

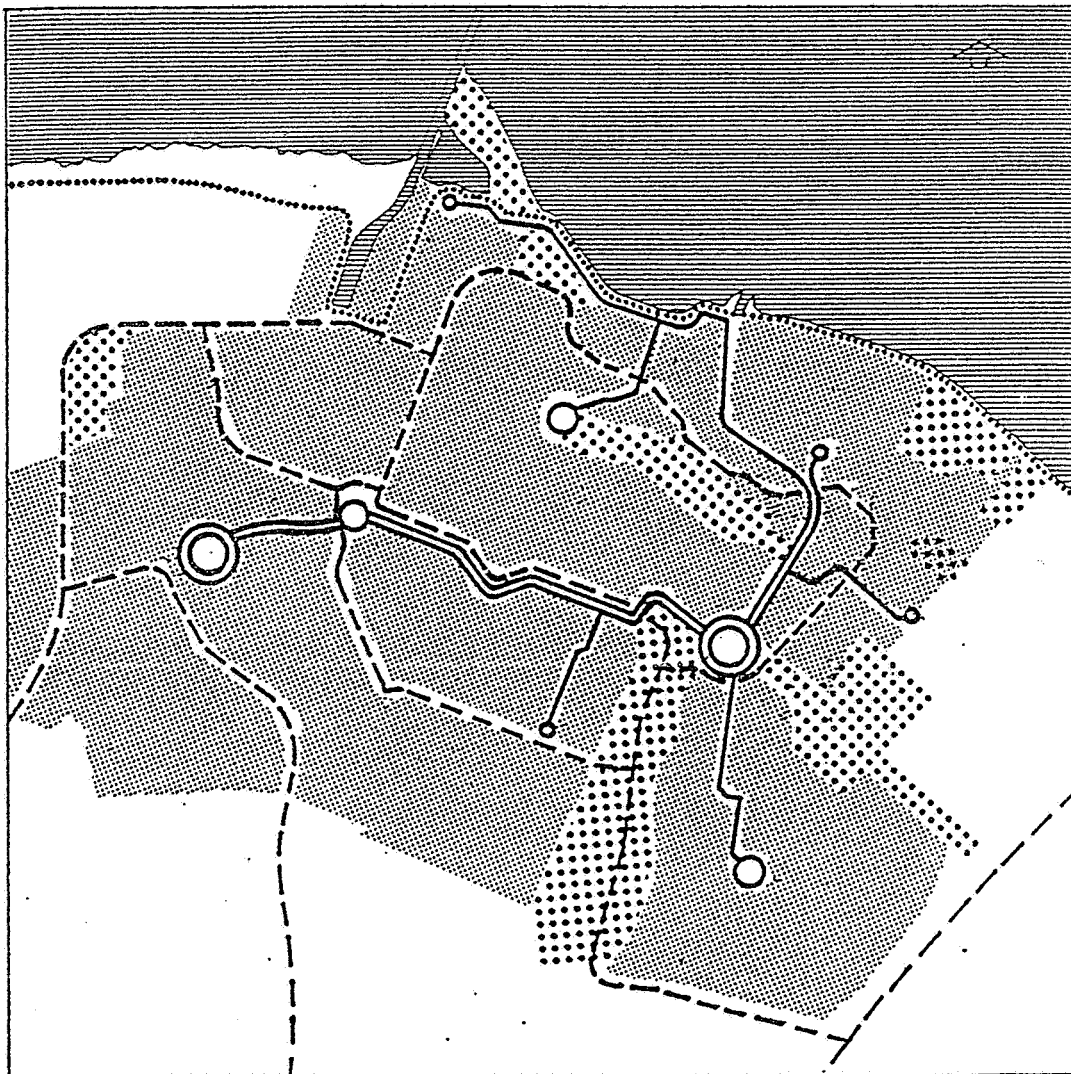
Hoofdwinkelcentrum

Gemeente Huizen

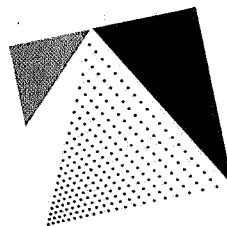
2e Herziening bestemmingsplan

"Centrumgebied-Dorp" 1990

Justitie
nr. 5-0-1991, nr. 35
goedgekeurd door
g.s. van der Leek van
4-2-1992, nr. 1-712517
Goedgekeurd bij KB
van 4-1994, nr.
94.002864



Zandvoort *Ordering & Advies*



Inhoud

A. TOELICHTING

- Inleiding
- 1. Bestaande situatie en aanleidingen tot planherziening
 - 1.1 Historische structuur en ontwikkelingen
 - 1.2 Realisering van Model 3B binnen het bestemmingsplan
 - 1.3 Plancapaciteit bij Model 3B en gewenste ontwikkelingen
 - 1.4 C.I.M.K.-onderzoek en aanbevelingen
 - 1.5 Knelpunten huidige plan
 - 1.5.1. Stedebouwkundige structuur
 - 1.5.1.1. Beperkt winkelareaal
 - 1.5.1.2. Verschuiving zwaartepunt winkelgebied
 - 1.5.1.3. Open bebouwingsstructuur
 - 1.5.1.4. Ontwikkeling in oost-west richting
 - 1.5.1.5. Ontbreken van winkelrouting
 - 1.5.1.6. Verblijfskarakter van de buitenruimten
 - 1.5.2. Bestemmingsplan
 - 1.5.2.1. Gedetailleerdheid bestemmingsplan
 - 1.5.2.2. Goedkeuring onthouden
- 2. Opzet van de planherziening
 - 2.1 Gekozen ontwikkelingsvariant van model 3B
 - 2.2 Herziening bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp"
- 3. Stedebouwkundige structuur
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Structurele elementen
 - 3.3. Functies
 - 3.4. Te verwerken karakteristieke elementen
 - 3.5. Stedebouwkundige en architectonische randvoorwaarden (zie bijlage 4)
- 4. Beschrijving herziening plan
 - 4.1. Beschrijving van de bouwvlekken A en B met de bestemming "detailhandel"
 - 4.1.1. Algemeen
 - 4.1.2. Gebied A
 - 4.1.3. Gebied B
 - 4.2. Wonen
 - 4.3. Winkels
 - 4.4. Bedrijven
 - 4.5. Kantoren
 - 4.6. Horeca
 - 4.7. Functies t.p.v. de bestemming verkeersdoeleinden met erffunctie
 - 4.8. Gebieden waaraan in het vorige plan goedkeuring is onthouden
 - 4.9. Beluifeling en architectonische aanpassingen

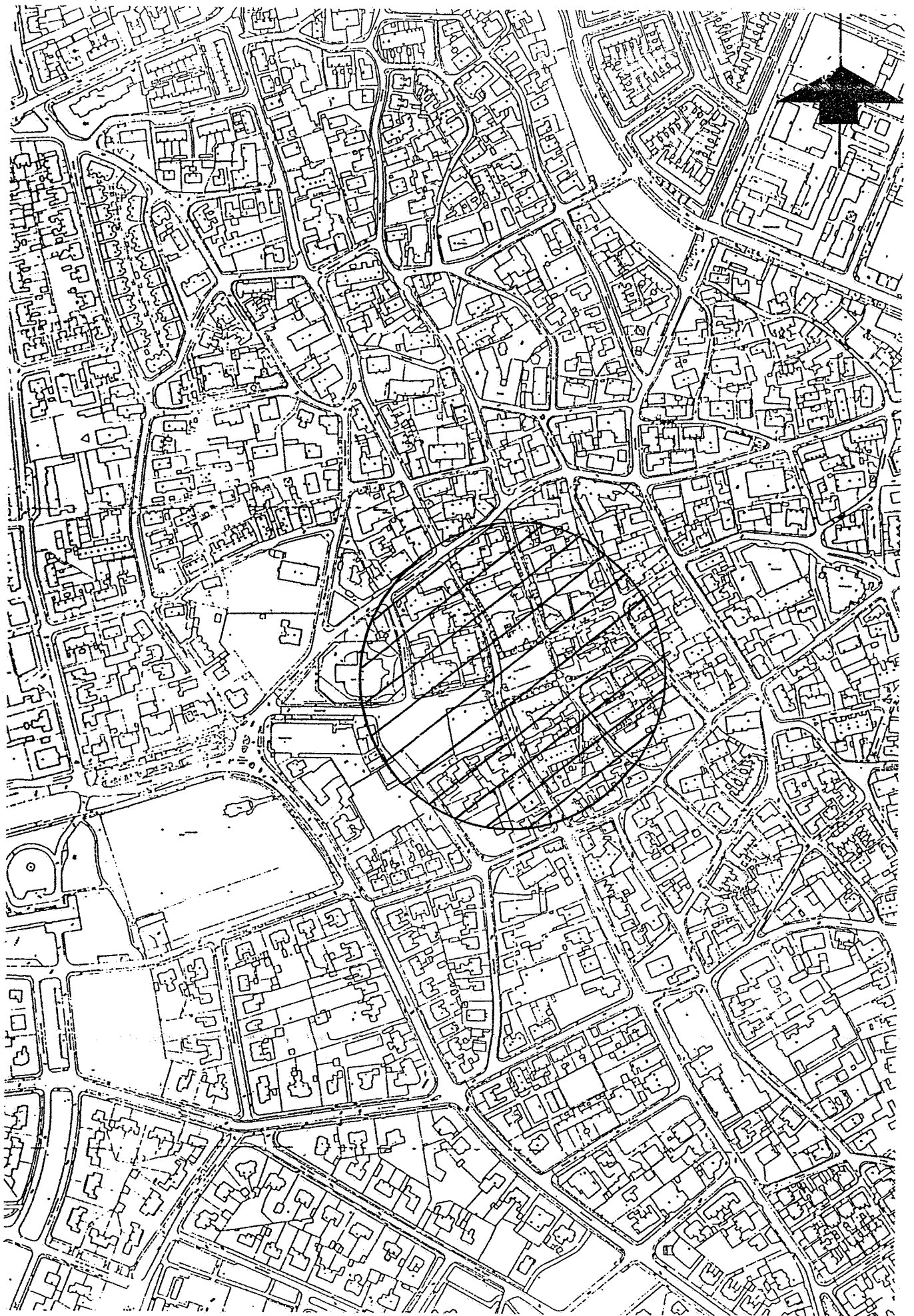
5. Verkeer en parkeren
 - 5.1. Inleiding
 - 5.2. Ontsluiting
 - 5.3. Verkeerscirculatie
 - 5.4. Parkeren

6. Akoestisch onderzoek

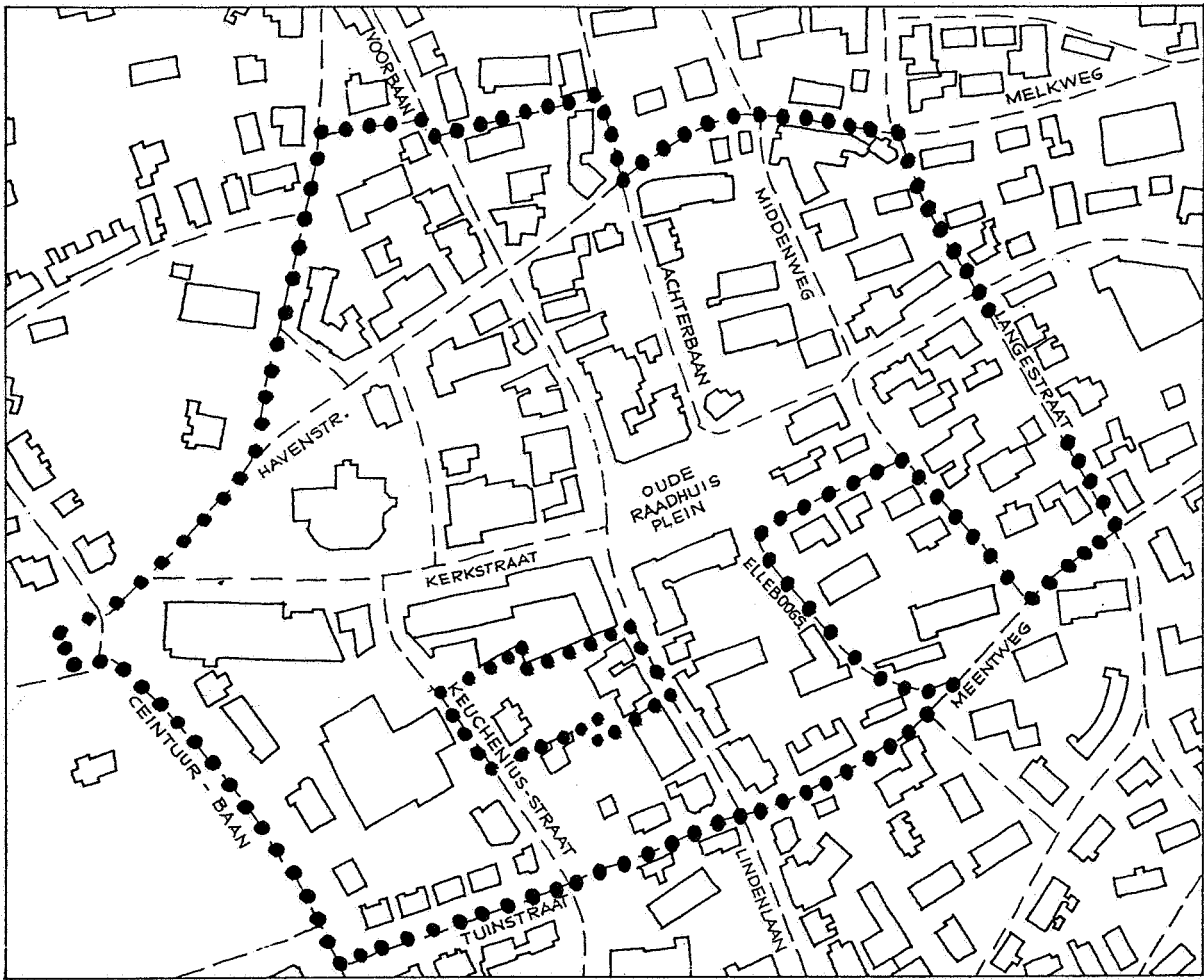
7. Globale exploitatie

8. Inspraak en overleg

Bijlage 1	:	Berekening b.v.o. bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp"
Bijlage 2	:	Rapport C.I.M.K. 1986
Bijlage 3	:	Kenmerken "hoofdstraat"
Bijlage 4	:	Stedebouwkundige en architectonische randvoorwaarden
Bijlage 5	:	Berekening aantal parkeerplaatsen
Bijlage 6.1	:	Verkeersintensiteiten
Bijlage 6.2	:	Waarneempunten geluidberekeningen
Bijlage 6.3.1:		Berekening waarneempunten 1 t/m 6
Bijlage 6.3.2:	"	" 7 t/m 9
Bijlage 6.3.3:	"	" 10
Bijlage 6.3.4:	"	" 11 t/m 17
Bijlage 7	:	Verkeersplan hoofdwinkelcentrum, Uitwerking 1990
Bijlage 8	:	Verslag inspraakavond en verslag winkeliers



LIGGING HOOFDWINKELCENTRUM
T.O.V. HET OUDE DORP



●●●● grens van het plan.

Inleiding

De 2e herziening van het bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp" omvat in grote lijnen een herziening van twee gebieden, waarin meer bebouwing ten behoeve van detailhandel, horeca, woningen en bedrijfserf gerealiseerd dient te worden. De 1e partiële herziening betreft het kunnen realiseren van een publiekstrekker in het hoofdwinkelcentrum. Deze bouwvlek omvat enkele percelen gelegen tussen de Lindenlaan en de Keucheniusstraat (zie tekening 1).

Het nieuwe plan past binnen de doelstelling van het vigerende plan om een hoofdwinkelcentrum te ontwikkelen.

Het ene te ontwikkelen plangebied ligt oostelijk van het Oude Raadhuisplein en het andere plangebied wordt begrensd door Achterbaan-Middenweg en Kerkstraat-Havenstraat.

Aan dit laatst genoemde gebied is voor een gedeelte ("Koperslager") eertijds goedkeuring onthouden. De herziening omvat tevens het mogelijk maken van verdichtingen langs winkelroutes, zoals langs de Raadhuisstraat, Havenstraat, Voorbaan, Achterbaan, Kerkstraat en Lindenlaan. Met de verdichtingen langs de winkelroutes wordt vermeden dat, zoals in het verleden verschillende keren is gebeurd, op zichzelf aanvaardbare uitbreidingen slechts via een art. 19 WRO-procedure kunnen worden gerealiseerd. Tevens omvat de herziening het kunnen realiseren van bebouwing (o.a. drooglopen, uitbouw van bestaande winkels) op nader aan te geven plaatsen binnen de bestemming "verkeersdoeleinden met erffunctie".

Tenslotte omvat de herziening het aanpassen van een gedeelte langs de Ceintuurbaan waaraan eertijds goedkeuring is onthouden.

De voornaamste aanleiding voor de herziening is een beoogde uitbreiding van het aantal m² bedrijfsploeroppervlakte in het dorpscentrum, waarbij het er met name omgaat dat een aantal "trekkers" in de vorm van grootwinkelbedrijven kan worden gerealiseerd. Hierdoor kan het plangebied ertoe bijdragen dat het centrum van Huizen volgens het zogenaamde model 3B daadwerkelijk als hoofdwinkelcentrum gaat functioneren. De behoefte aan "trekkers" is één van de conclusies en aanbevelingen van het door het C.I.M.K. in 1986 uitgevoerde onderzoek. Eén en ander betekent een correctie op het eertijds gekozen model 3B, waarmee een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is.

1. Bestaande situatie en aanleidingen tot planherziening

1.1. Historische structuur en ontwikkelingen

Het oude dorp bestaat oorspronkelijk uit een open bebouwingsstructuur. De verschillende kleinschalige bouwvormen, die met hagen worden omzoomd, zijn kenmerkend voor het groene open karakter van het authentieke dorp. Het fijnmazige wegenpatroon is bij de diverse ontwikkelingen nagenoeg onveranderd gebleven.

In de loop van de tijd zijn voornamelijk in een klein gedeelte van het centrumgebied in het oude dorp de functies veranderd in de vorm van o.a. winkels, bedrijfjes en horeca.

Dit veroorzaakte een verdichting van de bebouwing en in het ruimtelijk beeld een geslotener bebouwingsstructuur.

1.2. Realisering van model 3B binnen het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp", dat qua ontwerp dateert uit 1982, wordt uitvoerig ingegaan op een aantal hoofdmodellen die voor de winkelproblematiek in Huizen mogelijk een oplossing kunnen zijn.

Het gekozen model 3B behelst samengevat het volgende:

- Versterking van de bestaande winkelkern rond het Oude Raadhuisplein met een toename van circa 4.500 m² bruto winkelvloeroppervlakte.
- Wijziging van de branche-samenstelling van de bestaande winkelkern om en nabij het Oude Raadhuisplein waarbij het accent zal moeten worden gelegd op branches in de niet-dagelijkse goederen en branches met een specialistisch karakter.
- Sterk wijkcentrum in het centrum van de Oostermeent, waarin branches in de dagelijkse goederen en branches met een niet specialistisch karakter een overwegende plaats zullen krijgen.

Het vigerende bestemmingsplan geeft mogelijkheden tot uitbreiding van het winkelareaal op vier locaties. Op twee daarvan, te weten langs de Kerkstraat tussen Prins Bernhardplein en Keucheniusstraat en tussen Keucheniusstraat en Lindenlaan is inmiddels nieuwe bebouwing gerealiseerd.

Een derde locatie in het noordelijk gedeelte van het centrum (rond de Havenstraat) is benut in de vorm van nieuwbouw, verbouw of uitbreiding. De locatie Middenweg-Kerkstraat is niet benut.

Maar van een daadwerkelijke versterking van het centrumgebied in de vorm van grote uitbreidingen en nieuwe winkelvestigingen (laat staan van grootwinkelbedrijven) is daarna geen sprake meer geweest. Er is dan ook nog steeds circa 6.000 m² van de 14.000 m², waarvoor het bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp" ten behoeve van winkels uitbreidingsmogelijkheden biedt, onbenut gebleven.

1.3. Plancapaciteit bij model 3B en gewenste ontwikkelingen

Het bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp" bevat 18.303 m² bedrijfsvloeroppervlak (b.v.o.). Hiervan is 14.333 m² b.v.o. ten behoeve van winkels en 3.970 m² b.v.o. ten behoeve van voorzieningen zoals baliefuncties. Het oppervlak ten behoeve van voorzieningen is vrijwel geheel benut, dit in tegenstelling tot de oppervlakte t.b.v. winkelruimte. Hiervan is momenteel 8.461 m² b.v.o. gerealiseerd. De nog in te vullen winkelruimte bedraagt nu 5.872 m² b.v.o.

Wordt de doelstelling van model 3B nader onder de loep genomen dan is het noodzakelijk te bezien hoe groot de ruimte voor het realiseren van winkels in het centrumgebied is ten opzichte van de mogelijkheden in heel Huizen.

De richtlijnen van het gewest Gooi en Vechtstreek voorzien voor Huizen in een capaciteit van 34.000 m² b.v.o. met een maximum van 42.200 m² b.v.o. In heel Huizen - daarin begrepen het oude dorp, Oostermeent en de wijkwinkelcentra - is 33.000 m² b.v.o. gerealiseerd. Uitgaande van het maximum betekent dit dat binnen de richtlijn van het gewest er nog ca. 9.000 m² b.v.o. voor de gehele gemeente gerealiseerd zou mogen worden.

Wordt deze formele capaciteit in relatie gebracht met de capaciteit van het bestemmingsplan dan blijkt dat er mogelijkheden zijn om model 3B in het oude dorp verder uit te voeren. Een nadere verduidelijking van de berekening van de plancapaciteit is opgenomen in bijlage 1.

De conclusie van de berekening van de resterende plancapaciteit luidt dat ter verdere uitvoering van model 3B binnen het bestemmingsplangebied Centrumgebied Dorp ruimte is om 5.872 m² b.v.o. te realiseren en dat zonnodig (9.200 - 5.872 =) 3.328 m² b.v.o. extra mag worden ingevuld voor de uitvoering van model 3B.

Gewenste brancheverdeling

Met name de afvloeiing van koopkracht op het punt van de sector duurzame en overige goederen is één van de belangrijkste stimulansen om het aanbod van deze goederen in het oude dorp te verbeteren. Om tot een volwaardig winkelcentrum te komen zal gestreefd moeten worden naar een verbreding van het branchepatroon. Dat houdt tevens in dat gelet op het huidige winkelbestand het winkelareaal uitgebreid moet worden met circa 7.600 m² b.v.o. (bron C.I.M.K. 1986). Grofweg kan gedacht worden aan een verdeling van deze uitbreiding over de volgende branches:

- "trekker"/warenhuis	2.400 m ² b.v.o.
- schoenen	100 m ² b.v.o.
- confectie/textiel	1.100 m ² b.v.o.
- huishoudelijke en luxe artikelen	200 m ² b.v.o.
- elektrotechnische artikelen	1.200 m ² b.v.o.
- overige goederen	2.600 m ² b.v.o.

Het zou een misverstand zijn te denken dat alleen gestreefd zou moeten worden naar verhoging van het kwaliteitsnivo van het assortiment van de toe te voegen winkels. Ook winkels aan de budgetzijde van de markt moeten worden toegevoegd omdat dat juist de winkels zijn die een trekkersrol vervullen voor een winkelcentrum.

Daarom kan bij een dergelijke invulling tevens een trekker (supermarkt) met een oppervlakte van ongeveer 1.000 m² b.v.o. worden ingepast. Voorts zullen enkele horecavestigingen (coffeeshop, tearoom) een plaats moeten krijgen om de aantrekkelijkheid van het winkelgebied te verhogen. Tenslotte mag niet vergeten worden dat de zaterdagmarkt een (semi-)trekker voor het winkelcentrum is. Derhalve zal aan de situering van de zaterdagmarkt nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed.

1.4. C.I.M.K.-onderzoek en aanbevelingen (zie Bijlage 2)

Korte samenvatting van de rapportage

Om te onderzoeken wat de oorzaak van de genoemde achtergebleven ontwikkelingen is, of concreet om te onderzoeken in hoeverre de doelstellingen/uitgangspunten van model 3B na realisatie van de nieuwbouwprojecten in de gemeente zijn bereikt en welke de effecten zijn van deze ontwikkelingen op het functioneren van de winkelvoorzieningen, heeft het C.I.M.K. in 1986 op verzoek een rapport uitgebracht.

In dit rapport constateert het C.I.M.K. samenvattend dat model 3B voor wat betreft de duurzame en overige goederensector (nog) niet is geslaagd en dat de problemen zich in hoofdzaak concentreren op het feit dat het hoofdwinkelcentrum in het oude dorp de toegedachte functie binnen de hiërarchische verzorgingsstructuur van de winkelvoorzieningen binnen Huizen (nog) niet kan waarmaken.

Om de geconstateerde problemen op te lossen doet het C.I.M.K. de volgende aanbevelingen.

- a. Het centrum moet overwegend een winkelfunctie hebben met een attractieve branche-samenstelling, dat consumenten over afstand aantrekt.
- b. De inrichting van het gebied moet zodanig zijn dat de verblijfsfunctie wordt benadrukt.
- c. Het winkelgebied mag geen "gaten" in de winkelfronten vertonen, veroorzaakt door woningen of andere functies dan winkels of leegstand.
- d. Het winkelgebied moet goed toegankelijk en bereikbaar zijn, met in de directe nabijheid voldoende gespreide parkeergelegenheid.
- e. Het winkelgebied binnen het centrum moet in omvang beloopbaar zijn. Dit wil zeggen dat de aantrekkingskracht van de winkels zodanig moet zijn dat de consument bereid is van het ene gedeelte naar het andere te gaan.
- f. De aanwezigheid van "trekkers" in de vorm van warenhuizen is een essentiële voorwaarde voor het functioneren van het hoofdwinkelcentrum op het (gewenste) nivo van Huizen. Trekkers moeten op een zodanige wijze verdeeld zijn over het gebied dat voorkomen wordt dat er "dode stukken" ontstaan.

1.5. Knelpunten huidige plan

1.5.1. Stedebouwkundige structuur:

1.5.1.1. Beperkt-winkelareaal

Wat betreft de grootte van het winkelareaal heeft het C.I.M.K. onderzocht dat dit uitgebreid zal moeten worden met circa 7.600 m² b.v.o. (zie 1.3.)

In het huidige plan is echter slechts een capaciteit van circa 5.900 m² aanwezig, bovendien in een aantal gevallen op die plekken geconcentreerd (onder andere aan de Middenweg), waar winkelvestigingen nu op voorhand niet meer voor de hand liggen.

1.5.1.2. Verschuiving zwaartepunt winkelgebied

Sinds de vaststelling door de raad van het bestemmingsplan Centrumgebied- Dorp heeft zich een winkelontwikkeling voorgedaan aan de Havenstraat. Daardoor is het aanvankelijk in het plan genoemde zwaartepunt gelegen op het Oude

Raadhuisplein verschoven naar het noorden. Deze ontwikkeling heeft een concentratie van winkels niet bevorderd en er ontbreekt hierdoor tot nu toe een duidelijke relatie tussen de winkels rond het Oude Raadhuisplein en de winkels langs de Havenstraat.

1.5.1.3. Open bebouwingsstructuur

Het oude dorp heeft een structuur die aanvankelijk gekenmerkt werd door een open bebouwing. Inmiddels heeft zich in het westelijk gedeelte van het bestemmingsplan een verdichting voorgedaan zoals die over het algemeen kenmerkend is voor een centrumgebied.

Ten oosten van het Oude Raadhuisplein, het hart van het centrumgebied op het kruispunt van een duidelijke noord-zuid-as (Voorbaan - Lindenlaan) en een oost-west-as (Kerkstraat), is deze verdichting veel minder opgetreden en is de meer open bebouwingsstructuur nog kenmerkend. Deze open bebouwingsstructuur is weliswaar karakteristiek voor het oude dorp als geheel, maar in een winkelcentrum is een niet aaneengesloten en verbrokkeld winkelfront geen aantrekkelijk gegeven.

1.5.1.4. Ontwikkeling in oost-west richting (zie Bijlage 3, kenmerken "hoofdstraat")

Bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt als voorwaarde voor het goed functioneren van het centrum, het aanhaken aan het zwaartepunt van de huidige bewikeling genoemd. Vanuit deze gedachtengang werd prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van de Kerkstraat en het Oude Raadhuisplein in oost-west richting en de Voorbaan - Lindenlaan in noord-zuid richting.

Hierbij had de oost-west richting in het bijzonder prioriteit met het oog op de voorgestane integratie met de Oostermeent door middel van de "hoofdstraat". Een en ander was in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt door twee polen in oost-west richting, en wel de winkelbebouwing op de hoek Ceintuurbaan - Kerkstraat (inmiddels gerealiseerd) en een project op de hoek Kerkstraat - Middenweg (niet gerealiseerd en ook niet meer actueel).

In tegenstelling tot het bovengenoemde heeft de ontwikkeling zich vooral langs de Havenstraat in noordelijke richting afgespeeld, terwijl er ten oosten van het Oude Raadhuisplein geen noemenswaardige ontwikkeling heeft plaatsgevonden. Een en ander heeft de vraag doen rijzen of de ontwikkeling zoals hierboven geschetst, dus aanhakend op een concentratiepunt en met een tweetal polen in oost-west richting wel moet worden gevolgd.

1.5.1.5. Ontbreken van winkelrouting

Er is onder meer gebleken dat een te star principe, dat wil zeggen het aanhaken aan een concentratiepunt en daarnaast het werken met een aantal polen niet zonder meer werkt.

Daarnaast is over het algemeen het ontbreken van een duidelijke winkelrouting en te veel zogenaamde "dode einden" funest voor een winkelcentrum.

Het tot stand brengen van een duidelijke en continue winkelrouting binnen het plangebied is moeilijk te realiseren omdat bestaande functies en eigendommen niet zomaar afgestemd en aangepast kunnen worden op een nieuwe planopzet.

Tweezijdige bewinkeling is op dit moment niet overal realiseerbaar, met name niet in het gedeelte Achterbaan tussen Havenstraat en Kerkstraat. Een aantal bestemmingen maakt het op dit moment niet mogelijk om een aaneengesloten winkelbebouwing te realiseren.

1.5.1.6. Verblijfskarakter van de buitenruimten

Door de beperkte ruimte binnen het plangebied staat het gewenste verblijfskarakter van de buitenruimten van het winkelgebied en de kleinschaligheid van het totaalbeeld onder grote druk. Een zorgvuldige selectie en situering van functies (onder ander parkeren, autoverkeer, markt) is noodzakelijk, om de kwaliteit van de te realiseren buitenruimten en de kleinschaligheid van het totaalbeeld te kunnen garanderen.

1.5.2. Bestemmingsplan:

1.5.2.1. Gedetailleerdheid bestemmingsplan

Om een aantal ontwikkelingen te kunnen realiseren is het noodzakelijk op een aantal onderdelen van het bestemmingsplan een wat minder gedetailleerde regeling te ontwikkelen.

Bij het huidige plan zijn er met name nogal wat bouwplannen ter plaatse van de erfbestemmingen gerealiseerd met een art. 19 procedure.

1.5.2.2. Goedkeuring onthouden

Aan de volgende onderdelen is goedkeuring onthouden:

- het gebied langs de Ceintuurbaan (bestemming Bedrijven)
- het gebied "Koperslager" (bestemming Verkeersdoeleinden)

2. Opzet van de planherziening

2.1. Gekozen ontwikkelingsvariant van Model 3B (zie tekening 2)

De aanbevelingen van het C.I.M.K. zijn met een modellenstudie omgezet in stedenbouwkundige uitgangspunten.

In de tekening is het door het college van burgemeester en wethouders gekozen model "plan hoofdwinkelcentrum Huizen" opgenomen. Hiermee is de mogelijkheid ontstaan om méér b.v.o. toe te voegen, dan thans mogelijk is in het huidige model 3B.

De uitgangspunten voor de modellen zijn als volgt:

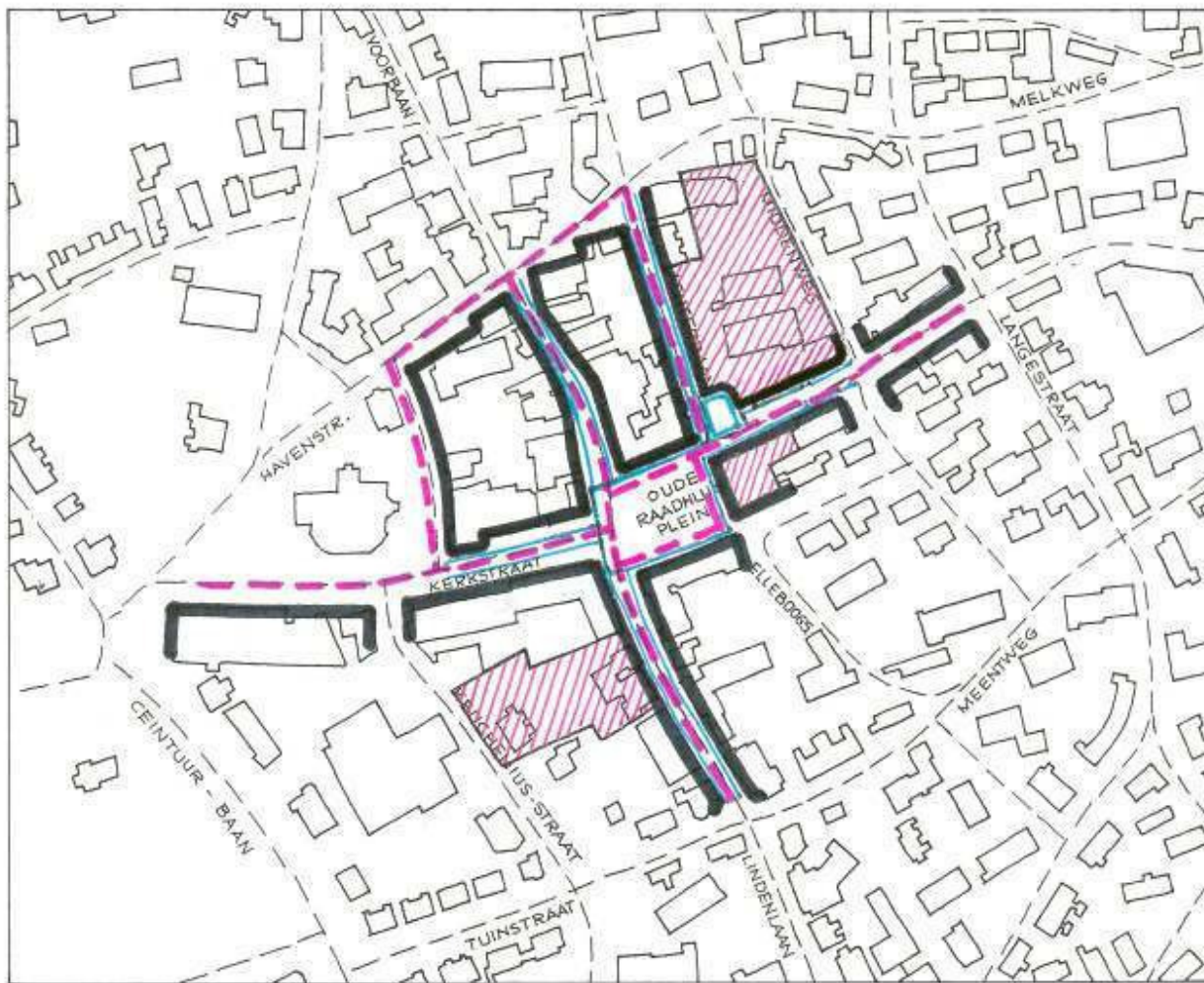
- Optimale concentratie van winkels in het stimuleringsgebied, waardoor een duidelijke eenheid ontstaat. Voorkomen dat er "dode stukken" ontstaan.
- Concentratie betekent verdere spreiding van winkels buiten het winkelgebied tegengaan. In een later stadium, wanneer een optimale winkelconcentratie gerealiseerd is, kan eventuele uitbreiding van het winkelgebied plaatsvinden. Dit is echter moeilijk uitvoerbaar.
- Creëren van een aantrekkelijk centraal winkelgebied door "gaten" in de straatwanden op te vullen.
- Bestaande woonbestemmingen langs winkelrouting vervangen door winkelbestemming op begane grond.
- Streven naar een meer compleet branchepakket, dat wil onder andere zeggen uitbreiding van confectie-/textielbranche en vestiging warenhuis.
- Vestiging "trekkers" (bijvoorbeeld warenhuis) centraal aan winkelrouting.
- Gelijkmatig verdelen van "trekkers" zodat gelijkmatige verdeling van passantenstromen ontstaat (winkelrouting).
- Handhaven bestaande winkels.
- Eventuele supermarktvestiging langs ontsluitingsweg (Havenstraat).
- Markt niet (meer) beperken tot Oude Raadhuisplein. Eventueel ook onder andere in Achterbaan en Kerkstraat, waardoor ook de winkelrouting op de drukstbezochte winkeldag (zaterdag) versterkt wordt.

Plan hoofdwinkelcentrum






Het "plan hoofdwinkelcentrum" omvat een uitbreiding van circa 7.600 m² b.v.o. Belangrijke ontwikkeling in dit model is dat op meerdere plaatsen "trekkers" kunnen worden gesitueerd ten behoeve van een evenwichtige spreiding binnen het concentratiegebied, waardoor aantrekkelijke winkelroutes ontstaan. Het concentratie-effekt wordt maximaal benut.

Het particulier initiatief zal naar verwachting het overige winkelgebied inrichten. In het plan zullen ca. 20 woningen boven de nieuw te bouwen winkels worden gerealiseerd in een nog nader aan te geven financieringscategorie.

De doelstellingen van model 3B zullen met de aanvaarding van dit plan kunnen worden gerealiseerd. Met de uitbreiding van het winkelareaal kunnen vanwege het ontstaan van gesloten winkelfronten, aantrekkelijke winkelroutes ontstaan. Het winkelgebied zal zodanig zijn opgewaardeerd dat een groter deel van de koopkracht binnen de gemeente Huizen blijft, hetgeen mede een vergroting van de werkgelegenheid betekent. De concurrentiekracht van het centrum zal in die mate verbeterd zijn dat ook over langere termijn de concurrentie met de omliggende plaatsen mogelijk is.



VERKLARING

-  aanwezige/na te streven aaneengesloten bebouwingswand
-  nieuwe winkellokaties
-  plein
-  voetgangersgebied
-  winkelroute

PLAN HOOFDWINKELCENTRUM (stedebouwkundig plan)
GEMEENTE HUIZEN

2.2. Herziening bestemmingsplan Centrumgebied-Dorp

De uitspraak van de Kroon d.d. 16 januari 1987, waarin de goedkeuring is onthouden aan de bestemming "verkeersdoeleinden" ter plaatse van het terrein Koperslager en de wens de uitvoering van model 3B af te ronden, maken het noodzakelijk het vigerende plan nader te analyseren en te bezien op welke punten het plan herzien moet worden. Op dit moment is het terrein Koperslager niet bestemd. Op zich wordt de gewenste planologische ontwikkeling niet gefrustreerd omdat de gemeente eigenaresse van de grond is. De belangrijkste reden tot herziening van het bestemmingsplan is de wenselijkheid het "plan hoofdwinkelcentrum" als doelstelling voor de uitvoering van model 3B te kiezen. De wijziging van het plan maakt het mogelijk de feitelijke ontwikkelingen in het herziene plan op te nemen. Herziening van het bestemmingsplan zal zich -naast terrein Koperslager- toespitsen op de volgende locaties:

- Gebied tussen Achterbaan en Middenweg (locatie "Kos-Koperslager")
Het vigerende plan is grotendeels geënt op de contouren van de bestaande bebouwing, terwijl bebouwing van een groot deel van het terrein noodzakelijk is in het "plan hoofdwinkelcentrum".
- Oude Raadhuisplein, oostzijde.
Het vigerende plan voorziet niet in gedeeltelijke bebouwing van het huidige plein.
- Raadhuisstraat/gedeelte Havenstraat.
Wijziging van het bestemmingsplan is noodzakelijk om een aantrekkelijke winkelrouting te verkrijgen.

Ten gevolge van de behoefte aan vergroting van het winkelareaal zal de b.v.o.-capaciteit in het bestemmingsplan vergroot moeten worden.

