dit wil natuurlijk niet zeggen dat de verblijfsrecreatie in het geheel geen invloed heeft op Leersum. Deze invloed is met name te zien in de horeca, die fors ontwikkeld is in Leersum. De horeca komt echter elders aan bod. Niet aannemelijk is dat de verblijfsrecreatie veel invloed zal uitoefenen op de non-foodsektor. Konkluderend kan gezegd worden dat de verblijfsrecreatie op jaarbasis geen grote invloed heeft op het Leersumse winkelbestand.

8. De wenselijke ontwikkeling van de winkelvloeroppervlakte in Leersum

De gewenste ontwikkeling van de winkelvloeroppervlakte kent, naast de in paragraaf 7 behandelde factoren, natuurlijk sterke samenhang met de ontwikkeling van het inwonertal van Leersum en de omringende gemeenten. Terzijde zij opgemerkt dat naast de ontwikkeling van het inwonertal ook inzicht zou moeten worden verkregen in de ontwikkeling van de huishoudenssituatie. De laatst voorhanden zijnde gegevens hieromtrent dateren echter van de Volkstelling 1971. Daarom bezien we in de komende berekening alleen de ontwikkeling van het inwonertal. Hiervoor hanteren we de cijfers uit het Streekplan Utrecht-Oost. Deze cijfers wijken overigens nauwelijks af van de vooruitberekening uit de Structuurnota van Leersum.

Aantal inwoners op 30.11.1978: 6.340

Aantal inwoners op 1.1.1980: 6.400 1)

Aantal inwoners op 1.1.1985: 6.400 1)

1) Afgerond op honderdtallen.

Duidelijk is dat afgaande op de slechts zeer gering toegestane toename van het inwonertal, het winkelareaal geen uitbreiding behoeft. Ook de omringende gemeenten van Leersum mogen gezien de

1) Camping Ginkelduin met volle bezetting ± 1.200 personen
Camping de Heuvelslag met volle bezetting ± 200 personen
Bungalowpark Nieuw Wildenburg met volle bezetting ± 100 personen
Bungalowpark Mecuwennest met volle bezetting ± 50 personen
In totaal 1.550 personen. Bij een volledig bezet vakantie seizoen van 3 maanden, gaat het om 390 personen op jaarbasis die hun inkopen zouden kunnen doen in Leersum.

streekplan-uitgangspunten nauwelijks nog uit groeien qua inwonertal.

Zoals gezegd vormt naast de ontwikkeling van het inwonertal, de ontwikkeling van de koopkracht-binding aan het lokale winkel-areaal een belangrijk gegeven. De factoren die daarop onder meer van invloed zijn, zijn behandeld in de vorige paragraaf 1). Dit gevoegd bij het feit dat in de periode eind 1974/eind 1978 de foodsektor, maar in feite ook de non-food sektor in Leersum in lichte mate is afgenomen, mogen we aannemen dat:

- a. het winkelbestand in Leersum ook in de toekomst voornamelijk zal zijn aangewezen op de bewoners van Leersum;
- b. de koopkracht bindingspercentages voor Leersum mede gebaseerd op gegevens van kernen van vergelijkbare omvang en ligging als Leersum als volgt zijn:

<u>datum</u>	<u>bindingspercentages</u>	
	<u>food</u>	<u>non-food</u>
30.11.1978	85%	55%
1.1.1980	85%	55%
1.1.1985	80%	50%

Op grond hiervan kunnen de aantallen zogenaamde konsumentenequivalenten berekend worden. Dit begrip is een rekeneenheid, die de totale gemiddelde besteding van één konsument in de detailhandel voorstelt. Het aantal konsumentenequivalenten wordt verkregen door vermenigvuldiging van de inwonertallen met de bindingspercentages.

<u>datum</u>	<u>konsumentenequivalenten</u>	
	<u>food</u>	<u>non-food</u>
30.11.1978	5.390	3.490
1.1.1980	5.440	3.520
1.1.1985	5.120	3.200

De benodigde vloeroppervlakte wordt nu gewoonlijk berekend door per konsumentenequivalent uit te gaan van een normatief bepaalde vloeroppervlakte voor de food- en non-food sektor. Daarvan is reeds opgemerkt dat dit nieuwbouwnormen zijn. De benodigde totale bedrijfsvloeroppervlakte (b.v.o.) per konsumentenequivalent kan gesteld worden op 0,23 m² voor de foodsektor en 0,60 m² voor de non-food sektor 2). De theoretisch benodigde B.V.O. op nieuwbouw basis zou zich dan in Leersum als volgt kunnen ontwikkelen.

<u>datum</u>	<u>benodigde B.V.O. op nieuwbouw basis</u>		
	<u>food</u>	<u>non-food</u>	<u>totaal</u>
30.11.1978	1.240	2.090	3.330
1.1.1980	1.250	2.110	3.360
1.1.1985	1.180	1.920	3.100

In onderstaand overzichtje wordt de zojuist berekende theoretisch benodigde B.V.O. (op nieuwbouwbasis) vergeleken met de in tabel 5 aangegeven aanwezige B.V.O. (op nieuwbouwbasis).

