



Gemeente Wassenaar

Bestemmingsplan

Rijksstraatwegzone Den Deijl

A. Toelichting

Behoort bij besluit van de Raad
der gemeente WASSENAAR
dd. 7 juni 1993, No. 66
De Secretaris, De Voorzitter,

Behoort bij het besluit van
Codeputeerde staten van Zuid-Holland
d.d. 21 DEC. 1993
nr. DRG/ARB 173737

- * Voorontwerp ter visie: 20 december 1991 tot en met 15 maart 1992
- * Ontwerp ter visie: 19 februari tot en met 18 maart 1993
- * Vaststelling raad: 7 juni 1993
- * Ter visie: 11 juni tot en met 12 juli 1993
- * Goedkeuring G.S.: 21 december 1993
- * Ter visie: 21 januari tot en met 3 maart 1994
- * Goedkeuring ABRvS: 28 november 1995 no. E01.94.0016

Wassenaar, juni 1993.

Toelichting bestemmingsplan Rijkswegzone Den Deijl

Inhoudsopgave

<u>1.</u>	<u>Inleiding</u>	<u>blz.</u>
1.1.	Algemeen	4
1.2.	Uitgangspunten en doelstellingen	4
1.3.	Begrenzing van het plangebied	7
1.4.	Geldende planologische regelingen	7
<u>2.</u>	<u>Beschrijving van het plangebied</u>	
2.1.	Algemene kenmerken	11
2.2.	Huidig gebruik	11
2.3.	Bebouwde en onbebouwde omgeving	12
2.4.	Verkeer en vervoer	13
2.4.1.	Ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren	13
2.4.2.	Openbaar vervoer	14
2.5.	Lokatiebeleid	14
2.5.1.	Bereikbaarheidsprofiel	16
2.5.2.	Bereikbaarheidsprofiel Rijkswegzone Den Deijl	17
2.5.3.	Mobiliteitsprofiel	17
2.5.4.	Mobiliteitsprofiel Rijkswegzone Den Deijl	18
2.6.	Milieu en externe veiligheid	18
2.6.1.	Algemeen	18
2.6.2.	Geluid	18
2.6.3.	Lucht	21
2.6.4.	Bodem	23
2.6.5.	Externe veiligheid	25
2.6.6.	Bestaande bedrijven	26
2.6.7.	Conclusies milieu en externe veiligheid	26
2.7.	Economische aspecten	28
2.8.	Eigendomsverhoudingen	28
<u>3.</u>	<u>Gewenste ontwikkelingen</u>	
3.1.	Voorgeschiedenis van het plan	30
3.2.	Verkeer	31
3.2.1.	De Rijksweg	31
3.2.2.	Openbaar vervoer	34
3.3.	Bouwgrenzen	34
3.4.	Wonen	34
3.5.	Andere functies	37
3.5.1.	Bedrijven, kleine kantoren, detailhandel in volumineuze goederen en horecabedrijven	37

<u>Inhoudsopgave</u>	<u>blz.</u>
3.5.2. Bestaande winkels	38
3.5.3. Bijzondere doeleinden en praktijkruimtes	38
3.5.4. Brandstoffenverkooppunt	39
3.6. Parkeren	39
3.7. Bouwhoogtes	39
3.8. Groen	40
3.9. Sociale veiligheid	40
3.10. Eindconclusies gewenste ontwikkelingen	40
<u>4. Toelichting op het juridisch kader</u>	
4.1. De planvorm	42
4.2. Voorschriften	43
4.2.1. Bedrijfsdoeleinden	43
4.2.2. Gemengde doeleinden	48
4.2.3. Kantoren	48
4.2.4. Woondoeleinden	48
4.2.5. Brandstoffenverkooppunt	49
4.2.6. Verkeersdoeleinden	50
4.2.7. Groenvoorzieningen	50
4.2.8. Wijzigingsbevoegdheden	50
4.2.9. Nadere eisen	51
4.3. Bebouwingspercentages	51
<u>5. Uitvoerbaarheid, inspraak en overleg</u>	
5.1. Economische uitvoerbaarheid	53
5.2. Inspraak	54
5.3. Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening	55
<u>Bijlagen</u>	
A. Geluidbelastingen woonbestemmingen	
B. Overzicht parkeernormen	
C. Inspraak- en overlegreacties	

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Het gebied rond het stuk van de Rijksstraatweg dat is gelegen tussen het kruispunt Den Deijl (Lange Kerkdam/Papeweg/Rijksstraatweg) en het kruispunt Rozenweg/Rijksstraatweg (de zgn. Rijksstraatwegzone Den Deijl) is een stukje Wassenaar met een geheel eigen karakter. Over het algemeen komt men er alleen op doorreis richting Den Haag, Leiden of Amsterdam. Het gebied vormt voor vele niet Wassenaarse passanten een wezenlijk onderdeel van het gezicht van ons dorp.