Tenslotte zullen ca. 20 woningen worden toegevoegd aan het plan in de vorm van bovenwoningen. In het herziene plan zal met deze wens rekening worden gehouden.

3. Stedebouwkundige structuur (zie tekening 3 en 4)

3.1. Algemeen

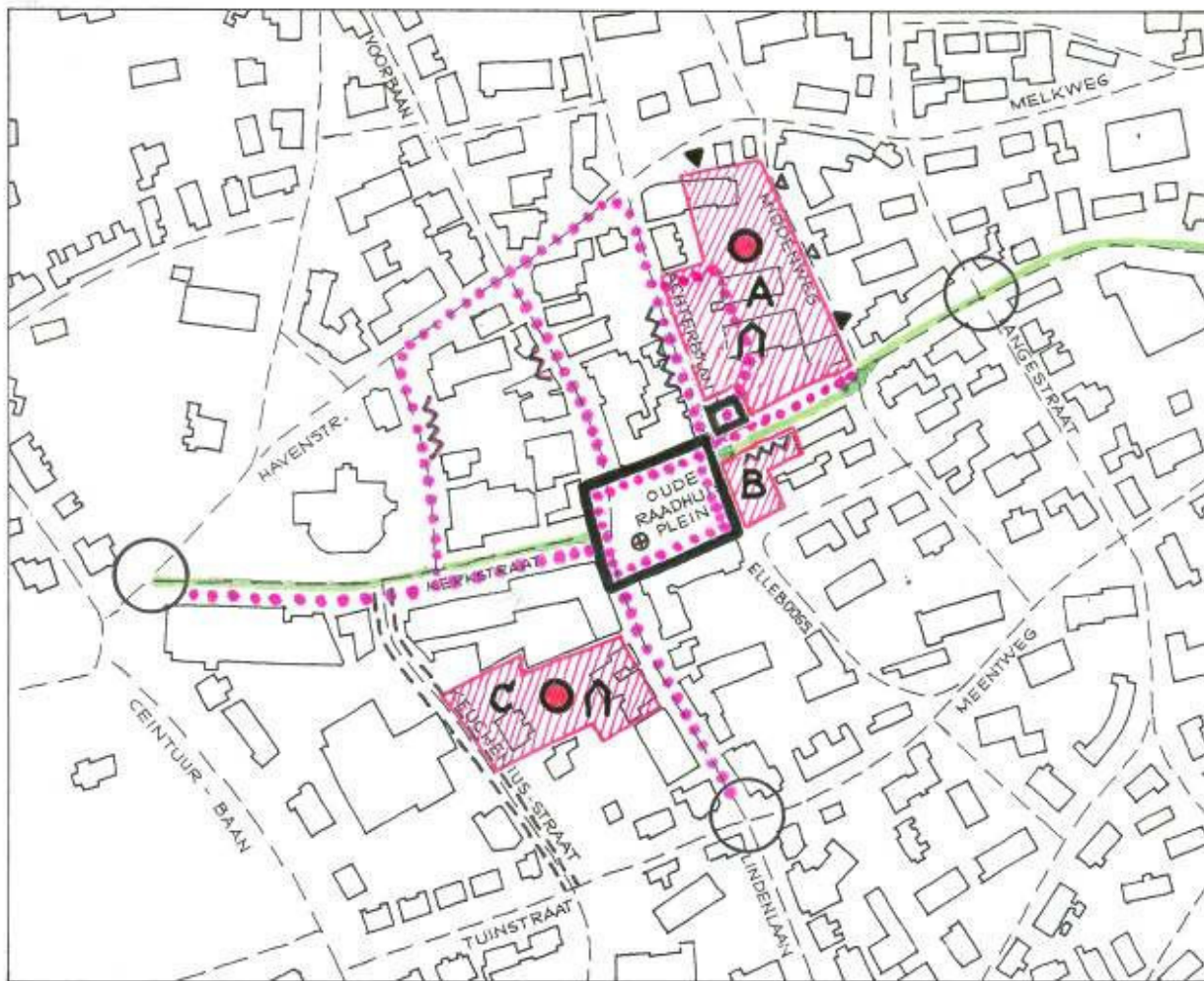
Het oude dorp heeft een structuur, die aanvankelijk gekenmerkt werd door een open bebouwing. Inmiddels heeft zich in het westelijke gedeelte van het bestemmingsplan in de loop der jaren een verdichting voorgedaan, die nog niet is gevolgd door een verdichting aan de oostzijde van het Oude Raadhuisplein. Een verdichting is noodzakelijk om tot een aantrekkelijk winkelgebied te komen. Echter de gezelligheid van het winkelgebied wordt alleen bevorderd als bij de architectonische en stedebouwkundige vormgeving wordt aangesloten op de reeds in het dorp aanwezige bebouwing (kappen, nokhoogte, materialen) en de fijnmazige wegenstructuur. De verkeersontsluiting zal aangepast moeten blijven aan de bestaande wegenstructuur van het dorp. Het vormt een onderdeel van de beleving van het dorp. Om de aantrekkelijkheid van het winkelgebied verder te ontwikkelen is het noodzakelijk zeer zorgvuldig met de stedebouwkundige structuur en de vormgeving van de in te brengen bebouwing om te gaan. Hierop afgestemd moeten de verblijfsgebieden worden vormgegeven en daarom moet zorgvuldig worden afgewogen welke soorten verkeer en in welke omvang per onderdeel van het winkelcentrum zullen worden toegelaten. Om het dorpskarakter zoveel mogelijk te kunnen behouden dient men voor het totale oude dorp uit te gaan van een aantal structurele elementen, zoals verkaveling, ruimtevorming t.p.v. profielen en kleinschalige baksteenarchitectuur.

Binnen het plangebied zal een bepaalde vorm van verstedelijking gestructureerd moeten worden om het normale groeiproces niet te stagneren en om een evenwichtig totaalbeeld te verkrijgen. Karakteristieke elementen dienen bij de planontwikkelingen verwerkt te worden.

Een meer gesloten en steniger bouwstructuur kan prima aansluiten op een wat groenere open bebouwing mits de afstemming zowel op structuurnivo als op micronivo plaatsvindt.

Aanbevelingen bij de planontwikkelingen:

- Bij de planontwikkeling dient gestreefd te worden naar een compleet branchepakket.
Het hoogwaardige en specialistische branche-aanbod mag hierbij niet veronachtzaamd te worden. Het centrum dient attractief te zijn voor publiek over afstand om te komen "winkelen".
- De inrichting van het plangebied dient zodanig benaderd te worden dat de verblijfsfunctie wordt benadrukt. De kwaliteit van het verblijfskarakter mag niet teruglopen als gevolg van economische en civiel-technische redenen.
- Om het verblijfskarakter te stimuleren dienen de functies van binnenruimten zoveel mogelijk in te spelen op de buitenruimten zoals bijvoorbeeld in de horeca aandacht voor terrassen. De historische omgeving vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt.
- Het creëren van een herkenbaar winkelcentrum met een specifiek eigen gezicht. Bevorderen van stedelijk groen en kunstobjecten.
Alle elementen en objecten op elkaar afstemmen qua vorm, kleur en materiaalgebruik.
- Streven naar een levendig straatbeeld met een wervend karakter waarin de verscheidenheid aan vorm en functie gestimuleerd dient te worden.
Leegstand en lege plekken nadrukkelijk vermijden.



OUDE DORP
HOOFDWINKELCENTRUM
STREEKBOUWKUNDIGE
RANDVOORWAARDEN

STRUCTURELE ELEMENTEN:

-  hoofdstraatroute
-  oude raadhuisplein
-  nieuwe plein
-  lokatie "trekkers"
-  winkelroute
" (nadere situering)
-  nieuwe
bouwlokaties A B C
3 stuks



gebouwe parkeer-
oplossing (nieuw)



mogelijke toegang/uitgang
parkeergarage



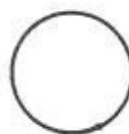
mogelijke lokaties voor
en/of laden/lossen



profielverbetering
o.a. door bouwkundige/
groenvoorzieningen



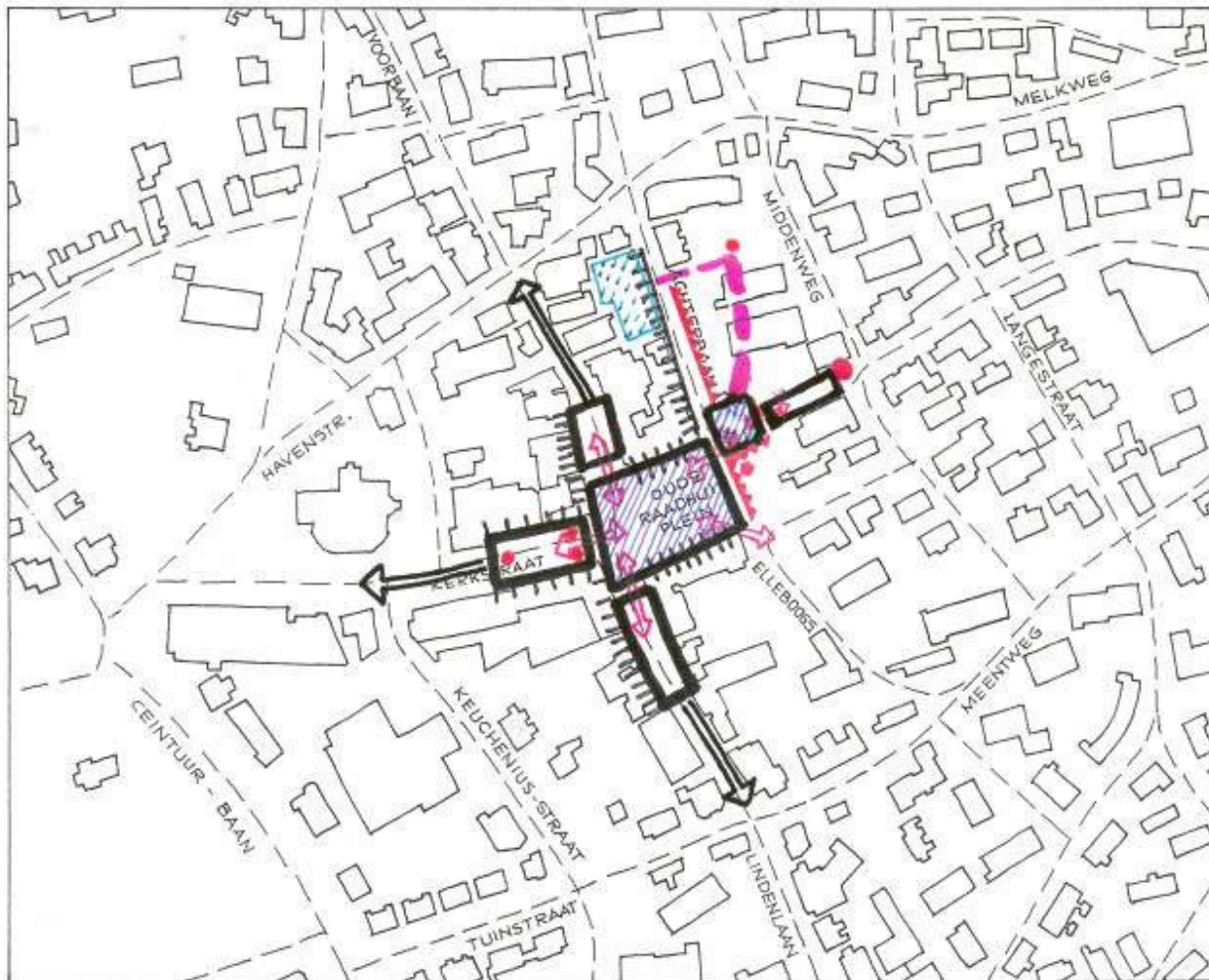
aaneengesloten
bebouwing bevorderen



d.m.v. bestrating en
inrichting profiel-
overgangen en entree
hoofdwinkelcentrum
verduidelijken



kunstobject of fontein



OUDE DORP
HOOFDWINKELCENTRUM
STEDEBOUWKUNDIGE
RANDVOORWAARDEN

RUIMTELIJKE STRUCTUUR



groene ruimte met
privé karakter



ruimtelijke eenheid



ruimtelijke eenheid
(nadere maatvoering)
als pleinvorm met
besloten, stenig karakter



ruimtelijk-functionele
relatie



ruimtelijke overgang



frontvorming d.m.v.
arcade



ruimtelijke en functionele
relatie (tussen binnen-
en buitenruimte) verbeteren.
oplossingen afstemmen
in een continue beeldvorming



bestaande architectuur
afstemmen op stedelijk
pleinkarakter, door het
toepassen van beluifeling en
architectonische aanpassingen
oplossingen afstemmen
in een continue beeldvorming
door toepassing van
profielversmallingen,
overbouwingen en/of
hogere accenten de
ruimtelijke overgangen
benadrukken



straat met 2-zijdige
bewinkeling (maat en
plaats nader te bepalen)

- Het winkelgebied dient goed bereikbaar en toegankelijk te zijn. Voldoende (gebouwde) parkeerplaatsen voor auto's en, vanwege het beperkte ruimtegebruik, het langzaamverkeer stimuleren. Het verblijfskarakter is er mee gediend indien het zodanig wordt vormgegeven dat elke verplaatsing binnen het winkelgebied sneller en vooral aangener te voet kan dan met de auto.
- Een compact winkelgebied binnen het centrum waarin de aantrekkingskracht of attractiviteit wordt bepaald door de omvang van het aanbod, de diversiteit aan winkels, de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit en de aanwezigheid van zogenaamde "trekkers".
De "trekkers" zodanig verdelen dat er geen "dode stukken" ontstaan.
- De nieuwe winkeleenheden als kleinschalige "korrels" tot een groter samengesteld geheel ontwikkelen. Dit dient aan te sluiten bij, respectievelijk te worden ingepast in, de fijnkorreligheid van het oude dorp.
- De ondernemers binnen het plangebied motiveren om noodzakelijke aanpassingen in architectuur, inrichting en assortiment te laten plaatsvinden.

3.2. Structurele elementen (zie tekening 3 en 4)

Om binnen het hoofdwinkelcentrum een samenhang van objecten en (structuur)elementen te bewerkstellingen worden de winkelroute en de "hoofdstraat" gekoppeld aan het knooppunt Oude Raadhuisplein (zie tekening 3).

Alle routes en ruimtesoorten worden op dit knooppunt georiënteerd omdat deze ruimte het hart van het hoofdwinkelcentrum is qua ligging en functie. Met deze structurering kan een duidelijke continue routing aangebracht worden waarbij de winkelontwikkelingen langs de Havenstraat in relatie gebracht worden met de overige gebieden en zogenaamde "dode stukken" niet voorkomen. Het winkelgebied wordt met deze winkelrouting zo compact mogelijk gehouden, waardoor loopafstanden zo klein mogelijk blijven.

Om de twee gewenste "trekkers" binnen deze structuur op te nemen wordt er gekozen voor een 2-poligheid waarbij het Oude Raadhuisplein midden tussen de twee "trekkers" gelegen is.

Vervolgens wordt met het situeren van een nieuw pleintje met een afmeting van $\pm 16 \times 16$ m de looproute tussen beide "trekkers" duidelijker gevisualiseerd. De ontsluiting van bouwlocatie B is namelijk zodanig in de hoek van het pleintje opgenomen, dat vanaf de meeste plaatsen op het Oude Raadhuisplein deze toegang tot de overdekte winkelstraat met zijn "trekker" waarneembaar is. De arcaden van zowel bouwlocatie A en B komen eveneens uit op dit pleintje. Door toepassing van een beluifeling langs de noord- en zuidwand van het Oude Raadhuisplein ontstaat een droogloop tussen beide "trekkers" en wordt de onderlinge verbinding, via het knooppunt in de vorm van het nieuwe pleintje, herkenbaar gemaakt.

Op het Oude Raadhuisplein is met een aanduiding een kunstobject en/of fontein zodanig gesitueerd dat de route tussen de beide "trekkers" nog meer versterkt wordt. Anderzijds wordt het karakter en de sfeer van het Oude Raadhuisplein hiermee duidelijk bepaald.

Omdat de Havenstraat en de Keucheniusstraat geschikt zijn voor autoverkeer en bedienend verkeer grenzen de beide "trekkers" ook aan deze wegen en de daaraan gesitueerde gebouwde parkeervoorzieningen.

Om met zoveel mogelijk handhaving van de bestaande profielen de toename van het parkeren op te lossen worden t.p.v. de "trekkers" gebouwde parkeeroplossingen (parkeerkelders) gesitueerd.

De ontsluiting van deze objecten geschiedt via de bestaande ontsluitingswegen nl. Havenstraat, Middenweg en Keucheniusstraat. Hierdoor blijft het er tussen gelegen winkelgebied gevrijwaard van autoverkeer.

Ter plaatse van de toegangen van het winkelgebied kunnen door bijzondere inrichtingsvormen en overgangen de entree's van het winkelgebied en de overgangen van de dorpsbebouwing naar het hoofdwinkelcentrum gestructureerd en verduidelijkt worden.

In tekening 4 (ruimtelijke structuur) is weergegeven hoe structureel de verschillende ruimtelijke eenheden en relaties op elkaar dienen te worden afgestemd. Om deze ruimtelijke structuur te versterken is een aantal aanduidingen (zie renvooi) opgenomen die bij de planontwikkeling als niet te wijzigen uitgangspunt gehanteerd dienen te worden. Met name de ruimtelijke overgang naar de Burg. Munnikhuizenstraat vraagt bijzondere aandacht teneinde te voorkomen dat dit gebied tot een achtergebied wordt gedegradeerd.

Vanaf de buitenzijde van het plangebied (Havenstraat, Ceintuurbaan, Meentweg en Middenweg) dient het hoofdwinkelcentrum structureel op macro- en micronivo herkenbaar te worden gemaakt (zie tekening 3, structurele elementen).

3.3. Functies (zie tekening 5 en 6, bestaande functies en nieuwe functies)

De bestaande functies zijn op tekening 5 aangegeven. Met de voorgestane planontwikkelingen zijn op tekening 6 de gewenste functies aangegeven. Bij de gewenste functies worden de volgende randvoorwaarden gesteld:

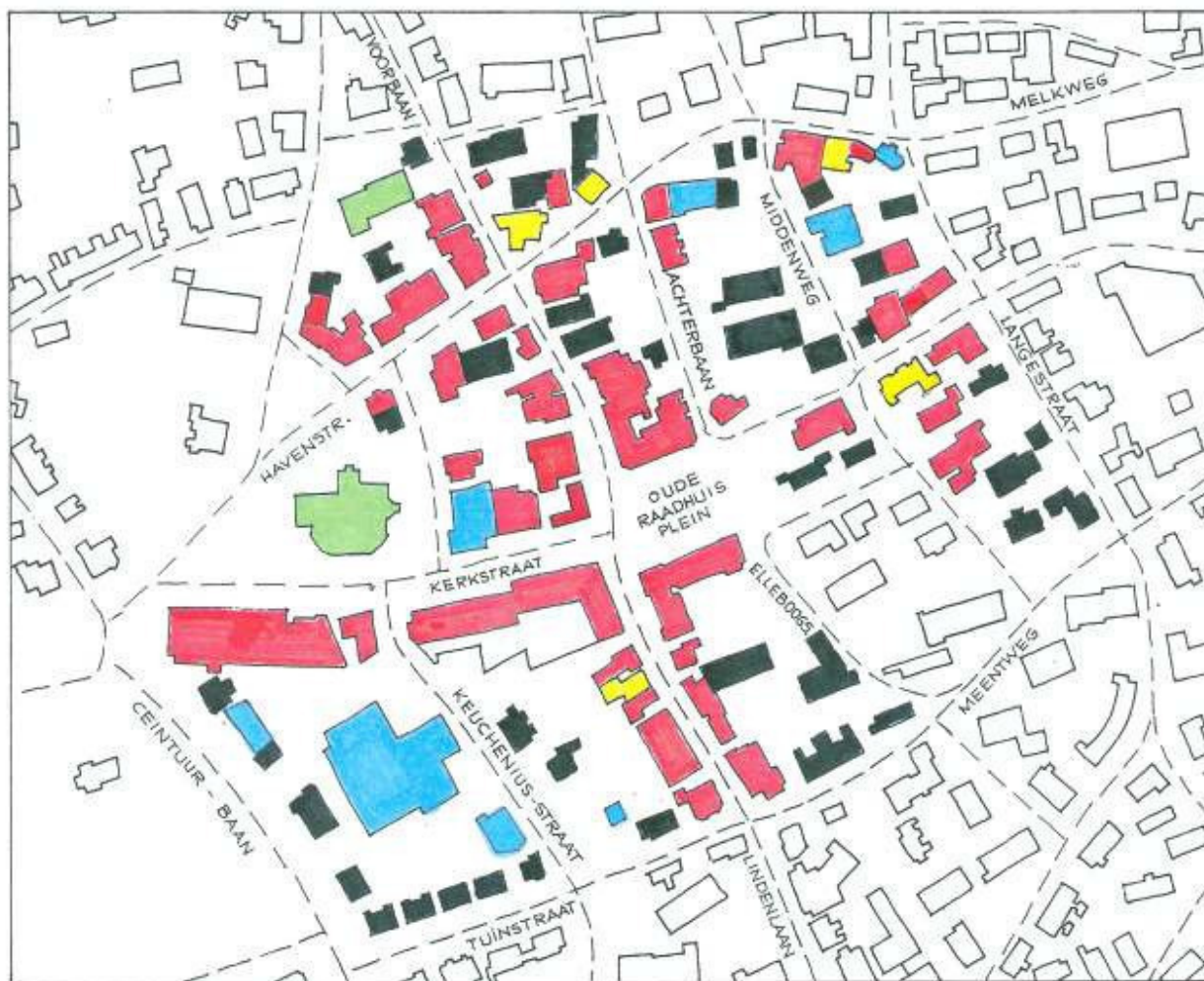
- Concentratie van winkels in stimuleringsgebied (gebied langs winkelroute). Winkels zoveel mogelijk aaneengesloten op begane grond ter plaatse van Achterbaan (gedeeltelijk), Oude Raadhuisplein, Voorbaan, Lindenlaan, Raadhuisstraat (**), Havenstraat, de nieuwe winkelstraat c.q. pleinstraat.
- Bestaande woonbestemmingen langs winkelroute zoveel mogelijk vervangen door winkelbestemmingen op begane grond. Woningbouw bevorderen op verdiepingen.
- Zoveel mogelijk een verscheidenheid aan soorten winkels langs winkelroute. Om breedte van winkels te beperken de diepte van de bebouwing optimaliseren.

3.4. Te verwerken karakteristieke elementen

De volgende elementen zijn zodanig karakteristiek voor het oude dorp, dat ze als randvoorwaarden voor de nieuwbouw worden opgenomen.

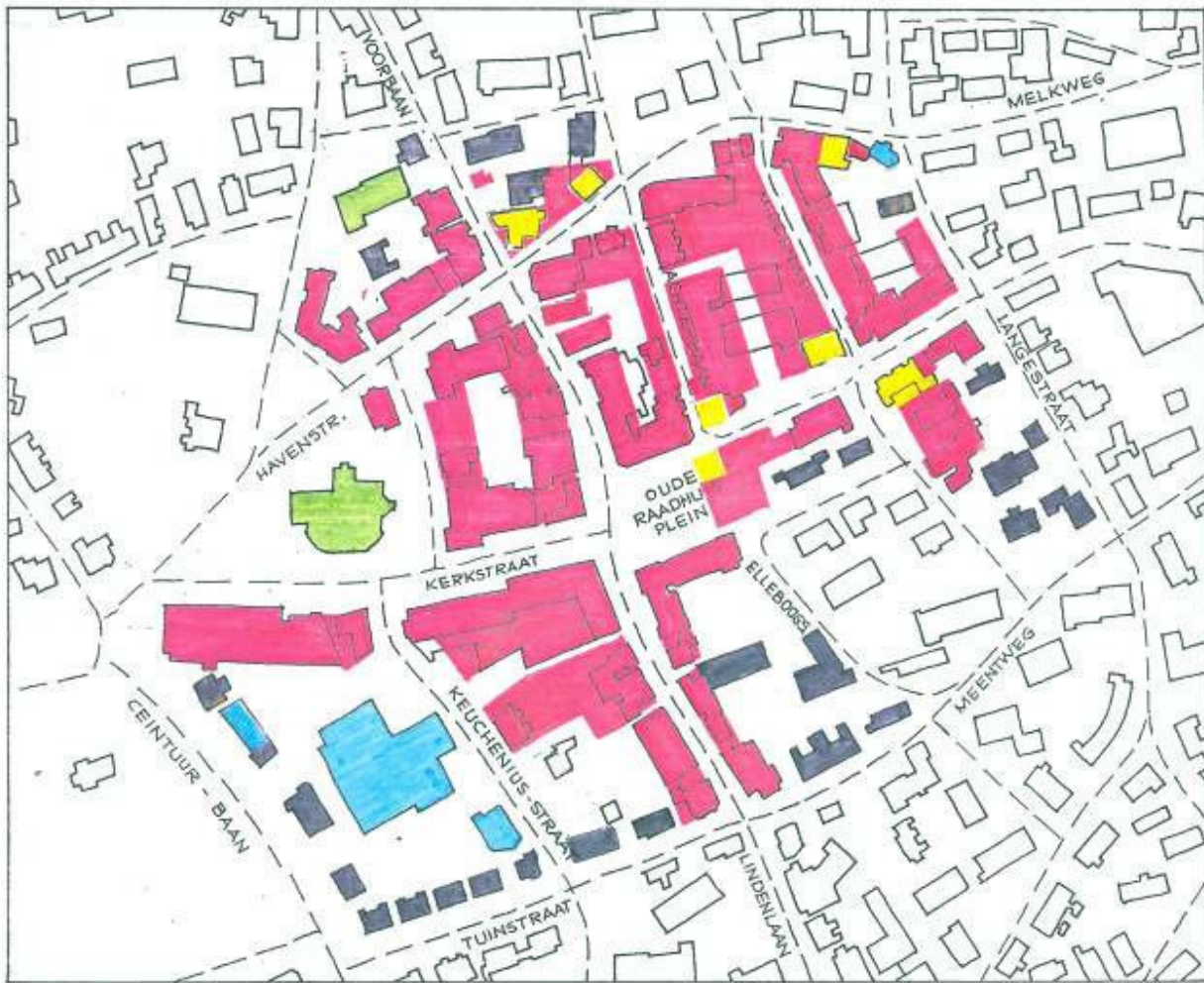
- de fijnmazige verkavelingsstructuur
- de profielen met een diversiteit in opbouw en bouwhoogte
- de kapvorm die in het totaalbeeld een dominante plaats inneemt (zie inventarisatie kappenkaart)
- de kleinschalige gedifferentieerde bouwmassa's
- de toegepaste baksteenarchitectuur

(**) Eén zijde winkelstraat.



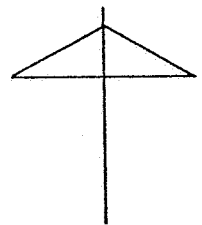
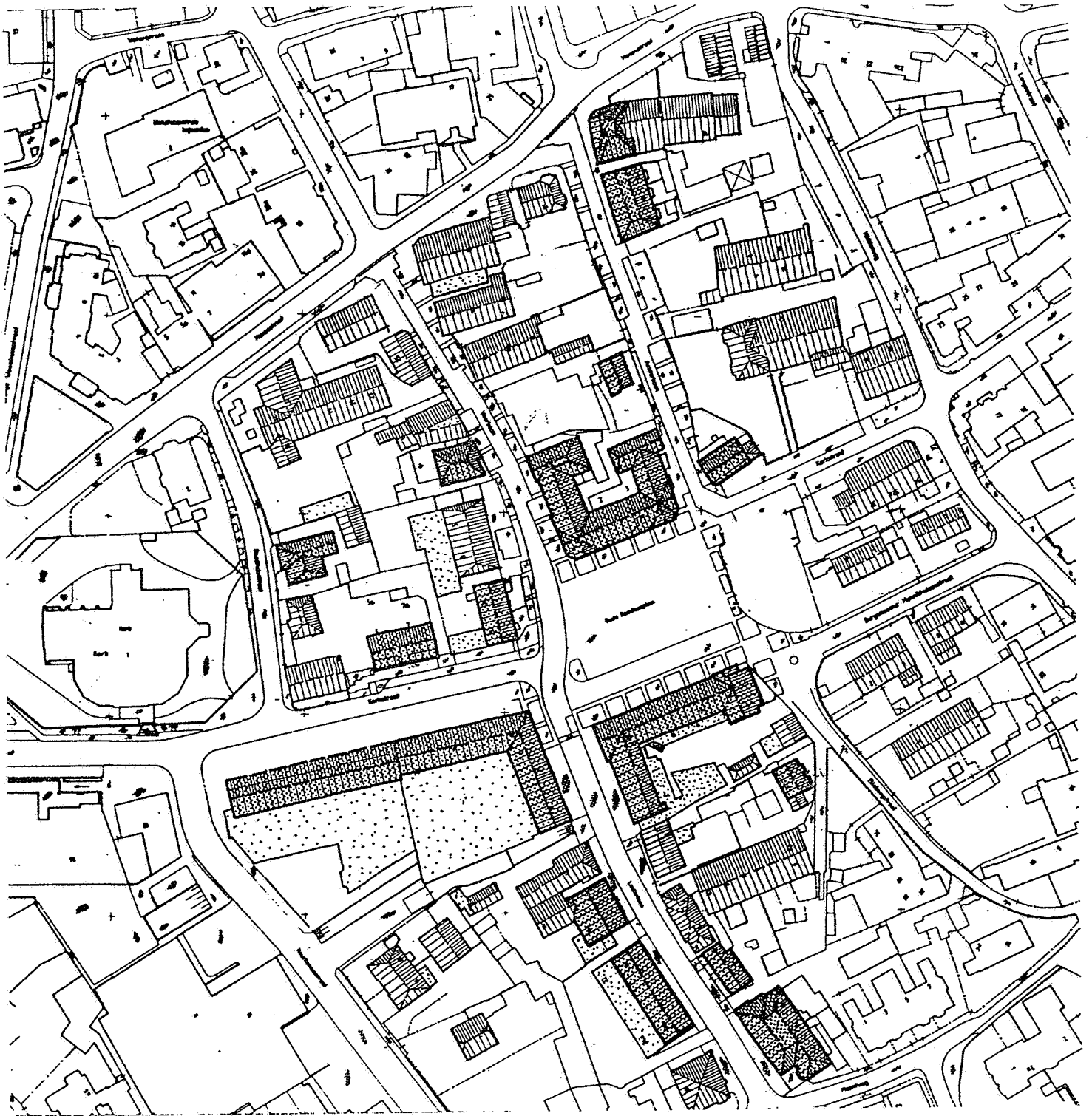
BESTAANDE FUNCTIES




-  bijzondere gebouwen
-  winkels/ kantoren met baliefuncties
-  bedrijven
-  horeca
-  wonen



NIEUWE FUNCTIES
(uitbreiding volgens nieuw plan)

- bijzondere gebouwen
- winkels
- bedrijven
- horeca
- wonen



-  TWEE BOUWLAGEN + KAP
-  ÉÉN BOUWLAAG + KAP
-  ÉÉN BOUWLAAG PLAT

inventarisatie
 KAPPENKAART / BOUWLAGEN

Er vindt bij de voorgestane planontwikkelingen een verschuiving plaats van een open dorpskarakter naar een gesloten stedelijk karakter.

Dit behoort echter bij een normaal groeiproces van een stad of dorp.

De verstedelijking behoeft op zich niet strijdig te zijn met het dorpskarakter.

Om een harmonieus en evenwichtig totaalbeeld te verkrijgen is het noodzakelijk de karakteristieke elementen bij de planontwikkeling te verwerken.

3.5. Stedebouwkundige en architectonische randvoorwaarden (Bijlage 4)

Algemeen

Om de nog te ontwikkelen nieuwbouw in het plangebied goed af te stemmen op de bestaande structuur zijn er als toetsingskader een aantal stedebouwkundige en architectonische randvoorwaarden door de gemeenteraad vastgesteld.

Een aangestelde supervisor zal tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase van de plannen waken over het naleven van deze randvoorwaarden.

Op cruciale momenten zal de supervisor overleg plegen met het welstandscollege en de begeleidende en opdrachtgevende partijen (college van burgemeester en wethouders, raad en projectontwikkelaar) adviseren.

Deze randvoorwaarden zijn in Bijlage 4 opgenomen.

3.6. Monumentale bomengroep

Ten westen van de Hervormde kerk, die als rijksmonument staat aangegeven, ligt een driehoekig stuk grond van de gemeente waarop een groot aantal oude eiken voorkomen.

Vanwege het karakteristieke dorpsbeeld en de samenhang van de bomen met de kerk is het belangrijk om deze bomen nader te beschermen. Met een nadere aanduiding © wordt dit onderdeel door middel van de kapverordening beschermd.

4. Beschrijving herziene plan

4.1. Beschrijving van de bouwvlekken A en B met de bestemming "detailhandel"

4.1.1. Algemeen

Om binnen het bestemmingsplan een uitbreiding van het aantal m² b.v.o. te realiseren zijn bij de planontwikkeling twee gebieden (bouwvlek A en B) daarvoor aangewezen.

Tevens zullen een aantal woningen binnen deze gebieden opgenomen worden op de verdieping. Bij de planontwikkeling zijn de stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden uitgangspunt. Hierbij zijn echter nog een groot aantal onbekenden omtrent de exacte afmeting van bebouwing en buitenruimten. De begrenzing van deze bouwvlekken is daarom maximaal gehouden. Binnen dit gebied kunnen een aantal onderdelen die in de randvoorwaarden genoemd zijn, uitgewerkt worden met nader te bepalen rooilijnen. De bestaande profielen zullen hierbij zoveel mogelijk als uitgangspunt dienen.

4.1.2. Gebied A (zie tekening 3 en 4)

De zogenaamde "trekker" in de vorm van bijvoorbeeld een supermarkt zal in het noordelijke gedeelte t.p.v. de Havenstraat gesitueerd worden.

Een nader te situeren (overdekte) winkelstraat c.q. pleinstraat zal deze supermarkt ontsluiten.

In de nabijheid van de entree van de supermarkt wordt een stijgpunt geprojecteerd om winkelend publiek vanuit de parkeerkelder een rechtstreekse verbinding te geven met de winkels van gebied A en vervolgens via een uitgang nabij het Oude Raadhuisplein naar de winkels in de omgeving.

Een winkelfront wordt gevormd langs de Achterbaan, aan beide zijden van de nieuwe winkelstraat c.q. pleinstraat en langs de Kerkstraat. Het laden en lossen zal voornamelijk langs de Middenweg worden verzorgd.

De hoofdingang van bouwvlek A is gelegen nabij de hoek Kerkstraat-Achterbaan. Hierdoor wordt een logische en zichtbare looproute gemaakt van de ene "trekker" in de vorm van bijvoorbeeld een supermarkt naar een tweede "trekker" bijvoorbeeld een warenhuis gelegen aan de Lindenlaan.

De tweede "trekker" aan de Lindenlaan wordt gerealiseerd met de 1e partiële herziening.

Bij de begrenzing van de bouwvlek zal een gedifferentieerde kappenstructuur een afstemming moeten opleveren met de omgeving van het Oude Dorp.

Het toepassen van wisselende goot- en bouwhoogten vormen bij de ontwikkeling van het project een belangrijk ingrediënt om de totale bebouwing van bouwvlek A uit een aantal kleinschalige "korrels" te laten bestaan.

4.1.3. Gebied B (zie tekening 3 en 4)

De gevelwand t.p.v. het Oude Raadhuisplein zal een front vormen door middel van een arcade. Op deze manier wordt een gekozen stedelijke vorm versterkt en kan een gewenste gedifferentieerde bebouwing ontstaan met verticale geleiding. Door het opschuiven van de voorgevelrooilijn van de bebouwing aan de oostzijde van het Oude Raadhuisplein naar het westen ontstaat een beslotener pleinruimte.

De bevoorrading van de winkels geschiedt voornamelijk via de Burgemeester Munnikhuizenstraat.

4.2. Wonen

Ter plaatse van de gebieden A en B worden ca. 20 woningen op de verdieping gerealiseerd.

De grootte van de woningen zal nog nader bepaald worden.

Langs de winkelroute zal het wonen op de begane grond zoveel mogelijk vermeden worden. Met de bestemming detailhandel wordt dit duidelijk aangegeven.

Op de verdieping zal het wonen zoveel mogelijk gehandhaafd blijven om de levendigheid van het straatbeeld buiten de sluitingstijden van de winkels te bevorderen. Het minimum aantal bovenwoningen staat per bebouwingsoppervlakte in de bestemmingen "Detailhandel" en "Gemengde bebouwing" aangegeven.

4.3. Winkels

Langs de winkelroute worden winkels gestimuleerd, daarom is daar de bestemming detailhandel opgenomen.

Open gaten in de straatwand langs de winkelroute worden gevuld met bebouwing in twee bouwlagen ten behoeve van winkels op de begane grond en woning + opslag op de verdiepingen. Langs een gedeelte van de westelijke straatwand van de Achterbaan t.p.v. de achterzijde van de rijksmonumenten wordt aan een bijzondere oplossing gedacht. Hier wordt over een gedeelte een ondiepe bebouwing in de vorm van bijvoorbeeld kiosken/vitrines in 1 bouwlaag aangegeven.

In het winkelgebied is aanverwante dienstverlening, zoals een kapper, een reisburo etc. toegestaan. Bankfilialen worden daaronder niet begrepen.

Op sommige plaatsen zoals in bouwvlek A wordt een deel van het winkeloppervlak gerealiseerd op de verdieping.

4.4. Bedrijven

Het bestaande bedrijf langs de Geintuurbaan (carrosseriebedrijf B I) en de bestaande bedrijven langs de Keucheniusstraat (kaaspakhuis B II en loodgieterswerkplaats B I) zijn positief bestemd.

Dit dient als een gegeven te worden beschouwd.

Bij beëindiging van het soort functie bij deze 3 bedrijven dienen deze in de categorie 1 of 2 voortgezet te worden.

4.5. Kantoren

In bouwvlek A kunnen onder andere aan de Middenweg kantoren op kleine schaal geprojecteerd worden.

4.6. Horeca

De bestemming horeca is gewijzigd van een bestemming in een nadere aanduiding binnen de bestemmingen detailhandel en gemengde bebouwing. Op die manier wordt de mogelijkheid open gehouden om bij niet functioneren van horeca detailhandel te kunnen realiseren. Bovendien wordt voorkomen dat horeca zonder beperkingen ongebreideld kan toenemen.

Het aantal aanduidingen binnen een bestemmingsvlak komt overeen met het aantal nader te situeren horecavestigingen binnen dit vlak. De aanduidingen geven horecavestigingen aan die ook buiten de winkelsluitingstijden geopend zijn zoals bijvoorbeeld café's, etc.

De daghoreca zoals een broodjeszaak is ondergebracht in de bestemming "Detailhandel".

Deze vestigingen zijn alleen tijdens de winkelopeningstijden geopend.

4.7. Functies t.p.v. de bestemming verkeersdoeleinden met erffunctie

Om ter plaatse van het hoofdwinkelcentrum in de buitenruimten op diverse soorten functies in te spelen worden t.p.v. de bestemming "verkeersdoeleinden met erffunctie" ook bepaalde objecten en bouwwerken toegestaan.

Met name voor de mogelijke weekmarkt t.p.v. het Oude Raadhuisplein kunnen permanente objecten gerealiseerd worden die bijvoorbeeld enerzijds als droogloop kunnen fungeren en anderzijds voor markt bestemd kunnen zijn.

Kunstobjecten, fonteinen en ander straatmeubilair kunnen de kwaliteit van het verblijfskarakter van dit gebied verhogen. Ook de eventuele plaatsing van een openbaar toilet unit behoort tot de mogelijkheden.

Ter plaatse van het Oude Raadhuisplein kan d.m.v. uitbouwen op de verdiepingen langs de noord- en zuidwand een maximale uitbouw van 70 cm gerealiseerd worden om enerzijds de bestaande architectuur naar een afgestemd stedelijk beeld te laten ontwikkelen en anderzijds dit gebied als intermediair tussen de bestaande winkels en het pleingebied te laten functioneren. Incidenteel t.p.v. bijvoorbeeld hoeken van het bouwblok kan dit gebied tot de 3e bouwlaag opgetrokken worden.