1) Naast deze factoren en de bevolkingsontwikkeling spelen nog zaken mee als bijvoorbeeld de sociaal-ekonomische ontwikkeling, de motoriseringsgraad en de toonbankbestedingen.

2) De oppervlakenormen zijn gebaseerd op een totaalbedrag aan toonbankbestedingen per konsumentenequivalent van f 4.500,— per jaar (prijspeil 1976).

<u>op 30.11.1978</u>	B.V.O. in m2		<u>totaal</u>
	<u>food</u>	<u>non-food</u>	
aanwezige B.V.O. op nieuwbouwbasis	1.240	3.910	5.150
theoret. benodigde B.V.O. op nieuwbouwbasis	<u>1.240</u>	<u>2.090</u>	<u>3.330</u>
verschil	-	1.820	1.820

Uit dit overzicht komt duidelijk naar voren het grote verschil tussen de aanwezige en de theoretisch benodigde B.V.O. in de non-food sektor. De verklaring hiervoor moet direct gezocht worden in de aanwezigheid van de in de vorige paragraaf aangegeven winkelbedrijven met een sterk bovenlokale functie (Karwei, Teko, antiekzaken). Niet naar aantal, maar wel naar B.V.O. bepalen zij zeer sterk het cijfermatige beeld van de non-food sektor. Toch zijn deze winkelbedrijven niet representatief voor de non-food sektor van Leersum. Daarvoor hebben vorige paragrafen teveel andere gegevens aangedragen. Voor het voeren van een beleid inzake de gewenste ontwikkeling van het winkelbestand is het dan ook beter zich te baseren op de aanwezige B.V.O., waarbij de sterk bovenlokale functie van zojuist genoemde 6 bedrijven buiten beschouwing wordt gelaten. We krijgen dan het volgende overzicht 1).

<u>op 30.11.1978</u>	B.V.O. in m2		<u>totaal</u>
	<u>food</u>	<u>non-food</u>	
aanwezige B.V.O. op nieuwbouwbasis lokaal verzorgingsgebied	1.240	2.520	3.760
theor. benodigde B.V.O. op nieuwbouwbasis	<u>1.240</u>	<u>2.090</u>	<u>3.330</u>
verschil	-	430	430

Ook na deze korrektie ligt de theoretisch benodigde B.V.O. nog 11% lager dan de aanwezige B.V.O. De oorzaak kan liggen in een wat grotere koopkrachttoevloeiing van buiten Leersum, dan berekend is ter bepaling van de theoretisch benodigde B.V.O.

Duidelijk is in ieder geval dat het winkelareaal in Leersum over een ruim voldoende bedrijfsvloeroppervlakte beschikt om de eigen bewoners te kunnen voorzien. Gevoegd bij de te verwachten haast stationaire ontwikkeling van het inwonertal zowel van Leersum als van haar buurgemeenten ligt uitbreiding van het winkelareaal niet in de rede. Zie daarvoor ook de theoretisch benodigde bedrijfsvloeroppervlakte voor 1980 en 1985 in het tweede overzichtje op pagina 10.

Eerder zal sprake zijn van een lichte daling, zoals dat ook in de periode eind 1974/eind 1978 is gebeurd. Mochten sommige win-

1) Van deze 6 bedrijven wordt dus alleen het geschatte aandeel voor de lokale functie (25% van hun V.V.O.) in de berekening meegenomen. De non-food sektor zou dan in november 1978 voor wat betreft het lokaal verzorgingsgebied niet 4.194 m2 V.V.O. omvatten (zie tabel 4) maar slechts 2.700 m2 V.V.O. Omgerekend naar B.V.O. op nieuwbouwbasis geeft dit 2.520 m2 voor deze sektor.

kels hun verkoopvloeroppervlakte toch willen uitbreiden, dan bieden in het algemeen de grote overige bedrijfsploeroppervlakten (B.V.O.-V.V.O.) op eigen terrein de mogelijkheid dit uit te voeren. Overigens heeft een door de gemeentesekretarie uitgevoerde rondvraag onder de winkeliers uitgewezen dat deze ondernemers nagenoeg geen wensen hadden op het gebied van uitbreiding van hun verkoopvloeroppervlakte.

In de drie deel-bestemmingsplannen die voor het Rijksstraatweggebied gemaakt worden, behoeft dan ook geen ruimte bestemd te worden voor detailhandel anders dan waar reeds nu detailhandel gevestigd is. Een uitzondering hierop echter voor de reservering van ruimte ten behoeve van nieuwvestiging van enkele winkels, voorzover zij een assortiment wensen te voeren dat vóór hun vestiging nog niet aanwezig was in Leensum. Deze nieuwvestiging dienen qua maat en schaal binnen de structuur van het Leensumse winkelbestand te passen.

De kans op nieuwe vestigingen wordt, gezien de in deze nota beschreven ontwikkelingen, niet groot geacht. Niettemin moet men de mogelijkheid daartoe niet ontnemen door daarvoor geen ruimte te reserveren. Daarbij dient bedacht te worden dat voor nieuwvestiging lang niet altijd, voorheen nog niet voor detailhandel in gebruik zijnde, ruimte wordt geclaimd. Men vestigt zich immers in meerdere gevallen in een door opheffing leeggekomen winkelpand.