Per dag rijden er meer dan 50.000 auto's door dit gebied. Dit gebeurt over een vierbaansweg zonder middenberm, en op luttele meters van de bebouwing. Deze actuele situatie heeft consequenties voor het leefklimaat, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke-economische ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied.

Reeds enige tijd is zichtbaar dat dit Rijksstraatweggebied in beweging is. De beëindiging van enkele winkelactiviteiten in zowel het "Torro-complex" als rond het begin van de van Zuylen van Nijeveltstraat, de nieuwbouw van de Mercedes-garage, bouwplannen voor een bedrijfs- en kantoorgebouw alsmede de plannen voor een parallelweg zijn hiervan de tastbare bewijzen.

Momenteel gelden er vier bestemmingsplannen voor dit deel van de gemeente. Deze zijn deels verouderd en bieden onvoldoende mogelijkheden voor bestaande activiteiten en nieuwe ontwikkelingen.

Zowel het huidige karakter van het gebied als nieuwe ontwikkelingen vragen om een heldere en vooral integrale gemeentelijke beleidsvisie.

Met dit nieuwe bestemmingsplan zal het beleid van de gemeente met betrekking tot de Rijksstraatwegzone Den Deijl worden geformuleerd. Voor een deel zal het plan bestaan uit het vastleggen van de bestaande situatie zoals die in het verleden is ontstaan ondermeer door de afgifte van bouwvergunningen door toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor een ander deel zullen in het plan nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en zullen randvoorwaarden worden opgenomen waarbinnen die nieuwe ontwikkelingen zich moeten afspelen.

1.2. Uitgangspunten en doelstellingen

Het algemeen gemeentelijk beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en de economische ontwikkeling heeft gediend als kader voor de beleidsvorming voor de Rijksstraatwegzone Den Deijl. De gemeenteraad heeft op 6 juni 1988 een aantal algemene uitgangspunten vastgesteld die aan het gemeentelijk planologisch beleid ten grondslag liggen. Besloten is onder andere de volgende **algemene uitgangspunten** in acht te nemen.

1. Wassenaar dient het karakter van groene woongemeente te behouden.
2. Het beschermen van het waardevolle groen- en natuurgebied (i.c. de natuur- en cultuurhistorische en de landschappelijke waarden) dient uitgangspunt te zijn. Voorts dienen alle planologische regelingen te passen in het milieubeleid en omgekeerd.
3. Het verkeersbeleid* dient een permanent onderdeel te zijn van de planologische afwegingen. Geen verkeersaantrekkende bestemmingen waar dit ongewenst is. Parkeren bij bedrijven dient in beginsel op eigen terrein plaats te vinden.
4. Aan nieuwe ontwikkelingen kan pas worden meegewerkt als is aangetoond dat:
 - a. er sprake is van een behoefte die aansluit bij economisch- of ander beleid van de gemeente;
 - b. die ontwikkelingen niet strijden met de belangrijke beleidsuitgangspunten voor dat gebied.

Het economisch beleid is in algemene zin gericht op:

1. Het behartigen van de belangen van Wassenaarse bedrijven en voldoen aan de uitbreidingsbehoefte van deze bedrijven.
2. Het behouden en stimuleren van de werkgelegenheid in Wassenaar.

Op basis van deze algemene beleidsuitgangspunten zijn meer specifieke doelstellingen en uitgangspunten geformuleerd die de beleidsontwikkeling ten aanzien van de Rijksstraatwegzone Den Deijl mede zullen bepalen. Het gaat hier om de volgende zes **doelstellingen en uitgangspunten**.

1. Het bestemmingsplan zal mogelijkheden moeten bieden om de bestaande situatie, met name daar waar milieu- en verkeersknelpunten zijn ontstaan, te verbeteren. Binnen dat kader zal de bestaande situatie waar mogelijk worden gerespecteerd.
2. Het rijk is niet bereid belangrijke verbeteringen aan de Rijksstraatweg ter hoogte van Den Deijl aan te brengen. De bestemmingsplanopzet dient dan ook uit te gaan van de huidige verkeerssituatie. Er zullen slechts beperkte verbeteringen mogelijk zijn.
3. Nieuwe ontwikkelingen moeten qua bouwvolume in overeenstemming zijn met het karakter en de schaal van Wassenaar en qua functie gericht zijn op de Wassenaarse behoeften.
4. Binnen het plangebied moet het streven zijn gericht op een goed milieuhygiënisch (leef)klimaat en verbetering van de verkeersveiligheid.