4.8. Gebieden waaraan in het vorige plan goedkeuring is onthouden

Het betreft de volgende gebieden:

- Het terrein Koperslager
- Het gebied langs de Ceintuurbaan

Nieuwe situatie:

- De bestemming "verkeersdoeleinden" van het terrein Koperslager is gewijzigd in de bestemming detailhandel.
De benodigde parkeerplaatsen worden in de te maken parkeerkelder onder de winkels gerealiseerd.
- Aan het gebied langs de Ceintuurbaan met de bestemming BI (Bedrijven I) is eertijds goedkeuring onthouden. Het huidige gebruik met de bestemmingen wonen en bedrijven is vastgelegd.

4.9. Beluifeling en architectonische aanpassingen

In de stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden (bijlage 4 par. 3.1.4.) wordt over aanpassing van de bestaande gebouwde omgeving gesproken. Enerzijds wordt gedacht aan het kunnen realiseren van een eenduidige vorm van beluifeling langs de noord- en zuidwand van het Oude Raadhuisplein, met uitlopers ter plaatse van Lindenlaan, Burg. Munnikhuizenstraat, Achterbaan en Voorbaan, onder nader te benoemen randvoorwaarden.

Anderzijds wordt beoogd om de gevels op de verdiepingsbouwlagen meer in te laten spelen op het stedelijk beeld.

Een combinatie van deze twee elementen kan het gewenste verticalisme ondersteunen.

Omdat deze specifieke constructie het imago van het Oude Raadhuisplein gaat bepalen wordt uitsluitend op deze plaats de beluifeling plus architectonische aanpassingen toegestaan met een aanduiding op de plankaart.

Om voldoende inzicht te krijgen in de bedoelingen van deze aanduiding en om vervolgens bouwplannen te kunnen toetsen wordt één en ander nader toegelicht.

De beluifeling is een overkapping ter plaatse van de voorgevel met een breedte van 1,50 respectievelijk 2,50 m en incidenteel 2 m respectievelijk 3,20 m (ter plaatse van de hoeken). De maximale breedte is op de plankaart aangegeven. Dit komt voor in de bestemming "verkeersdoeleinden met erffunctie" over een hoogte van 2,80 m - 4,00 m.

Met beluifeling wordt het volgende nagestreefd:

Het kunnen herprofilieren van de bestaande bebouwing teneinde in te spelen op een stedelijk beeld zoals dat bij de bouwvlekken A en B beoogd wordt. Dit is noodzakelijk omdat de bestaande winkelbebouwing in de loop van de tijd verbouwingen heeft ondergaan, waarvan de bouwkundige oplossing incidenteel en soms weinig aangepast is aan het totale straatbeeld.

Met name luifels komen aan de noordwand van het Oude Raadhuisplein in diverse verschijningsvormen voor.

De toegestane beluifeling dient aan de volgende randvoorwaarden te voldoen:

- a. Een lichte transparante (zo helder mogelijke) constructie die inspeelt op de verticale verschijningsvorm.
- b. De ruimtelijke relatie tussen begane grond en verdieping dient te worden gehandhaafd of bij de bestaande luifels verbeterd te worden. Gewenst is om de bestaande luifels zoveel mogelijk te verwijderen, om een eenduidig beeld te kunnen realiseren.
- c. De afdekking van de luifels dient onder een hoek van minimaal 15 graden te geschieden.
- d. De maat en schaal van de luifel dient in te spelen op de maat en schaal van de gevel.
- e. De constructie dient eenvoudig van uitvoering te zijn. De constructieve delen dienen een heldere kleur te hebben.

De architectonische aanpassingen op de verdiepingen dienen aan de volgende randvoorwaarden te voldoen:

- a. Inspelen op het gewenste verticalisme in de vormgeving door bijvoorbeeld toepassing van erkerachtige uitbouwen wel of niet in combinatie met dakopbouwen. De goothoogte mag over maximaal 40% van de perceelsbreedte verhoogd worden tot de 3e bouwlaag. Op deze manier kunnen accenten en correcties ter plaatse van de verdiepingen en de kap gerealiseerd worden.
- b. De toevoegingen dienen qua beeldvorming onderling en in het totaalbeeld een goede afstemming te verkrijgen. In maat en schaal dient een nauwe verwantschap aanwezig te blijven met de bestaande bebouwing van het Oude Dorp.
- c. De uitbouwen mogen ter plaatse van de verdiepingen en de kap maximaal 70 cm de rooilijn overschrijden.

5. Verkeer en parkeren

5.1. Inleiding (zie tekening 7)

In 1982 is het verkeersplan dorpscentrum door de raad vastgesteld. Het verkeersplan vormt een onderdeel van het verkeerscirculatieplan. De doelstellingen van model 3B zijn toendertijd verwerkt in het verkeersplan. Als tekening 7 is een kaart met het verkeersplan opgenomen. Vervolgens is er in januari 1991 het verkeersplan nader uitgewerkt (zie bijlage 7). Hierbij zijn in de basisverkeersstructuur enkele kleine aanpassingen gemaakt. Dit is verwerkt in tekening 8.

5.2. Ontsluiting (zie tekening 8)

De verkeersontsluiting is aan de westzijde van het bestemmingsplan compleet door de reconstructie van het Prins Bernhardplein, de herinrichting van de Kerkstraat, de verbetering van de Havenstraat tussen Oranjeweeshuisstraat en Voorbaan en het tweezijdige parkeerverbod in de Tuinstraat. De ontsluiting aan de oostzijde is grotendeels compleet door de instelling van tweerichtingsverkeer met uitzondering van vrachtverkeer in de Havenstraat, de reconstructie in het kader van de rehabilitatie van de Melkweg, de verbreding van de Meentweg tussen de ventweg van de Gooilandweg en de Valkenaarstraat en de aansluiting van de E. Ludenstraat op de Gooilandweg. In het "plan hoofdwinkelcentrum" zal de ontsluiting aan de westzijde nauwelijks veranderen. Het gedeelte Havenstraat tussen de Voorbaan en de Raadhuisstraat zal deel gaan uitmaken van het éénrichtingscircuit (zie tekening 8 verkeersplan dec.'88). Aan de oostzijde zal een accentverschuiving plaatsvinden van de E. Ludenstraat naar het tracé Meentweg-Kerkstraat, omdat op het gedeelte Meentweg tussen ventweg Gooilandweg en Valkenaarstraat verkeer in beide richtingen mogelijk blijft. Ter verduidelijking van de oostelijke entree is een verbetering van de aansluitingen Eemlandweg- Melkweg en Eemlandweg-Havenstraat voorgenomen. Het langzame verkeer had in het verkeersplan Dorpscentrum een rechtstreekse route vanaf het gemeentehuis via Meentweg-Kerkstraat-Oude Raadhuisplein-Kerkstraat-Prins Bernhardplein en terug. In het verkeersplan hoofdwinkelcentrum zal ten gevolge van de herinrichting van het Oude Raadhuisplein een tweedeling van het gebruik van de route dringend gewenst zijn.

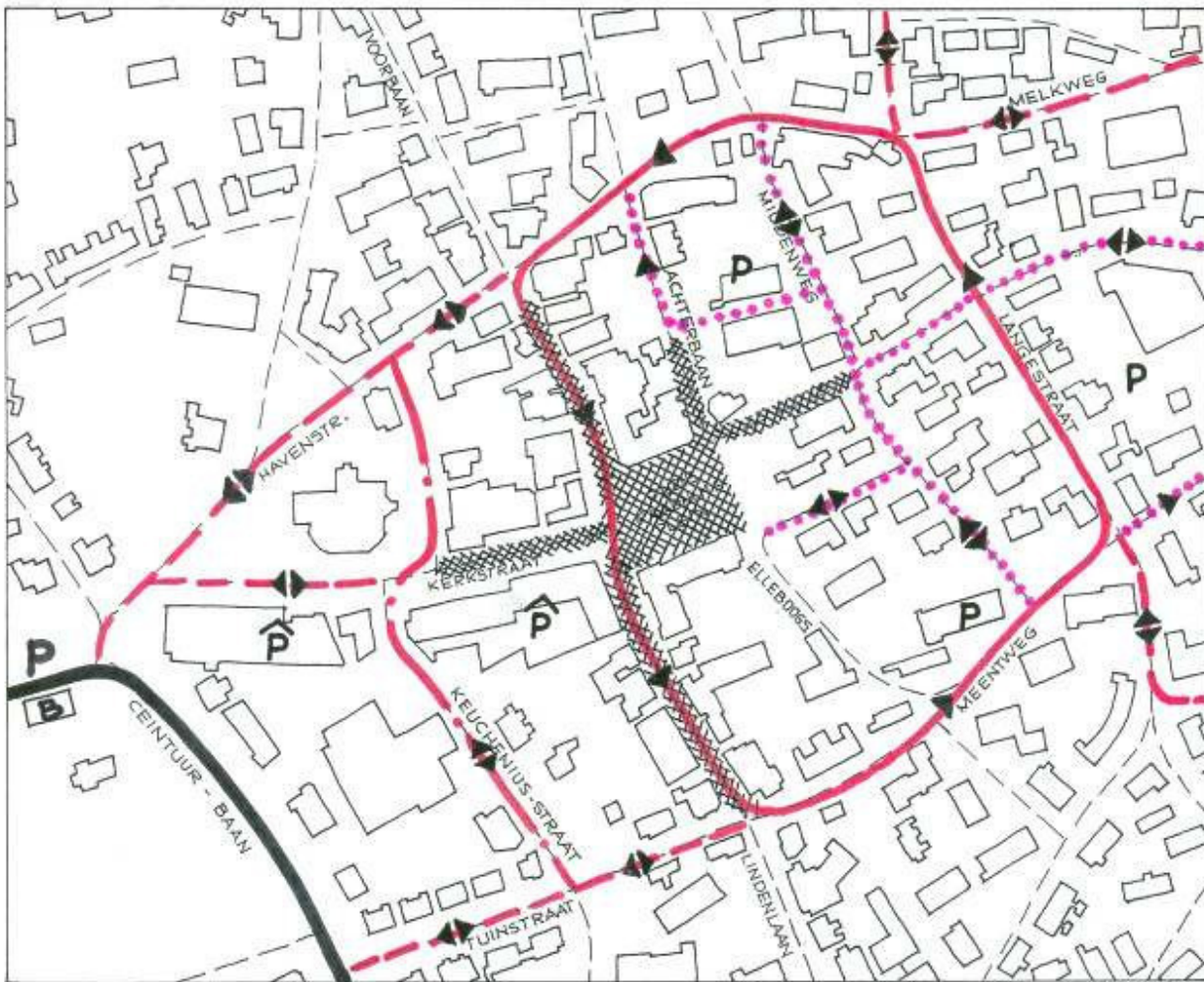
Het langzaamverkeer met het hoofdwinkelcentrum als bestemming kan gebruik maken van de rechtstreekse route's

- gemeentehuis-Meentweg-Kerkstraat-Oude Raadhuisplein en terug en
- Prins Bernhardplein-Kerkstraat-Oude Raadhuisplein en terug.

Het langzaam verkeer van west naar oost v.v. zal gebruik moeten maken van delen van het circuit om het hoofdwinkelcentrum, met name de Tuinstraat-Meentweg respectievelijk de Meentweg-Kerkstraat-Langestraat-Havenstraat-Prins Bernhardplein.

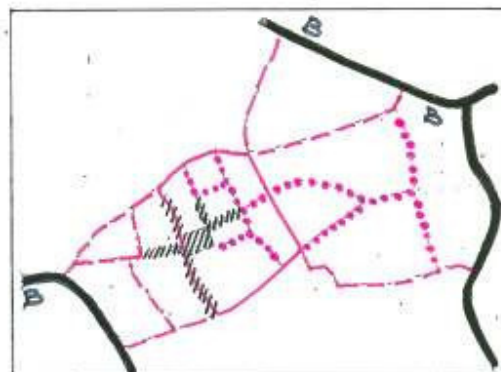
5.3. Verkeerscirculatie

De basis voor de verkeerscirculatie is een linksom draaiend éénrichtingcircuit direkt rond de kern die wordt gevormd door de Meentweg, Langestraat, Havenstraat, Voorbaan en Lindenlaan. De rijbaanbreedte bedraagt vijf meter. Hierdoor is er slechts de mogelijkheid aan één zijde te parkeren.



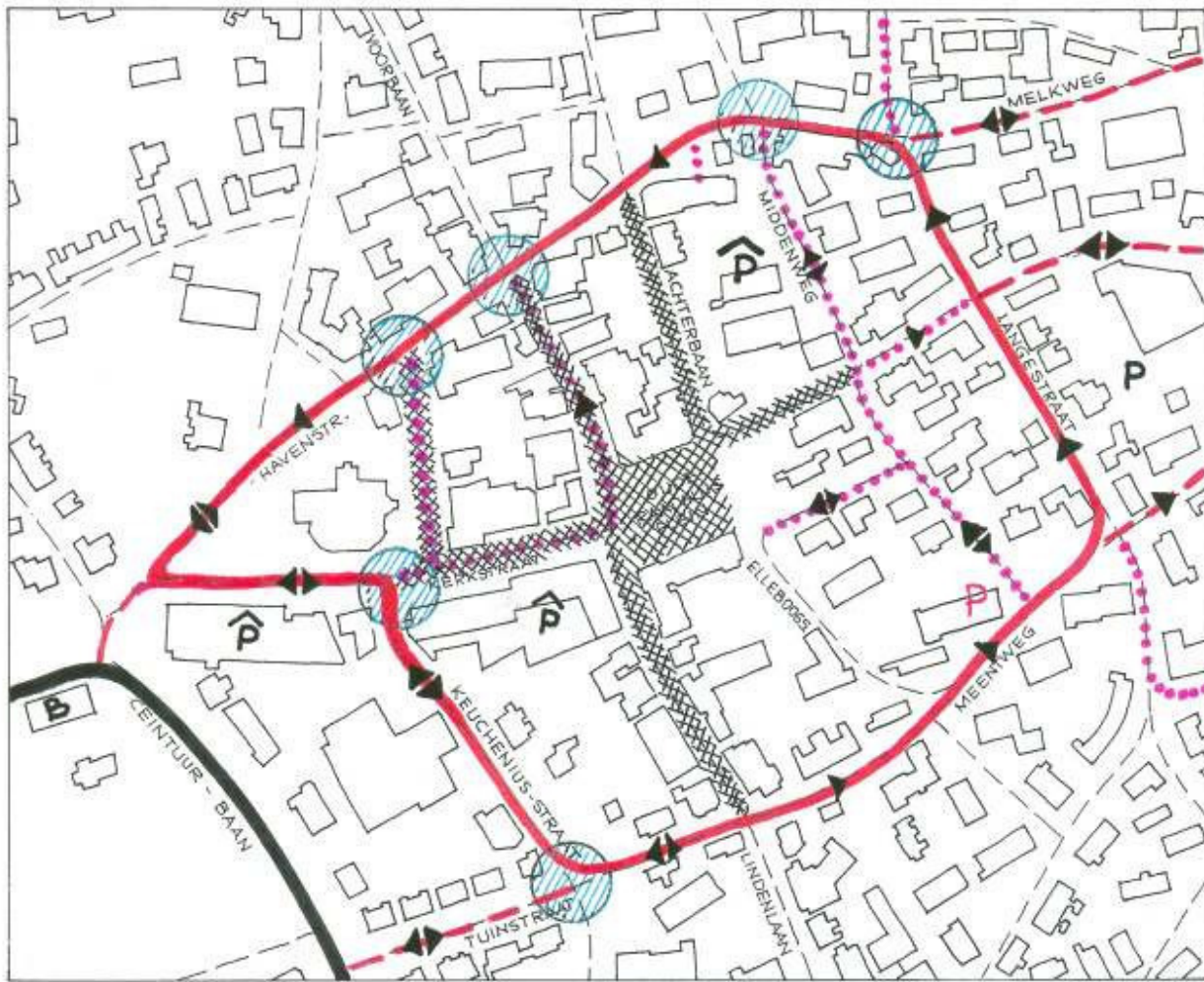
VERKLARING

-  hoofdwegen
-  ontsluitingswegen
-  circuit
-  voetgangersgebied
-  op zaterdag voetgangersgebied.
-  winkelerven c.q. ondergeschikte ontsluiting
-  grote parkeerlokatie
-  rijrichting autoverkeer
-  bushalte












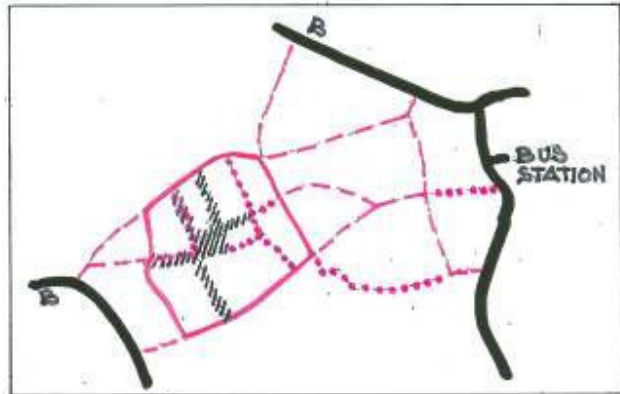
PLAN
HOOFDWINKELCENTRUM
(verkeersplan 1982)

GEMEENTE HUIZEN



VERKLARING

-  hoofdwegen
-  ontsluitingswegen
-  circuit
-  voetgangersgebied
-  winkelerven c.q. ondergeschikte ontsluiting
-  grote parkeerlokatie (P in later stadium te realiseren)
-  rijrichting autoverkeer
-  bushalte
-  kruispuntverbeteringen i.v.m. bedienend verkeer



PLAN
HOOFDWINKELCENTRUM
(verkeersplan, jan.'91)
GEMEENTE HUIZEN

Bij het "Verkeersplan hoofdwinkelcentrum" zal het tracé Voorbaan-Lindenlaan geen deel meer uitmaken van het circuit, doch het tracé Raadhuisstraat-Keucheniusstraat. De Voorbaan vormt samen met het gedeelte Kerkstraat voor de vestiging van Albert Heijn een lus van winkelerven ten behoeve van de bereikbaarheid voor de aanliggende bebouwing. De Lindenlaan zal samen met het Oude Raadhuisplein en het tweede plein deel uitmaken van het in te stellen voetgangersgebied. Verder zal aan het circuit een toegang naar een in vlek A te bouwen ondergrondse parkeervoorziening gerealiseerd worden.

5.4. Parkeren

De parkeermogelijkheden maken een belangrijk deel uit van de waardering voor een winkelcentrum. Het gratis kunnen parkeren in de directe omgeving van de winkels geeft zeker, gelet op de winkelcentra in de nabije omgeving van Huizen, een voorsprong in de concurrentieslag. Op grond van de te realiseren hoeveelheid m² b.v.o. winkelareaal en de reeds aanwezige parkeerplaatsen moeten nog circa 190 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

In het westelijke gedeelte van het winkelcentrum zijn reeds twee parkeergarages aanwezig met in totaal 160 parkeerplaatsen, die zeer goed functioneren. Zo mogelijk zal de parkeergarage onder Albert Heijn worden uitgebreid met ca. 60 parkeerplaatsen. In het oostelijke gedeelte van het hoofdwinkelcentrum zal een parkeerkelder ter plaatse van de panden Kos en -Koperslager en Pro Disco moeten worden gebouwd om de parkeerdruk op te vangen van de bezoekers die aan de oostzijde het winkelcentrum binnenkomen. De capaciteit van deze kelder zal minimaal 120 parkeerplaatsen bevatten. In ieder geval zal de toe te voegen capaciteit van overdekte parkeerplaatsen op één of beide genoemde locaties minimaal 180 parkeerplaatsen moeten omvatten. De berekening van het aantal parkeerplaatsen is opgenomen in Bijlage 5.

5.5. Openbaar vervoer

Door het openbaar vervoer geschiedt de ontsluiting van het hoofdwinkelcentrum vanaf de hoofdwegen.

In het westen is dat vanaf de halte Naarderstraat/Prins Bernhardplein door de kwartierdienst van lijn 134 en in het noord-oosten is dat vanaf de halte Eemlandweg/Havenstraat door de halfuurdiensten van de lijnen 135 en 137.

Bovendien komen de drie lijnen tezamen op het busstation waar overgestapt kan worden. Zodoende ligt het hoofdwinkelcentrum binnen een bereik van 300 tot 400 m van de genoemde halteplaatsen.

Het leiden van een buslijn door het centrum is, gezien het vorenstaande, niet alleen onnodig, maar fysiek ongewenst en vervoerstechnisch niet aantrekkelijk. Immers, om een route door het centrum te bedienen zal één van de buslijnen de route via kom-noord of kom-zuid met reizigerspotentieel in de forensensfeer moeten verlaten. Om op die manier forensen te confronteren met een (extra) overstap ten behoeve van een directe verbinding voor een relatief gering aantal, meestal niet tijdgebonden centrumbezoekers is onverstandig.

Ook het splitsen van een kwartierdienst in een halfuurdienst door het centrum en een halfuurdienst om het centrum is ongewenst, aangezien dat onduidelijkheid in de hand werkt.

6. Akoestisch onderzoek

De Wet geluidhinder bepaalt dat er zich langs wegen waar de etmaalintensiteit groter is dan 2450 motorvoertuigen geluidzones bevinden. Binnen dergelijke zones dient bepaald te worden wat de geluidsbelasting is aan de gevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen.

Binnen het plangebied komen een aantal wegen voor waar de etmaalintensiteit groter is dan 2450 motorvoertuigen, te weten:

- Ceintuurbaan
- Prins Bernhardplein
- Havenstraat (voor zover gelegen in plangebied)
- Kerkstraat (tussen Havenstraat en Keucheniusstraat)
- Keucheniusstraat
- Tuinstraat
- Meentweg

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en van het feit of de weg binnen- of buitenstedelijk is gelegen. Bovendien worden in bestaande situaties alleen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen in het "gebied van de zone" beschouwd.

In onderstaande tabel zijn de verschillende zonebreedtes weergegeven, die aan weerszijden van de weg in acht moeten worden genomen.

Tabel 1 zonebreedtes Weg met 2 rijstroken
in stedelijk gebied

Nieuwe situatie	200 m
Bestaande situatie	100 m

In bijlage 6.1 zijn de verschillende zones aangegeven.

Binnen deze zones komen bestaande en nieuwe situaties voor. Woningen, woonwagens en scholen zijn geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Ook een aantal functies die mogelijk zijn binnen de bestemming "bijzondere doeleinden" zijn geluidgevoelig. Verder zijn via vrijstelling een aantal geluidgevoelige functies binnen de bestemming gemengde bebouwing mogelijk.

De geluidsbelasting aan de gevels van de geluidgevoelige bebouwing dient getoetst te worden aan de voorkeursgrenswaarden zoals deze voor de verschillende functies gelden.

Eventueel kan er ontheffing van deze waarde verleend worden tot maximaal de uiterste grenswaarde zoals deze in onderstaande tabel is opgenomen.

Tabel 2 grenswaarden Geluidhinder

	Voorkeurs- grenswaarde	Maximaal toelaatbaar	Binnenwaarde
Binnenstedelijk weg aanwezig			
* Bestaande bebouwing			
- woningen	55	70	45 dB(A)
- scholen	55	70	40 dB(A)
* Nieuwe bebouwing			
- woningen	50	65	35 dB(A)
- scholen	50	65	30 dB(A)

Indien de geluidsbelasting aan de gevels van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing de voorkeurswaarde overschrijdt moet er gepoogd worden middels maatregelen aan de bron (omleiding van verkeer e.d.) of in het overdrachtsgebied (d.m.v. bijvoorbeeld plaatsing van schermen e.d.) het geluidsnivo te reduceren.

Indien het nemen van maatregelen vanuit verkeerskundige, landschappelijke, stedenbouwkundige of financiële overwegingen ongewenst of onmogelijk is, kan er voor nieuwe situaties ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden gevraagd aan Gedeputeerde Staten. Voor bestaande situaties kan er door de minister een hogere grenswaarde vastgesteld worden.

Alle bestaande situaties waar de geluidsbelasting aan de gevel groter is dan de voorkeursgrenswaarde moeten in het kader van de sanering gemeld worden aan de minister van VROM, vergezeld van een pakket van maatregelen bedoeld om de geluidsbelasting te reduceren.

Voor de berekeningen is de situatie van belang zoals deze over een periode van 10 jaar wordt verwacht.

Er wordt gerekend met de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau, zijnde de hoogste van de onderstaande waarden.

- de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 7.00-19.00 uur (dag);
- de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00-7.00 uur (nacht).

Alvorens er wordt getoetst aan de grenswaarden, mag er ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder, een aftrek van 5 dB(A) van de berekeningsresultaten plaatsvinden in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder geluid zullen gaan produceren.

Achtereenvolgens wordt bepaald wat de geluidsbelasting is aan de verschillende gevels van woningen en overige geluidgevoelige bebouwing.

Berekeningsresultaten en toetsing aan grenswaardenInvoergegevens* intensiteiten

Op basis van tellingen, uitgevoerd door de gemeente Huizen, zijn er intensiteiten bepaald, zoals deze voor de verschillende wegen in 1999 worden verwacht. Deze prognose is gebaseerd op tellingen in de periode 1978-1989 en met inachtnaam van de invloed van het te realiseren hoofdwinkelcentrum op het verkeersaanbod. De uurintensiteit is gesteld op 6,7% van de etmaalwaarde, als de dagperiode maatgevend is en op 0,8% van de etmaalwaarde, als de nachtperiode maatgevend is.

De verdeling in verkeerssoorten is gebaseerd op landelijk gehanteerde percentages voor soortgelijke wegen, echter met inachtnaam van een wat groter vrachtverkeeraanbod (in verband met bevoorrading) voor de Havenstraat, Kerkstraat, Keucheniusstraat en Tuinstraat, te weten 95% lichte voertuigen (auto's e.d.), 4% middelzware voertuigen en 1% zware voertuigen voor de Meentweg en een verdeling van respectievelijk 93%, 5% en 2% voor de overige wegen.

Tabel 3 intensiteiten

Weg(vak)	etmaalintensiteit		maatge- vende periode	gem. uurintensiteit			
	huidig	1999		lichte	midd. zware	zware	mvt
Ceintuurbaan	6.530	8.500	dag 6,7%	530	28	11	0
Pr. Bernhardplein	8.810	10.000	nacht 0,8%	74	4	2	0
Havenstraat	4.120	5.000	dag	312	17	7	0
Kerkstraat	2.450	3.500	dag	218	12	5	0
Keucheniusstraat	3.500	4.000	dag	249	14	5	0
Tuinstraat	2.450	3.500	dag	218	12	5	0
Meentweg	2.450	3.500	dag	223	9	2	0

* overige invoergegevens

Er is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode I en II (Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai). Hierbij is de ruimtelijke situatie (ligging wegen, wegdekverharding, bebouwing, overdrachtsgebied, waarneempunten e.d.) ingevoerd.

Berekeningsresultaten

Voor een aantal maatgevende situaties (zie bijlage 6.2) zijn berekeningen uitgevoerd.

De resultaten hiervan zijn in bijlage 6.3 weergegeven. In onderstaande tabel zijn de berekende waarden per waarneempunt en de maximum berekende resultaten per wegvak weergegeven.

Tabel 4 berekeningsresultaten per waarneempunt en per wegvak (maximum) in de dB(A)

Waarneempunt	in maatgevende periode	etmaalwaarde (na corr. ex art. 103)	voorkeursgrenswaarde		overschrijding	
			best.	nieuw	best.	nieuw
1	69	64	55	50	9	14
2	69	64	55	50	9	14
3	70	65	55	50	10	15
4	69	64	55	50	9	14
5	69	64	55	--	9	--
6	71	66	55	--	11	--
7	51	46	55	50	--	--
8	63	58	55	--	3	--
9	67	62	55	--	7	--
10	57	52	55	50	2	2
11	65	60	--	50	-	10
12	69	64	55	--	9	--
13	66	61	55	--	6	--
14	62	57	55	--	2	--
15	62	57	55	--	2	--
16	54	59	55	--	4	--
17	67	62	55	--	7	--

Wegvak	in maatgevende periode	na correctie ex art. 103 etmaalwaarde	waarneempunt
Ceintuurbaan	62	57	14
Pr. Bernhardplein	54	59	16
Havenstraat	70	65	3
Kerkstraat	67	62	17
Keucheniusstr.	69	64	12
Tuinstraat	66	61	13
Meentweg	67	62	9

Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat de voorkeursgrenswaarde voor zowel nieuwe als bestaande situaties op een groot aantal locaties wordt overschreden. De overschrijdingen zijn uiteraard het hoogst op de direct langs de zoneringsplichtige wegen gelegen (woon)bebouwing.

De geluidsbelasting op bebouwing langs de niet-zoneringsplichtige wegen (Raadhuisstraat, Voorbaan, Achterbaan, Middenweg, Langestraat, Burg. Munnikhuizenstraat, Elleboogstraat, Lindenlaan, Oude Raadhuisplein en Kerkstraat, tussen Raadhuisstraat en Langestraat) ten gevolge van het wegverkeer over de wél-zoneringsplichtige wegen neemt echter snel af met de afstand tot de laatstgenoemde wegen.

Dit komt mede door de relatief smalle Raadhuisstraat, Voorbaan, Achterbaan, Middenweg en Lindenlaan, waardoor de zichthoek op en daarmee de geluidinstraling vanaf de Havenstraat en de Meentweg beperkt blijft. Globaal wordt in het plangebied op een afstand van ca. 30 meter vanaf de as van de Havenstraat en de Meentweg de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe situaties (50dB(A) reeds bereikt (vergelijk waarneempunt 7: 46 dB(A) op 35 meter van de Havenstraat en waarneempunt 10: 52 dB(A) op 25 meter van de Meentweg).

Conclusie

De geluidsbelasting aan de gevels van nieuwe woningen en andere geluidgevoelige bebouwing overschrijdt de voorkeursgrenswaarde op de meest kritieke punten langs de in het plangebied liggende wegvakken met max. 15 dB(A).

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt nergens overschreden (alleen bij waarneempunt 3 juist bereikt). Het nemen van maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld door omleiding van het verkeer of het vervangen van klinkers door asfalt of in het overdrachtsgebied (plaatsing van geluidschermen of verdere terugplaatsing) wordt niet overwogen, of is niet mogelijk. Zo maakt het vervangen van klinkers door asfalt een te grote inbreuk op het dorpskarakter van het gebied.

Om deze reden zal er ontheffing aangevraagd moeten worden bij Gedeputeerde Staten voor alle (mogelijk) nieuw te realiseren woonbestemmingen en/of andere geluidgevoelige bebouwing.

Deze (mogelijk) nieuw te realiseren woonbestemmingen staan op bijlage 6-2-1 aangegeven.

Bij de ontheffingsaanvraag dient te worden uitgegaan van dié functie welke binnen een bepaalde bestemming mogelijk is, eventueel via vrijstelling/wijziging, waar de Wet geluidhinder de strengste eisen aan stelt. Bij de bestemming gemengde bebouwing houdt dit in dat woningen "maatgevend" zijn.

Bij de bestemming bijzondere doeleinden moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat er onder andere woningen en scholen worden gerealiseerd.

De ontheffingsaanvraag is vertaald in een plattegrondtekening van het bestemmingsplan en weergegeven op bijlage 6-2-2.

Daarbij is aangegeven waar tot welke wettelijke toetswaarde ontheffing van de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk is.

Middels gevelisolierende maatregelen moet ervoor gezorgd worden, dat de geluidsbelasting binnen woningen en geluidgevoelige gebouwen de maximaal toegestane binnenwaarde niet overschrijdt. Daarbij moet worden uitgegaan van de berekende waarde.

Bestaande woningen en overige geluidgevoelige bebouwing waar de geluidbelasting aan de gevel groter is dan de in tabel 2 genoemde voorkeursgrenswaarden zullen aangemeld moeten worden in het kader van de sanering.

7. Globale exploitatieVerwerving

Inbreng percelen Oude Raadhuisplein
Diverse panden 674 m² à f 600,-- f 404.400,--

Aankoop/Inbreng percelen Kos/Koperslager.

Koperslager 1308 m² à f 600,-- f 784.800,--

Perceel Vos 1996 m² f 1.650.000,--

Overige percelen 1137 m² f 565.200,--

Slopen/onvoorzien f. 100.000,--

f 3.100.000,--

f 3.504.400,--

f 395.600,--

f 3.900.000,--

Renteverlies 1½ jaar à 7%

Civiel-technische werken

Renovatie Oude Raadhuisplein (± 2000 m²) f 225.000,--

Herstel wegen rond Kos/Koperslager f 375.000,--

f 600.000,--

f 100.000,--

Voorbereiding & toezicht 15%

f 700.000,--

Ontwikkelingskosten

Kosten stedenbouwkundige f 100.000,--

Salarissen personeel dienst ROW/CT f 100.000,--

f 200.000,--

Totale kosten f 4.800.000,--

Opbrengsten

Totaal uitgeefbaar 5115 m²
uitgifteprijs per m² f 750,--

Opbrengst winkelvoorzieningen:
5115 m² à f 750,-- f 3.850.000,--

Opbrengst woningen:
25 won. à f 18.000,-- f 450.000,--

Bijdrage Algemene Dienst/
c.q. reserves Grondbedrijf f 500.000,--

f 4.800.000,--

Ook de 1e Partiële Herziening van het bestemmingsplan Centrumgebied-Dorp levert een exploitatietekort op t.w. van f 700.000,--.
Hiermede wordt het totale tekort voor het realiseren van het Hoofdwinkelcentrum f 1.200.000,--. Dit bedrag is voor de gemeente Huizen aanvaardbaar.

8. Inspraak en overleg

Voorafgaand aan en als basis voor deze tweede herziening is de gemeentelijke nota "rapportage hoofdwinkelcentrum Huizen" opgesteld.

Naar aanleiding daarvan zijn op 10 en 11 januari 1989 informatieavonden georganiseerd.

Op de eerste avond waren specifiek de ondernemers en vertegenwoordigers van de ondernemersorganisaties uitgenodigd. Behalve een aantal opmerkingen omtrent de bereikbaarheid, parkeren, instellen voetgangersgebied, spitste de discussie zich toe op de volgende onderwerpen:

1. een tweede supermarkt in het hoofdwinkelcentrum;
2. de vergroting van het aantal m² b.v.o. ten opzichte van het plan 3B.

Op de tweede avond, meer algemeen van aard, kwam ook de vergroting van het aantal m² b.v.o. aan de orde, maar lag het accent meer op:

3. de verkeersleefbaarheid, de bereikbaarheid en het parkeren.

In het kort wordt op deze onderwerpen ingegaan:

Ad 1

In het plan voor het hoofdwinkelcentrum is, behalve de bestaande Albert Heijn-vestiging, een tweede supermarkt opgenomen. Hiervoor wordt gedacht aan het gebied ingesloten door Achterbaan, Kerkstraat en Middenweg, ten noorden van de daar geplande trekker in de non-foodsector. Met name van de zijde van ondernemers uit de buurtwinkelcentra wordt hiertegen bezwaar gemaakt. Men verwacht hiervan een te grote concurrentie en voor de gehele food-sector een te grote trek naar het hoofdwinkelcentrum met als verwacht gevolg een onaanvaardbaar hoog omzetverlies.

Omdat in de rapportage over de evaluatie van model 3B door het C.I.M.K. niet gesproken werd over een dergelijke vestiging is het C.I.M.K. verzocht hieromtrent nader te adviseren.

Samengevat houdt de conclusie hiervan in dat door de herziene uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte de koopkrachtafvlouing zodanig zal verminderen dat er plaats is voor een tweede supermarkt in het oude dorp, waarbij belangrijke negatieve effecten (economische en in relatie met model 3B) niet te verwachten zijn.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat de detailhandel hevig in beweging is, zowel distributie-planologisch als ruimtelijk. De buurtwinkelcentra in Huizen zullen dan ook nadere aandacht van het gemeentebestuur moeten krijgen.

Binnen het raam van de bestaande te intensiveren overlegverbanden met de betrokken ondernemers(-organisaties) zal het gemeentebestuur bezien welke rol hij in de nabije toekomst in deze problematiek kan vervullen.

Ad 2

Betrokkenen begrijpen niet waarom en zijn het niet eens met het gegeven dat de oorspronkelijke hoeveelheid m² b.v.o. waar het plan 3B van uitging, namelijk 4.500 m² als uitbreiding nu is verhoogd tot 7.500 m².

De werkelijkheid ligt echter wat genuanceerder; immers het bestemmingsplan voor het centrumgebied dorp dat in 1983 door de raad is vastgesteld en in 1987 door de kroon is goedgekeurd, omvat 18.303 m² b.v.o.. Dit aantal is te splitsen in 14.333 m² b.v.o. ten behoeve van winkels en 3.970 m² b.v.o. ten behoeve van voorzieningen, zoals baliefuncties en dergelijke. De voor de voorzieningen bestemde hoeveelheid m² is inmiddels benut, maar dit geldt niet

voor de winkelruimte. Momenteel is daarvan 8.461 m² gerealiseerd, zodat nog 5.872 m² moet worden ingevuld. Bij de plannen moet men niet alleen naar het bestemmingsplan kijken, maar ook naar de richtlijnen van het gewest. Ingevolge die richtlijnen is aan Huizen in totaal 42.200 m² b.v.o. toebedeeld. Inmiddels is hiervan 33.000 m² gerealiseerd, zodat nog 9.200 m² b.v.o. kan worden ingevuld. Waar hier wordt gesproken over 7.500 m², zal dus geen overschrijding plaatsvinden.

Bovendien heeft het C.I.M.K. al in 1986 gesteld dat nog 7.600 m² diende te worden gerealiseerd als men model 3B wenste uit te voeren. Hieruit blijkt dus dat de plannen van de gemeente redelijk sporen met hetgeen in het verleden is berekend en toebedacht.

Ad 3

Met name de tweede avond is breed over allerlei verkeers- en parkeerzaken gesproken.

In de eerste plaats moet worden bedacht dat het verkeersplan in grote lijnen overeenkomt met het plan van 1982, onderdeel van het goedgekeurde verkeerscirculatieplan.

Wat betreft allerlei verkeersdetails, is toegezegd dat wanneer de plannen meer concreet zijn uitgewerkt, er een aparte avond zal worden georganiseerd om met de omwonenden over deze verkeerszaken van gedachten te wisselen.

Vervolg inspraak:

Tijdens de schetsplanontwikkeling is er met de bevolking en winkeliers een vervolg op de eerste inspraakavonden georganiseerd.

Te weten: inspraak winkeliers d.d. 22 november 1990;

inspraak bevolking d.d. 28 november 1990.

Zie bijlage 8 voor het verslag van beide inspraakavonden.

De resultaten van beide inspraakavonden zijn hieronder samengevat.

Resultaten inspraak hoofdwinkelcentrum

Op 22 en 28 november 1990 zijn er inspraakavonden gehouden. Op 22 november waren de ondernemers uit het hoofdwinkelcentrum uitgenodigd, 28 november was voor de gehele bevolking georganiseerd. Hierbij waren de bewoners binnen het gebied van het bestemmingsplan per brief uitgenodigd.. Overigens was er voldoende publiciteit in de pers aan deze avond gegeven. Zie verder het rapport van de inspraakprojectgroep, de uitnodigingsbrief en de verslagen van de gehouden avonden als bijgaande stukken.

Op deze avonden kon over de volgende onderwerpen worden ingesproken:

- 2e herziening bestemmingsplan "centrumgebied dorp 1990";
- bouwplannen voor vlekken A en B (respectievelijk lokatie Kos-koperslager en oostzijde Oude Raadhuisplein);
- verkeersplan.

Van de zijde van de ondernemers is overwegend positief op de plannen gereageerd, met name op de bouwplannen.

De vragen/opmerkingen hadden ondermeer betrekking op de inrichting van de omgeving (inclusief markt en beluifeling) trekkers en branchering. De meeste vragen betroffen echter het verkeer en parkeren. De meeste vragenstellers konden ter plaatse van repliek worden gediend.

Hiervoor wordt verwezen naar het verslag van die avond.

De belangrijkste vragen/opmerkingen, met name die welke niet direct konden worden beantwoord, worden hierna per onderwerp puntsgewijs aangegeven.