Functies die passen bij dat klimaat zijn toegestaan. Functies die strijdig zijn met dat klimaat zullen niet (meer) worden bestemd.

* (nader geconcretiseerd in de Nota "Wassenaar en het verkeer anno 1988 en de Nota Verkeersmaatregelen sluipverkeer 1991)

KAART 1

LIGGING PLANGEBIED
IN WASSENAR

AMERIKAANSE
SCHOOL

ROZENPLEIN

RIJKSSTRAATWEGZONE
DEN DEIJL

LANDGOED DE HORSTEN

GRENS PLANGEBIED

Schaal 1:10.000
Oktober 1991
P-919

5. **Bedrijfsmatige activiteiten in de zone mogen geen aantasting betekenen van het distributie-planologische beleid van Wassenaar.**
6. **Nieuwe functies moeten passen in het lokatiebeleid. Sterk verkeersaantrek-kende functies zijn binnen de zone ongewenst.**

1.3. **Begrenzing van het plangebied**

Het gebied van het bestemmingsplan Rijksstraatwegzone Den Deijl wordt globaal als volgt begrensd:

- aan de **noord- en westzijde** door de bestaande woonwijk Hofcamp;
- aan de **zuidzijde** door de Papeweg;
- aan de **oostzijde** door handelskwekerij De Bosrand en het woongebied aan de Papeweg en de Vinkelaan.

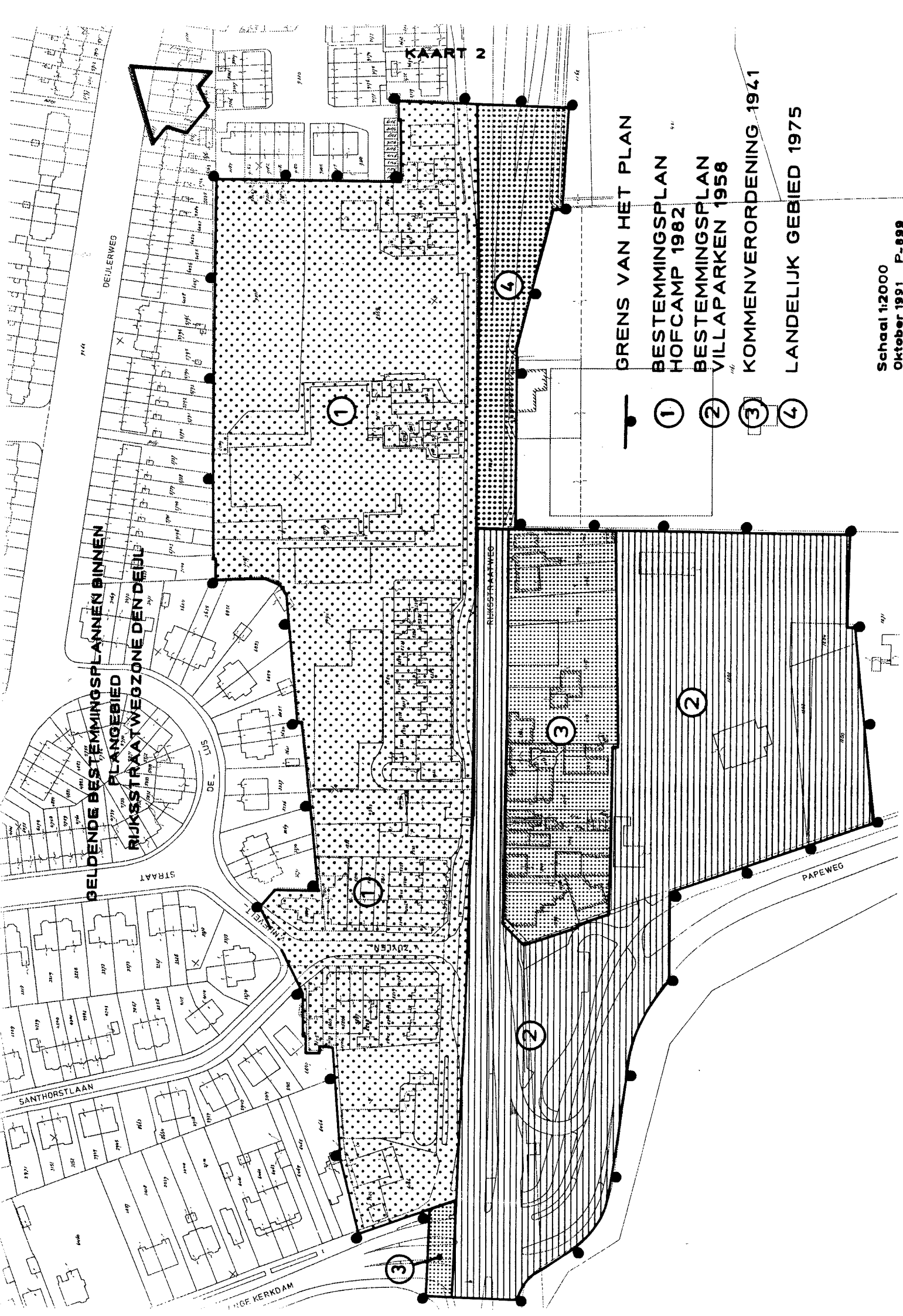
De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 8,3 ha.

De ligging van het plangebied binnen Wassenaar is nader aangegeven op **kaart 1**.

1.4. **Geldende planologische regelingen**

De bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden zijn eerder geregeld in:

1. **het bestemmingsplan Hofcamp**, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 april 1982 en gedeeltelijk goedgekeurd bij KB van 23 januari 1987 nr. 26. Het betreft hier de gronden gelegen aan de noordwestzijde van het plan-gebied. Deze gronden zijn in hoofdzaak bestemd voor eengezinshuizen waar op bepaalde plaatsen winkels en bedrijven zijn toegestaan. Daarnaast gelden de bestemmingen horecabedrijven, bedrijven en groen- en verkeersdoeleinden.
2. **het Uitbreidingsplan Villaparken 1958**, vastgesteld door de raad op 2 juli 1958, gedeeltelijk goedgekeurd bij KB van 4 januari 1963 nr 27. De gronden die in het plangebied vallen en waarvoor het uitbreidingsplan nu nog geldt, betreffen een gedeelte van de Rijksstraatweg en de Papeweg nabij het kruispunt Den Deijl en het perceel Papeweg 2. Voor deze gronden geldt de bestemming openbare weg. Het perceel Papeweg 2 heeft voor een deel ook een woonbestemming.
3. **de Kommenverordening der gemeente Wassenaar 1941**, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 augustus 1941 en goedgekeurd bij besluit van 12 januari 1943 van de Commissaris van de provincie Zuid-Holland. Het betreft hier de strook bebouwing gelegen ten zuidoosten van en langs de Rijksstraatweg. De gehele strook heeft de bestemming winkelhuizen.



BELENDE BESTEMMINGSPANEN BINNEN
PLANGEBIED
RIJKSSTRAATWEGZONE DEN DEIJL

KAART 2

GRENS VAN HET PLAN

BESTEMMINGSPAN
HOF CAMP 1982

BESTEMMINGSPAN
VILLAPARKEN 1958

KOMMENVERORDENING 1941

LANDELIJK GEBIED 1975

- ①
- ②
- ③
- ④

4. **het bestemmingsplan Landelijk Gebied**, vastgesteld door de gemeenteraad op 6 oktober 1975 en gedeeltelijk goedgekeurd bij KB van 9 december 1983 nr. 24. Het gaat hier om een gedeelte van de Rijksstraatweg met de bestemming verkeersdoeleinden en een gedeelte van kwekerij "De Bosrand" met een agrarische bestemming.

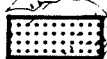
Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen is weergegeven op **kaart 2**.

Op **kaart 3** is de ligging van het plangebied ten opzichte van de voor de omliggende omgeving geldende bestemmingsplannen aangegeven.

In het Streekplan Zuid-Holland West is het plangebied aangewezen als bestaand (te verdichten) stads- en dorpsgebied.

KAART 3

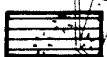
OVERZICHT GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN
RONDOM PLANGEBIED



BESTEMMINGSPAN VILLAPARKEN



BESTEMMINGSPAN LANDELIJK GEBIED



BESTEMMINGSPAN HOF CAMP



KOMMUNERORDENING



UITBR. PLAN IN HOOFDZAKEN



PLANGEBIED

RIJKSSTRAATWEGZONE DEN DEIJL

Schaal 1:10,000

Oktober 1991 P-698

2. Beschrijving van het plangebied

2.1. Algemene kenmerken

De Rijksstraatwegzone Den Deijl heeft een lengte van circa 600 meter. De strook ten zuidoosten van de Rijksstraatweg heeft een gemiddelde breedte van 165 meter. De breedte van de strook aan de noordwestkant varieert van 35 tot 135 meter.