Hoewel er vanuit de bevolking, die massaal was opgekomen, een groot aantal vragen is gesteld en opmerkingen is geplaatst, kan toch in z'n algemeenheid worden gezegd dat de plannen niet onwelwillend zijn ontvangen. Ook op deze avond lag het accent op verkeer en parkeren.

Op het bestemmingsplan is maar in beperkte mate gereageerd. De twee belangrijkste opmerkingen daarover, te weten de bestemming van de monumenten aan de Voorbaan en van het pand Havenstraat 18 en de bestemmingsregeling voor de Burg. Munnikhuizenstraat en omgeving komen hierna afzonderlijk aan de orde.

Op de bouwplannen is door een aantal bewoners en groeperingen in kritische zin gereageerd. De wens bestaat om nog meer in te spelen op de kleinschaligheid en het karakter van het oude dorp en meer historiserend te bouwen. Als nogal vergaande wens werd er zelfs gepleit voor het bouwen met oude steentjes. Ook hierop wordt afzonderlijk ingegaan.

Voor het overige zijn de vragen/opmerkingen op de avond zelf voldoende beantwoord.

Behalve de twee inspraakavonden zijn ook enkele brieven van bewoners en instanties, die in het kader van de inspraak zijn binnengekomen, bij deze inspraakreactie betrokken. Deze brieven zijn als bijlage te vinden.

Hierna worden de inspraakreacties en het gemeentelijk commentaar daarop over achtereenvolgens het bestemmingsplan, de bouwplannen en het verkeersplan behandeld.

I. Bestemmingsplan

Inspraakreacties

1. De Burg. Munnikhuizenstraat en de winkels aan de Middenweg lijken door de opzet van de nieuwe bebouwing (met name de smalle doorgang tussen oost- en zuidwand Oude Raadhuisplein) buitengesloten te worden van het hoofdwinkelcentrum. Kan de doorgang breder en kan de winkelbestemming aan de Burg. Munnikhuizenstraat worden verruimd?

Gemeentelijk commentaar

1. Bij de nu voorliggende opzet van het hoofdwinkelcentrum is er bewust voor gekozen om de oude karakteristieke dorpse sfeer van de Burg. Munnikhuizenstraat en de Elleboogstraat te bewaren. Om deze sfeer, zo dicht bij het hoofdwinkelcentrum, te kunnen handhaven, is het belangrijk dat de beide gebieden duidelijk gescheiden blijven. De opening tussen oost- en zuidwand van het Oude Raadhuisplein moet dan ook vooral als een soort "poort" tussen het ene en het andere gebied worden gezien. Omdat het ook niet de bedoeling is dat dit gebied wordt buitengesloten, zal bij de uitwerking van de bouwplannen worden bezien of de opening (als poort) kan worden geaccentueerd; dit betekent echter niet per definitie een verbreding van de opening. Gezien het bovenstaande ligt het niet voor de hand om de woonbestemming aan de Burg. Munnikhuizenstraat te veranderen in een bestemming detailhandel of gemengde bebouwing.

Hiertegen zijn voorts de volgende bezwaren aan te voeren:

- De zuidkant van de Burg. Munnikhuizenstraat ligt buiten het plangebied.
- Hoewel het mogelijk is om de panden een andere bestemming te geven met behoud van het karakter van de panden, zal een winkelbestemming toch tenminste betekenen dat de tuinen worden veranderd in erven (verhard)

- wat een behoorlijke aanslag op het karakter betekent.
- De Burg. Munnikhuizenstraat is als doodlopende straat niet berekend op een toename van het bevoorradingsverkeer. Dit zal wellicht ten koste gaan van de Elleboogstraat en/of conflicten geven met de voetgangers.
 - Een winkelbestemming betekent een toename van het aantal m² b.v.o. en daarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen. De toename van het aantal m² b.v.o. (240 m² voor de noordkant en 480 m² voor noord- en zuidkant) is binnen de marges van het plan nog wel te verantwoorden; voor de toename van het aantal parkeerplaatsen (13 respectievelijk 26 parkeerplaatsen) is zeker gezien het feit dat er nu al nauwelijks voldoende mogelijkheden zijn, veel bezwaarlijker een oplossing te vinden. Zie hiervoor verder het gedeelte over verkeer en parkeren.

Ook moet worden gedacht dat het om slechts één (kleine) winkel in de Burg. Munnikhuizenstraat gaat (stomerij), die niet direct afhankelijk is van ligging binnen een winkelcentrum. De winkels aan de Middenweg hebben nu alle een detailhandelsbestemming en zijn via de Kerkstraat goed bereikbaar. Een en ander maakt duidelijk dat argumenten zie zouden pleiten voor verwinkeling van de Burg. Munnikhuizenstraat (aanvulling op de winkelrouting en meer betrekken van de winkels aan de Middenweg bij het hoofdwinkelcentrum) hier bepaald niet doorslaggevend kunnen zijn.

Hoewel een mogelijke winkelontwikkeling in de Burg. Munnikhuizenstraat in de toekomst niet hoeft te worden uitgesloten, lijkt het beste om eerst de ontwikkelingen langs de winkelroutes af te wachten. Daarna kan opnieuw worden gezien of ontwikkelingen aan de Burg. Munnikhuizenstraat gewenst zijn en hoe daarop moet worden ingespeeld.

Inspraakreacties

2. Met betrekking tot de plannen voor aaneengesloten bebouwing aan de Achterbaan gaarne uitspraak dat er in de huidige en toekomstige situatie geen verandering komt.

Gemeentelijk commentaar

2. De Achterbaan als potentiële winkelstraat heeft aan de westkant nu nog weinig winkels en veel openingen. daarom is achter de panden Voorbaan 8-14 een beperkte bebouwingsmogelijkheid (detailhandel) in het plan opgenomen, echter zodanig, dat de monumentale panden niet worden ingesloten en het zich op de Achterbaan behouden. Omdat de bebouwing is geprojecteerd op de bij de panden behorende terreinen is er geen sprake van belemmeringen van uitgang of verkleining van tuin. Het plan biedt slechts een mogelijkheid die door eigenaars/bewoners al dan niet kan worden benut. Een en ander moet ook in samenhang worden gezien met de nieuwe bestemming DI voor de panden aan de Voorbaan.

Inspraakreacties

3. In het bestemmingsplan zijn de panden Voorbaan 8/10 en 12/14 aangegeven als "bestemd voor detailhandel" (DI). Als in deze rijksmonumenten winkels gevestigd worden, zal dit het karakter van deze panden aantasten. Gaarne panden alleen bestemmen voor woondoeleinden (WI).

Gemeentelijk commentaar

3. Eén van de uitgangspunten van het plan (zie T7) is "Bestaande woonbestemmingen langs winkelrouting vervangen door winkelbestemming op begane grond. De monumentenwet biedt voldoende garantie dat eventuele winkelvestiging in deze panden het karakter niet zal aantasten. In elk geval zal hierbij de uiterste zorgvuldigheid in acht moeten worden genomen.

Inspraakreacties

4. Gaarne bestemming pand Havenstraat 18 wijzigen van DIII in WI.
Enerzijds omdat het uitgangspunt van zoveel mogelijk aaneengesloten winkelbebouwing hier niet relevant is en anderzijds omdat het gewenst is dat dit plan op de gemeentelijke monumentenlijst wordt geplaatst.

Gemeentelijk commentaar

4. Bij nader inzien lijkt het, gezien het feit dat het pand niet aan een winkelrouting ligt, minder logisch om het een winkelbestemming te geven. Echter, een woonbestemming is gezien de geconstateerde weinig optimale woonsituatie evenmin te verkiezen. Een bestemming g.b. (gemengde bebouwing) met de mogelijkheid voor winkels, bedrijven en kantoren en woningen op de verdieping, lijkt voor deze situatie het beste. De gedachte bestemming DIII houdt voor deze situatie ook te weinig rekening met de schaal van de omliggende bebouwing. Daarom zal de bouwmassa worden beperkt tot het huidige woonhuis, het erf krijgt een erfbestemming die een lage gothoogte garandeert.

Wat betreft de status van gemeentelijk monument is het inderdaad zo dat dit pand bij een eerste inventarisatie als zodanig positief is gewaardeerd. Dit is echter een eerste globale inventarisatie geweest, ook heeft dit onderzoek nog geen status. Bovendien is het de vraag of het pand in de straks nieuwere omgeving nog net zo wordt gewaardeerd. Al met al vormt dit te weinig aanleiding om van plaatsing op een gemeentelijke monumentenlijst nu uit te gaan.

Inspraakreacties

5. De banken aan de westkant van het Oude Raadhuisplein krijgen een winkelbestemming; hoe stelt de gemeente de sanering voor?

Gemeentelijk commentaar

5. Het bestemmingsplan geeft alleen de gewenste bestemming aan, de zittende bedrijven kunnen er als zodanig gewoon blijven, er is geen sprake van sanering. Slechts wanneer een bedrijf vertrekt, kan er sprake zijn van een nieuwe winkelvestiging.

II. Bouwplannen locaties A en B

Inspraakreacties

1. Wat is er, gezien de getoonde bouwplannen, aan gedaan om het karakter van het oude dorp te behouden? Is het niet mogelijk om de nieuw te bouwen winkels meer te laten aansluiten bij de huidige bebouwing. Het publiek wil in een meer historische omgeving winkelen.

Gemeentelijk commentaar

1. In de eerste plaats staat de aanstelling van een supervisor, die de door de gemeenteraad vastgestelde architectonische en stedenbouwkundige randvoorwaarden moet bewaken, garant voor een zorgvuldige invulling. Daarbij is het niet wenselijk en niet mogelijk om een dergelijk omvangrijk winkelprogramma historiserend te bouwen. Met name de geledingen in de gevels, het verticalisme en het materiaalgebruik (voornamelijk baksteen) is in gespeeld op schaal en karakter van het oude dorp, maar er is ook bewust gekozen voor een eigentijds gebouw.

Inspraakreacties

2. De doorgang naar de Kerkstraat is veel te smal en onvoldoende hoog.

Gemeentelijk commentaar

2. Met de vernauwing van de Kerkstraat ter plaatse van het Oude Raadhuisplein wordt beoogd het plein zoveel mogelijk een besloten karakter te geven. Dit is erg belangrijk voor een optimale pleinfunctie. De opening is echter voldoende breed voor het gewenste zicht vanaf het plein op de entree van gebouw A zodat er geen reden bestaat om deze opening te verruimen. De doorgang, zoals aangegeven op de plankaart, is echter smaller dan met het bouwplan uiteindelijk wordt aangehouden; de plankaart zal daaraan worden aangepast. De hoogte van de overbouwingen in de Kerkstraat zal worden aangepast aan de hoogte van het dienstverlenend verkeer (brandweer, bevoorrading). Overigens zal het bouwplan ter plaatse, ook naar aanleiding van opmerkingen van de welstand, met name voor wat betreft de drooglopen en entree gebouw A worden aangepast ter tegemoetkoming aan de geuite opmerkingen.

Inspraakreacties

3. De gevel aan de oostzijde van het Oude Raadhuisplein (gebouw B) is erg onrustig door de vele kapjes.

Gemeentelijk commentaar

3. Met de kaprichting is bewust ingespeeld op de overheersende kaprichting in het oude dorp. Daarnaast is ook gerefereerd aan de bestaande zuid- en noordgevel van het plein, waar behalve de langskap ook een aantal dwarskapjes met de kopgevel aan het plein, zijn gesitueerd.

Inspraakreacties.

4. De bebouwing aan de oostkant van het Oude Raadhuisplein staat te dicht op de bestaande zuidwand (bij de apotheek).

Gemeentelijk commentaar

4. Ter plaatse van de opening naar de Burgemeester Munnikhuizenstraat zal de hoek zodanig worden aangepast dat het zicht vanaf het plein op de Burgemeester Munnikhuizenstraat blijft gewaarborgd. Overigens zal de bebouwing een zodanige constructie krijgen dat het verantwoord is (onder andere in verband met brandpreventie) om zo dicht op de bestaande bebouwing te bouwen.

Inspraakreacties

5. Hoe wordt het Oude Raadhuisplein ingericht? Denk aan de bruikbaarheid voor de markt. De voorgenomen luifels mogen de gevels niet maskeren.

Gemeentelijk commentaar

5. Voor de (her)inrichting van het Oude Raadhuisplein en omliggende winkelstraten zal door een extern bureau een ontwerp worden gemaakt. Dit zal te zijner tijd met betrokkenen worden besproken. Wat betreft de markt bestaat de wens dat deze in het oude dorp blijft. De markt mag echter niet dwingend zijn voor de inrichting van het Oude Raadhuisplein (zoals in de huidige situatie).

Wat betreft de "beluifeling" het volgende. De bestaande wanden aan het Oude Raadhuisplein zijn erg horizontaal van karakter. Daarom kent het nieuwe bestemmingsplan een zogenaamde rooiruimte op die plaatsen. Hierbinnen is het mogelijk om binnen een marge van 2,5 m ten opzichte van de bestaande gevels naar voren te bouwen. Hiermee kan op het gewenste verticalisme worden ingespeeld en kan tevens middels een te bouwen droogloop een aansluiting ontstaan op de arcade van de nieuwe bebouwing op de locatie B. Het is dus primair een mogelijkheid (in het bestemmingsplan) waar de individuele ondernemer al dan niet gebruik van kan maken. Om het geheel wat te kaderen en te voorkomen dat er een te divers geheel ontstaat, zal er van gemeentewege een totaalplan worden opgesteld.

Binnen dat kader kunnen dan individuele bouwplannen worden ontwikkeld.

Inspraakreacties

5. Hoe wordt het Oude Raadhuisplein ingericht? Denk aan de bruikbaarheid voor de markt. De voorgenomen luifels mogen de gevels niet maskeren.

Gemeentelijk commentaar

5. Voor de (her)inrichting van het Oude Raadhuisplein en omliggende winkelstraten zal door een extern bureau een ontwerp worden gemaakt. Dit zal te zijner tijd met betrokkenen worden besproken. Wat betreft de markt bestaat de wens dat deze in het oude dorp blijft. De markt mag echter niet dwingend zijn voor de inrichting van het Oude Raadhuisplein (zoals in de huidige situatie).

Wat betreft de "beluifeling" het volgende. De bestaande wanden aan het Oude Raadhuisplein zijn erg horizontaal van karakter. Daarom kent het nieuwe bestemmingsplan een zogenaamde rooiruimte op die plaatsen. Hierbinnen is het mogelijk om binnen een marge van 2,5 m ten opzichte van de bestaande gevels naar voren te bouwen. Hiermee kan op het gewenste verticalisme worden ingespeeld en kan tevens middels een te bouwen droogloop een aansluiting ontstaan op de arcade van de nieuwe bebouwing op de locatie B. Het is dus primair een mogelijkheid (in het bestemmingsplan) waar de individuele ondernemer al dan niet gebruik van kan maken. Om het geheel wat te kaderen en te voorkomen dat er een te divers geheel ontstaat, zal er van gemeentewege een totaalplan worden opgesteld. Binnen dat kader kunnen dan individuele bouwplannen worden ontwikkeld.

III. Naar aanleiding van de reacties op het verkeersplan hoofdwinkelcentrum het volgende

Zoals tijdens de inleiding op de inspraakavond van 28 november 1990 ook is gesteld, heeft de gemeenteraad reeds in het verleden besloten volgens model 3B het hoofdwinkelcentrum in het centrum van het oude dorp te realiseren. Zo ook voor het daarbij behorende verkeersplan dorpscentrum, waarvan het verkeersplan hoofdwinkelcentrum een afgeleide is. De opbouw van de basisverkeersstructuur in hoofdwegen, ontsluitingswegen, circuit, erven, voetgangersgebieden en parkeren ligt derhalve vast.

Slechts één opmerking/vraag brengt de basisverkeersstructuur in het geding, namelijk het parkeren buiten het centrum bij de Naarderstraat en bij het gemeentehuis/Gooilandweg. Een dergelijke oplossing kan gezien de genomen besluiten geen uitgangspunt zijn, doch kan op gezette tijden wel ontstaan als overloopsituatie wanneer de parkeergelegenheden in het centrum volledig bezet zijn.

In aansluiting hierop wordt opgemerkt dat naar aanleiding van de reeds genomen besluiten onderkend moet worden dat meer auto's, fietsers en voetgangers in het centrum zullen komen, dat meer verkeersdeelnemers een parkeer-/stallingsplaats zullen zoeken en dat een en ander op bepaalde momenten tot de nodige overlast kan leiden in de vorm van drukte, geluid, fout parkeren, wachten (ten gevolge van inparkeren, laden/lossen, voorrang verlenen e.d.). Deze overlast is inherent aan een levendig centrum en niet altijd te vermijden.

De meer in detail gestelde vragen, opmerkingen, suggesties e.d. zullen aan de hand van de hiërarchie in de verkeersstructuur de revue passeren, alhoewel tijdens de beide avonden reeds vele vragen zijn beantwoord.

Hoofdwegen

Mede naar aanleiding van opmerkingen in de raadscommissie stadsontwikkeling is de opzet van de verbetering van de kruising Eemlandweg-Havenstraat geringer van omvang geworden.

Ontsluitingswegen

Gezien de wijze van de hiervoor genoemde kruispuntverbetering zal ook de ontsluitende functie van de Havenstraat tussen Eemlandweg en Melkweg iets afnemen.

Een eventuele snelheidsremmende voorziening halverwege de Melkweg (geen drempel) kan pas worden uitgevoerd als zowel het bouwverkeer ten behoeve van het centrum als ten behoeve van de nieuwe woningbouw ter plaatse van het melkuitgiftestation is beëindigd.

Overigens zullen alle eventuele 30 km-zone-maatregelen pas worden uitgevoerd nadat het bouwverkeer ten behoeve van het centrum is beëindigd.

Geadviseerd wordt het gedeelte Havenstraat ten westen van de Voorbaan onderdeel te laten blijven van het circuit (dus om de Oude Kerk heen) en niet de suggestie over te nemen het circuit via de Raadhuisstraat te completeren zoals aanvankelijk in de plannen was opgenomen. Het feit dat het verkeer uit westelijke richting via de Havenstraat tot aan de Voorbaan kan doorrijden, is reeds lang een ongelukkige verkeerssituatie met name voor onbekenden. Door het eenrichtingsverkeer op de Havenstraat door te trekken naar de Oranje Weeshuisstraat wordt dit probleem opgeheven. Aansluitend daarop zal ook het

eenrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat omgedraaid worden (van zuid naar noord), waardoor de Raadhuisstraat ontlast zal worden, hetgeen de winkelfunctie (met uitbreidingsmogelijkheden) ten goede komt.

Reeds eind jaren '70 was openbaar bekend dat de Tuinstraat een belangrijke functie moest vervullen in de ontsluiting van het dorpscentrum.

De Tuinstraat kan deze functie (wegbouw-technisch gezien) ook vervullen. Van het gedeelte Tuinstraat tussen Ceintuurbaan en Keucheniusstraat achten de huidige bewoners de snelheid en de intensiteit van het verkeer te hoog.

Door middel van de aanleg van een verkeersdrempel halverwege het onderhavige gedeelte Tuinstraat kan de snelheid worden teruggebracht.

Gezien de aanbevelingen van het c.i.m.k. om het slechte bereikbaarheidsimago van het centrum weg te nemen, kan dezerzijds niet geadviseerd worden de suggestie van de bewoners over te nemen, namelijk het instellen van eenrichtingverkeer (van oost naar west), omdat daarmee het centrum weliswaar niet onbereikbaar wordt, doch in belangrijke mate wordt ingeboet op de basisvoorwaarde dat "het winkelgebied goed bereikbaar en toegankelijk moet zijn". Daarbij komen dan nog de afgeleide nadelen dat

- de Kerkstraat nagenoeg de enige westelijke toegang tot het centrum wordt;
- de route Engweg-Keucheniusstraat met extra centrum verkeer belast gaat worden;
- behalve de winkels in het oostelijk deel van het centrum ook de groepspraktijk minder rechtstreeks bereikbaar wordt.

Circuit

Behalve enkele wegbreedte-aanpassingen in de Havenstraat zullen de wegen, welke deel uit maken van het circuit, niet verbreed worden.

In dit verband heeft een profielwijziging van het gedeelte Havenstraat tussen Achterbaan en Voorbaan speciale aandacht in relatie tot de Waterstraat. In de huidige situatie wordt bij een blokkade van het genoemde gedeelte Havenstraat de Waterstraat soms als "nooduitgang" benut in westelijke richting. De profielwijziging moet dat gedrag terugdringen. Daarnaast echter heeft de Waterstraat een functie in de bereikbaarheid van de Achterbaan vanuit het westen. Eerdere brieven van bewoners van de Waterstraat zijn derhalve wel serieus bekeken, doch op het verzoek tot het instellen van eenrichtingverkeer is gezien de functie en de intensiteit van de Waterstraat afwijzend gereageerd.

Wel zullen op een aantal in het verkeersplan genoemde lokaties bochtverruimingen plaatsvinden.

Voorts zullen in het kader van de 30 km zone voor het oude dorp op een aantal plaatsen in het centrum maatregelen worden getroffen. Te denken valt aan de door de bewoners naar voren gebrachte lokaties in de Meentweg bij de Lindenlaan, J.L. van Osstraat en de Middenweg.

De "onweerdrempel" in de Langestraat is inmiddels aangepast.

Erven

Met betrekking tot de schriftelijke reactie over de Middenweg ten zuiden van de Burg. Munnikhuizenstraat moet worden opgemerkt dat wel degelijk onderkend wordt dat de Middenweg drukker wordt, zoals dat hiervoor in zijn algemeenheid reeds is gesteld.

Het huidige profiel van de Middenweg met een rijbaan voor tweerichtingenverkeer, een parkeerstrook langs de oostzijde van de rijbaan en een gelijkvloerse voetgangersstrook langs de westzijde is in 1984 bewust zo uitgevoerd in verband met het verwachte verkeersbeeld. De aanleg van verhoogde trottoirs

wordt dan ook niet overwogen. Wel zal het gesignaleerde misbruik van de voetgangersstrook (westzijde) door geparkeerde voertuigen moeten worden tegengegaan door de plaatsing van paaltjes.

Teneinde ook de snelheid binnen de perken te houden, zal naast de hiervoor genoemde verkeerstafel op kruising Meentweg-Middenweg de aanleg van een verkeerstafel (drempel op kruispunt) op de aansluiting Middenweg-Burg. Munnikhuizenstraat moeten worden gerealiseerd. een dergelijke voorziening op de kruising Middenweg-Kerkstraat moet nog nader in beraad gehouden worden in verband met de juiste vormgeving van de uitrit van de parkeerkelder.

Voetgangersgebied

Omdat verwacht wordt dat de hoeveelheid voetgangers nabij de ingang van het warehouse aan de Lindenlaan drastisch toeneemt en een wisselwerking van voetgangers tussen Lindenlaan en de lokatie Kos/Koperslager ontstaat, is prioriteit gegeven aan deze verkeersdeelnemers en zal de Lindenlaan voetgangersgebied moeten zijn op het moment dat het warehouse functioneert. Het te creëren verblijfsklimaat ter plaatse dient niet gefrustreerd te worden door het toelaten van autoverkeer al of niet middels een proef. (Kort)parkeerders voor de winkels aan de Lindenlaan kunnen terecht in de parkeerkelder onder AH/warehouse.

Parkeren

Overeenkomstig het gesteld in het verkeersplan is thans de berekende parkeerbehoefte in evenwicht met de aangelegde en aan te leggen parkeerplaatsen. Indien door bepaalde oorzaken parkeerplaatsen wegvallen, dan wel de parkeerbehoefte toeneemt, dienen aansluitend beslissingen te worden genomen om parkeerplaatsen aan te leggen ten einde de parkeerbalans weer in evenwicht te brengen.

Onder de bestaande en aan te leggen parkeerplaatsen bevinden zich ook verspreid over het centrum invalideparkeerplaatsen. Zo ook bij apotheek Leefers. Genoemde apotheek blijft bereikbaar vanaf de Burg. Munnikhuizenstraat en ook aan die zijde is en blijft de invalideparkeerplaats gelegen.

In tegenstelling tot hetgeen in het verslag van 22 november 1990 is vermeld, strookt een blauwe zone wel met de gemeentelijke uitgangspunten, doch niet op dit moment. Opdracht zal gegeven moeten worden de instelling van een blauwe zone nader uit te werken en deze operationeel te laten zijn op het moment dat de winkelbebouwing op de drie locaties Kos/koperslager, oostzijde Oude Raadhuisplein en Lindenlaan gereed is gekomen.

Daarnaast dient in dezelfde tijd een parkeerregeling te worden uitgewerkt voor bewoners die aan een voetgangersgebied wonen en niet over een eigen erf beschikken. Tevens zal een ontheffings-/vergunningenregeling moeten worden opgezet voor de bereikbaarheid van aan voetgangersgebieden gelegen woningen, winkels en bedrijven.

Beantwoording van reacties overleg ex artikel 10 B.R.O.

Dienst Ruimte en Groen
 Provincie Noord-Holland
 Postbus 6090
 2001 HB Haarlem
 brief d.d. 19-11-1990

Voor wat betreft de na te streven functies binnen het plangebied ligt het accent op de uitbreiding en concentratie van winkels in het stimuleringsgebied. Uitgangspunt is de bestaande woningen langs de winkelroute zoveel mogelijk te vervangen door winkels op de begane grond en het bevorderen van woningen op de verdiepingen.

Aan het stimuleren van woningbouw op de verdiepingen is in het plan echter weinig aandacht besteed. Slechts is volstaan met de vermelding, dat op het terrein Kos-Koperslager rekening is gehouden met de bouw van ± 25 woningen. Het verdient aanbeveling aan te geven in hoeverre woningen op de verdiepingen in de overige plandelen kunnen worden gestimuleerd en wat dit concreet zal betekenen voor de woningbouwcapaciteit binnen het plangebied.

Stedebouwkundige uitwerking

Voor wat betreft de overgang van het Oude Raadhuisplein naar de Kerkstraat en het nieuw te ontwikkelen gebied Kos-Koperslager is mijns inziens onvoldoende rekening gehouden met de stedebouwkundige randvoorwaarden met betrekking tot de ruimtelijke structuur zoals in beeld is gebracht op tekening 4 in de plantoelichting. De aldaar te ontwikkelen ruimtelijke eenheden zijn door de situering van de bebouwingsgrenzen (inclusief arcadebebouwing) dermate gering dat deze zowel zelfstandig als in samenhang met andere ruimtelijke eenheden onvoldoende tot hun recht komen.

Het stimuleren van woningbouw op de verdiepingen wordt door ons zonder meer ondersteund. Door middel van het in de bouwvlak opgenomen aantal zal een zodanig minimum aantal woningen, ook bij nieuwbouw, gehandhaafd moeten blijven.

In de toelichting is op dit punt nog aanvullend ingegaan. Onder deze omstandigheden kan zonder meer van behoud en zelfs van versterking van de woonfunctie in het plangebied worden gesproken. Ook bij de meest recent gerealiseerde nieuwbouwplannen in dit gebied, te weten aan de Havenstraat en de Lindenlaan zijn bovenwoningen tot stand gebracht.

Deze constatering is in beginsel terecht, er moet echter ook worden bedacht dat met name de ruimtelijke eenheden op het betreffende kaartje zeer structuurmatig staan aangegeven. Vergelijk de ruimtelijke eenheid op de overgang Oude Raadhuisplein-Lindenlaan die in werkelijkheid ook veel geringer is. De reden dat dit pleintje zo gering mogelijk is gehouden heeft te maken met de wens om de relatie tussen het nieuwe winkelgebied t.p.v. Kos-Koperslager en het overige winkelgebied (Oude Raadhuisplein-Lindenlaan) zo direct mogelijk te houden. Desondanks is onderkend dat de ruimtelijke eenheid nu wel erg gering is geworden. Om die reden is het pleintje wat vergroot, hetgeen op de her-

Daarnaast bemoeilijkt de nauwe verbinding tussen het Oude Raadhuisplein en de Kerkstraat een goede ruimtelijke relatie met het bestaande winkelareaal en het te ontwikkelen terrein Kos-Koperslager.

Ik adviseer u het plan op deze punten nog eens kritisch te bezien.

Milieu

Gedeputeerde Staten hebben bij brief van 31 oktober 1989, nr. R&G1714 de notitie 'Bedrijven en Milieuzonering' aan de gemeentebesturen toegezonden. Met verwijzing naar de begeleidende brief merk ik op, dat ik in de toelichting op het plan een verantwoording heb gemist voor de selectie van bedrijven, die in de Staat van Inrichting zijn opgenomen, de gebiedstypering en de consequenties daarvan op de aan te houden richtafstanden, alsmede de toetsing van de bestaande bedrijven.

Plantoelichting

- De hoofdstukken 4.3. tot en met 4.7 sporen niet met de werkelijke inhoud.
- In de tweede regel moet mijns inziens verwezen worden naar hoofdstuk 3.1.4 in plaats van 5.1.4. van bedoelde voorwaarden (bijlage 4).

Plankaart

- Verzuimd is een bestemmingsaanduiding op te nemen in het bestemmingsvlak aan de zuidkant van de Kerkstraat tegenover het terrein Kos-Koperslager.
- Een gedeelte van de bebouwingsc.q. bestemmingsgrens ter plaatse van de bestemming 'GBI', hoek Havenstraat-Langestraat ontbreekt.

ziene plankaart is aangegeven.

Ook deze constatering is juist. Deze nauwe verbinding is dan ook verbreed. Enerzijds door de rooi-ruimte aan de noordkant van het Oude Raadhuisplein er uit te halen anderzijds door de oostwand van het plein wat te verschuiven. Daarnaast is ook de smalle doorgang tussen het pleintje en de Kerkstraat wat verbreed en verkort.

De bestaande onder de bestemming bedrijven vallende inrichtingen, te weten een carrosseriebedrijf, kaaspakhuis en loodgieterswerkplaats zijn allen positief bestemd en worden onder de huidige omstandigheden als een gegeven beschouwd.

Na bedrijfsbeëindiging zal binnen de mogelijkheden van de voorgescreven categorieën 1 en 2 dan wel na vrijstelling van andere bedrijfscategorieën, gebleven moeten worden.

De plantoelichting en het desbetreffende planvoorschrift zijn hierop nader aangepast.

De hier aangegeven noodzakelijke correcties in de plantoelichting, -kaart en -voorschriften zijn aangebracht.

Planvoorschriften

Artikel 13

Lid 5, sub b. De hier opgenomen verwijzingen naar hoofdstuk 5.1.4. van de plantoelichting is niet juist.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg
Postbus 1001
3700 BA Zeist
brief d.d. 20-12-1990

Ik adviseer u de in de vrijstelling gegeven mogelijkheid om tot 14.50 hoogte te bouwen tevens te toetsen aan de ruimtelijke karakteristiek van de omgeving.

De hiervoor noodzakelijke aanvulling in artikel 6, lid 4 sub d van de planvoorschriften is opgenomen.

Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Gooiland
Melkpad 26
1217 KD Hilversum
brief d.d. 31-10-1990

- Indien u de gewestelijke richtlijn hanteert om de maat te nemen van de plannen, dan vinden wij dat alleen maar acceptabel indien de aldus verkregen maatvoering in het verlengde ligt van de recente rapporten van het IMK. De Richtlijn als zodanig is geen goede maatstaf (meer) om gewenste ontwikkelingen aan af te meten.

Deze zienswijze wordt onderschreven.

- In enkele passages wordt er een directe relatie gelegd tussen het grootwinkelbedrijf en het zijn van trekker. Met name ten aanzien van de supermarkt worden dan uitspraken gedaan die wij niet geheel kunnen onderschrijven. Ook een goede formule uit

Van deze opmerkingen wordt nota genomen.

het vrijwillig filiaalbedrijf kan een trekker zijn.

De brancheverdeling mag slechts gezien worden als indicatie. In de brancheselectiecommissie zal de ontwikkeling nauwlettend gevolgd dienen te worden.

- Het functioneren van een dergelijk centrum is niet alleen afhankelijk van een goede branche-indeling, maar ook van een goede bereikbaarheid en parkeeraccommodatie. Boerderij Mulder is buiten het plangebied gehouden. De vraag is of deze capaciteit niet nodig is om met name de ontsluiting vanaf de oostkant aantrekkelijk te maken.

Bedoelde lokatie is vooralsnog bestemd tot reserve-capaciteit. Zonodig zal tot aanwending conform de ter plaatse reeds geldende bestemming besloten kunnen worden.

Dienst Welzijn, Economie en Bestuur
Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
brief d.d. 23-10-1990

Voor het goed kunnen functioneren van een centrumgebied is een goede parkeeraccommodatie van belang. De rode "P" in tekening 8 is echter niet in het bestemmingsplan opgenomen.

De betrokken lokatie heeft reeds de voor aanleg van een parkeerplaats benodigde bestemming. Vooralsnog wordt deze lokatie gezien als reservecapaciteit.

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Provincie Noord-Holland
Postbus 205
20504 AE Overveen
brief d.d. 19-09-1990

Gelet op het tegenwoordige mobili-

Aan de plantoelichting is een

teitsbeleid, dat gericht is op het terugdringen van het autogebruik, acht ik een beschouwing omtrent de bereikbaarheid van het (gedeeltelijk te realiseren) winkelcentrum per openbaar vervoer op zijn plaats.

Ik denk daarbij aan een beschrijving van de huidige en toekomstige (als gevolg van gewijzigde verkeerscirculatie) bereikbaarheid van het winkelcentrum per openbaar vervoer.

Dienst Milieu en Water
Provincie Noord-Holland
Postbus 3088
2001 DB Haarlem
brief d.d. 13-11-1990

Vervolgens merkt ik op dat bijlage 6.2. aanvulling behoeft: op de hoek Meentweg/Keucheniusstraat zijn nl. ook nieuwe woningen geprojecteerd, waarvoor een hogere waarde Wgh noodzakelijk is.

Overigens strookt het gestelde in de eerste alinea van de conclusie (T 22) (geen nieuwe woningen aan de Havenstraat) niet met de in rood aangegeven nieuwe woninger: op bijlage 6.2. (waarneempunt 5).

Het is noodzakelijk om (tevens) een hogere waarde Wgh te verzoeken voor nieuw op te richten bovenwoningen binnen de bestemmingen Gemengde Bebouwing en Detailhandel. Uit het plan kan niet worden opgemaakt in hoeverre daarvoor nog ruimte geboden wordt.

gedeelte met betrekking tot de bereikbaarheid per openbaar vervoer toegevoegd. overigens zij verwezen naar het als bijlage bij de plantoelichting toegevoegde verkeersplan hoofdwinkelcentrum.

Voor de betrokken lokatie geldt reeds een identieke woonbestemming waarvoor bij de vaststelling van het vigerende plan in 1983 reeds de vereiste ontheffing is verleend.

Deze constatering is juist. Inmiddels is er voor gekozen ter plaatse van waarneempunt 5 de gedachte bestemming zodanig aan te passen dat het bestaande woonhuis de bestemming GBI verkrijgt en de rest van dit perceel de bestemming bedrijfserf. Daardoor is ter plaatse weer sprake van een bestaande situatie.

Hiermee zal bij het in te dienen verzoek rekening worden gehouden.

Van de navolgende instanties is bericht ontvangen dat het ontwerp-bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

1. Rijksverkeersinspectie, district Noord-West, brief van 23-10-1990
2. Centraal Nederland, brief van 30-10-1990
3. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening, brief van 1-11-1990
4. Gewest Gooi en Vechtstreek, brief van 2-11-1990
5. H.I.D. Volkshuisvesting, provincie Noord-Holland, brief van 5-11-1990
6. H.I.D. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, brief van 6-12-1990
7. De Rijksconsulenten Economische Zaken, Haarlem, brief van 30-10-1990.

Berekening bedrijfsvloeroppervlakte bestemmingsplan "Centrumgebied Dorp".I. Winkels

1. bestaand, volgens inventarisatie m.b.o.	8.086
2. toename door funktiewijziging	1.200
3. uitbreiding/erfbouw	1.200
4. nieuwbouw	
a. hoek Ceintuurbaan/Kerkstraat *] zogenaamd	900
b. AH Keucheniusstraat *] westelijk bouwplan	750
c. Oude Raadhuisplein oostzijde	450
d. Pro Disco	450
e. woonhuizen Kerkstraat	150
f. Vos	750
g. Hagedoorn *	625
	<u>14.561</u>
5. Af: bestaand Pro Disco en Janssen	228
Totaal	<u>14.333</u>

II. Voorzieningen

1. bestaand	3.850
2. vergroting P.T.T. (nieuwbouw-bestaand *)	120
Totaal	<u>3.970</u>

* inmiddels gerealiseerd.

C.I.M.K. 1986

Conclusies en aanbevelingen

Inleiding

De centrale vraag in dit onderzoek is in hoeverre de doelstellingen/uitgangspunten van model 3B na realisatie van de nieuwbouwprojecten in de gemeente zijn bereikt en welke de effecten zijn van deze ontwikkelingen op het functioneren van de winkelvoorzieningen.

In de voorgaande hoofdstukken is door middel van een uitvoerige analyse van het huidige functioneren van het winkelapparaat al min of meer een beeld verkregen over de effecten van model 3B. Dit hoofdstuk beoogt deze ontwikkelingen nog eens kort en bondig samen te vatten en als uitvloeisel daarvan oplossingen aan te dragen voor geconstateerde knelpunten en onevenwichtig- heden in de huidige winkelsituatie in Huizen.

Effecten van model 3B

Het huidige functioneren van het winkelapparaat in Huizen is in belangrijke mate een gevolg van het gevoerde beleid in het kader van de ontwikkeling van model 3B. Immers, de (geplande) wijzigingen in de distributieve structuur zijn van invloed op het koopgedrag van de consumenten in Huizen, en in relatie daarmee, op het economisch functioneren van de bedrijven. De voornaamste effecten van model 3B, gegroepeerd rond de aspecten distri- butieve structuur, koopgedrag en economisch functioneren van de bedrijven, zijn:

- Wijzigingen in de distributieve structuur
 - Uitbreiding van het hoofdwinkelcentrum met ca. 1.200 m² v.v.o. In de hoofdbranchegroep duurzame en overige goederen is dit centrum de omvangrijkste concentratie in de gemeente Huizen.
 - Realisatie van het wijkwinkelcentrum Oostermeent met ruim 5.000 m² v.v.o. De Oostermeent neemt bijna eenderde deel van het totale winkeloppervlak in de voedings- en genotmiddelen voor zijn rekening en is hiermee in Huizen (in deze sector) de grootste winkelconcentratie.
 - Afname van het aantal verspreide winkelvestigingen in het oude dorp.
- Wijzigingen in de kooporiëntaties
 - Stijging van de koopkrachtbinding aan het winkelapparaat in Huizen:

Huizen: totaal

v.g.m.-sector: + 6%, thans 94%

d.o.g.-sector: + 7%, thans 55%

Consumentendeelgebied

Huizen-oud : toename koopkrachtbinding, v.g.m. 2% en d.o.g. 8%

Huizen-nieuw: toename koopkrachtbinding, v.g.m. 10% en d.o.g. 9%

- Verandering in oriëntatie op hoofdwinkelcentrum:
In de v.g.m.-sector een afname van de oriëntatie met ca. 24% en in de d.o.g.-sector met 7%.
Naar consumentendeelgebied treden belangrijke verschillen op:

	Huizen-oud	Huizen-nieuw
v.g.m.-sector	+ 15%	- 37%
d.o.g.-sector	+ 11%	- 11%

• Economische gevolgen

- De niet-geconcentreerde winkelbedrijven zijn met name in de afgelopen jaren geconfronteerd met een aanzienlijke omzetschrijnuitgang. Het economisch functioneren van deze bedrijven kan thans dan ook matig tot slecht worden genoemd.
- Het functioneren van de bedrijven in de buurtwinkelcentra en in het hoofdwinkelcentrum (in de v.g.m.-sector) hebben enige (negatieve) invloed ondervonden van de opening van het winkelcentrum Oostermeent, maar dit heeft nog niet geresulteerd in bedrijfseconomische resultaten die zich beneden aanvaardbare grenzen bevinden.

De wijzigingen in de distributieve structuur in Huizen, conform model 3B, hebben in de v.g.m.-sector bijgedragen tot een betrekkelijke evenwichtige functioneel hiërarchische winkelstructuur. Het hoofdwinkelcentrum en de Oostermeent vervullen in hoofdzaak een functie voor respectievelijk het oude dorp en het nieuwbouwgedeelte van Huizen, met daarnaast de kleine buurtwinkelcentra in Huizen-nieuw die een goede aanvulling betekenen van het wijkcentrum. Opvallend binnen dit geheel is echter wel dat de bedrijven in de Oostermeent (in deze sector) in bedrijfseconomisch opzicht nog niet optimaal "draaien". Om tot een verbetering van deze situatie te komen zal een oriëntatieverhoging moeten plaatsvinden (vanuit Huizen-nieuw) van ca. 5%. In hoeverre dit centrum daarin zal slagen is sterk afhankelijk van de samenstelling en vooral de kwaliteit van het aanbod, waarbij mogelijk gedacht kan worden aan enige versterking van de meer hoogwaardige en specialistische branches.

In de hoofdbranchegroep duurzame en overige goederen is sprake van aanmerkelijk minder gunstige omstandigheden. Eén van de belangrijkste doelstellingen van het model 3B, het hoofdwinkelcentrum in het oude dorp dient voor de gehele bevolking als centrum voor aankopen in de duurzame en overige goederen, is niet gerealiseerd. Met name consumenten uit het nieuwbouwgedeelte van de gemeente erkennen het hoofdcentrum niet als het centrum waar gezellig gewinkeld kan worden en gaan dan ook in (te) grote getalen naar buiten de gemeentegrenzen gelegen centra van hogere orde. Voor deze consumenten fungeert het oude dorp in hoofdzaak als boodschappengebied.

De oorzaak voor deze ontwikkeling moet gezocht worden in een onvoldoende attractief en herkenbaar winkelaanbod in samenhang met een slechte bereikbaarheid, die het hoofdwinkelcentrum als totaal een zodanig negatief imago geeft dat met name consumenten over afstand wegblijven. Concreet kan in dit verband genoemd worden:

- Het aanbod in de voor een kernwinkelapparaat gezichtsbepalende branche confectie/textiel is te gering en onvoldoende afgestemd op de wensen en

- eisen van de moderne consument (gemiddelde leeftijd nieuwbouwbewoners relatief laag!). In dit verband moet gewezen worden op het ontbreken van (landelijke) filiaalbedrijven die qua prijsstelling en keuzemogelijkheden een aanvulling kunnen betekenen van het huidige hoogwaardige aanbod in deze branche.
- De afwezigheid van een landelijk bekend warenhuis, een branche die in qua omvang vergelijkbare kernen in Nederland veelal een belangrijk attractiepunt is, waar de betreffende centra in belangrijke mate de aantrekkingskracht over grotere afstand aan ontleen. Hierbij moet worden opgemerkt dat één van de voorwaarden bij uitvoering van model 3B was dat tenminste één echte trekker in het oude dorp zou worden gesitueerd.
 - De slechte bereikbaarheid van het hoofdwinkelcentrum met name vanuit de nieuwbouwwijken die nogal indirect en omslachtig is. Naast de voor het winkelapparaat ongunstige interne circulatie speelt voorts een rol in de negatieve beeldvorming rond de bereikbaarheid de situering van de (belangrijkste) parkeervoorzieningen die in hoofdzaak ten westen van het centrum zijn gelegen.
 - De presentatie van het centrum naar buiten toe schiet te kort om het centrum het imago te geven van een winkelconcentratie waar gezellig gewinkeld kan worden. Dit komt tot uitdrukking in de collectieve - (o.a. versnipperd winkelfront, ontbreken van eenheid, weinig attractieve entree) en individuele presentatie, die veelal als te "dorps" kan worden getypeerd en onvoldoende aansluit bij het beeld dat consumenten hebben van winkelconcentraties waar men "gezellig gaat winkelen".

De belangrijkste conclusie naar aanleiding van het voorgaande kan zijn dat model 3B voor wat betreft de hoofdbranchegroep duurzame en overige goederen niet is geslaagd. De problemen concentreren zich in hoofdzaak op het feit dat het hoofdwinkelcentrum in het oude dorp de toegedachte functie binnen de hiërarchische verzorgingsstructuur niet kan waarmaken. Bij het oplossen van de geconstateerde knelpunten zal het er niet zozeer om gaan de doelstelling van model 3B alsnog te bereiken, maar veel meer zal het accent moeten liggen op het verbeteren van het huidige functioneren van het winkelapparaat in Huizen. In de navolgende paragraaf wordt hiertoe een aanzet gegeven.

Aanbevelingen

Zoals gesteld in het voorgaande gaat het bij het aangeven van de verbeteringsmogelijkheden niet zozeer om het (alsnog) bereiken van de doelstellingen en uitgangspunten van model 3B, maar dient meer uitgegaan te worden van de feitelijke winkelsituaties waarin zich een aantal problemen voordoen die om een oplossing vragen. Indirect betekent dit uiteraard wel dat (noodgedwongen) nog steeds het uitgangspunt is, hoofdwinkelcentrum van de gemeente Huizen in het oude dorp met daarnaast een zogenaamd verhevingspunt in het nieuwbouwdeel van Huizen in de vorm van een wijkcentrum.

Belangrijk is het echter wel om erop te wijzen dat, in tegenstelling tot één van de uitgangspunten van model 3B, het dezerzijds niet wenselijk wordt geacht in het hoofdwinkelcentrum het accent van de verzorging te zeer te blijven richten op het hoogwaardige en specialistische branche-aanbod. Gestreefd zal ernaar moeten worden een meer compleet branchepakket te creëren dat in overeenstemming is met de functie die het centrum dient te vervullen en als zodanig ook door de consument verwacht wordt.

Daarnaast behoeft het branchebeleid ten aanzien van de v.g.m.-sector in het winkelcentrum Oostermeent enige bijstelling door ook, zij het op beperkte schaal, mogelijkheden te bieden voor de wat meer kwalitatief hoogwaardige bedrijven.

Het te krampachtig hanteren van doelstellingen en uitgangspunten bij het samenstellen van het branchepatroon van winkelcentra herbergt het gevaar in zich dat op de lange duur het doel voorbij gestreefd wordt en uiteindelijk de (geforceerde) gecreëerde situatie zich tegen zichzelf gaat keren.

In het navolgende worden voor respectievelijk het hoofdwinkelcentrum, het winkelcentrum Oostermeent en de buurtwinkelcentra verbeteringsvoorstellen en aandachtspunten aangegeven, die het functioneren van de onderscheiden winkelgebieden in positieve zin kunnen beïnvloeden.

▪ Hoofdwinkelcentrum oude dorp

Teneinde het hoofdwinkelcentrum in de d.o.g.-sector werkelijk een functie te laten vervullen als het centrum voor de gehele gemeente zal het aan een groot aantal voorwaarden moeten voldoen.

1. Het centrum dient overwegend een winkelfunctie te hebben met een zodanig attractieve branchesamenstelling, dat het ook voor publiek over afstand aantrekkelijk is om er te komen "winkelen".

"De analyse van de huidige situatie heeft aangetoond dat uitbreiding van de confectie-/textielbranche en vestiging van een warenhuis wenselijk is. Uit de berekening van het omzetpotentieel is voorts gebleken dat reeds in de huidige situatie ruimte aanwezig is voor uitbreiding van het aanbod met een warenhuis en een aantal meer populaire confectie-/textielbedrijven. Wordt daarnaast rekening gehouden met een belangrijke oriëntatieverhoging (vermindering van de koopkrachtafvloeiing) dan moet het duidelijk zijn dat ook bedrijfseconomisch gezien exploitatie van de genoemde bedrijven een verantwoorde zaak is".

2. De inrichting van het gebied moet zodanig zijn dat de verblijfsfunctie wordt benadrukt. Dit vereist een aankleding van wat men noemt sfeerbepalende elementen zoals groen, beluifeling, verlichting, bestrating e.d. Tevens zullen gevels en entrees van winkelpanden meer moeten aansluiten bij de sfeer van een meer "recreatief" winkelgebied. Dit vraagt initiatieven en bereidheid tot medewerking van ondernemers.

"De gezelligheid in een historische omgeving komt in de consumentenbeoordeling als één van de sterkste punten van het hoofdwinkelapparaat naar voren. Belangrijk zal het in de toekomst zijn juist dit aspect nog meer naar voren te laten komen, waarbij ernaar gestreefd zal moeten worden een aantrekkelijk winkelaanbod te realiseren in een rustieke omgeving. Bij het aanbrengen van sfeerverhogende elementen zal steeds gezocht moeten worden naar een combinatie van beide aspecten. Voorop moet staan het creëren van een eigen en vooral herkenbaar gezicht. Naast de winkelactiviteiten zal gedacht moeten worden aan aanvullende recreatieve voorzieningen als coffeeshops en terrassen".

3. Het winkelgebied dient een levendig karakter te hebben, waardoor het noodzakelijk is dat er geen "gaten" in de straatwanden zijn als woonhuizen of andere (overdag) weinig publiekaantrekkende functies. Ook leegstand en lege plekken hebben tot gevolg dat het winkelgebied niet meer als één geheel gepresenteerd wordt.

"Uit de consumentenenquête is naar voren gekomen dat men over het algemeen het winkelmilieu in het hoofdwinkelcentrum voor wat betreft routing en versnippering van het winkelaanbod ongunstig beoordeeld. Getracht zal moeten worden met alle mogelijke middelen de eenheid in

het centrum te verbeteren, waarbij vooral de herkenbaarheid van een gezellig winkelcentrum in een rustieke omgeving voorop dient te staan".

4. Het winkelgebied moet goed bereikbaar en toegankelijk zijn. De consument zal zonder al te veel moeite gemakkelijk bij het winkelgebied moeten komen, zonder al te veel omwegen te hoeven afleggen en/of barrières te hoeven nemen.

In de directe nabijheid van het gebied moet voldoende parkeergelegenheid zijn die op aanvaardbare afstand is gelegen. Deze parkeergelegenheden moeten via gemakkelijke routes te bereiken zijn. De situering van de parkeergelegenheid moet zich bij voorkeur gespreid langs de route van het winkelgebied bevinden. Daarmee wordt een zekere "voeding" vanuit verschillende richtingen gegarandeerd.

"Het hoofdwinkelcentrum heeft thans op het punt van de bereikbaarheid een uitgesproken negatief imago, met name bij consumenten afkomstig uit Huizen-nieuw. Dit is onder meer het gevolg van de huidige verkeerscirculatie in het centrum en als uitvloeisel daarvan de toegankelijkheid van de winkelvoorzieningen in samenhang met de situering van de belangrijkste parkeervoorzieningen. Concreet betekent het een en ander dat voor een belangrijk deel van de consumenten het winkelcentrum slechts op een omslachtige en indirecte wijze te bereiken is. Uitgaande van de huidige verkeerssituatie in het centrumgebied is, gelet op de wijze van functioneren van het winkelgebied, het een noodzaak de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het winkelgebied vanuit oostelijke richting sterk te verbeteren. De mogelijke realisering van het parkeerterrein bij de "Koperslager" vormt hier een essentiële factor. Voorts is het, rekening houdend met de toch sterk aanwezige boodschappenaspecten in het winkelen, van groot belang dat er voldoende kortparkeerplaatsen aanwezig blijven direct voor de winkelvoorzieningen. Om tot een meer concrete en gedetailleerde invulling te komen van de verkeers- en parkeersituatie in het oude dorp is nadere studie wenselijk".

5. Het winkelgebied binnen het centrum moet in omvang beloopbaar zijn. Dit wil zeggen dat de aantrekkingskracht van het winkelareaal van dien aard dient te zijn, dat de consument bereid is zich van het ene gedeelte naar het andere te verplaatsen. Is dit onvoldoende het geval, dan bestaat de kans op verbrokkeling en leegstand in de zwakste delen. Deze aantrekkingskracht of attractiviteit wordt bepaald door de omvang van het aanbod, de diversiteit aan winkels, de architectuur van de gevelwand, de aanwezigheid van trekkers en de inrichting van de straat. Als afgeleide daarvan zal de bezoeker meer of minder van het winkelgebied ten behoeve van zijn bezoek benutten.

"In dit verband moet gewezen worden op het enigszins versnipperde karakter van het winkelgebied. De belangrijkste winkelstraten in het hoofdcentrum, de Kerkstraat, het Raadhuisplein, de Voorbaan en de Lindelaan vormen geen duidelijke eenheid waardoor consumenten over het algemeen slechts delen van het centrum bezoeken. Bij het aanpassen van de inrichting van het centrum zal dan ook zeer nadrukkelijk voorop moeten staan "het bevorderen van de eenheid" van het centrum".

6. De aanwezigheid van echte "trekkers" in de vorm van warenhuizen blijkt een essentiële variabele te zijn in het functioneren van het hoofdwinkelcentrum op het (gewenste) niveau van Huizen. Trekkers dienen op een zodanige wijze verdeeld te zijn over het ge-

bied, dat wordt voorkomen dat er "dode stukken" ontstaan. Indien er sprake is van een gelijkmatige verdeling van trekkers kan een gelijkmatige verdeling van de passantenstromen worden verkregen. Het belang daarvan is duidelijk: de omzetkansen van de ondernemers zullen in de nieuwe situatie afhankelijk zijn van de omvang van het passerend, wandelend publiek. Er moet worden voorkomen dat bepaalde delen van het centrum "uitdrogen".

"Zoals gesteld onder punt 1 is toevoeging van een warenhuis aan het winkelaanbod een noodzaak. Bij de ontwikkeling van model 3B is reeds gesproken over een warenhuis aan het Oude Raadhuisplein waarbij als meest gunstige locatie het noordoostelijk deel is aangewezen. De gekozen locatie is als positief te ervaren, mede gelet op de situering van de overige (sub)trekkers en het daardoor gecreëerde wandelcircuit. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn echter wel voldoende parkeervoorziening in de directe omgeving (o.a. Koperslager) en goede ontsluiting van dit deel van het centrum".

7. Een voorwaarde voor het succes van de ontwikkeling van een dorpscentrum tot hoofdwinkelcentrum van een gemeente van ruim 40.000 inwoners is, dat de ondernemers dit proces positief ondersteunen. Het succes is immers voor een deel afhankelijk van de wijze waarop de ondernemers op de nieuwe situatie inspelen. Zij dienen zorg te dragen voor de noodzakelijke aanpassingen zoals verandering van pui, inrichting, assortiment e.d. Tevens zullen de ondernemers zich collectief naar buiten moeten presenteren. Er dient gestreefd te worden naar een nieuw elan voor het gehele centrum, waarbij de inbreng van de individuele ondernemer een bijzonder belangrijke factor is. Dit impliceert dat overleg met de ondernemers over te nemen maatregelen tot de wenselijkheden behoort. Diverse situaties maken het belang van een goede overlegvorm tussen gemeente en ondernemers duidelijk. Effectieve oplossingen zijn alleen te bereiken als de betrokkenen er achter staan.

Samenvattend kan gesteld worden dat het succes van de verbetering van de winkelsituatie in het hoofdwinkelcentrum mede afhankelijk is van de volgende vier factoren:

- het anticiperen op een veranderd commercieel klimaat, dat zowel de individuele ondernemers als het collectief tot een gerichte aanpak dwingt;
- de aankleding en inrichting van het gebied dient goed aan te sluiten bij de winkelende bezoeker waarbij met name het accentueren van de verblijfsfunctie belangrijk is. Voorkomen moet worden dat het gebied een "doodse" indruk wekt;
- de stimulering van activiteiten van grotere en kleinere ondernemingen in uiteenlopende branches, waardoor een basis wordt gelegd voor een aantrekkelijk winkelaanbod (de vestiging van een warenhuis vormt hierin een essentiële factor);
- de verkeerscirculatie en parkeersituatie moet beter aansluiten bij de wijze van functioneren van het winkelgebied.

▪ Winkelcentrum Oostermeent

Het beleid ten aanzien van het winkelcentrum Oostermeent zal zich moeten richten op de volgende punten:

1. In de v.g.m.-sector moet, zij het op beperkte schaal, vestiging van meer hoogwaardig en kwalitatieve bedrijven mogelijk worden gemaakt.
2. Het gevoerde branchebeleid in de d.o.g.-sector blijkt een positieve uitwerking te hebben. Mede gelet op enigszins labiele concurrentiekracht van het hoofdwinkelcentrum wordt geadviseerd in de toekomst dit selectieve beleid voort te zetten en zodoende de (werkelijke) wijkfunctie van het centrum te handhaven.
3. Uit het consumentenonderzoek is naar voren gekomen dat een deel van de consumenten de huidige inrichting en opzet van het centrum kaal en zakelijk vindt. Men stelt meer groen, activiteiten (acties) en terrassen voor.
Concrete aanbeveling om de intimiteit van het centrum te verhogen zijn, gelet op de opzet van dit onderzoek, niet mogelijk. Nader onderzoek (en advies) lijkt in dezen echter wel gewenst.

▪ Buurtwinkelcentra

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de buurtcentra (Holleblok, Kostmand, Phohistraat en de Balken) weliswaar met enige omzetsachteruitgang zijn geconfronteerd, maar dit heeft overwegend nog niet geleid tot bedrijfseconomische onrendabele omstandigheden. Verwacht mag echter worden dat in de toekomst de concurrentie, mede als gevolg van een sterkere profilering van de Oostermeent, in omvang nog meer zal toenemen. Teneinde in dit verband enig tegenwicht te kunnen bieden zal ernaar gestreefd moeten worden in deze buurtcentra een zo optimaal mogelijke situatie te creëren.* De volgende aspecten zijn daarbij van belang:

1. Wil het aanbod in een buurtwinkelcentrum kunnen concurreren met dat in andere winkelcentra (vaak van hoger niveau), dan is het noodzakelijk, dat een min of meer volledig pakket van dagelijks benodigde artikelen aanwezig is. Hieronder moet in dit verband worden verstaan een breed assortiment van droge kruidenierswaren (inclusief non-food) en aanbod in de versgroepen brood, vlees en vleeswaren, aardappelen, groente en fruit en zuivelprodukten.
2. In het algemeen is het wenselijk dat het aanbod in een klein buurtwinkelcentrum min of meer prijsagressief is. Dit geldt het sterkst voor de droge kruidenierswaren en voor de versartikelen, die niet in bediening worden aangeboden (zuivel en zuivelprodukten, voorverpakt brood). Ook de overige versartikelen worden echter steeds meer "prijsgevoelig", doordat discounters ook deze artikelen tegen lage prijzen gaan aanbieden.
3. Het winkelaanbod in kleine buurtwinkelcentra moet service hoog in het vaandel dragen. Dit in de vorm van persoonlijk contact met de klanten inde winkel en door o.a. het bezorgen van boodschappen. Qua assortiment, maar ook qua prijs dient het winkelaanbod in kleine centra volgend te zijn ten opzichte van de concurrentie, qua service moet het buurtcentrum zich onderscheiden van de concurrentie.

4. Voor wat betreft de bereikbaarheid kan worden opgemerkt:
 - het winkelcentrum dient goed zichtbaar te zijn vanaf de weg met de hoogste verkeersintensiteit (auto en fiets) in de buurt/wijk;
 - voetgangers moeten het winkelcentrum veilig en zonder omwegen kunnen bereiken;
 - de parkeerplaatsen dienen in aantal voldoende aanwezig te zijn en in de directe nabijheid van de winkels te zijn gesitueerd.

5. Via een goede promotie kan het buurtwinkelcentrum zich profileren ten opzichte van het grotere winkelcentrum, waarbij uiteraard vooral dient gewezen te worden op de positieve eigenschappen, waarmee het buurtwinkelcentrum zich onderscheidt: nabijheid, royale parkeerfaciliteiten, bereikbaarheid, persoonlijke benadering en service etc.

* Bron: De levensvatbaarheid van kleine buurtcentra, C.I.M.K. mei 1985.

Kenmerken "hoofdstraat"

De "hoofdstraat" volgt zijn route vanaf het Gooimeer landinwaarts gerekend, langs een waterloop met steenachtige kaden. Deze aanloophaven eindigt bij een wijk-winkelcentrum gelegen in het toekomstige hart van de Oostermeent (centrum "de Meent").

De "hoofdstraat" verbindt vervolgens dit centrum in de Oostermeent via het op de grens van het oude dorp gelegen stadskantoor en busstation, met het hoofdwinkelcentrum in het oude dorp.

De "hoofdstraat" is een langgerekt centrum gevuld met woningen, bedrijven, sociaal-culturele voorzieningen en scholen en op knooppunten winkels, respectievelijk kantoren en bedrijven.

De verschillende functies op het gebied van wonen, werken en recreëren vormen in de "hoofdstraat" een herkenbaar element.

Het visuele en functionele onderscheid van deze centrale as met de overige bebouwing wordt versterkt door een stedelijke bebouwing met een eenduidige profielopbouw.

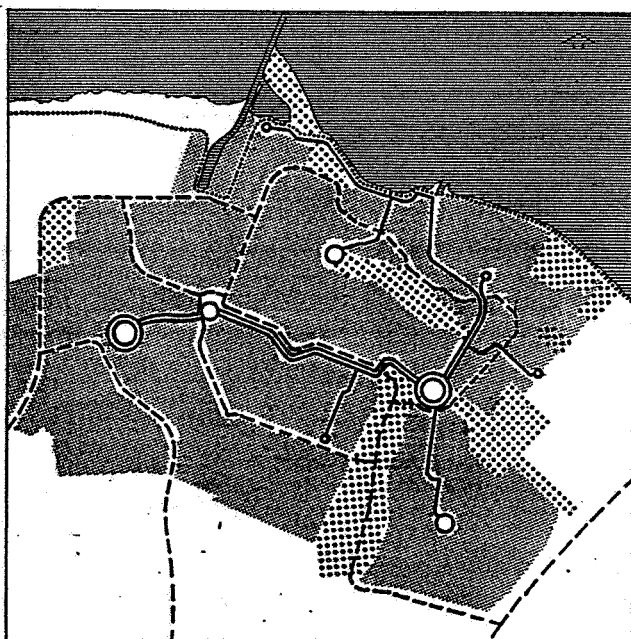
Door de specifieke vormgeving van de bebouwing, de detaillering/kleurtoepassing van de buitenruimten en straatmeubilair is de herkenbaarheid van deze zone geaccentueerd ten opzichte van de aangrenzende bebouwing.








Een zorgvuldige afstemming van de diverse bebouwingselementen onderling draagt er toe bij om een "eenheid" binnen deze "hoofdstraat" gebieden te bewerkstelligen.

Het totale plangebied wordt gekenmerkt door een gesloten bouwbloksysteem, om het stedelijke karakter te benadrukken. De stedelijkheid neemt toe naarmate men dichterbij het zuidelijk gelegen centrum "de Meent" komt.

Doorgaand autoverkeer wordt in de "hoofdstraat" vermeden en het langzaam verkeer wordt gestimuleerd.

HUIZEN
STRUCTUURBEELD OOSTERMEENT



-  bebouwing
-  groengebieden
-  water
-  wegen met stroomfunctie
-  kustroute t.b.v. langzaamverkeer (zie V.C.P.)
-  "hoofdstraat" met functies op gebied van wonen, werken en recreatie.
-  centrum van voorzieningen
wijknivo - buurtnivo.

STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECTONISCHE RANDVOORWAARDEN.

Gemeente Huizen
Hoofdwinkelcentrum Oude Dorp
30 mei 1989

INHOUD

INLEIDING

1. KNELPUNTEN

1.1. Algemeen

2. AANBEVELINGEN TER VERBETERING

2.1. Stedebouwkundig

3. STEDENBOUWKUNDIGE EN ARCHITECTONISCHE RANDVOORWAARDEN

3.1. Totale plangebied

3.1.1. Ruimtelijke structuur

3.1.2. Functies

3.1.3. Te verwerken karakteristieke elementen

3.1.4. Aanpassing bestaande gebouwde omgeving

3.1.5. Nieuwe bebouwing

3.2. Uitwerking deelaspecten

3.2.1. Objecten

3.2.2. Straten

3.2.3. Erfafscheidingen

3.2.4. Bomen

3.2.5. Bevoorrading

3.3. Infrastructuur

3.3.1. Ontsluiting parkeerkelder

3.3.2. Bevoorrading

3.4. Oude Raadhuisplein

3.4.1. Karakter

3.4.2. Frontvorming

3.4.3. Architectonische correcties

3.4.4. Indeling

3.4.5. Gebruiksmogelijkheden

3.4.6. Bijzondere verschijningsvorm

3.5. Nieuwe winkelstraat c.q. pleinstraat

3.6. Overigen

3.6.1. Gebruik parkeerkelder

3.6.2. Openbaar toilet.

Inleiding

De gemeente Huizen heeft besloten om het oude centrumgebied in het Oude dorp een nieuwe impuls te geven.

Dit plan houdt in dat het dorpscentrum een echt hoofdwinkelcentrum moet gaan worden.

Het vigerende bestemmingsplan met een conserverend karakter moet hiervoor herzien worden.

Om de gewenste ontwikkelingen in het plangebied op elkaar af te stemmen en aan te sluiten op het karakter van het Oude Dorp is het noodzakelijk om stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden te benoemen.

Hiermee kan de voorgestane kwaliteit van de nieuwe bouwelementen en de afstemming van het nieuwe op de bestaande situaties getoetst worden.

Stedenbouwkundig bureau Zandvoort Ordening & Advies met name D. Bak s.h.o. heeft een aantal randvoorwaarden voor het stedenbouwkundige onderdeel opgesteld.

De supervisor van het plangebied architect W. Buma heeft dit voor de architectuur gedaan.

In deze rapportage zijn de randvoorwaarden van beide disciplines samengebundeld.

1. Knelpunten

1.1. Algemeen

Om een aantrekkelijk hoofdwinkelcentrum te realiseren zullen ingrepen dienen plaats te vinden die een aantal veranderingen inhouden op zowel structuurniveau als microniveau.

Bij de gewenste veranderingen dient als uitgangspunt gekozen te worden dat er een aansluiting en afstemming op het karakter van het Oude Dorp wordt bewerkstelligd.

Hierbij dienen de volgende knelpunten zich aan:

- Het tot stand brengen van een duidelijke en continue winkelrouting binnen het plangebied is moeilijk te realiseren omdat bestaande functies en eigendommen niet zomaar afgestemd en aangepast kunnen worden op een nieuwe planopzet.
- Door de beperkte ruimte binnen het plangebied staat het gewenste verblijfskarakter van de buitenruimten van het winkelgebied en de kleinschaligheid van het totaalbeeld onder grote druk. Een zorgvuldige selectie en situering van functies (onder andere parkeren, autoverkeer, markt) is noodzakelijk, om de kwaliteit van de te realiseren buitenruimten en de kleinschaligheid van het totaalbeeld te kunnen garanderen.
- De verkeersafwikkeling en het parkeren zal bij de nieuwe planontwikkelingen opgelost dienen te worden met behoud van de bestaande wegenstructuur en profielen, zonder aantasting van het verblijfskarakter en de karakteristiek van het Oude Dorp. Aanpassingen ten behoeve van zwaarder materieel en extra verkeersbewegingen kunnen het karakter van het oude dorp aantasten.
- Aanpassing van bestaande bebouwing en buitenruimten die niet of onvoldoende aansluiten op het voorgestane totaalbeeld. Deze afstemming is onder andere afhankelijk van bereidwilligheid van derden.
- Handhaven of inpassen van bestaande waardevolle bebouwing en beplanting in nieuwe planopzet.
- Door de huidige ligging van kabels en leidingen is nauwelijks of geen ruimte voor het systematisch aanbrengen van nieuwe beplanting.
- De ruimtevrage van een groot aantal functies, dient ter plaatse van de buitenruimten gehonoreerd te worden. Daardoor wordt de wijze van inrichten en de karakterisering ervan onder druk gezet.
- De hellingbaan ter plaatse van de toegang parkeerkelder Havenstraat vormt een harde confrontatie met het voorgebied van de bestaande woning (hoek Havenstraat-Middenweg). Een nadere bestudering wat betreft afstemming is noodzakelijk.
- De bevoorrading van winkels kan de profielindeling en de inrichting van onder andere Middenweg en Keucheniusstraat nadelig beïnvloeden.
- Door in een gedeelte van de Achterbaan bij de planontwikkeling éénzijdige bewinkeling te ontwikkelen is er met de bestaande achtergebieden met erfafscheidingen aan de westzijde nog geen afstemming (in de zin van tweezijdige bewinkeling) ontstaan.

2. Aanbevelingen ter verbetering

2.1. Stedebouwkundig:

- Bij de planontwikkeling dient gestreefd te worden naar een compleet branchepakket.
Het hoogwaardige en specialistische branche-aanbod mag hierbij niet veronachtzaamd te worden. Het centrum dient attractief te zijn voor publiek over afstand om te komen "winkelen".
- De inrichting van het plangebied dient zodanig benaderd te worden dat de verblijfsfunctie wordt benadrukt. De kwaliteit van het verblijfskarakter mag niet teruglopen als gevolg van economische en civiel technische redenen.
Om het verblijfskarakter te stimuleren dienen de functies van binnenruimten zoveel mogelijk in te spelen op de buitenruimten zoals bijvoorbeeld in de horeca aandacht voor terrassen. De historische omgeving vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt.
- Het creëren van een herkenbaar winkelcentrum met een specifiek eigen gezicht. Bevorderen van stedelijk groen en kunstobjecten.
Alle elementen en objecten op elkaar afstemmen qua vorm, kleur en materiaalgebruik.
- Een levendig straatbeeld met een wervend karakter waarin de verscheidenheid aan vorm en functie gestimuleerd dient te worden.
Leegstand en lege plekken nadrukkelijk vermijden.
- Het winkelgebied dient goed bereikbaar en toegankelijk te zijn. Voldoende (gebouwde) parkeerplaatsen voor auto's en, vanwege het beperkte ruimtegebruik, het langzaamverkeer en openbaar vervoer stimuleren. Het verblijfskarakter is er mee gediend indien het zodanig wordt vormgegeven dat elke verplaatsing binnen het winkelgebied sneller en vooral aangenamer te voet kan dan met de auto.
- Een compact winkelgebied binnen het centrum waarin de aantrekkingskracht of attractiviteit wordt bepaald door de omvang van het aanbod, de diversiteit aan winkels, de stedebouwkundige en architectonische kwaliteit en de aanwezigheid van zogenaamde "trekkers".
De "trekkers" zodanig verdelen dat er geen "dode stukken" ontstaan.
- De nieuwe winkeleenheden als kleinschalige "korrels" tot een groter samengesteld geheel ontwikkelen. Dit dient aan te sluiten bij, respectievelijk te worden ingepast in, de fijnkorreligheid van het oude dorp.
- De ondernemers binnen het plangebied motiveren om noodzakelijke aanpassingen in architectuur, inrichting en assortiment te laten plaatsvinden.

3. Stedebouwkundige en architectonische randvoorwaarden

3.1. Totale plangebied

3.1.1. Ruimtelijke structuur

Om binnen het hoofdwinkelcentrum een samenhang van objecten en (structuur)elementen te bewerkstelligen worden de winkelroute en de "hoofdstraat" gekoppeld aan het knooppunt Oude Raadhuisplein.

Alle routes en ruimtesoorten worden op dit knooppunt georiënteerd omdat deze ruimte het hart van het hoofdwinkelcentrum is qua ligging en functie. Ook ten opzichte van de zogenaamde "trekkers" ligt dit gebied centraal in het centrumgebied. Met het nieuwe plein wordt de relatie versterkt tussen de bewinkeling in bouwvlek A en die van het oude raadhuisplein. Door middel van de "hoofdstraat" wordt het knooppunt Oude Raadhuisplein ruimtelijk en functioneel verbonden met het winkelcentrum Oostermeent. Het bevorderen van langzaamverkeer is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

In tekening 3 is weergegeven hoe structureel de verschillende ruimtelijke eenheden en relaties op elkaar dienen te worden afgestemd. Om deze ruimtelijke structuur te versterken zijn een aantal aanduidingen (zie renvooi) opgenomen die bij de planontwikkeling als niet te wijzigen uitgangspunt gehanteerd dienen te worden. Met name de ruimtelijke overgang naar de Burg. Munnikhuizenstraat vraagt bijzondere aandacht teneinde te voorkomen dat dit gebied tot een achtergebied wordt gedegradeerd.

Vanaf de buitenzijde van het plangebied (Havenstraat, Ceintuurbaan, Meentweg en Middenweg) dient het hoofdwinkelcentrum structureel op macro- en microniveau herkenbaar te worden gemaakt.

3.1.2. Functies

- Concentratie van winkels in stimuleringsgebied (gebied langs winkelroute).

Winkels zoveel mogelijk aaneengesloten op begane grond ter plaatse van Achterbaan (gedeeltelijk), Oude Raadhuisplein, Voorbaan (*), Lindenlaan, Raadhuisstraat (**), en Havenstraat (**), en de nieuwe winkelstraat en Kerkstraat.

- Bestaande woonbestemmingen langs winkelroute zoveel mogelijk vervangen door winkelbestemmingen op begane grond. Woningbouw bevorderen op verdiepingen.
- Zoveel mogelijk een verscheidenheid aan soorten winkels langs winkelroute. Om breedte van winkels te beperken de diepte van de bebouwing optimaliseren.

(*) Niet van toepassing op 3 bouwvlekken

(**) Eén zijde winkelstraat

3.1.3. Te verwerken karakteristieke elementen

De volgende elementen zijn zodanig karakteristiek voor het oude dorp, dat ze als randvoorwaarden voor de nieuwbouw worden opgenomen.

- de fijnmazige verkavelingsstructuur
- de profielen met een diversiteit in opbouw en bouwhoogte
- de kapvorm die in het totaalbeeld een dominante plaats inneemt
- de kleinschalige gedifferentieerde bouwmassa's
- de toegepaste baksteen architectuur

Er vindt bij de voorgestane planontwikkelingen een verschuiving plaats van een open dorpskarakter naar een gesloten stedelijk karakter.

Dit behoort echter bij een normaal groeiproces van een stad.

De verstedelijking behoeft op zich niet strijdig te zijn met het dorpskarakter.

Om een harmonieus en evenwichtig totaalbeeld te verkrijgen is het noodzakelijk de karakteristieke elementen bij de planontwikkeling te verwerken.

3.1.4. Aanpassing bestaande gebouwde omgeving.

- De aanwezige bebouwingsprofielen van het Oude Raadhuisplein en de daarop uitkomende winkelstraten vertonen bij nadere beschouwing het profiel van een eengezinswoning met één c.q. twee lagen met een kap, waarin naast winkels op meerdere plaatsen nog woonfuncties op de begane grond voorkomen.
- Ten behoeve van meer stedelijke allure en een meer continue winkelbebouwing dient de woonfunctie op de begane grond in dit gebied te worden teruggedrongen.
- Daarnaast zullen de straatwanden een meer gedifferentieerde goot- en bebouwingshoogte dienen te krijgen, waarbij de kapvorm een belangrijke rol speelt.
Met de aanpassingen wordt beoogd dat de vormgeving van de bestaande situatie beter wordt afgestemd op het nieuwe karakter van het hoofdwinkelcentrum.
- De introductie van een beluifeling plus architectonische aanpassingen ter plaatse van het Oude Raadhuisplein met een diepte van maximaal 2,50 m. heeft tot doel de bestaande bebouwing een aanpassing op het stedelijk beeld en de nieuwbouw te kunnen geven.
Inhoudelijk betekent dit dat een gedeeltelijke derde laag kan worden toegevoegd, zodat verticalisme in maat en schaal als stedelijk beeld kan worden nagestreefd. Daarnaast biedt de beluifeling aan mogelijkheid om de belevingswaarde van de bebouwing een nieuw herkenbaar imago te bieden.
- Indien de bereidheid van eigenaren tot herprofilering van hun panden rondom het Oude Raadhuisplein en daarop uitkomende winkelstraten in de toekomst niet of in onvoldoende mate aanwezig is, zal naar alternatieve mogelijkheden onderzoek moeten worden gedaan.
- Op die plaatsen waar correctie nadrukkelijk gewenst is wordt het aanbrengen van een arcade-achtige droogloop voorgesteld. Dit wordt voorgesteld om de op diverse plaatsen voorkomende slecht geproportioneerde horizontale winkelbeluifeling te kunnen corrigeren. Hiermee kan een start worden gemaakt met de creatie van een stedelijk gebied.

- De belevingswaarde van de bestaande winkelbebouwing is -naast de huidige en mogelijk toekomstige kwaliteit van de gevelopstanden- eveneens nadrukkelijk gediend met de totale omgevingsinrichting ("stedelijk tapijt").
 Bestratingsmaterialen en bestratingsprofielen dienen met grote zorg gekozen en ontworpen te worden teneinde een zo onbelemmerd mogelijke routing door het gehele winkelgebied te waarborgen.
 Met kleine goed zichtbare niveaueverschillen dient terughoudend omgesprongen te worden.
 Kwaliteit en vormgeving van het "straatmeubilair" (banken, fietsklemmen, verlichtingsarmaturen, vis- en bloemenkiosk, etc.) op het Oude Raadhuisplein worden geoptimaliseerd indien ontwerp en begeleiding aan een deskundige op dit gebied wordt toevertrouwd.

3.1.5. Nieuwe bebouwing (zie bijlage V)

- De bebouwingsstructuur van de nieuwe winkelvestigingen krijgt een stedelijke gedifferentieerde opzet waarin de kapvorm een duidelijk uitgangspunt is.
- De bebouwingsmassa's dienen qua maat en schaal aan te sluiten op die van het Oude Dorp. Zorgvuldige afstemming bij overgangen van bestaande situaties naar nieuwe planontwikkelingen.
- verticale geleiding in architectuur met toepassing van metselbaksteen
- metselbaksteen voor de gevels in relatie mét en afgestemd op gebouwen in de naaste omgeving
- gesloten hoeken met hogere bouwhoogte
- ter plaatse van de straatwanden een gedifferentieerde goothoogte en bebouwingshoogte; de kapvorm dient hierbij een belangrijke rol te spelen
- bij een kap dakhellingen hanteren van 40 - 50 graden en de kapvorm zoveel mogelijk in oost-west richting plaatsen. Gebakken pannen.
 Toepassing van fijschalig geproportioneerde goten, daklijsten, eventueel wind- en dakveren. (zie bijlage C voor bestaande kapvormen).
- voegwerken in licht kleur cement (wit, oker, lichtgrijs), gevelopstanden manifesteren zich als licht, genuanceerd en vriendelijk.
 Steenachtig materiaal van de gevels dient gedeeltelijk terug te komen in de bestrating eromheen
- dakdoorbrekingen van ventilatie en rookgasafvoeren bundelen in schoorstenen.
- beton, houten bekledingen en plaatmateriaal in de gevelopstanden terughoudend toepassen
- winkelbebouwing uitvoeren in minimaal 2 bouwlagen; hierbij de bovenverdieping bij voorkeur een woonfunctie geven
- het maximum aantal bouwlagen stellen op 3 (exclusief accenten en kap); bij diepe kavels dient de derde bouwlaag meer naar achteren gesitueerd te worden, met uitzondering van de oostgevel van het oude raadhuisplein
- aan de achterzijde van de bebouwing (ter plaatse van de achtererven) maximaal 2 bouwlagen aanhouden
- langs de winkelroute de winkels op de begane grond visueel een duidelijke relatie geven met de openbare buitenruimte. Toepassing van bijvoorbeeld arcaden.
- de winkels op de verdieping dienen visueel een duidelijke relatie met het winkelgebied op de begane grond te vormen
- waar blinde gevels als achterzijde van winkels ter plaatse van de Middenweg zich aandienen, deze zodanig geleden en vormgeven dat een visueel onaantrekkelijk beeld wordt vermeden. Blinde gevels zijn niet toegestaan ter plaatse van de winkelroutes.

- doorlopende horizontale luifels vermijden.
- kleinschaligheid van winkelraampartijen bevorderen door verticale geleiding met glasbreedte van hoofdzakelijk beperkte maat, ca. 1.50 m.
- de nieuwe bebouwing in terughoudende kleuren schilderen.
Teksten, reclames en uithangborden c.q. buitenverlichtingen in uitbundiger kleurzettingen.
- in de drie bouwvlekken dienen circa 20 woningen op verdieping gerealiseerd te worden.

3.2. Uitbreiding deelaspecten

3.2.1. Objecten

Om plekken in de buitenruimten te verbijzonderen kunnen bouwkundige objecten geplaatst worden, mits zij een structurele bijdrage leveren aan het geheel.