De Rijksstraatweg is het meest bepalende element in het gebied. In de loop van de tijd is de Rijksstraatweg uitgegroeid van een rustieke zandweg tot een bijzonder drukke bovenregionale weg. In 1991 maken per etmaal gemiddeld meer dan 50.000 motorvoertuigen gebruik van dit wegvak.

Over een lengte van circa 200 meter heeft de Rijksstraatweg een zeer smal ruimteprofiel. Aan weerszijden van dit stukje Rijksstraatweg staat bebouwing die voor het grootste gedeelte is gebouwd tussen 1900 en 1935. De afstand tussen de bebouwing aan beide zijden van de weg is circa 25 meter.

In het zuiden grenst de zone aan een gebied met natuur- en cultuurhistorische waarden, het landgoed De Horsten. Ook het groene karakter van het woongebied ten zuidoosten van het plangebied draagt bij aan de representativiteit van de directe omgeving van het gebied.

Duidelijk is dat de Rijksstraatweg een overwegend negatief stempel drukt op het gebied. De gebruikswaarde van de zone wordt beperkt door geluidhinder, luchtverontreiniging, gebrek aan parkeerruimte, slechte ontsluiting en bereikbaarheid en de daarmee gepaard gaande bezwaren ten aanzien van de verkeersveiligheid. Dit zijn allemaal zaken die onlosmakelijk zijn verbonden met de huidige inrichting en functie van de rijksweg. Aan de andere kant heeft het grenzen aan de Rijksstraatweg (een belangrijke verkeersader in de randstad) voor bepaalde functies ook voordelen zoals de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het gebied.

In het vervolg van dit hoofdstuk zullen achtereenvolgens het huidige gebruik, een beschrijving van de bebouwde en onbebouwde omgeving, de diverse milieu-aspecten, de huidige verkeerssituatie, de economische aspecten en de eigendomsverhoudingen binnen het plangebied aan de orde komen.

2.2. Huidig gebruik

Aan de noordwestkant van het plangebied wisselen winkels, bedrijven, horeca en woningen elkaar af zonder dat een van deze gebruiksvormen overheerst. Op twee grotere percelen, te weten het perceel van de voormalige winkelvestiging Torro en het terrein waar vroeger restaurant "Den Deijl" stond, zijn een bedrijfspand en een kantoorgebouw in aanbouw.

Tussen de twee hiervoor genoemde percelen en de achtertuinen van de woningen aan de Deijlerweg ligt een openbaar groengebied dat via een wandelpad wordt ontsloten naar de Deijlerweg. Er staat een gebouwtje dat beperkt wordt gebruikt door de Wassenaarse kinderwerkplaats en de scouting.

De strook ten zuidoosten van de Rijksstraatweg wordt gekenmerkt door een geïsoleerde ligging 'aan de overzijde' van de Rijksstraatweg. Evenals aan de noordwestkant, is hier sprake van een strook met een willekeurig aandoende menging van een aantal functies. De bebouwde strook heeft diepe achtererven waarop zich in de loop van de tijd allerlei bedrijfsmatige activiteiten hebben ontwikkeld.

Bedrijven zijn relatief sterk vertegenwoordigd. Het wonen neemt een steeds bescheidener plaats in.

Het pand Papeweg 2 met bijbehorend koetshuis is tot voor kort in gebruik geweest bij de Stichting Bijzonder Jeugdwerk als internaat voor jongeren.

Het parkeerterrein op de hoek Papeweg-Rijksstraatweg wordt matig tot slecht bezet.

Samenvattend kan worden gesteld dat er aan beide zijden van de Rijksstraatweg sprake is van een gemengd grondgebruik zonder een duidelijke signatuur. Diverse functies komen voor zonder dat er veel samenhang is te onderkennen in de mix van diverse vormen van grondgebruik. Van levendigheid door een aantrekkelijke menging van functies is momenteel geen sprake.

Voor met name de zuidoostelijke strook geldt dat de voor deze gronden nog geldende bestemmingsplannen sterk zijn verouderd en niet meer kunnen dienen als richtlijn voor het ruimtelijk beleid. Hierdoor kan niet flexibel worden ingespeeld op nieuwe en gewenste ontwikkelingen. Dit alles doet de noodzaak van een nieuw beleidskader sterk voelen.

2.3. Bebouwde en onbebouwde omgeving

Voor wat betreft de bebouwde en onbebouwde omgeving hebben we te maken met een gegroeide situatie die duidelijk niet planmatig tot stand is gekomen. Aan weerszijden van dit stukje Rijksstraatweg staan gebouwen die voor het grootste gedeelte zijn gebouwd tussen 1900 en 1935. Een uitzondering hierop is de nieuwbouw van de Mercedes-vestiging.

Het gebied geeft door het ontbreken van een duidelijke structuur en door de ouderdom van de bebouwing een wat rommelige aanblik.

De bebouwing is redelijk onderhouden. Ook is de bouwkundige staat van de bebouwing redelijk te noemen. Dit is ondermeer te danken aan de goede bodemgesteldheid van het gebied. De aanwezige bebouwing is in het algemeen niet van een hoogstaande architectonisch kwaliteit.

De infrastructuur is vrij slecht onderhouden en de ruimte tussen bebouwing en hoofdrijbanen van de Rijksstraatweg is beperkt.

De hoogte van de bebouwing bedraagt overwegend één of twee bouwlagen met een kap.

Komend vanuit de richting Den Haag verandert de weg ter hoogte van het plangebied van een 'groene weg' in een rijbaan aan beide zijden geflankeerd door bebouwing. Het groene karakter van de Rijksstraatweg wordt hiermee abrupt onderbroken.

De openbare groenvoorzieningen zijn binnen het plangebied slecht bedeed. Het groengebied aan de noordwestkant heeft een geringe kwaliteit. De gebruiksmogelijkheden zijn beperkt door de gebrekkige ontsluiting en de onaantrekkelijke inrichting.

Het bestaande karakter van het perceel Papeweg 2 wordt bepaald door een groot gebouw in het centrum met rondom bos en een koetshuis bij de ingang. Over de situering en kwaliteit van het bos kan het volgende worden opgemerkt.

Het bosgebied heeft aan de noordoostzijde een scherpe begrenzing. Het aangrenzende perceel is in gebruik bij een handelskwekerij annex tuincentrum, toepasselijk 'De Bosrand' genaamd. Verder noordoostelijk gaat het gebied over in open weidelandschap.

Het bos is van de typen eiken-berkenbos en heeft grotendeels een natuurlijk karakter. Het bos is ontstaan in het midden van de vorige eeuw. Doordat het bos een aantal jaren niet meer is gedund, heeft het bos een zeer dicht karakter. Dit bostype biedt goede mogelijkheden voor de aanwezigheid van afwisselende fauna, zowel van vogels als van kleine zoogdieren. Het eiken-berkenbos is van natuurhistorische waarde.

De begroeiing van het gedeelte van het perceel Papeweg 2 dat grenst aan de achtererven van de percelen aan de Rijksweg is vrij jong en van minder betekenis. Op dit gedeelte van het perceel loopt ook een toegangsweg van de Papeweg naar het hoofdgebouw.

2.4. Verkeer en vervoer

2.4.1. Ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren

De bereikbaarheid van de noordwestkant van het plangebied is vanuit de dorpskern van Wassenaar en vanuit bijvoorbeeld Voorschoten en Den Haag problematisch. De parkeercapaciteit is hier op de meeste plaatsen onvoldoende of gebrekkig. Zo is voor de huisnummers 340 t/m 346 een strook voor schuinparkeren aanwezig waarbij de auto's achteruit de Rijksweg op moeten rijden. Een uitermate verkeers- onveilige situatie.

Verkeerstechnisch is de situatie in het grootste gedeelte van de zuidoostkant eveneens slecht te noemen. Het ontbreken van een uitvoegstrook ten behoeve van de direct aan de weg gelegen bebouwing en functies zorgt voor een verkeersonveilige situatie. Het voetpad dat hier aanwezig is, verdient het predikaat trottoir niet. De breedte bedraagt hier slechts enkele tientallen centimeters. Dit is een bijzonder onveilige en ook onaanvaardbare situatie. In feite is de bouwstrook voor voetgangers en fietsers onbereikbaar.

De huidige verkeerssituatie betekent enerzijds een beperking voor wat betreft het gebruik van gronden en opstallen. Anderzijds zou het gebied juist door de ligging aan de rand van Wassenaar en door het element Rijksweg mogelijkheden tot verbeteringen kunnen hebben.

2.4.2. Openbaar vervoer

Wassenaar heeft geen eigen stadsdienst en is dus afhankelijk van het streekbusvervoer. Het openbaar vervoer in Wassenaar wordt verzorgd door de N.Z.H.. De voornaamste lijnen die Wassenaar aandoen, verzorgen een verbinding met Den Haag, Leiden, Voorschoten, Katwijk en Noordwijk. Een aantal van deze buslijnen (waaronder ook sneldienstbussen) maakt gebruik van de Rijksstraatweg.