Een eenduidige en thematische behandeling van deze objecten is belangrijk. Dit laatste geldt overigens ook voor de onderlinge afstemming van inrichtingsobjecten.

3.2.2. Straten

De profielopbouw van de bestaande straten zoals Kerkstraat, Middenweg, Achterbaan, Havenstraat, Lindenlaan en Keucheniusstraat zoveel mogelijk handhaven.

Door een (nader te bepalen) geleiding van het straatprofiel kan de gewenste continuïteit versterkt worden.

De geleiding zoveel mogelijk aanbrengen met molgoten, kantstraten, etc.

De bestrating zoveel mogelijk uitvoeren in gebakken materiaal (met uitzondering van het nieuwe deel van de "hoofdstraat").

3.2.3. Erfafscheidingen

Smeedijzeren hekken en hagen zijn karakteristieke erfafscheidingen in het Oude Dorp.

Aan de belevingswaarde van de bestaande gebieden kan een verdere bijdrage geleverd worden door - waar stedenbouwkundig en architectonisch gewenst - de (groenblijvende) hagen te handhaven dan wel in een eigentijdse vormgeving te laten terugkomen.

Bekeken moet worden waar deze elementen in de winkelroute worden opgenomen, eventueel in combinatie met objecten als kiosken of vrijstaande vitrines, teneinde de continuïteit van de winkelroute te bevorderen.

3.2.4. Bomen

De drie waardevolle lindes, gelegen langs de Kerkstraat (noordzijde) tussen Middenweg en Achterbaan zullen indien mogelijk gehandhaafd moeten worden. Het is echter geen randvoorwaarde voor het plan.

3.2.5. Bevoorrading

De Havenstraat, Middenweg, Keucheniusstraat en Burg. Munnikhuizenstraat krijgen een overwegende bevoorradingfunctie. Een negatieve invloed op de belevingswaarde kan vermeden worden middels een zorgvuldige inrichting en door zoveel mogelijk met aangepast materieel te werken.

3.3. Infrastructuur

3.3.1. Ontsluiting parkeerkelder

Voor auto's de ingang van de parkeerkelder situeren aan de Havenstraat of Middenweg en de uitgang aan de Middenweg (in zuidelijk rijrichting). De inpassing van de te maken hellingbanen ter plaatse van de Havenstraat en/of Middenweg dient nader bestudeerd te worden.

3.3.2. Bevoorrading

Naast de bestaande hellingbaan van de parkeerkelder aan de Keucheniusstraat dient aan de zuidzijde een extra opstelstrook ten behoeve van bevoorrading gerealiseerd te worden. Er zal nader bestudeerd worden (bij bouwvlek A) of bevoorrading aan de Havenstraat of de Middenweg opgelost wordt.

3.4. Oude Raadhuisplein

3.4.1. Karakter.

Stenige ruimte met een gesloten karakter ter plaatse van noord-, zuid- en oostwand door middel van een duidelijke wandvorming. Naar het westen een ruimtelijke relatie vormen met het profiel van de Kerkstraat (tot aan de Raadhuisstraat).

3.4.2. Frontvorming.

Een frontvorming van het plein aan de oostzijde, bijvoorbeeld door middel van een arcade, om de oriëntatie van het plein te verduidelijken.

3.4.3. Architectonische correcties.

De noord- en zuidwand van het plein moeten een stedelijk karakter krijgen door middel van verticale architectonische correcties. Het gebruik van de rooi-ruimte kan hieraan een bijdrage leveren. Uitgangspunt is een verticale geleiding en hoogteaccenten ter plaatse van de hoeken van bouwblokken.

3.4.4. Indeling.

Tegelijk met de pleinindeling dient een profiel ter plaatse van de noord- en zuidwand gemaakt te worden dat ervoor zorgt dat door middel van stedelijk groen een ruimtelijke relatie met de overige ruimte van het plein wordt aangebracht.

3.4.5. Gebruiksmogelijkheden.

De ruimtelijke structurering van het plein moet verschillende gebruiksmogelijkheden creëren, zoals: markt, manifestaties, terrassen, kiosken, eventueel een muziektent, kunstwerk, fontein etc. Door een specifieke inrichting kan deze ruimte zich onderscheiden van andere openbare ruimten. Er zal nader bestudeerd worden of er hoogteverschillen met gebruikswaarde in het pleingebied komen.

3.4.6. Bijzondere verschijningsvorm.

De architectonische vormgeving en de toegepaste inrichtingsobjecten moeten een karakteristiek bewerkstellingen waarmee dit plein zich van andere buitenruimten onderscheidt.

3.5. Nieuwe winkelstraat

- Vanaf de Kerkstraat zal in de bouwvlek A een winkelstraat ontwikkeld worden die via een verbreding uiteindelijk aansluit op de Achterbaan.
- T.p.v. de verbreding met een oppervlakte van $\pm 300 \text{ m}^2$ (knikpunt in de winkelstraat) zal een toegang van de supermarkt/trekker opgenomen worden.
- De profielbreedte van de winkelstraat zal nader bepaald worden. Circa 6 m breed lijkt wenselijk.
- Nabij de verbreding dient een hellingbaan of lift en trappenpartij aangebracht te worden ten behoeve van de ontsluiting van de parkeerkelder. Een visuele relatie met het Oude Raadhuisplein is hierbij noodzakelijk.
- Ter plaatse van de Achterbaan, de nieuwe winkelstraat en de Kerkstraat dienen de voorzijden van de winkels geprojecteerd te worden.
- De nieuwe winkelstraat kan gedeeltelijk of geheel overdekt uitgevoerd worden.

3.6. Overigen

3.6.1. Gebruik parkeerkelder.

Het is belangrijk dat vanuit de bebouwde parkeervoorzieningen, gelegen tussen Middenweg en Achterbaan, ook andere winkelvestigingen, dan die boven de parkeerkelder, goed bereikbaar zijn. Duidelijke toegangen dragen hiertoe bij.

Het parkeergebruik na winkelsluitingstijden dient gestimuleerd te worden (bijvoorbeeld door magneetkaarten bij de ingangen en uitgangen). Voor bewoners en personeel van de winkels dient een nader te bepalen gebruiksregeling getroffen te worden. De (on)mogelijkheden zullen nader bestudeerd worden.

3.6.2. Openbaar toilet.

Op een nader te bepalen plaats binnen het plangebied zal een openbaar toilet opgenomen worden (dames en heren).

Berekening aantal parkeerplaatsen

- A. In het verkeersplan "dorpscentrum" (juni 1982) is de parkeerbehoefte op zaterdag berekend op 855 parkeerplaatsen. Het benodigde aantal plaatsen ligt 25% hoger, teneinde fout-parkeren en rondrijden te voorkomen. Gerekend wordt echter met de behoefte, zoals is afgesproken.

Uitgangspunten ten behoeve van berekening parkeerbehoefte verkeersplan "dorpscentrum"

- woningen	= 250 stuks
- winkels - 5.900 m ² v.v.o. bestaand + 4.850 m ² v.v.o. nieuw = 10.750 m ² v.v.o.	= 14.333 m ² b.v.o.
- voorzieningen 3.800 m ² b.v.o. bestaand + 500 m ² b.v.o. nieuw	= 4.300 m ² b.v.o.

De bestaande en de te realiseren parkeermogelijkheden in het verkeersplan "dorpscentrum" waren als volgt verdeeld:

juni 1982	bestaand	nieuw	totaal	behoefte
openbare p.p.	254	337	591	
particuliere p.p.	184	95	279	
	438	432	870 *	855

* Lege particuliere parkeerplaatsen kunnen vaak niet door andere parkeerders worden bezet, zodat van het totaal aantal parkeerplaatsen 15 à 20% afgetrokken zou moeten worden.

Sinds 1982 zijn diverse parkeergelegenheden aangelegd. Echter, op sommige locaties kon en kan het geraamde aantal parkeerplaatsen niet worden gerealiseerd. Zie onderstaande matrix.

januari 1988	bestaand	nieuw	totaal	behoefte
openbare p.p.	474	80	554	
particuliere p.p.	212	9	221	
	686	89	775	830

De 80 stuks nog te realiseren openbare parkeerplaatsen betreffen het P-terrein Mulder 44 stuks en het P-terrein Koperslager 36 stuks (14 van de 50 plaatsen zijn reeds gerealiseerd in de tuinen). Ook de parkeerbehoefte dient enigszins aangepast te worden (van 855 naar 830), omdat het aantal woningen thans 225 bedraagt en met 3.970 m² b.v.o. aan voorzieningen rekening moet worden gehouden. Ondanks de realisatie van alle parkeermogelijkheden volgens het verkeersplan "dorpscentrum" zou door de gewijzigde praktijkomstandigheden uiteindelijk een tekort van 55 parkeerplaatsen ontstaan. Daarbij wordt er van uitgegaan dat ook de overige verkeersmaatregelen van het verkeersplan "dorpscentrum" volledig zouden worden uitgevoerd, hetgeen twijfelachtig genoemd

mag worden.

- B. In het plan "hoofdwinkelcentrum" zal de plancapaciteit voor de winkels met 710 m² v.v.o. toenemen. Voorts wordt verwacht, dat er uiteindelijk nog 25 (boven)woningen aan het totaal-bestand zullen worden toegevoegd. Het voorzieningenniveau blijft gehandhaafd.

Uitgangspunten ten behoeve van berekening parkeerbehoefte verkeersplan "hoofdwinkelcentrum"

- woningen 225 bestaand + 25 nieuw = 250 stuks
- winkels 10.750 m² v.v.o. volgens 3B +
710 m² v.v.o. toename = 11.460 m²
- voorzieningen = 15.280 m² b.v.o.
= 3.970 m² b.v.o.

Met de ook bij het verkeersplan "dorpscentrum" gehanteerde en nog steeds actuele normen wordt de parkeerbehoefte op zaterdag berekend op 890 parkeerplaatsen.

De parkeermogelijkheden in het plan "hoofdwinkelcentrum" zijn als volgt:

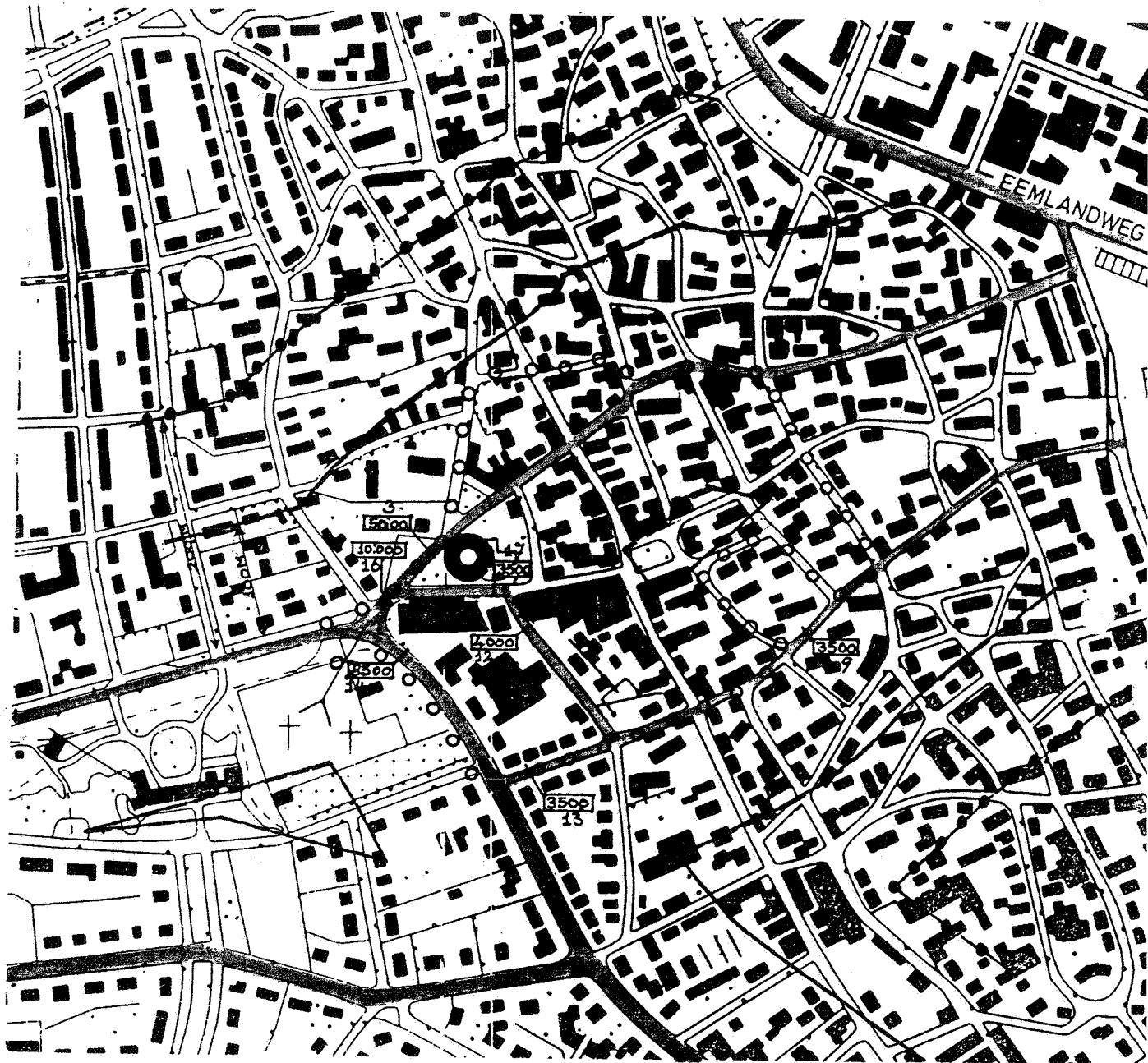
	bestaand	nieuw	totaal	behoefte
openbare p.p.	475	180	625	
particuliere p.p.	204	9	213	
	679	189	838	890

Als toelichting op deze matrix het volgende.



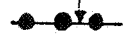


Ten gevolge van de geplande bebouwing op de terreinen Koperslager/Kos verdwijnen 29 aanwezige en 36 geplande openbare parkeerplaatsen, alsmede 8 particuliere parkeerplaatsen. Als nieuwe openbare parkeerplaatsen zijn gepland een kelder ter plaatse van de Koperslager/Kos en zo mogelijk een uitbreiding van de parkeerkelder Albert Heijn in zuidelijke richting met een gezamenlijke capaciteit van ca. 180 parkeerplaatsen.

Omdat in het verkeersplan "hoofdwinkelcentrum" de Kerkstraat en de Voorbaan op zaterdag toch als voetgangersgebied zullen functioneren moeten 16 + 14 = 30 parkeerplaatsen van de 475 bestaande parkeerplaatsen afgetrokken worden, waardoor het totaal op 868 - 30 = 838 parkeerplaatsen komt.

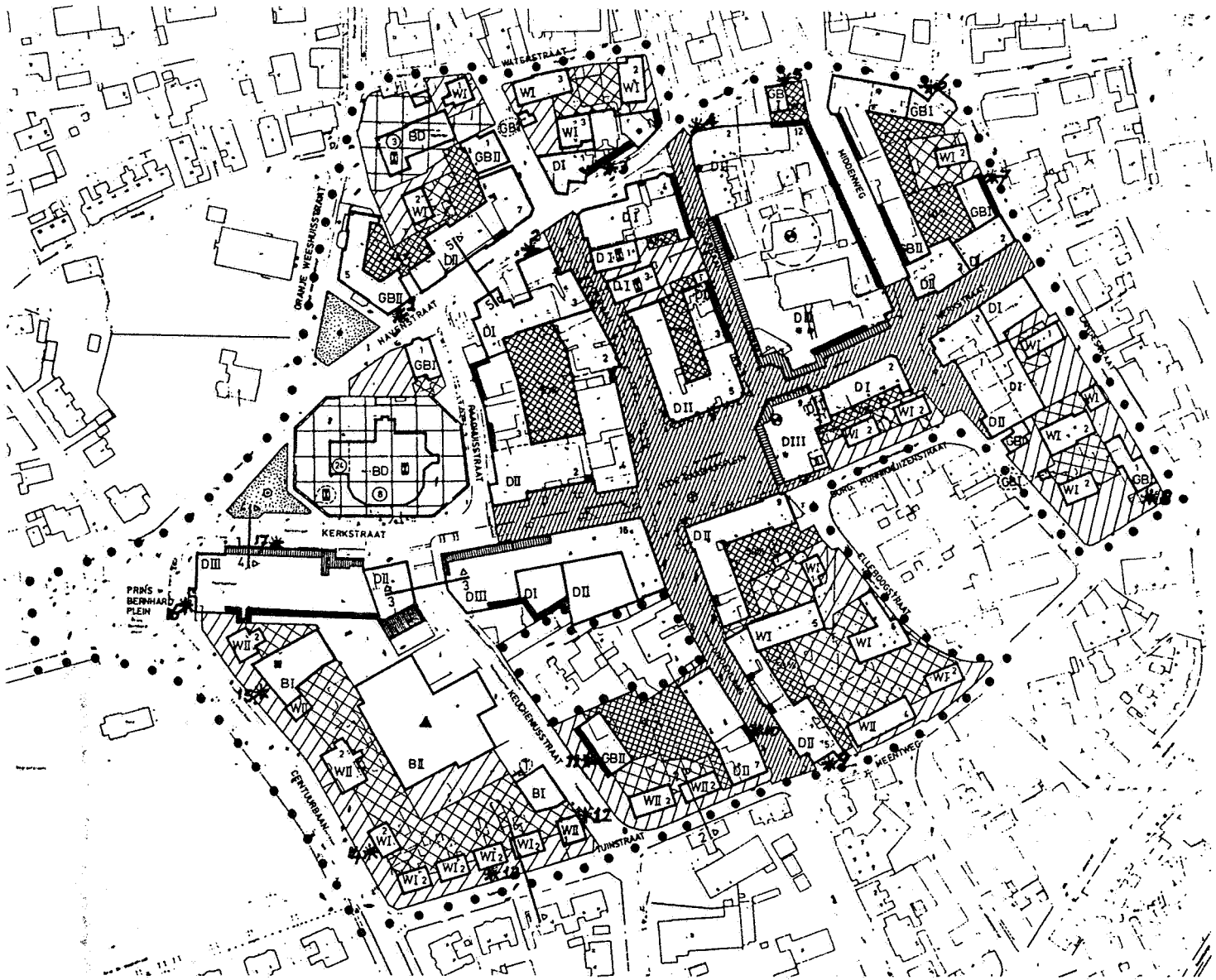
Er resteert dus nog een tekort van 890 - 838 = 52 parkeerplaatsen om de behoefte te dekken. Weliswaar is langs de Naarderstraat nabij de Rabobank een openbaar parkeerterrein van ca. 30 plaatsen gerealiseerd, doch gezien de loopafstand tot het centrum is het niet verstandig deze plaatsen volledig toe te rekenen aan het dorpscentrum. De oplossing dient meer gezocht te worden in de vergroting van de parkeerkelders ter plaatse van het terrein Koperslager/Kos en Lindenlaan. Een en ander is echter afhankelijk van de exacte stedenbouwkundige invulling.



AKOESTISCH ONDERZOEK

- 
zôneplichtige weg
- 
zône 100 m. wet geluidhinder
- 
zône 200 m. wet geluidhinder
- 
etmaalintensiteiten 1999
waarneempunten
- 
grens bestemminsplan

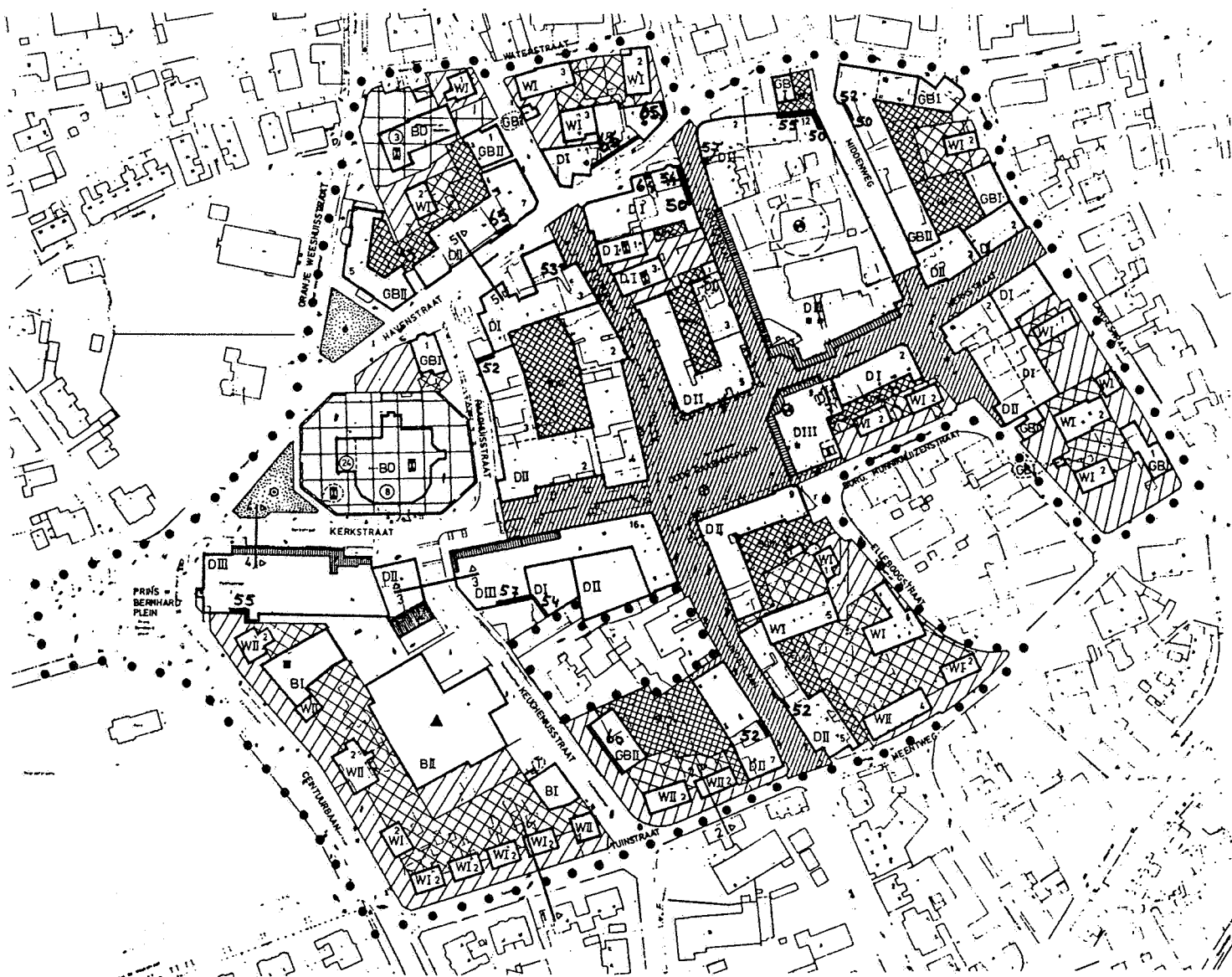
schaal 1 : 5000



AKOESTISCH ONDERZOEK

* 1t/m17 waarneempunten geluidberekeningen

— nieuw te realiseren (mogelijke) woonbestemmingen



AKOESTISCH ONDERZOEK

nieuw te realiseren (mogelijke) woonbestemmingen, waarvoor ontheffing van de voorkeursgrenswaarde Wet Geluidhinder (50dB(A)) noodzakelijk is tot de daarbij aangegeven wettelijke toetswaarde; de berekende waarde ligt momenteel 5dB(A) hoger.

AKOESTISCH ONDERZOEK

- BEREKENINGSRESULTATEN -

Waarneempunt 1

KLASSE 1

D = 7,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,20
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 68,63
 ΣL+CX= 68,63

Waarneempunt 2

KLASSE 1

D = 7,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,70
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 69,38
 ΣL+CX= 69,38

Waarneempunt 3

KLASSE 1

D = 6,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,90
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 70,21
 ΣL+CX= 70,21

Waarneempunt 4

KLASSE 1

D = 8,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,50
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 68,58
 ΣL+CX= 68,58

Waarneempunt 5

KLASSE 1

D = 7,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,50
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 69,08
 ΣL+CX= 69,08

Waarneempunt 6

KLASSE 1

D = 4,00
 Z WEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 N DEK= 3,00
 F OBJ= 0,50
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 70,79
 ΣL+CX= 70,79

AKOESTISCH ONDERZOEK

- BEREKENINGSRESULTATEN -

Waarneempunt 7

KLASSE 2

D = 35,00
 Z NEG= 0,00
 Z MVB= 0,00
 Z WRN= 4,50
 Z MVN= 0,00
 Z T-S= 7,00
 Z MYS= 0,00
 R B-S= 10,00
 PR S= 0,00
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,00
 A XPT= 0,00
 BF-B = 0,50
 BF-M = 1,00
 BF-W = 0,50
 PHI-1= 0,00
 PHI-2= 85,00
 HELL%= 0,00

L EQ/OCTAAF

L-1= 23,40
 L-2= 28,05
 L-3= 30,33
 L-4= 29,73
 L-5= 36,53
 L-6= 28,97
 L-7= 18,10
 L-8= 8,85

ΣL EQ/OCTAAF

Σ L-1= 23,40
 Σ L-2= 28,05
 Σ L-3= 30,33
 Σ L-4= 29,73
 Σ L-5= 36,53
 Σ L-6= 28,97
 Σ L-7= 18,10
 Σ L-8= 8,85

C XPT= 0,00
 L REQ= 39,15
 ΣL+CX= 39,15

KLASSE 2

D = 35,00
 Z NEG= 0,00
 Z MVB= 0,00
 Z WRN= 4,50
 Z MVN= 0,00
 Z T-S= 0,00
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 312,00
 Q MV= 17,00
 Q ZV= 7,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,00
 A XPT= 0,00
 BF-B = 0,10
 BF-M = 1,00
 BF-W = 0,10
 PHI-1= 85,00
 PHI-2= 100,00
 HELL%= 0,00

L EQ/OCTAAF

L-1= 26,01
 L-2= 34,64
 L-3= 39,40
 L-4= 41,03
 L-5= 47,95
 L-6= 43,10
 L-7= 36,74
 L-8= 29,11

ΣL EQ/OCTAAF

Σ L-1= 27,91
 Σ L-2= 35,50
 Σ L-3= 39,90
 Σ L-4= 41,34
 Σ L-5= 48,25
 Σ L-6= 43,27
 Σ L-7= 36,80
 Σ L-8= 29,15

C XPT= 0,00
 L REQ= 50,53
 ΣL+CX= 50,84

Waarneempunt 8

KLASSE 1

D = 13,00
 Z NEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 223,00
 Q MV= 9,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,60
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,20

C XPT= 0,0
 L REQ= 63,1
 ΣL+CX= 63,4

Waarneempunt 9

KLASSE 1

D = 5,00
 Z NEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 223,00
 Q MV= 9,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,40
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,10

C XPT= 0,0
 L REQ= 67,1
 ΣL+CX= 67,1

AKOESTISCH ONDERZOEK

- BEREKENINGSRESULTATEN -

Waarneempunt 10

KLASSE 2

D = 25,00
 Z MEG= 0,00
 Z MYB= 0,00
 Z WRN= 4,50
 Z MYW= 0,00
 Z T-S= 9,00
 Z MYS= 0,00
 R B-S= 7,00
 PR S= 0,00
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 223,00
 Q MV= 9,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,00
 A XPT= 0,00
 BF-B = 0,10
 BF-M = 1,00
 BF-W = 0,10
 PHI-1= 0,00
 PHI-2= 50,00
 HELLZ= 0,00

L EQ/OCTAAF

L-1= 18,16
 L-2= 24,39
 L-3= 26,70
 L-4= 26,02
 L-5= 30,07
 L-6= 22,17
 L-7= 14,27
 L-8= 6,39

 Σ L EQ/OCTAAF

Σ L-1= 18,16
 Σ L-2= 24,39
 Σ L-3= 26,70
 Σ L-4= 26,02
 Σ L-5= 30,07
 Σ L-6= 22,17
 Σ L-7= 14,27
 Σ L-8= 6,39

C XPT= 0,00
 L REQ= 33,84
 Σ L+CX= 33,84

KLASSE 2

D = 25,00
 Z MEG= 0,00
 Z MYB= 0,00
 Z WRN= 4,50
 Z MYW= 0,00
 Z T-S= 0,00
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 223,00
 Q MV= 9,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,00
 A XPT= 0,00
 BF-B = 0,10
 BF-M = 1,00
 BF-W = 0,10
 PHI-1= 50,00
 PHI-2= 90,00
 HELLZ= 0,00

L EQ/OCTAAF

L-1= 29,03
 L-2= 37,99
 L-3= 42,68
 L-4= 44,69
 L-5= 51,84
 L-6= 46,63
 L-7= 40,00
 L-8= 33,25

 Σ L EQ/OCTAAF

Σ L-1= 29,37
 Σ L-2= 38,18
 Σ L-3= 42,79
 Σ L-4= 44,75
 Σ L-5= 51,87
 Σ L-6= 46,64
 Σ L-7= 40,09
 Σ L-8= 33,26

C XPT= 0,00
 L REQ= 54,25
 Σ L+CX= 54,29

KLASSE 2

D = 25,00
 Z MEG= 0,00
 Z MYB= 0,00
 Z WRN= 4,50
 Z MYW= 0,00
 Z T-S= 0,00
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 223,00
 Q MV= 9,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 1,00
 A XPT= 0,00
 BF-B = 0,10
 BF-M = 1,00
 BF-W = 0,10
 PHI-1= 40,00
 PHI-2= 75,00
 N REF= 1,00
 HELLZ= 0,00

L EQ/OCTAAF

L-1= 27,45
 L-2= 36,40
 L-3= 41,06
 L-4= 43,06
 L-5= 50,24
 L-6= 45,01
 L-7= 38,43
 L-8= 31,49

 Σ L EQ/OCTAAF

Σ L-1= 31,53
 Σ L-2= 40,39
 Σ L-3= 45,02
 Σ L-4= 47,00
 Σ L-5= 54,14
 Σ L-6= 48,91
 Σ L-7= 42,35
 Σ L-8= 35,47

C XPT= 0,00
 L REQ= 52,64
 Σ L+CX= 56,55

AKOESTISCH ONDERZOEK

- BEREKENINGSRESULTATEN -

Waarneempunt 11

KLASSE 1

D = 12,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 249,00
 Q MV= 14,00
 Q ZV= 5,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,50
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,25

C XPT= 0,00
 L AEQ= 65,04
 ΣL+CX= 65,04

Waarneempunt 12

KLASSE 1

D = 6,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 249,00
 Q MV= 14,00
 Q ZV= 5,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,50
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 68,52
 ΣL+CX= 68,52

Waarneempunt 13

KLASSE 1

D = 10,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 218,00
 Q MV= 12,00
 Q ZV= 5,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,70
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,15

C XPT= 0,00
 L AEQ= 66,02
 ΣL+CX= 66,02

Waarneempunt

KLASSE 1

D = 14,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 530,00
 Q MV= 28,00
 Q ZV= 11,0
 Q MR= 0,00
 W DEK= 1,00
 F OBJ= 0,05
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,45

C XPT= 0
 L AEQ= 62
 ΣL+CX= 62

Waarneempunt 15

KLASSE 1

D = 15,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 530,00
 Q MV= 28,00
 Q ZV= 11,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 1,00
 F OBJ= 0,05
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,45

C XPT= 0,00
 L AEQ= 62,04
 ΣL+CX= 62,04

Waarneempunt 16

KLASSE 1

D = 20,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 74,00
 Q MV= 4,00
 Q ZV= 2,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 1,00
 F OBJ= 0,05
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 54,01
 ΣL+CX= 54,01

Waarneempunt 17

KLASSE 1

D = 7,00
 Z MEG= 0,00
 Z WRN= 4,50
 V LV= 50,00
 V MV= 50,00
 V ZV= 50,00
 V MR= 50,00
 Q LV= 218,00
 Q MV= 12,00
 Q ZV= 5,00
 Q MR= 0,00
 W DEK= 3,00
 F OBJ= 0,10
 A XPT= 0,00
 BF-M = 0,00

C XPT= 0,00
 L AEQ= 66,90
 ΣL+CX= 66,90

Hoofdwinkelcentrum Huizen

VerkeersplanINHOUD

1. Inleiding
2. Basisverkeersstructuur
 - 2.1. Autoverkeer
 - 2.2. Langzaam verkeer
 - 2.3. Openbaar vervoer
 - 2.4. Goederenvervoer
 - 2.5. Parkeerlocaties
3. Uitwerking verkeersstructuur
 - 3.1. Hoofdwegen
 - 3.2. Ontsluitingswegen
 - 3.2.1. Havenstraat
 - 3.2.2. Kerkstraat
 - 3.2.3. Tuinstraat
 - 3.2.4. E. Ludenstraat
 - 3.2.5. Meentweg
 - 3.2.6. Melkweg en Havenstraat
 - 3.3. Circuit
 - 3.3.1. Tuinstraat en Meentweg
 - 3.3.2. Langestraat
 - 3.3.3. Havenstraat
 - 3.3.4. Raadhuisstraat
 - 3.3.5. Keucheniusstraat
 - 3.4. Voetgangersgebieden
 - 3.5. (Winkel)erven
4. Parkeren

Hoofdwinkelcentrum Huizen

Verkeersplan

1. Inleiding

Nu de herziening van het bestemmingsplan centrumgebied dorp in procedure is ten einde een verdere invulling van het winkelmodel 3B te kunnen uitvoeren, dient ook de verkeerscirculatie in het centrum van het oude dorp de nodige aandacht te krijgen, zoals is afgesproken tijdens de besluitvorming over het rapport "Hoofdwinkelcentrum Huizen" (februari 1989) en de "stedebouwkundige en verkeerskundige randvoorwaarden" (juni 1989).

De uitgangspunten van het model 3B zijn verwerkt in het in 1982 vastgestelde verkeersplan dorpscentrum.

Bij de verdere uitvoering van model 3B blijft de basisverkeersstructuur uit het verkeersplan dorpscentrum uitgangspunt en is zodoende overgenomen in het verkeersplan hoofdwinkelcentrum

Om wille van de duidelijkheid wordt in het volgende hoofdstuk de basisverkeersstructuur in relatie tot de diverse verkeerscategorieën nog eens beschreven. Daarna zal in hoofdstuk 3 de uitwerking van de verkeersstructuur per straat plaatsvinden.

2. Basisverkeersstructuur (zie afbeelding 1)

2.1. Autoverkeer

De basisverkeersstructuur ten behoeve van de ontsluiting/bereikbaarheid van het hoofdwinkelcentrum voor het autoverkeer is als volgt opgebouwd.

Vanaf de hoofdwegen in het westen (Naarderstraat, Prins Bernhardplein, Ceintuurbaan) en in het oosten (Gooilandweg, Graaf Wichman, Eemlandweg) wordt via een aantal ontsluitingswegen in het westen (Havenstraat, Kerkstraat, Tuinstraat) en in het oosten (Havenstraat, Melkweg, Meentweg, E. Ludenstraat) het circuit (Havenstraat, Kerkstraat, Keucheniusstraat, Tuinstraat, Meentweg, Langestraat) rond de winkelkern bereikt. Binnen het circuit zijn de openbare ruimten ingericht als wegen met erffunctie (dus waar alle verkeer mogelijk blijft, bijvoorbeeld Voorbaan) of als voetgangersgebied. Vanaf het circuit zijn de belangrijkste parkeerlocaties direct of vrijwel direct bereikbaar.

2.2. Langzaam verkeer (zie afbeelding 2)

Voor het (brom)fietsverkeer geldt in principe dezelfde ontsluitingsstructuur. Ten einde voor deze verkeerscategorie waar mogelijk de kortste route naar attractiepunten te creëren, is daarenboven bij bepaalde wegen met éénrichtingsverkeer (brom)fietsverkeer in beide richtingen toegestaan en wordt de centrale langzaamverkeerroute tussen oost en west (de "hoofdstraat") zoveel mogelijk gecontinueerd. Bij deze attractiepunten treft men een concentratie van stallingsplaatsen aan. De kern van het winkelcentrum zal uitgevoerd worden als een aaneengesloten voetgangersgebied van Oude Raadhuisplein, Achterbaan, Kerkstraat (oostzijde tot Middenweg) en Lindenlaan (tot Meentweg). De Lindenlaan blijft via een rijloper toegankelijk voor (brom)fietsverkeer.

2.3. Openbaar vervoer (zie afbeelding 3)

Door het openbaar vervoer geschiedt de ontsluiting van het hoofdwinkelcentrum vanaf de hoofdwegen.

In het westen is dat vanaf de halte Naarderstraat/Prins Bernhardplein door de kwartierdienst van lijn 134 en in het noord-oosten is dat vanaf de halte Eemlandweg/Havenstraat door de halfuurdiensten van de lijnen 135 en 137.

Bovendien komen de drie lijnen tezamen op het busstation waar overgestapt kan worden. Zodoende ligt het hoofdwinkelcentrum binnen een bereik van 300 tot 400 m van de genoemde halteplaatsen. Het leiden van een buslijn door het centrum is, gezien het vorenstaande, niet alleen onnodig, maar fysiek ongewenst en vervoers-technisch niet aantrekkelijk. Immers, om een route door het centrum te bedienen, zal één van de buslijnen de route via kom-noord of kom-zuid met reizigerspotentieel in de forensensfeer moeten verlaten. Om op die manier forensen te confronteren met een (extra) overstap ten behoeve van een directe verbinding voor een relatief gering aantal, meestal niet tijdgebonden centrumbezoekers is onverstandig.

Ook het splitsen van een kwartierdienst in een halfuurdienst door het centrum en een halfuurdienst om het centrum is ongewenst, aangezien dat onduidelijkheid in de hand werkt.

2.4. Goederenvervoer (zie afbeelding 4)

Het goederenvervoer ten behoeve van de bevoorrading van de winkels e.d. zal in principe gebruik maken van alle tot de basisverkeersstructuur behorende wegen, zelfs van delen van het voetgangersgebied. Door de bestaande bebouwing is dat onvermijdelijk. Een concentratie van laad- en losactiviteiten zal plaatsvinden op de Keucheniusstraat ten noorden van de Tuinstraat en op de Middenweg ten zuiden van de Havenstraat.

Bij de genoemde locaties dient niet alleen op de openbare weg voldoende manoeuvreerruimte te zijn, doch ook op de bedrijfsserven. De bedrijfsserven dienen ruime mogelijkheden te bieden voor fustopslag en het parkeren van lossende voertuigen, ten einde fustopslag en langparkerende vrachtauto's op de openbare weg te vermijden. Ook het stallen van voertuigen van werknemers dient in principe op de bedrijfsserven te worden opgelost. Ten behoeve van het goederenvervoer zal op de toeleidende wegen een aantal tracécorrecties moeten worden uitgevoerd. Het op vrijwillige basis maken van afspraken met ondernemers over laad- en lostijden is vooralsnog te prefereren boven een gebod dienaangaande.

2.5. Parkeerlocaties (zie afbeelding 5)

Vanaf het circuit rond de kern zijn de belangrijkste grote parkeerlocaties direct bereikbaar.

Ten eerste de parkeerkelder onder de bebouwing langs de Kerkstraat tussen de Ceintuurbaan en de Keucheniusstraat met de in- en uitrit op de Keucheniusstraat.

Ten tweede de parkeerkelder onder de bebouwing langs de Kerkstraat tussen de Keucheniusstraat en de Lindenlaan met de in- en uitrit eveneens op de Keucheniusstraat.

Ten derde de parkeerkelder onder de bebouwing tussen de Achterbaan en de Middenweg met de inrit aan de Havenstraat en de uitrit aan de Middenweg.

3. Uitwerking verkeersstructuur

3.1. Hoofdwegen

Door de in het recente verleden uitgevoerde reconstructies aan Prins Bernhardplein, Ceintuurbaan en Naarderstraat hebben de hoofdwegen ten westen van het centrum hun definitieve vorm en inrichting gekregen. Dat geldt ook voor Graaf Wichman (verlegde Gooilandweg) en een deel van de Eemlandweg nabij de aansluiting van de Melkweg.

Nadat in 1991/1992 ook de aansluiting Eemlandweg-Havenstraat en het gedeelte Eemlandweg ten noorden van de te bouwen brandweerkazerne zullen zijn verbeterd, kunnen de ten westen en ten oosten van het centrum gelegen hoofdwegen hun aan- en afvoerende functie ten opzichte van het hoofdwinkelcentrum naar behoren vervullen.