In het plangebied en in de directe omgeving ervan zijn goede openbaar vervoers-aansluitingen aanwezig naar Den Haag, Voorschoten, Leiden, Oegstgeest, Haarlem, Katwijk en Noordwijk. Via de busverbinding naar Voorschoten is het NS-station Voorschoten met de railverbinding Den Haag-Leiden-Amsterdam goed bereikbaar.

Een overzicht van het openbaar vervoer is weergegeven op kaart 4.

2.5. Lokatiebeleid

Overleg tussen het rijk, de provincies en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft in mei 1990 geresulteerd in het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen". De in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en VINEX geïntroduceerde begrippen bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel zijn in dit werkdocument in hoofdlijnen beschreven en verder uitgewerkt.

Doel van het lokatiebeleid is het:

- terugdringen van de vermijdbare automobilititeit;
- stimuleren van het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets;
- bereikbaar houden van lokaties voor bedrijvigheid en voorzieningen.

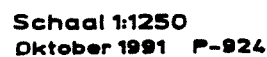
De essentie van het lokatiebeleid is dat er een afstemming moet plaatsvinden tussen de ontsluitingskenmerken van een lokatie (bereikbaarheidsprofiel) en de mobiliteitskenmerken van een activiteit (mobiliteitsprofiel) en wel op een zodanige wijze dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de potenties die de openbaar vervoer infrastructuur heeft en dat geen onnodige automobilititeit wordt gegenereerd.

Het lokatiebeleid, de afstemming van de twee genoemde profielen, zal ondermeer in gemeentelijke bestemmingsplannen gestalte moeten krijgen.

Het ruimtelijke ordeningsinstrumentarium moet worden aangewend om te bereiken dat bedrijven en voorzieningen met een hoog potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers zich vestigen op de lokaties die goed zijn cq. kunnen worden ontsloten door het openbaar vervoer (de zgn. "A en B lokaties").

Bij de lokaties die goed per auto bereikbaar zijn en minder goed met het openbaar vervoer (de zogenaamde "C-lokaties") zal in het beleid het accent liggen op het weren van arbeidsintensieve bedrijvigheid en bezoekersintensieve voorzieningen.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben door vaststelling van de nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven" op 3 maart 1992 het provinciaal beleid met betrekking tot de vestiging van bedrijven in relatie tot de bereikbaarheid per openbaar vervoer aangescherpt.



In dat kader hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland op 20 februari 1992 besloten tot herziening van de Nota Planbeoordeling 1991. Hiermee heeft de provincie formeel een grond om op basis van mobiliteitsoverwegingen goedkeuring te onthouden aan gemeentelijke plannen.

2.5.1. Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel geeft de bereikbaarheid van een lokatie aan per openbaar vervoer en per auto. Er worden grofweg drie soorten lokaties met elk een eigen bereikbaarheidsprofiel onderscheiden:

A-lokaties

kenmerken:

- zeer goed bereikbaar per openbaar vervoer op nationaal, regionaal/stadsgewestelijk en lokaal niveau
- bereikbaarheid per auto van ondergeschikt belang

A-lokaties zijn optimaal door het openbaar vervoer ontsloten. Deze lokaties liggen nabij knooppunten van openbaar vervoerlijnen op agglomeratie- en nationaal niveau (stationsomgeving). Bij een A-lokatie hoort een parkeerbeleid dat het gebruik van de auto in het dagelijks woon/werkverkeer zoveel mogelijk beperkt.

Er dient een goede openbaar vervoersvoorziening te zijn met een aan de rand van de stad gelegen park- en ride voorziening.

B-lokaties

kenmerken:

- goede openbaar vervoer bereikbaarheid op regionaal/stadsgewestelijk en lokaal niveau
- goede bereikbaarheid per auto op nationaal, regionaal/stadsgewestelijk en lokaal niveau.

B-lokaties liggen òf op knooppunten van openbaar vervoerlijnen op stedelijk en stadsgewestelijk niveau òf aan een stedelijke hoofdweg of in de nabijheid van de afslag van een autosnelweg. De lokatie is zowel met de auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Ook voor een B-lokatie geldt een parkeerbeleid.

C-lokaties

kenmerken:

- matige of slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer
- zeer goede bereikbaarheid per auto op nationaal, regionaal/stadsgewestelijk en lokaal niveau.

C-lokaties liggen in de directe nabijheid van een afslag van een autosnelweg en zijn dus optimaal ontsloten over de weg. De ontsluiting per openbaar vervoer is matig of slecht. C-lokaties liggen aan de rand van het stedelijk gebied. De parkeerfaciliteiten zijn afgestemd op het type bedrijven dat in aanmerking komt voor vestiging op deze lokaties.