3.2. Ontsluitingswegen

Alvorens de diverse ontsluitingswegen apart belicht worden eerst het volgende.

De ontsluitingswegen vormen de schakel tussen de hoofdwegen en het circuit rond de kern. Komende via één van de oostelijke ontsluitingswegen en een deel van het circuit kan men zodoende ook attractiepunten in het westelijke deel van het centrum bereiken. Anderzijds worden op die wijze vanuit het westen ook voorzieningen e.d. in het oostelijke deel van het centrum ontsloten. Inherent aan de ontsluiting van deze oost-west gerichte centrumzone is dat een westelijke en een oostelijke ontsluitingsweg tezamen met een deel van het circuit een route kunnen vormen die doorgaand verkeer tussen twee hoofdwegen toelaat.

De tracé's Tuinstraat-Meentweg en Melkweg-Havenstraat vormen dergelijke "centrumroutes". Voordat in 1982 het ontsluitingsprincipe van een oost-west gerichte centrumzone met ten noorden en ten zuiden daarvan overgangszones in het verkeersplan dorpscentrum werd opgenomen en vastgesteld, is een uitgebreide afweging gemaakt ten opzichte van een centrum dat verdeeld was in sectoren die voor het gemotoriseerde verkeer slechts via omwegen met elkaar in verbinding stonden.

Een dergelijk sectorenplan werd echter te ingrijpend geacht in relatie tot de hoeveelheid doorgaand verkeer en de aantasting van de alzijdige bereikbaarheid van het centrum. Het medegebruik van de genoemde routes door doorgaand verkeer dient dan ook in de juiste proporties te worden gezien. De gemiddelde uurbelasting op werkdagen (tussen 07.00 en 19.00 uur) bedraagt bijvoorbeeld op de Tuinstraat circa 170 auto's en is vrij egaal over die periode verdeeld, hetgeen duidt op veel centrumgebonden verkeer en gering oost-west-verkeer. Bij wegen die wel een duidelijke functie in de oost-west-relatie vervullen, is ten eerste de gemiddelde uurbelasting veel hogere, doch is ten tweede de gemiddelde uurbelasting meer opgebouwd uit spits- en daluren. Zo is de gemiddelde uurbelasting bij de Bestevaer 665 auto's, de Randweg 620 auto's, de Driftweg 335 auto's en de Haardstedelaan 375 auto's. Dat de beide genoemde centrumroutes van wezenlijk belang zijn voor de bereikbaarheid van het centrum blijkt wel uit het feit dat de verkeersintensiteit op vrijdag en zaterdag 25-30% hoger

ligt dan de overige (werk)dagen in de week. Met eventuele maatregelen ten aanzien van het doorgaande verkeer op de centrumroutes dient dan ook grote terughoudendheid te worden betracht, omdat daarmee direct de bereikbaarheid van het centrum wordt aangetast.

Met betrekking tot de diverse ontsluitingswegen het volgende.

3.2.1. Havenstraat (ten westen van de Voorbaan).

Zoals aanvankelijk ook in het verkeersplan dorpscentrum (1982) was opgenomen, zal in het gedeelte Havenstraat tussen Voorbaan en Raadhuisstraat éénrichtingsverkeer van oost naar west worden ingesteld, hetgeen een direct gevolg is van het om te draaien éénrichtingsverkeer in de Voorbaan (van zuid naar noord). Ook in het aansluitende deel Havenstraat tussen Raadhuisstraat en Oranje Weeshuisstraat zal éénrichtingsverkeer in westelijke richting moeten worden ingesteld. De reden daarvan zal bij de bespreking van het circuit aan de orde komen. De ontsluitingsfunctie van het westelijke gedeelte van de Havenstraat beperkt zich zodoende tot "uitgang".

3.2.2. Kerkstraat (ten westen van de Keucheniusstraat).

De Kerkstraat tussen Prins Bernhardplein en Keucheniusstraat is in 1984 verbeterd en onder het huidige profiel gebracht. De gerealiseerde wegbreedte kan het verkeer goed verwerken. Een verbreding is niet nodig en kan het hinderlijke dubbelparkeren in de hand werken. Een verruiming van de bochten Kerkstraat-Keucheniusstraat en Kerkstraat-Havenstraat is gepland. Wel zal door de maatregelen in de Havenstraat en de Voorbaan het onderhavige gedeelte Kerkstraat zwaarder worden belast.

3.2.3. Tuinstraat (tussen Ceintuurbaan en Keucheniusstraat).

De Tuinstraat is niet alleen een belangrijke ontsluitingsweg voor de parkeerkelders en de bedrijfsserven aan de Keucheniusstraat, maar ook voor de winkels en voorzieningen in het oostelijke gedeelte van het centrum. Dat bleek niet alleen uit de gemiddelde urbelasting, zoals hiervoor op blz. 3 is beschreven, maar ook uit het feit dat op het onderhavige gedeelte Tuinstraat een etmaalintensiteit van 2.410 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag is gemeten en op het verlengde van de route ten noorden van het gemeentehuis 1.220 motorvoertuigen. Dit duidt op veel centrumgebonden verkeer. Een belangrijke maatregel ter beperking van het doorgaande verkeer op de centrumroute Tuinstraat-Meentweg is geweest de verbreking van de rechtstreekse aansluiting van deze route op Graaf Wichman. De route is thans via de ventweg langs de oostzijde van het gemeentehuis nabij de E. Ludenstraat aangesloten op de hoofdrijbaan Graaf Wichman. Indien de noodzaak daartoe aanwezig is, zouden aanvullende maatregelen dan ook ten noorden van het gemeentehuis of ten zuiden van de groepspraktijk overwogen moeten worden. Maatregelen aan het begin van de route, in het onderhavige gedeelte Tuinstraat, zoals het ter sprake gebrachte éénrichtingsverkeer, zullen de verkeerscirculatie en de bereikbaarheid van het centrum negatief beïnvloeden en moeten derhalve worden ontraden.

3.2.4. E. Ludenstraat.

De E. Ludenstraat heeft in de oostelijke ontsluiting van het centrum een gering aandeel, althans het gedeelte ten westen van de ventweg Gooilandweg. Het gedeelte E. Ludenstraat tussen de hoofdrijbaan en ventweg Gooilandweg samen met de ventweg Gooilandweg tussen E. Ludenstraat en de Meentweg en de Meentweg/Kerkstraat hebben wel een belangrijk aandeel in de oostelijke ontsluiting van het centrum. De bovengenoemde gedeelten van de E. Ludenstraat zijn recent onder het huidige definitieve profiel gebracht, inclusief de bijbehorende verkeersmaatregelen.

3.2.5. Meentweg (ten oosten van de Langestraat).

Door de recente herprofilering van de Meentweg tussen de ventweg Gooilandweg en de Valkenaarstraat is de verkeersafwikkeling aan de oostzijde van het centrum belangrijk verbeterd. Genoemd gedeelte Meentweg vormt een essentiële schakel in de oostelijke ontsluiting van het centrum met enerzijds de Meentweg en de Kerkstraat en anderzijds de ventweg Gooilandweg. De huidige profielen van Meentweg en Kerkstraat, alsmede de bestaande verkeersmaatregelen worden gehandhaafd.

3.2.6. Melkweg en Havenstraat.

Uitgaande van de in 1981 en 1983 gerealiseerde profielen dienen beide wegen een belangrijk aandeel te leveren in de ontsluiting van het centrum vanuit het oosten. Ook in de bereikbaarheid voor het goederenvervoer van het winkelareaal op de locatie Kos/Koperslager zullen beide wegen moeten bijdragen. Ondanks het smalle profiel is het gestrekte tracé van de Melkweg daarbij van bijzonder belang.

De Havenstraat zal ondanks de bottle-neck nabij de Visserstraat toegankelijk gemaakt moeten worden voor het goederenvervoer in beide richtingen door het opheffen van het inrijverbod voor vrachtauto's vanaf de Eemlandweg en het verruimen van de bocht bij de kruising Havenstraat-Melkweg-Langestraat. Vervolgens kan het centrum ook bewegwijzerd worden vanaf de kruising Eemlandweg-Havenstraat-Baanbergenweg. Op die wijze kan een verdeling van het verkeer tussen de Melkweg en de Havenstraat worden nagestreefd. Het nemen van beperkende maatregelen in de Melkweg is, evenals bij de Tuinstraat, uit een oogpunt van aantasting van de bereikbaarheid van het centrum sterk te ontraden. De bestaande parkeerverboden in Havenstraat en Melkweg worden gehandhaafd.

3.3. Circuit (ring rond de kern)

3.3.1. Tuinstraat en Meentweg.

De tot het circuit behorende gedeelten van de Tuinstraat (tussen Keucheniusstraat en Lindenlaan) en de Meentweg (tussen Lindenlaan en Langestraat) zullen geen wijzigingen ondergaan. De bestaande verkeersmaatregelen blijven gehandhaafd. Bochtaanpassing is gepland op de hoek Keucheniusstraat-Tuinstraat.

3.3.2. Langestraat (ten noorden van de Meentweg).

De Langestraat is recent herstraat, nadat rioleringswerkzaamheden zijn uitgevoerd. Het gerealiseerde profiel van rijbaan met parkeerstrook tussen de voetpaden en het geldende éénrichtingsverkeer zullen daarom geen wijzigingen ondergaan.

3.3.3. Havenstraat.

In het gedeelte Havenstraat tussen de Langestraat en de Middenweg zal het te smalle voetpad langs de noordzijde bij de rijbaan getrokken worden, ten einde vrachtverkeer voldoende doorgang te verlenen. Genoemd voetpad wordt frequent door het vrachtverkeer "misbruikt" ten gevolge van de smalle rijbaan ter plaatse.

Daarnaast moet overwogen worden, als een vrije doorgang ten behoeve van het goederenvervoer vanaf het noordelijke deel van de Havenstraat dat nodig maakt, het parkeerverbod van de noordzijde naar de zuidzijde te verplaatsen. In het gedeelte Havenstraat tussen de Middenweg en de Achterbaan is de ingang van de parkeerkelder gesitueerd. Door middel van wegmarkeringen en bebording zal het voorsorteren naar de ingang van de kelder worden aangegeleid. Daarbij komen drie parkeerplaatsen te vervallen.

Het gedeelte Havenstraat tussen Achterbaan en Voorbaan is vrij smal. Indien de doorgang voor het vrachtverkeer te zeer belemmerd wordt, dan moet het parkeren langs de zuidzijde eveneens verboden worden. Hierdoor vervallen zeven parkeerplaatsen. Het parkeerverbod zal ondersteund moeten worden door een profielwijziging (rijbaan versmallen en voetpaden verbreden, zo nodig voorzien van (antiparkeer)palen).

Zoals bij de ontsluitingswegen onder punt 3.2 reeds is vermeld, behoort het gedeelte Havenstraat tussen Voorbaan en Raadhuisstraat thans tot het circuit. Het wegprofiel behoeft geen aanpassing. Wel zal het oost-west gerichte éénrichtingsverkeer over dit stuk Havenstraat worden doorgezet. Het parkeerverbod langs de noordzijde blijft gehandhaafd. Ook in het gedeelte Havenstraat tussen Raadhuisstraat en Oranje Weeshuisstraat zal éénrichtingsverkeer worden ingesteld en gaat behoren tot het circuit (zie hierna bij de Raadhuisstraat). Het parkeerverbod langs de noordzijde blijft gehandhaafd.

3.3.4. Raadhuisstraat.

Tijdens de behandeling van de centrumplannen in de raadscommissie van 31 januari 1989 is de suggestie gedaan de Raadhuisstraat meer bij de winkelkern te betrekken en het circuit niet via de Raadhuisstraat naar de Keucheniusstraat te completeren, maar om de oude kerk heen via de Havenstraat en de Kerkstraat.

Dit voorstel kan gerealiseerd worden door het huidige noord-zuid gerichte éénrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat om te draaien van zuid naar noord. Daardoor wordt het verkeer dat via de Havenstraat uit oostelijke richting komt, automatisch om de oude kerk via de Kerkstraat en de Keucheniusstraat naar de westelijke parkeerkelders geleid. Het verkeersbeeld in de Raadhuisstraat zal daardoor rustiger worden, ondanks het feit dat de Raadhuisstraat wel direct bereikbaar blijft vanaf de Kerkstraat.

De verkeersdruk op de aansluiting Havenstraat-Kerkstraat zal toenemen en de scherpe bocht Havenstraat-Kerkstraat behoeft dan ook enige aanpassing.

Een nevens geschikt voordeel van het completeren van het circuit met bijbehorende verkeersmaatregelen op deze wijze is dat bij festiviteiten, braderieën, markt, e.d. door middel van één wegafzetting op de westtak van de aansluiting Kerkstraat-Keucheniusstraat het dorpscentrum uit westelijke richting is afgesloten.

3.3.5. Keucheniusstraat.

Met de Keucheniusstraat tussen Kerkstraat en Tuinstraat is het circuit rond. Het huidige brede profiel, alsmede de parkeerverboden zullen worden gehandhaafd. Een suggestie om éénrichtingsverkeer in te stellen òf in noordelijke richting òf in zuidelijke richting moet niet worden overgenomen.

De route Prins Bernhardplein-Kerkstraat-Keucheniusstraat (parkeerkelders en bedrijfserven) moet in twee richtingen berijdbaar blijven. De Tuinstraat kan dan als tweede route benut worden. Bij éénrichtingsverkeer in de Keucheniusstraat moet de Tuinstraat gebruikt worden in de route naar of van de parkeerkelders en/of bedrijfserven. Dat belast de Tuinstraat onnodig.

3.4. Voetgangersgebied

In de kern (gebied binnen het circuit) zullen de volgende wegen worden (her)ingericht tot voetgangersgebied: het Oude Raadhuisplein, de Lindenlaan (tussen Oude Raadhuisplein en Meentweg), de Kerkstraat (tussen Oude Raadhuisplein en Middenweg) en de Achterbaan (tussen het Oude Raadhuisplein en de Havenstraat). De voetgangersgebieden Achterbaan, Kerkstraat en Oude Raadhuisplein kunnen worden aangelegd zodra de winkelbebouwing op de locatie Kos/Koperslager in de afbouwfase verkeert. Het voetgangersgebied in de Lindenlaan zal aangelegd kunnen worden als de bebouwing voor de Hema-vestiging gereed komt.

Bij alle hiervoor genoemde wegen waar een voetgangersgebied wordt gerealiseerd, zal rekening gehouden moeten worden met het in stand houden van een obstakelvrije route voor het goederenvervoer, ten einde bepaalde winkels en/of bedrijven te kunnen bevoorraden. Door in de Lindenlaan de obstakelvrije route of "rijloper" een duidelijk gemarkeerd profiel te geven, kan ook het fietsverkeer hiervan gebruik maken. Zodoende blijft ten eerste de fietsroute Voorbaan-Lindenlaan v.v. in stand, ten tweede is het hart van Huizen te bereiken en ten derde is het weren van fietsverkeer in een langgerekt voetgangersgebied, dat niet geheel "bezet" is met voetgangers en waar geen permanente controle is, een bijna onmogelijke zaak.

In de voetgangersgebieden Oude Raadhuisplein, Kerkstraat (tussen Oude Raadhuisplein en Middenweg) en Achterbaan, waar een concentratie van voetgangers wordt verwacht, zal geen fietsverkeer toegestaan zijn; d.w.z. dat de langzaam-verkeer-route van het Prins Bernhardplein naar het winkelcentrum Oostermeent met betrekking tot het fietsverkeer bij het Oude Raadhuisplein onderbroken zal worden en dat doorgaande (brom)fietsers gebruik moeten maken van de Havenstraat (oost-west) en Meentweg (west-oost). Het weren van (brom)fietsverkeer in de bovengenoemde

voetgangersgebieden zal extra aandacht vergen bij de wijze van inrichten. Tevens dient bij de inrichting van de voetgangersgebieden rekening gehouden te worden met stallingsmogelijkheden voor tweewielers. Daarnaast zullen de "rijlopers" in de voetgangersgebieden, behalve door het goederenvervoer op een aantal plaatsen ook door bewoners (met vergunning) bereden moeten kunnen worden.

3.5. (Winkel)erven

De overige wegen binnen het circuit in de winkelkern zijn vrijwel alle reeds ingericht als (winkel)erf: Voorbaan, Burg. Munnikhuizenstraat, Elleboogstraat, Middenweg, Kerkstraat (tussen Middenweg en Langestraat) en Kerkstraat (tussen Raadhuisstraat en Oude Raadhuisplein).

Met betrekking tot de Voorbaan en het gedeelte Kerkstraat (tussen Raadhuisstraat en Oude Raadhuisplein) moet gesteld worden dat stedenbouwkundige aanpassingen dringend gewenst zijn. Alsdan zal het aantrekkelijk en gewenst zijn de huidige status van winkelerf waarbij alle verkeer is toegestaan om te vormen tot voetgangersgebied al of niet met toelaten van fietsverkeer.

Op termijn zullen hierover nadere beslissingen moeten worden genomen.

Ook op andere plaatsen zijn aanpassingen en aanvullingen te overwegen, ten einde de aantrekkelijkheid te verhogen. Daarbij dient niet alleen rekening gehouden te worden met het visuele aspect, zoals de kleur van de verharding, soort beplanting, e.d., maar ook met functionele elementen, zoals fietsenstallingen, parkeervakken, vlakke bestrating versus hoogteverschillen e.d., terwijl ook het in stand houden van de getroffen voorzieningen goed mogelijk moet zijn (onderhoud, vandalisme, e.d.).

Omdat de Burg. Munnikhuizenstraat een doodlopende weg zal worden, dient het éénrichtingsverkeer te worden opgeheven.

Het profiel van de Middenweg tussen de Havenstraat en de Kerkstraat zal enige wijziging moeten ondergaan. Er zal meer ruimte gecreëerd moeten worden voor manoeuvrerend goederenvervoer, terwijl rekening moet worden gehouden met het uitmonden van de uitgang van de parkeerkelder nabij de kruising Middenweg-Kerkstraat. Onderkend moet worden dat dit gedeelte van de Middenweg meer zal gaan functioneren als "bedrijfserf" dan als verblijfserf. Ten einde de verkeersafwikkeling op het onderhavige gedeelte Middenweg goed te laten functioneren, zal éénrichtingsverkeer (van noord naar zuid) moeten worden ingesteld. Het verkeer dat uit de eerdergenoemde parkeerkelder komt, zal voornamelijk linksaf het als winkelerf ingerichte gedeelte Kerkstraat inrijden om vervolgens via het tracé Kerkstraat-Meentweg of via het tracé Langestraat-Havenstraat het centrum in oostelijke richting te verlaten. Bij de bespreking van de verkeerskundige randvoorwaarden is in de raadscommissie van 21 juni 1989 de suggestie gedaan het verkeer uit de parkeerkelder via de Middenweg naar de Meentweg te leiden. Alsdan zou het hiervoor genoemde winkelerfgedeelte van de Kerkstraat voetgangersgebied kunnen worden. Aan een dergelijke oplossing kleven twee nadelen: ten eerste circuleert het verkeer langer in het centrum dan nodig is en ten tweede wordt verkeer

vanaf de Meentweg via de Middenweg in een doodlopende Burg. Munnikhuizenstraat geleid. Beter is om beide mogelijkheden om het centrum te verlaten, dus zowel via de Kerkstraat als via de Meentweg voor het verkeer uit de parkeerkelder en voor het bevoorradingsverkeer, open te houden en derhalve de suggestie niet over te nemen.

4. Parkeren

Het parkeren geschiedt in de eerste plaats op enkele overdekte locaties die vanaf het circuit bereikbaar zijn; de kelders ten zuiden van de Kerkstraat tussen de Ceintuurbaan en Keucheniusstraat en tussen de Keucheniusstraat en Lindenlaan, alsmede de nieuwe kelder ten zuiden van de Havenstraat tussen Achterbaan en Middenweg.

Daarnaast zijn beschikbaar de direct buiten het circuit gelegen parkeerterreinen langs de Naarderstraat en op de hoek Kerkstraat-Verbindingsweg.

Voorts vindt parkeren plaats op of langs de tot de basisverkeersstructuur behorende wegen. Bij wegen waarlangs centrumactiviteiten plaatsvinden (winkels, voorzieningen, baliefuncties, e.d.), dient de mogelijkheid tot parkeren op of langs die wegen zo lang mogelijk in stand gehouden te worden.

Met de ook bij het verkeersplan "dorpscentrum" gehanteerde en nog steeds actuele normen wordt de parkeerbehoefte op zaterdag berekend op 890 parkeerplaatsen.

De parkeermogelijkheden in het plan "hoofdwinkelcentrum" zijn als volgt:

	<u>bestaand</u>	<u>nieuw</u>	<u>totaal</u>	<u>behoefte</u>
openbare p.p.	475	180	655	
partikuliere p.p.	204	9	213	
	<u>679</u>	<u>189</u>	<u>868</u>	<u>890</u>

Als toelichting op deze matrix het volgende.

De nieuwe openbare parkeerplaatsen zijn gepland in een kelder ter plaatse van het terrein Kos/Koperslager en in een uitbreiding van de parkeerkelder Albert Heyn in zuidelijke richting met een gezamenlijke capaciteit van circa 180 parkeerplaatsen. Voorts zijn nog circa negen parkeerplaatsen te realiseren op partikuliere erven.

Door bij het totaal van 868 bestaande en aan te leggen parkeerplaatsen 22 plaatsen van het recent gerealiseerde parkeerterrein langs de Naarderstraat nabij de Rabobank mee te rekenen, is de behoefte aan 890 parkeerplaatsen gedekt.

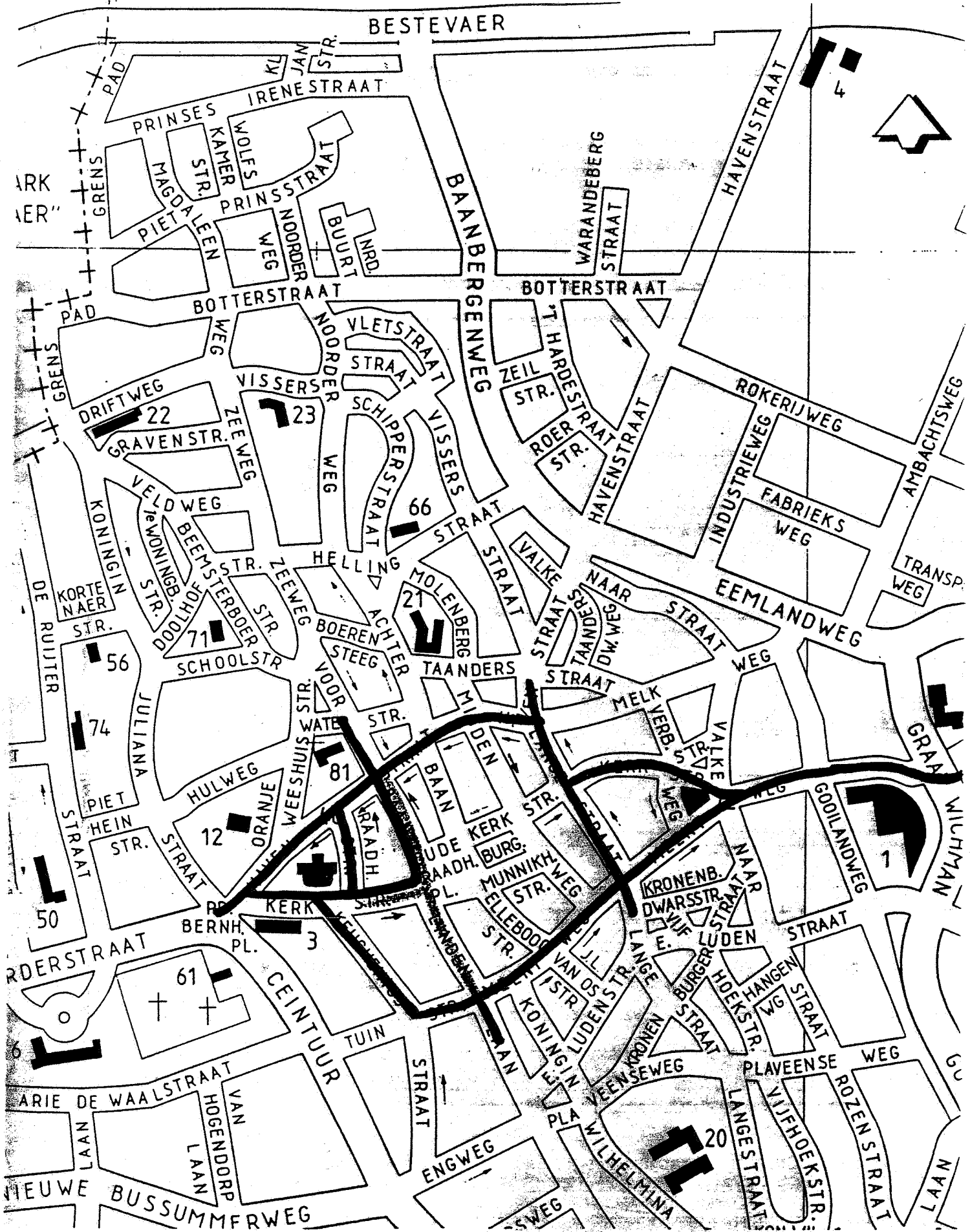
Verder is van essentieel belang voor de parkeerbalans of de zaterdagmarkt in het centrum blijft. De herinrichting van het Oude Raadhuisplein maakt een herbezinning op de locatie van de zaterdagmarkt noodzakelijk. Indien de markt in het centrum blijft en vanwege zijn omvang zal moeten uitwaaiëren naar bijvoorbeeld de Voorbaan en de Kerkstraat, dan komt een groot aantal parkeerplaatsen te vervallen en ontstaat een tekort. Alsdan dienen aanvullende parkeergelegenheden met een capaciteit van minimaal 30 plaatsen te worden gerealiseerd.

Los van de beslissing over de markt en de eventuele uitbreiding van het voetgangersgebied met Voorbaan en Kerkstraat (tussen Raadhuisstraat en Oude Raadhuisplein) is in principe besloten de


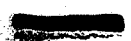
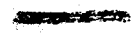
capaciteit van de parkeerkelder onder het terrein tussen Achterbaan en Middenweg met minstens 30 parkeerplaatsen op te voeren, zodat de parkeerbalans ook op termijn in evenwicht blijft.

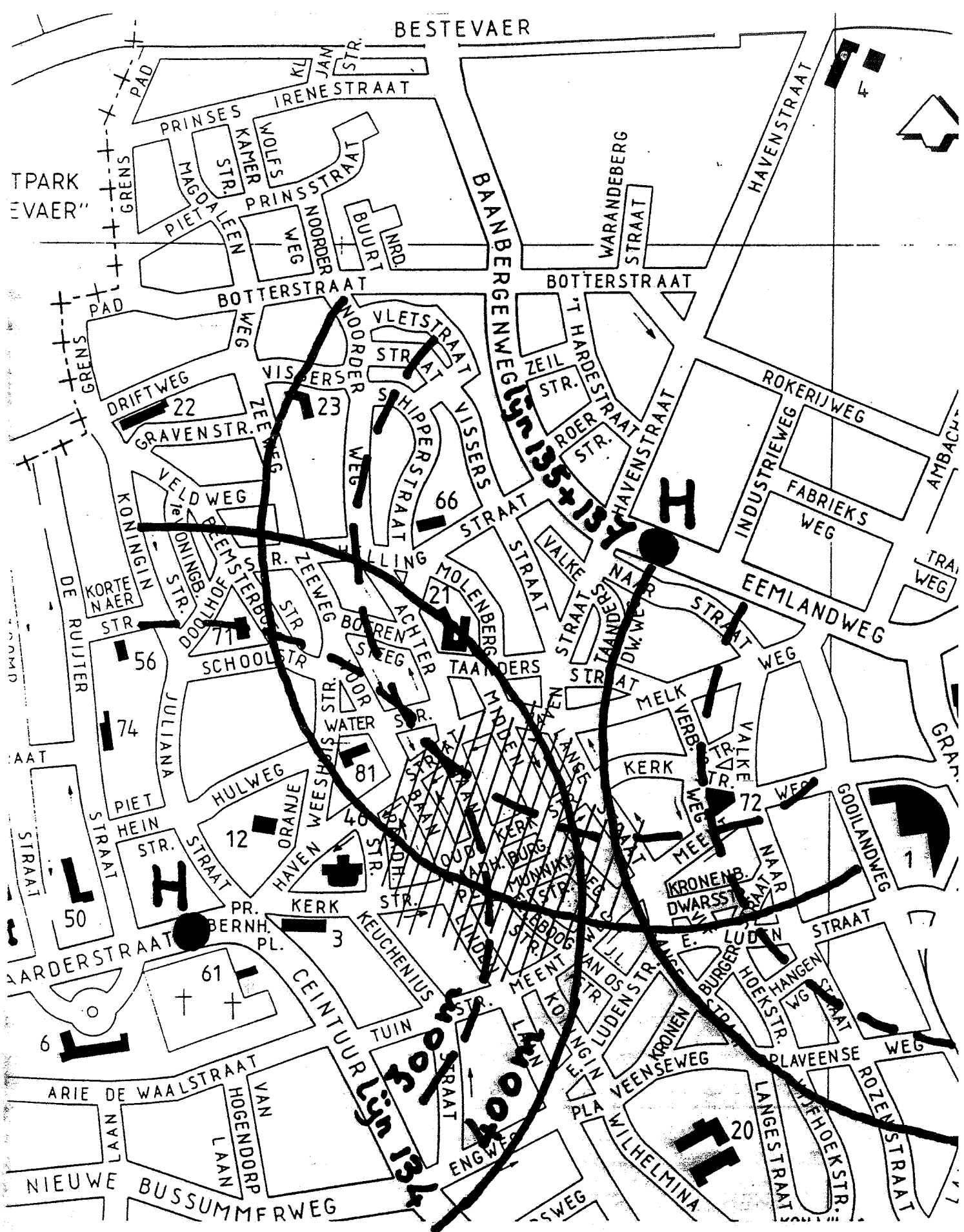
In dit verband moet worden opgemerkt dat het eventueel instellen van een blauwe zone niet een maatregel is die een tekort aan parkeerplaatsen oplost, maar de aantrekkelijkste parkeerplaatsen zo reëel mogelijk tracht te verdelen en langparkeerders en autostallers tracht te weren. Het instellen van een blauwe zone is onontkoombaar verbonden met het aanstellen van één of meer (part-time) parkeercontroleurs.

Verspreid over het centrum zullen op de openbare weg en in de parkeerkelders parkeerplaatsen voor gehandicapten worden aangeduid.



Langzaam verkeer

-  (Brom)fietsroute
-  Vooralnog (brom)fietsroute
-  Fietsroute

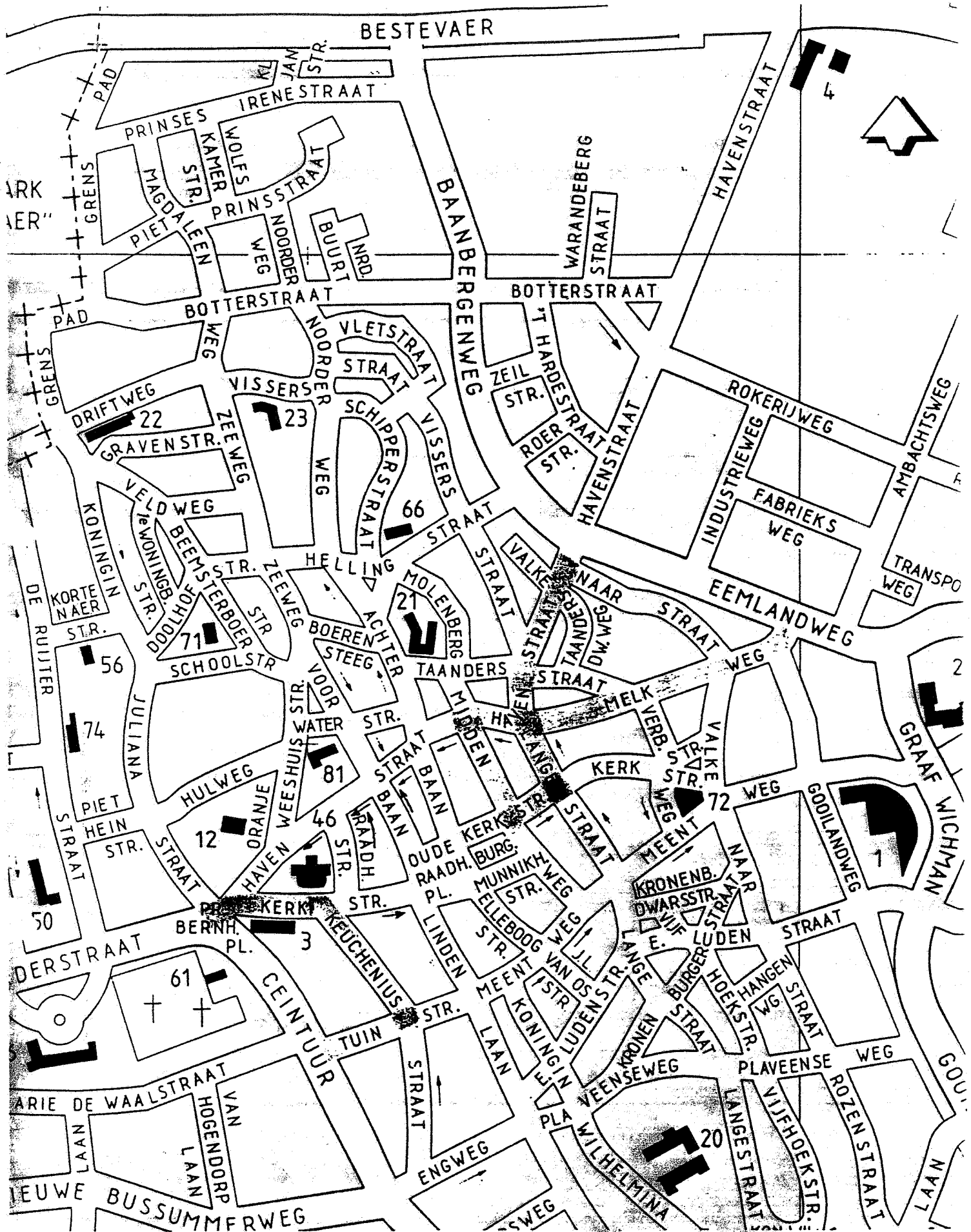


Openbaar vervoer

Lijnvoering 134, 135 en 137

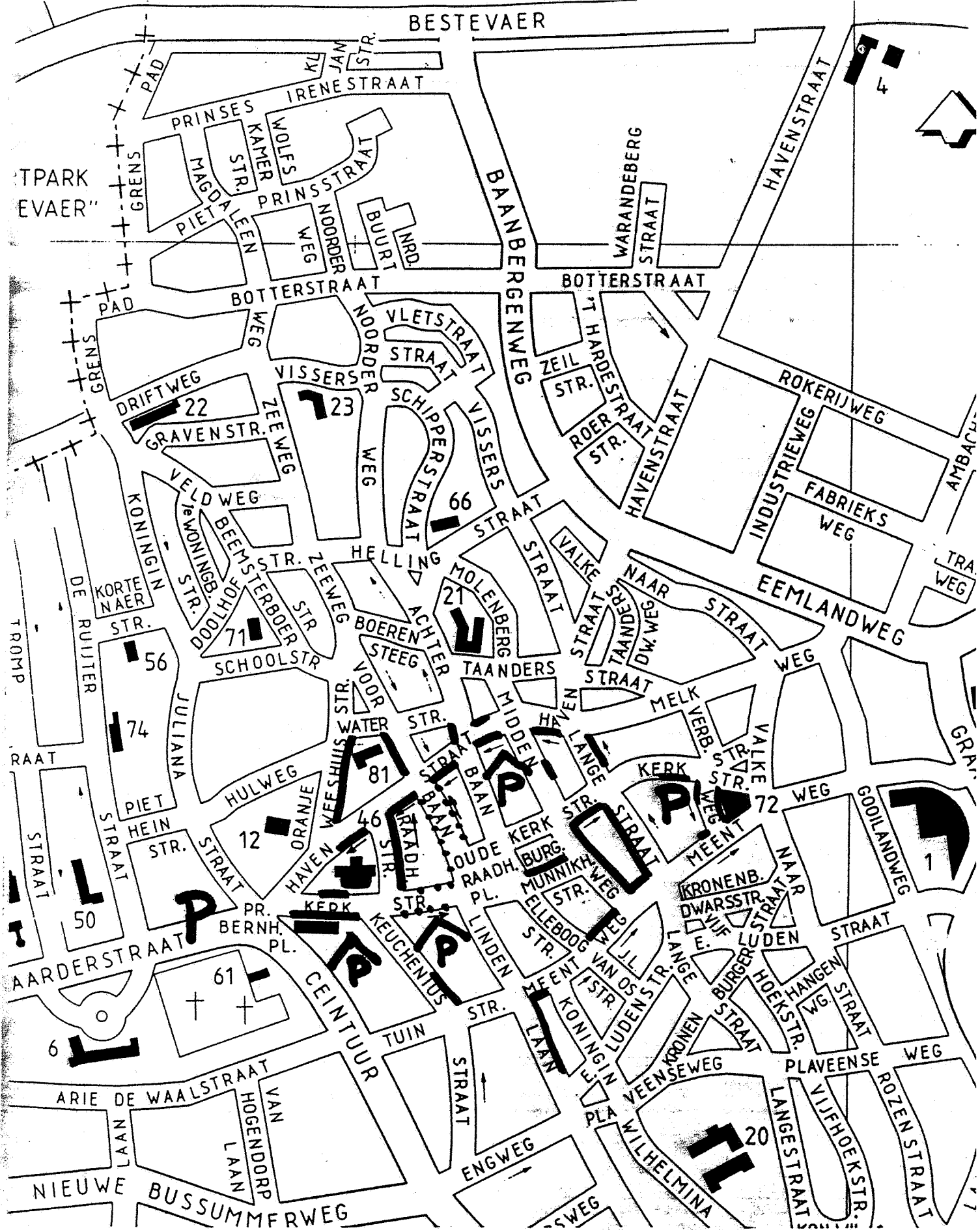
H/B Halte / Busstation

-/.. Afstanden tot halte



Goederenvervoer

Belangrijke bevoorradingsroute



Parkeerlokaties

- P** Parkeerterrein
- P ↓** Parkeerkelder
- |** Parkeren langs rijbaan

VERSLAG INSPRAAKAVOND D.D. 28 NOVEMBER 1990
INZAKE HET HOOFDWINKELCENTRUM.

Aanwezig: de heer W. Hoekzema (burgemeester)
mevrouw M. Dierick (wethouder ruimtelijke ordening)
mevrouw R. Steenaart (directeur dienst ruimtelijke ordening)
de heer Buma (architectonisch supervisor)
de heer H. Brassier (bureau ruimtelijke ordening)
de heer E. de Wolf (stedebouwkundige)
de heer B. van Herwerden (verkeersdeskundige)
de heer K. van Tol (Samenlevingsopbouw Huizen, voorzitter)
Wenda Berkenbosch (Samenlevingsopbouw Huizen, verslaglegging)
± 135 belangstellenden.

Opening.

Om 20.10 uur opent de voorzitter de inspraakavond en heet iedereen van harte welkom. Na het voorstellen van de aanwezigen achter de tafels en enkele huishoudelijke mededelingen inzake de presentielijst geeft de voorzitter het woord aan de heer Hoekzema voor een korte inleiding over de status van de inspraak.

Inleiding.

De heer Hoekzema begint de inleiding met de mededeling dat hij zeer verheugd is over de grote belangstelling vanuit de Huizer bevolking. Het feit dat er zoveel mensen naar deze inspraakavond gekomen zijn betekent dat men het belangrijk vindt betrokken te worden bij de plannen voor de bouw van het hoofdwinkelcentrum in de kern van Huizen.

De heer Hoekzema legt uit wat inspraak in dit verband inhoudt, en waar inspraak over mogelijk is.

Het gaat hier om inspraak in de ontwerpfase van het hoofdwinkelcentrum. De inspraak blijft binnen het raam van het door de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan, en heeft betrekking op de verdere uitwerking van model 3B in het bestemmingsplan "Centrumgebied-Dorp".

Dit betekent dat er vanavond niet meer gediscussieerd kan worden over de vraag of er al dan niet een winkelcentrum in de kern van Huizen moet komen, want die beslissing is door de gemeenteraad al genomen.

Wel kunnen de aanwezigen vanavond hun mening geven over bijvoorbeeld het uiterlijk van het winkelcentrum, het gebruik van materialen en dergelijke. Tevens staat het "verkeersplan hoofdwinkelcentrum Huizen" ter discussie.

Deze inspraakavond vindt niet alleen plaats in het kader van de wet ruimtelijke ordening maar ook in het licht van de inspraakverordening van de gemeente Huizen, omdat men van mening is dat het belangrijk is de plaatselijke bevolking te betrekken bij dit soort aangelegenheden.

De voorzitter vraagt of er iemand op deze inleiding wil reageren. Dit is niet het geval, dus het volgende agendapunt kan aan de orde gesteld worden. Hiervoor geeft de voorzitter het woord aan mevrouw Dierick die een toelichting op de plannen geeft.

Toelichting.

De toelichting van mevrouw Dierick kan onderverdeeld worden in drie punten, te weten:

1. uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan.
2. de bouwplannen.
3. het verkeersplan.

De uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan zijn gebaseerd op aanbevelingen van het C.I.M.K. (Centraal Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf).

- Optimale concentratie van winkels, waardoor een duidelijke eenheid ontstaat.
- Creëren van een aantrekkelijk centraal winkelgebied door "gaten" in de straatwanden op te vullen.
- Bestaande woonbestemmingen langs winkelroute vervangen door winkelbestemming op de begane grond.
- Streven naar een meer compleet branchepakket.
- Vestiging van zogenaamde "trekkers" zoals bijvoorbeeld een warenhuis.
- Handhaven van de bestaande winkels.
- Eventuele supermarktvestiging langs ontsluitingsweg (Havenstraat)
- Markt niet meer beperken tot het Oude Raadhuisplein.

De bouwplannen zien er als volgt uit:

voor lokatie A. (bekend onder de naam Kos\Koperslager):

- Overdekt winkelcentrum
- winkels op de begane grond
- parkeerkelder voor 120 auto's
- overdekte winkelstraat
- in het noordelijk gedeelte een groot winkelbedrijf
- na sluitingstijd wordt dit centrum afgesloten.

Aan de Achterbaan en Kerkstraat zijn winkels gepland alsmede \pm 9 woningen.

voor lokatie B. (de kop van het Oude Raadhuisplein):

- winkels op de begane grond
- op de 1e en 2e verdieping woningen.

De bevoorrading van lokatie B. zal, zowel voor de winkels als de woningen gaan via de Kerkstraat en de Burgemeester Munnikhuizenstraat.

Voor beide lokaties geldt dat er erg veel aandacht besteed is aan de architectuur. Hierbij is getracht de nieuwbouw aan te laten sluiten bij de stijl van het oude dorp. Dat betekent onder andere dat het geheel een kleinschalige indruk moet maken, en dat er gebruik gemaakt wordt van materialen die bij deze stijl passen zoals bakstenen, grijze dakpannen en glas.

Omdat de gemeente het van groot belang acht dat het nieuw te bouwen winkelcentrum past bij Huizen heeft zij besloten de heer Buma in te schakelen om als architectonisch supervisor de kleinschaligheid van het geheel te bewaken.

Mevrouw Dierick vertelt dat het verkeersplan erg belangrijk is. Het verkeer mag geen probleem worden. De route naar- en van het dorp moet zo kort mogelijk zijn, zodat men snel de winkels kan bereiken en ook snel het dorp weer uit kan zijn.

Van wezenlijk belang hierbij is dat er voldoende parkeerruimte is. Derhalve zullen er minimaal 180 parkeerplaatsen bijkomen. Naast de nieuw te bouwen parkeerkelder op

lokatie A. zal de reeds bestaande parkeerkeider aan de Keucheniusstraat uitgebreid gaan worden.

Het parkeren zal gratis zijn. Wel behoort het invoeren van een zogenaamde "blauwe zône" tot de mogelijkheden.

In eerste instantie zal het voetgangersgebied zich beperken tot het Oude Raadhuisplein, de Achterbaan tot aan de Havenstraat, de Kerkstraat tot aan de Middenweg en een stukje Lindenlaan tot aan de Tuinstraat/Meentweg.

Uiteraard zijn er wel mogelijkheden voor bevoorrading en eigen verkeer van de aanwonenden.

In de toekomst is eventuele uitbreiding van het voetgangersgebied mogelijk.

Naar aanleiding van bovenstaande zijn er de volgende vragen en reacties.

De heer Brand wil graag weten hoeveel woningen er op lokatie B. gepland zijn. Mevrouw Dierick antwoordt dat dat er minimaal 6 zullen zijn, en dat het er één of twee meer kunnen worden afhankelijk van het type woningen dat gebouwd wordt.

De heer Brand vraagt of er in het totale plan dan 15 tot 20 woningen gerealiseerd worden.

Hierop antwoordt mevrouw Dierick bevestigend.

De heer Colenbrander heeft een opmerking t.a.v. de term "trekkers". Het rapport van het C.I.M.K. zegt dat trekkers noodzakelijk zijn voor dit winkelcentrum. Hij wil graag weten of de "trekkers" al bekend zijn. Hij is bang dat er op grote schaal leegstand plaats vindt als deze trekkers alsnog wegblijven.

De heer Hoekzema vertelt dat de besprekingen voor een warenhuis aan de Lindelaan in de laatste fase zijn. Hij verwacht dat dit begin volgend jaar rond zal zijn.

Verder vertelt de heer Hoekzema dat men niet bang hoeft te zijn voor leegstand. Voordat de winkels gebouwd gaan worden moeten eerst de contracten getekend zijn.

Op dit moment is er een 'branchecommissie' aan het werk die nu al moet aangeven hoe de verdeling van de winkels plaatsvindt. Als de bouw van start gaat is dus al bekend wie er in welke winkel komt.

In de branchecommissie zitten:

- een deskundige van de Kamer van Koophandel
- een afgevaardigde van de winkeliers
- een rijksconsulent economische zaken
- de projectontwikkelaar
- de gemeente

De heer Colenbrander vraagt of er al namen bekend zijn van "trekkers".

De heer Hoekzema zegt dat de naam van het warenhuis wel al bekend is, maar dat dit nog niet formeel is. Uiteraard worden er pas handtekeningen gezet op het moment dat de ruimte bekend is.

De heer Cornelisz wil graag weten wat de gemeente onder "trekkers" verstaat.

De heer Hoekzema antwoordt dat dit zaken moeten zijn die een grote aantrekkingskracht op veel mensen hebben, zoals bijvoorbeeld een warenhuis. Deze zaken trekken de koopkracht ook voor de andere winkeliers. Daarom is het ook van belang dat de "trekkers" over de dorpskern verspreid worden.

Er moet bij "trekkers" niet in eerste instantie gedacht worden aan de voedingssector, maar meer aan bijvoorbeeld een Blokker of een Hema.

Ter illustratie vertelt de heer Hoekzema nog dat momenteel meer dan 50% van de inwoners van Huizen buiten het dorp gaan winkelen. Het zou volgens hem een goede zaak zijn als dat verandert.

De heer Lubbers vraagt zich af hoe het winkelcentrum er na sluitingstijd uit gaat zien.

Mevrouw Dierick antwoordt dat het plein op een goede manier ingericht gaat worden. Het is de bedoeling dat er op de kop van het Oude Raadhuisplein een of meerdere horecabedrijven gevestigd worden, waarbij ook gedacht moet worden aan terrassen die het aantrekkelijk maken om langer in het dorp te blijven. Verder mogen er geen dichte rolluiken gebruikt gaan worden, omdat hier betere mogelijkheden voor zijn. Het feit dat er ook een aantal woningen gerealiseerd gaat worden zorgt er voor dat het plein na sluitingstijd geen uitgestorven indruk maakt.

De heer Casander vraagt of de komst van een warenhuis niet in strijd is met bestemmingsplan 3B waar uitdrukkelijk gesproken wordt over een winkelcentrum met een specialistisch karakter.

Tevens vraagt hij zich af of de gemeente niet bang is voor te grote concurrentie van bijvoorbeeld een warenhuis als de Hema. De heer Casander denkt dat men sneller geneigd zal zijn om iets voor weinig geld bij de Hema te halen dan naar een speciaalzaak te gaan.

De heer Hoekzema vertelt dat de komst van een warenhuis niet in strijd is met het bestemmingsplan, omdat een warenhuis een aantal specialismen onder èèn dak heeft in de niet-voedingsbranche.

In antwoord op de vraag over de concurrentie zegt de heer Hoekzema dat onderzoek hiernaar het tegendeel uitwijst. De aanwezigheid van dergelijke zaken bevordert het 'shoppen' in het algemeen.

De heer Casander is van mening dat er bij de bouwplannen voor lokatie A. niet direct over kleinschaligheid gesproken kan worden. Hij vraagt wat er precies aan gedaan is om het karakter van het oude dorp te behouden. In eerste instantie vindt hij het aangeboden plan niet zo passend in Huizen, en hij wil graag weten of hier van tevoren inspraak over geweest is.

Mevrouw Dierick vertelt dat het voor de gemeente een uitdaging is om 8.000 m² met een bij het oude dorp passende bebouwing op te vullen. Zij is van mening dat de architecten er in geslaagd zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden te scheppen om de kleinschaligheid te benadrukken. Het is niet zo dat er zomaar een winkelcentrum neergezet gaat worden. Dit is ook de reden dat de gemeente de heer Buma heeft ingeschakeld.

Mevrouw Dierick geeft het woord aan de heer Buma voor een toelichting vanuit architectonisch oogpunt.

De heer Buma vertelt dat het in de eerste plaats duidelijk moet zijn dat architectuur heel persoonlijk is. Het is voor geen enkele architect mogelijk een gebouw te ontwerpen wat door iedereen mooi gevonden wordt.

De heer Buma is echter van mening dat de 2 geselecteerde architecten zeker in staat geacht moeten worden een project van deze tijd te ontwerpen wat aansluit bij het oude dorp van Huizen.

Het is niet de bedoeling dat er op een monumentale manier gebouwd gaat worden. De aansluiting bij de bebouwing van het oude dorp moet gezocht worden in het gebruik van materialen, en de in enige mate historische aanpak. Zo is er voor lokatie B. heel bewust gekozen voor een verticaal opgedeelde indeling, wat het gebouw iets monumentaals geeft.

Hij spreekt de hoop uit dat de overige winkels aan het Oude Raadhuisplein zullen meedoen om het plein een eigen gezicht te geven. Er is een marge van 2.5 m. vrij gehouden om de voorgevels van bestaande winkels en woningen aan te passen door middel van bijvoorbeeld arcades.

De heer Casander zegt zich te realiseren dat het inrichten van 8.000 m² een moeilijke opgave is. Toch vraagt hij zich af of het niet mogelijk zou zijn om, net als bijvoorbeeld in Laren of Blaricum, de nieuw te bouwen winkels qua uiterlijk meer te laten aansluiten bij de huidige bebouwing.

Mevrouw Dierick antwoordt dat dit niet bij het karakter van Huizen zou passen. Huizen is geen plaats als Laren of Blaricum, en dat moet je er ook niet van proberen te maken. Er is volgens mevrouw Dierick zeker getracht de bouw te laten aansluiten, en haar persoonlijke mening is dat dat ook goed gelukt is. Mevrouw Dierick vertelt verder dat de architectonische randvoorwaarden door de gemeenteraad zijn vastgesteld, en dat nu de uitwerking daarvan ter discussie staat.

Eèn van de aanwezigen wil weten of er voldoende rekening is gehouden met het tegengaan van criminaliteit. Hij zegt met name bang te zijn dat lokatie A. een verzamel-punt van jongeren gaat worden, wat vervelende consequenties zou kunnen hebben.

De heer Hoekzema legt uit dat alle plannen, voor ze definitief zijn, eerst door de politie en het bureau voorkoming misdrijven bestudeerd worden. Zij zijn de deskundigen op dit gebied en kunnen eventuele maatregelen voorstellen.

De heer Colenbrander wil graag weten wat er bedoeld wordt met een "stedelijk karakter". Hij zegt dat Huizen nog altijd geen stad is, en hij vindt deze term in tegenspraak met de wens het karakter van het oude dorp te bewaren.

Mevrouw Dierick zegt dat met verstedelijking bedoeld wordt dat er een winkelcentrum moet komen.

De heer Colenbrander zegt het hier niet mee eens te zijn. Hij is van mening dat het publiek in een meer historische omgeving wil winkelen. Hij geeft als voorbeeld het pand van de stomerij aan de Burgemeester Munnikhuizenstraat.

Als antwoord hierop herhaalt mevrouw Dierick nogmaals de stelling dat we niet moeten proberen om de sfeer van Laren of Blaricum hier naar toe te halen. Winkels in de stijl van bijvoorbeeld de Smederij zouden hier niet op hun plaats zijn, omdat ze qua bouw niet aansluiten bij de stijl van het oude dorp.

De heer Brand vraagt mevrouw Dierick waarom er niet met deze bouw begonnen is toen drie jaar geleden de panden op de kop van het Oude Raadhuisplein tegen de vlakke gingen.

Mevrouw Dierick antwoordt dat dit niet mogelijk was omdat er nog allerlei procedures doorlopen moesten worden.

Eèn van de aanwezigen zegt te vinden dat de gemeente Huizen het vertrouwen van de burgers geschaad heeft door datgene wat er gebeurd is op de plaats van het oude postkantoor.

Mevrouw Dierick zegt dat de gemeente dit inderdaad beseft, en dat dat ook èèn van de redenen is dat de heer Buma verzocht is de plannen architectonisch in de gaten te houden.

De heer Groothof vraagt wat de streefdatum voor het begin van de bouw is.

Mevrouw Dierick zegt te hopen dat na de bouwvakvakantie 1991 de eerste paal de grond in kan.

Mevrouw van Cleef zegt, bij het bekijken van deze plannen, het gevoel te hebben dat de Burgemeester Munnikhuizenstraat, en daarmee ook de winkels aan de Middenweg, buitengesloten is. De doorgang naar deze straat is dermate klein geworden dat men niet snel geneigd zal zijn hier in te gaan.

Mevrouw Dierick antwoordt dat de wand aan de kop van het Oude Raadhuisplein inderdaad iets verder is doorgetrokken. Dit is gedaan om een betere pleinfunctie te verkrijgen.

De heer Bout sluit zich bij de uitspraak van mevrouw van Cleef aan. Hij woont in de Elleboogstraat, en heeft het gevoel dat hij door deze plannen afgescheiden wordt van de rest van het dorp.

Tevens wijst hij er op dat, als men een aantrekkelijke dorpskern wil creëren, er ook voor gezorgd moet worden dat na de wekelijkse markt het dorp schoon gemaakt wordt. Momenteel is het zo dat de bewoners van de Elleboogstraat op zaterdagavond zelf met de bezem aan de gang moeten.

De heer Brand wil nog even reageren op de uitspraak van de heer Buma over het oost/west richten van de daken. Vroeger was dit inderdaad noodzakelijk omdat de wind dan beter langs de huizen kon gaan. Nu is dat echter niet meer van belang. Hij is van mening dat de aanblik van de kop van het Oude Raadhuisplein erg onrustig wordt als je alleen maar puntjes als daken ziet. Volgens hem kan er in dit geval beter in de richting van het plein gebouwd worden.

De heer Hoelzema zegt het hier niet mee een te zijn, en raadt iedereen aan om in de pauze eens op de knieën voor de maquettes te gaan zitten, om op die manier een goed beeld van de plannen te krijgen.

De voorzitter stelt de ingekomen brief van de Stichting Behoud het Oude Dorp aan de orde inzake de rijksmonumenten Voorbaan 8/10 en 12/14. Deze worden op de plattegrond aangegeven als bestemd voor detailhandel. Men vermoedt dat hier sprake is van een vergissing omdat op tekening 6 deze panden de bestemming "wonen" hebben. Tevens stelt de Stichting Behoud het Oude Dorp voor om een soortgelijke aanpassing voor het pand Havenstraat 18 te overwegen, en dit pand te benoemen tot plaatselijk monument.

Mevrouw Dierick zegt dat dit verzoek meegenomen zal worden in de besluitprocedure rondom deze plannen. Zij voegt er nog aan toe dat panden die nu bewoond worden, en die de bestemming "detailhandel" krijgen niet zomaar verbouwd kunnen worden. Ook wijst zij nog op het feit dat bij behandeling van het bestemmingsplan het altijd mogelijk is om bezwaren in te dienen.

De voorzitter vraagt of er omtrent het voorafgaande nog zaken niet aan de orde geweest zijn. Na de pauze zal hier niet meer op terug gekomen worden, dan zal er gediscussieerd kunnen worden over het verkeersplan.

Geen van de aanwezigen heeft hier nog iets aan toe te voegen.

Na de pauze stelt de voorzitter een ingekomen brief van de bewoners van de Middenweg (zuidelijk gedeelte) bij de Burgmeester Munnikhuizenstraat aan de orde. Zij zijn bang dat de Middenweg erg druk zal worden in verband met de nieuwe parkeergarage.

Volgens de nu aangeboden plannen zal het noordelijk gedeelte van de Middenweg (tussen Meentweg en Havenstraat) een eenrichtingsweg worden. Men zou graag zien dat de hele Middenweg eenrichtingsweg wordt. Dit om duidelijkheid aan de weggebruikers te geven, en om te grote drukte te voorkomen.

Mevrouw Dierick zegt dat dit verzoek bij de behandeling van de plannen meegenomen zal worden.

Eèn van de aanwezigen wil graag weten waarom er een zogenaamd verkeerscircuit moet komen. Hij wijst er op dat het dorp groter is dan alleen een kern, en dat door zo'n verkeerscircuit bepaalde straten extra belast worden.

De heer van Herwerden legt uit dat het qua wegbreedte voor veel straten in het dorp niet mogelijk is om tweerichtingsverkeer in te voeren, omdat er ook parkeergelegenheid moet zijn. Dit betekent dat een circuit met eenrichtingsverkeer een goede oplossing is om vanuit alle kanten van het dorp snel en efficiënt de kern kunnen bereiken, en ook weer kunnen verlaten.

Mevrouw Molenkamp vraagt of er ook wegen geasfalteerd gaan worden.

De heer van Herwerden vertelt dat dit niet het geval is. Op de vraag of men niet bang is dat bepaalde wegen kapot gereden gaan worden als er met klinkers gewerkt wordt, antwoordt de heer van Herwerden dat het ook mogelijk is om klinkers, in plaats van in zand, in beton te leggen zodat ze vast liggen.

De heer van der Hulst constateert dat op dit moment de Meentweg druk bereden wordt. Hij wil graag weten wanneer de beloofde drempels komen. Tevens vraagt hij zich af of de Meentweg geen 30 km. zône kan worden.

De heer van Herwerden antwoordt dat het de bedoeling is dat langzaam aan het hele oude dorp 30 km. zône wordt.

De heer de Groot woont in het pand Havenstraat 18 en heeft geconstateerd dat de ingang van de parkeergarage precies voor zijn deur komt. Hij vraagt waarom dit zo is, en of dit gewijzigd kan worden. De heer de Groot voelt zich persoonlijk benadeeld.

Mevrouw Dierick zegt dat het geenszins de bedoeling is om de heer de Groot het leven zuur te maken. Het is echter wel zo dat de ingang van de parkeerkelder ergens moet komen, en dat de nu geplande plek daarvoor het meest geschikt is. Zij begrijpt dat het voor de heer de Groot moeilijk te accepteren is. Het besluit dat er een winkelcentrum met parkeerkelder moet komen is echter al genomen door de gemeente. De enige goede mogelijkheid voor een ingang is aan de Havenstraat, terwijl de uitgang aan de Middenweg zal komen.

De heer van der Horst zegt bang te zijn dat de Engweg, nog meer dan nu al het geval is, een sluiproute zal gaan worden voor verkeer van en naar de Nieuw Bussummerweg.

De heer van Herwerden antwoordt dat het niet mogelijk is de Engweg te vrijwaren van verkeer naar het dorp. Het verkeer in het oude dorp is in het algemeen toegenomen. dat is ook merkbaar in de Engweg, ondanks de daar reeds getroffen maatregelen.

Een mevrouw die spreekt namens de bewoners van de Waterstraat zegt 2 jaar geleden een verzoek bij de gemeente te hebben ingediend om verkeersbeperkende maatregelen in de Waterstraat. Men heeft het gevoel niet serieus genomen te worden, omdat er tot op heden nog niets gebeurd is. Zij stelt voor om de Waterstraat tussen de Oranje Weeshuisstraat en de Voorbaan eenrichtingsverkeer te maken.

Mevrouw Dierick zegt dit voorstel mee te zullen nemen bij de bespreking van een en ander.

Een van de aanwezigen vindt dat het beter zou zijn als er bijvoorbeeld in de Havenstraat niet meer op de rijweg geparkeerd mag worden. Dit zou de doorstroming van verkeer ten goede komen.

De heer van Herwerden zegt dat dit niet mogelijk is. Het is noodzakelijk dat men voor kortparkeren op de rijweg kan staan. Het is voor mensen die 1 boodschap moeten doen niet aantrekkelijk om de parkeergarage in te moeten. Dit zou mensen er van kunnen weerhouden om naar het dorp te komen.

de heer de Moll, eigenaar van Havenstraat 24, zegt veel agressie in het verkeer op de kruising Havenstraat, Melkweg, Langestraat waar te nemen. Hij vraagt zich af of het niet beter zou zijn de Melkweg een eenrichtingsverkeerweg te maken. Indien dit niet mogelijk is stelt hij voor om de weg enigszins te verbreden waardoor een betere doorstroming kan plaats vinden.

De heer van Herwerden zegt dat het laatste in ieder geval niet de bedoeling is. Een verbreding van de weg zou meer verkeer en meer drukte kunnen betekenen, dit zou het probleem niet oplossen. Wel wordt overwogen om in de Havenstraat op sommige plaatsen de weg iets te verbreden, zodat het verkeer daar minder snel vast komt te staan.

De heer Stokvis vindt dat er bij het plannen van de uitgang van de parkeergarage te weinig rekening gehouden is met de bewoners.

Mevrouw Dierick antwoordt dat hier, net als bij de ingang, sprake is van een belanggenafweging. Dit betekent niet dat de bewoners niet belangrijk zouden zijn, maar dat dit de beste plek voor de uitgang is.

De heer Stokvis zegt wel het gevoel te hebben dat de bewoners niet belangrijk zijn. Hij illustreert dit met het feit dat er met de bewoners van de Kerkstraat/Middenweg geen overleg vooraf heeft plaats gevonden.

Mevrouw Kooy zegt de Tuinstraat niet geschikt te vinden als ontsluitingsweg met tweerichtingsverkeer. Zij stelt voor om hier een eenrichtingsweg van te maken met de mogelijkheid voor kort parkeren.

De heer van Herwerden geeft als reactie dat dit een beslissing is die door de gemeenteraad genomen zal moeten worden, omdat het instellen van eenrichtingsverkeer op deze plaats betekent dat de bereikbaarheid van de kern minder wordt.

Betreffende de Tuinstraat zijn er nog de volgende vragen en/of opmerkingen:

De heer Rook zegt dat eenrichtingsverkeer voor de Tuinstraat van essentieel belang is, omdat op dit moment het verkeer al regelmatig vast staat. Hij wil ook graag weten of er nog snelheidsbeperkende maatregelen in de Tuinstraat gerealiseerd gaan worden.

De heer Veneman reageert op de opmerking van de heer van Herwerden inzake de verminderde bereikbaarheid bij eenrichtingsverkeer. Hij is van mening dat mevrouw Dierick juist gezegd heeft dat de doorgang naar het oude dorp bemoeilijkt zou moeten worden.

Mevrouw Dierick antwoordt dat ze niet gezegd heeft dat de doorgang bemoeilijkt moet worden, maar dat men er snel in en uit moet kunnen. Het is hierbij echter niet de bedoeling om alles via èèn straat te laten lopen.

De heer van Herwerden antwoordt op de vraag over snelheidsbeperkende maatregelen dat er eventueel verkeersdrempels geplaatst kunnen worden.

Eèn van de aanwezigen vraagt aan mevrouw Dierick wat er gaat gebeuren met rioleringsbedrijf Teeuwissen.

Mevrouw Dierick antwoordt dat de gemeenteraad een uitspraak heeft gedaan dat dit bedrijf niet op deze plaats in het dorp kan blijven. Momenteel wordt er met het bedrijf overlegd wanneer en waar naar toe men kan verhuizen.

Mevrouw Witte vraagt waar bewoners van het toekomstige voetgangersgebied hen auto's moeten gaan parkeren.

De heer van Herwerden antwoordt dat daar zeker een goede oplossing voor gezocht zal worden. Hierbij moet men denken aan bijvoorbeeld een vaste plek in een parkeergarage. Op het moment dat de Lindelaan afgesloten wordt moeten er parkeermogelijkheden zijn voor de aanwonenden.

De heer Schram wil weten of het de Achterbaan helemaal afgesloten gaat worden.

Mevrouw Dierick vertelt dat het de bedoeling is dat de Achterbaan voetgangersgebied wordt, maar dat het uiteraard voor aanwonenden bereikbaar moet blijven.

De heer Veneman is van mening dat er teveel aandacht aan de auto besteed wordt. Vanuit milieu-oogpunt bezien zou het beter zijn het fietsgebruik te stimuleren. Hij vraagt ook of het voetgangersgedeelte opstakelvrij wordt, of dat er, zoals nu al het geval is, over kraampjes en stalletjes komen te staan. Verder wil hij weten of er voor deze uistellingen betaald wordt.

Mevrouw Dierick reageert op de opmerking over het milieu dat een voetgangersgebied zeer milieuvriendelijk is. Uiteraard is het wel de bedoeling er voor te zorgen dat er voldoende fietsenrekken geplaatst worden.

Wat betreft de 'opstakels' op het voetgangersgedeelte zegt mevrouw Dierick dat het belangrijk is dat hier goede afspraken over gemaakt worden. Overigens is het wel zo dat er voor deze kraampjes door de winkeliers zogenaamde precariorechten betaald worden.

Eèn van de aanwezigen vraagt of het mogelijk is de Kerkstraat tussen het Prins Bernhardplein en de Keucheniusstraat te verbreden, omdat bij vrachtverkeer alles vast komt te staan. Tevens is hij van mening dat de parkeervakken op dit gedeelte weg zouden moeten, om zo meer rijbaan te krijgen.

De heer van Herwerden vertelt dat de bocht bij fietsenzaak Veerman verbreed zal worden. Het is echter niet de bedoeling de parkeervakken te verwijderen. Er moeten mogelijkheden voor kortparkeren blijven.

De heer Colenbrander vraagt hoe eventueel vrachtverkeer bij een supermarkt in de noordhoek zou moeten komen.

Tevens wil de heer Colenbrander weten wat voor voorzieningen er getroffen gaan worden voor de auto's van het winkelpersoneel. Het nut van een grote parkeergarage zou verloren gaan als die voor eenderde van de beschikbare ruimte gebruikt wordt voor personeel.

Mevrouw Dierick antwoordt dat er contractueel vastgelegd gaat worden dat de bevoorrading alleen met kleinere auto's mag geschieden. Dit geldt ook voor het gebruik van de parkeergarage door winkelpersoneel.

Mevrouw Wiesenekker wil weten of er al bekend is waar een eventuele uitbreiding van de markt geplaatst gaat worden. Zij voorziet problemen als er kramen op de Voorbaan gezet gaan worden.

Mevrouw Dierick vertelt dat daar nog een plan voor ontwikkeld gaat worden.

Mevrouw Slothorst woont op de Lindelaan 24A vraagt of ze in de toekomst niet meer de parkeerplaats achter de woning kan bereiken.

De heer van Herwerden zegt dat er ontheffing zal moeten komen voor de doorgang tussen juwelier Veerman en het Kruidvat.

De heer Teeuwissen vraagt of het ter zijner tijd niet mogelijk is een parkeerplaats aan te leggen op de plek van pakhuis Schaap. Dit zou een prima lokatie zijn, buiten de kern en toch op een goede loopafstand.

Mevrouw Dierick antwoordt dat dat bekeken zou moeten worden.

De heer Brand vraagt of de versmalling in de Meentweg blijft bestaan.

De heer van Herwerden antwoordt bevestigend.

De heer Schaap zegt dat een verkeersdrempel in de Langestraat dusdanig kort is dat iedere auto die er overheen rijdt het geluid van onweer veroorzaakt.

De heer van Herwerden antwoordt dat het hier inderdaad om een zeer 'felle' drempel gaat. Er zal bekeken worden of die iets verbreed kan worden.

Eèn van de aanwezigen vraagt of het mogelijk is de Melkweg van verkeersdrempels te voorzien.

De heer van Herwerden antwoordt dat dat op dit moment niet kan omdat de Melkweg een brandweerroute is, waar derhalve geen drempels gelegd mogen worden.

De heer Casander heeft nog een aantal vragen en opmerkingen. In de eerste plaats sluit hij zich aan bij de uitspraak van de heer Teeuwissen inzake het parkeren aan de buitenkant van de kern. Dit kan momenteel al enigszins aan de Naarderstraat en de Gooilandweg, maar hij zou graag zien dat deze mogelijkheden uitgebreid worden. Dit zou namelijk het verkeer in de kern van het dorp aanzienlijk kunnen beperken. Verder vraagt de heer Casander of de bevoorrading van winkels gereguleerd zou kunnen worden.

De heer Hoekzema vertelt dat het beperkt mogelijk is om hier afspraken over te maken, omdat de betreffende bedrijven natuurlijk ook met planningen werken.

Op de opmerking over het parkeren aan de buitenkant van de kern reageert de heer van Herwerden met de mededeling dat dit al eerder onderzocht is, maar dat de mensen over het algemeen het te ver lopen van de kern vinden.

De heer Colenbrander vraagt hoe het mogelijk is dat er momenteel nog steeds een verkeersplan uit 1982 gebruikt wordt.

De heer van Herwerden antwoordt dat de basis van het verkeersplan nog steeds goed is. Uiteraard is het wel zo dat het plan, waar nodig, steeds wordt aangepast.

Mevrouw Molenkamp zegt enigszins teleurgesteld te zijn in het verloop van deze avond. Zij is van mening dat de plannen aansluiten bij de bestaande winkels en niet bij de woningen. Zij vraagt het College om dan in ieder geval een 'monumentaal baksteentje' te gebruiken.

De heer Hoekzema zegt dat dit bij de besluitvorming meegenomen zal worden.

AFSLUITING

De heer Hoekzema legt de vervolgpcedure uit.

Deze vervolgpcedure is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

RONDVRAAG

De heer Colenbrander vraagt of er over dit plan een referendum gehouden kan worden voor er een definitief besluit genomen wordt.

De heer Hoekzema zegt dat dit niet mogelijk is, omdat de materie te ondoorzichtig is.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de inspraakavond over het Hoofdwinkelcentrum om 23.30 uur af.

Bijlagen bij dit verslag: overzicht vervolgpcedure
brief Stichting Behoud het Oude Dorp d.d. 23.11.1990
brief Stichting Behoud het Oude Dorp d.d. 29.11.1990
brief winkeliers Middenweg d.d. 16.11.1990
brief de heer R.J. Colenbrander d.d. 30.12.1990

ACTIE VAN DE PROCEDURE

DATUM
BEST.PLAN ART. 19

1.	verwerking art. 10 BRO + inspraak <u>B&W</u>	2e wk. jan.	
2.	terugkoppeling <u>Cie SO + ABEZ</u>	4e wk. jan.	
3.	voorlopige vaststelling bestemmings- plan en opstarten voorbereiding art. 19 <u>B&W</u>	5e wk. jan.	
4.	ter visie bestemmingsplan	febr. '91	
5.	ter visie bouwplannen in kader art. 19		1e + 2e wk. febr.
6.	horen bezwaren bouwplannen		3e + 4e wk. febr.
7.	behandeling bestem.plan. in <u>Cie SO</u>	maart '91	
8.	verzoek verklaring geen bezwaar bij <u>GS</u> indienen bouwplannen		maart '91
9.	goedkeuring bestem.plan in <u>Raad</u>	mei '91	
10.	afgifte verklaring geen bezwaar bouwplannen door <u>GS</u>		juni '91
11.	verlenen bouwvergunning <u>B&W</u>		juli '91
12.	eventuele AROB tegen bouwplannen		juli/aug. '91
13.	start bouw		sept. '91
14.	goedkeuring <u>GS</u> bestemmingsplan	dec. '91	
15.	eventuele goedkeuring <u>KROON</u> bestemmingsplan	1991/1995	

NB 1. Bij start bouw in september 1991 zal nieuwbouw gereed zijn in late herfst 1992.

NB 2. Oppervlakte nieuwbouw winkelcentrom in b.v.o.

- Kos/Koperslager en kop O.R. op begane grond	4.175 m2
- Kos/Koperslager verdieping	1.935 m2
- warenhuis	± 2.200 m2

Totaal circa 8.300 m2

Inspraak winkeliers hoofdwinkelcentrum.

Verslag bijeenkomst, gehouden op 22 november 1990.

Aanwezig:

voor de gemeente:

de heer Hoekzema, burgemeester

mevrouw Dierick, wethouder

de heer Cassé, chef afdeling ruimtelijke ordening

de heer Van Herwerden, verkeersdeskundige civiele techniek

De heer Brouwers, afdeling ruimtelijke ordening/verslag

voor de middenstand:

de heer Van den Tol, Hart van Huizen

de heer Meys, H.O.F.

circa 30 belangstellenden.

Na een korte inleiding door de burgemeester en de wethouder over de noodzaak van de ontwikkeling van de winkelplannen in het centrum van Huizen, wordt gevraagd een inbreng te leveren, met name ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan, de bouwplannen voor de winkels en het verkeerscirculatieplan.

De heer Meys merkt achtereenvolgens op:

Plan B (Oude Raadhuisplein)

- doorgang van 4 m naar Burg. Munnikhuizenstraat is volstrekt onvoldoende; reeds eerder was gevraagd om een circuit via de Burg. Munnikhuizenstraat;
- doorgang naar Kerkstraat veel te smal en onvoldoende hoog;
- koepel op de hoek wordt verzamelplaats voor jongelui;
- terras veel te krap;
- bovenwoningen uitstekend uit een oogpunt van sociale controle.

Plan A/Kos/Koperslager

- ziet er uitstekend uit;
- winkels op de verdieping zullen problemen geven;
- bevoorrading via de Middenweg goed oplossen;
- vrees dat eventuele lagere huurprijs voor Vendet moet worden gecompenseerd door andere ondernemers.

Bestemmingsplan

- Verruiming winkelbestemming in het noordelijk deel is prima.
- Hetzelfde geldt voor de Raadhuisstraat, maar niet voor de Burg. Munnikhuizenstraat.
- Op welke wijze kan langzaam verkeer worden afgedwongen en fietsverkeer worden geweerd?
- Bereikbaarheid parkeerkelder in vlek A via de Lindenlaan en niet via Hema.
- Hoe lang ligt gratis parkeren vast?
- Vraag is of de winkeltoevoeging zich verdraagt met de gewestelijke richtlijn.
- Volgens c.i.m.k.-rapport van 1986 is het element kort-parkeren van belang; thans wordt uitgegaan van ondergrondsparkeren en dat terwijl de bestaande parkeerkelders onvoldoende functioneren.
- De parkeerplaatsen Verbindingsweg niet meenemen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen.
- Winkeliersvereniging is voorstander van winkelerf Voorbaan/Lindenlaan/Achterbaan/Kerkstraat gekoppeld aan een blauwe zone.
- Een tussenoplossing kan zijn: winkelerf instellen met kortstondig parkeren en na twee jaar evalueren voor instelling voetgangersgebied.

Verkeerscirculatieplan

- Terrein Mulder inrichten als parkeerterrein overeenkomstig het oorspronkelijke verkeerscirculatieplan.
- Ondergronds parkeren zal gestimuleerd moeten worden.
- Beluifeling: geen gevels maskeren en bruikbaarheid voor de markt in de overwegingen betrekken.
- Het nu doorgaande verkeer over het Oude Raadhuisplein is niet in de becijfering opgenomen.
- Verkeerscirculatieplan van 1981 (winkelerf) handhaven en na twee jaar evalueren.

De burgemeester deelt mede dat deze vergadering bedoeld is om de inbreng van de ondernemers te verzamelen en dat alle genoemde en nog te noemen zaken hun afweging zullen krijgen.

Wethouder mevrouw Dierick merkt op dat nu het vervolg plaatsvindt op de vorig jaar gehouden inspraakavond. Vervolgens geeft zij een toelichting op de winkelplannen en op de achtergronden van de pleinvorming.

De heer Wessels merkt het volgende op:

- Het plein kan worden verbeterd door het plaatsen van bomen.
- Bebouwing bij apotheek terugdringen.
- Banken worden als bedrijven aangemerkt: hoe stelt de gemeente de sanering voor?
- Bij apotheek moeten kort-parkeerplaatsen komen (wordt bevestigd door patiëntenraad).
- De farmaceutische dienstverlening komt in de knel, met name de bereikbaarheid, speciaal voor minder-validen.

Wethouder mevrouw Dierick deelt mede dat de opmerkingen bij de daadwerkelijke uitvoering zullen worden betrokken. In ieder geval komen er invalidenparkeerplaatsen; ook wordt aandacht besteed aan een goede bewegwijzering.

De burgemeester licht toe dat er een brancheringscommissie in het leven geroepen is om tot een zo goed mogelijke verdeling van de branches te komen. Er is nog voldoende discussieruimte, met name over terrassen op het Oude Raadhuisplein.

De heer Van Herwerden geeft een toelichting op het verkeerscirculatieplan, waarin een aantal suggesties uit 1981 is overgenomen. De parkeerbehoefte wordt berekend naar de zaterdagen; een blauwe zone strookt niet met de gemeentelijke uitgangspunten.

De gebroeders Veerman wijzen op de overlast van rioleringsbedrijf Teeuwissen; zij stellen voor er parkeerterrein van te maken. De markt moet in het centrum worden gelaten.

Wethouder mevrouw Dierick merkt op dat er meerdere suggesties zijn voor het terrein Teeuwissen en dat nader overleg over de markt zal volgen.

De heer Van den Tol wil er nadrukkelijk op wijzen dat -anders dan de teneur van deze bijeenkomst aangeeft- de winkelplannen voor het centrum van Huizen overwegend met enthousiasme worden begroet.

De burgemeester neemt hiervan kennis, onder mededeling dat deze bijeenkomst bedoeld is om kritiek te leveren.

De heer Van den Tol vraagt er op toe te zien dat de huren ook voor de kleine ondernemers betaalbaar blijven.

De heer Landman vraagt naar;

- het prijsniveau van de winkels;
- het tijdsverschil tussen plan Lindenlaan en de beide andere plannen;
- de invulling van het plein;
- de inpasbaarheid van de sneltram in het winkelcentrum.

De burgemeester en de wethouder antwoorden dat

- de huurprijzen door de ontwikkelaar worden bepaald en dat de winkels van een behoorlijk kwaliteitsniveau zullen zijn, ten einde koopkracht terug te halen;
- alle winkelplannen zoveel mogelijk gelijktijdig worden gerealiseerd;
- de invulling van het plein in nadere samenspraak zal plaatsvinden;
- het tracé van de sneltram via de Karel Doormanlaan loopt.

De heer Meys vestigt de aandacht op de beluifelingsplannen van bloemist Teeuwissen.

Wethouders mevrouw Dierick wijst op het belang van de uitstraling op de omgeving. Hoe graag zij Teeuwissen wil helpen, is daarbij van belang hoe de stedenbouwkundige visie is op de beluifeling van de winkels aan het plein. Zij is graag tot nader overleg bereid.

De burgemeester is van mening dat de uitgangspunten snel moeten worden vastgelegd.

Afspraak: rond 10 december a.s. nader overleg, waarbij ook de heer Teeuwissen aanwezig zal zijn.

De heer Meys wijst er tenslotte op dat, mocht het terrein Teeuwissen (riolering/Tuinstraat) worden verworven, het meer voor de hand ligt daarop woningen te bouwen dan er parkeerruimte van te maken.

Vervolgens sluit de voorzitter de bijeenkomst onder dankzegging voor de belangstelling en inbreng.