De verschillen tussen de typen lokaties hebben betrekking op de kwaliteit van de ontsluiting door het openbaar vervoer en de ontsluiting door het autoverkeer.

2.5.2. Bereikbaarheidsprofiel Rijksstraatwegzone Den Deijl.

De lokatie is gelegen aan weerszijden van de Rijksstraatweg, de A-44. Het plangebied is over de weg zeer goed bereikbaar.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer (zie 2.4.2.) is, gelet op de daarvoor ondermeer in de provinciale Nota mobiliteitsbeheersing rond bedrijven opgenomen criteria met betrekking tot de bereikbaarheid per openbaar vervoer, aan te merken als matig.

De lokatie grenst aan de westzijde aan bestaande woonwijken.

Op grond van deze ontsluitingskenmerken moet de lokatie aan de Rijksstraatweg bij Den Deijl worden aangemerkt als een C-lokatie. Deze typering is ook vastgelegd in de eerdergenoemde provinciale nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven".

2.5.3. Mobiliteitsprofiel

Het mobiliteitsprofiel van een bedrijf of een voorziening is gedefinieerd als het potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers van een bedrijf of een (publieke) voorziening. Met een mobiliteitsprofiel wordt de reële auto-afhankelijkheid van een bedrijf of voorziening aangegeven.

De hoofdkenmerken van een mobiliteitsprofiel zijn:

- de arbeidsintensiteit: een groot aantal werknemers leidt tot een hoog potentieel gebruik van het openbaar vervoer;
- de auto-afhankelijkheid bij de bedrijfsvoering: het gaat dan bijvoorbeeld om zakelijke contacten;
- de bezoekersintensiteit: een groot aantal bezoekers leidt tot een potentieel hoog openbaar vervoergebruik;
- de auto-afhankelijkheid van goederentransport over de weg.

De inzet van het beleid is een geleiding van de mobiliteit door onderlinge afstemming van de eigenschappen van een lokatie (het bereikbaarheidsprofiel) en de eigenschappen van de potentiële bedrijven (het mobiliteitsprofiel).

Op basis van het bereikbaarheidsprofiel van een lokatie kan worden aangegeven voor welke typen bedrijven een lokatie het meest geschikt is.

2.5.4. Mobiliteitsprofiel Rijksstraatwegzone Den Deijl

Het mobiliteitsprofiel van een plangebied geeft zoals hiervoor al gezegd aan welke soorten bedrijvigheid of groepen bedrijven uit een oogpunt van lokatiebeleid zijn toegestaan.

Voor een C-lokatie als Den Deijl geldt dat arbeidsintensieve bedrijvigheid en bezoekersintensieve voorzieningen moeten worden geweerd. Grootschalige, zelfstandige kantoorontwikkelingen zijn niet mogelijk.

Wel zijn bij bedrijven in beperkte mate kantoorvoorzieningen toegestaan. Voor alle bedrijvigheid geldt dat die primair moet zijn gericht op de plaatselijke behoefte.

2.6. Milieu en externe veiligheid

2.6.1. Algemeen

Als één van de doelstellingen van het bestemmingsplan is opgenomen dat moet worden gestreefd naar een goed milieu-hygiënisch (leef)klimaat voor het plangebied. De verschillende potentiële bedreigingen van een goed (leef)klimaat in de Rijksstraatwegzone zullen per aspect (geluid, lucht en bodem) nader worden toegelicht. Deze behandeling sluit aan bij de normstelling in de Nederlandse milieuwetgeving. Naast een beoordeling op de hiervoor genoemde milieu-sectoren zal het aspect externe veiligheid aan de orde komen.

2.6.2. Geluid

Volgens de Wet Geluidhinder (WGH) en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen bevindt zich aan weersijden van alle wegen met meer dan één rijstrook van rechtswege een geluidszone, tenzij de gemeenteraad heeft verklaard, op grond van een redelijke schatting, dat binnen 10 jaar minder dan 2450 motorvoertuigen per etmaal van de weg gebruik zullen maken. De omvang van deze zone is onder andere afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk, dan wel buitenstedelijk gebied. Ook is van belang of er sprake is van een nieuwe of een bestaande situatie. Een zone ligt aan weersijden van de weg en begint naast de (hoofd)rijstroken. Het gebied van de zone is maatgevend voor de geluidstechnische beoordeling van een situatie.

De breedten van geluidszones in bestaande situaties zijn in het volgende schema weergegeven.

Schema breedte geluidszones in bestaande situaties
(art. 88 Wet geluidhinder)

aantal rijstroken	gebied van de zone	
	stedelijk	buitenstedelijk *
5 of meer	150m	400m
3 of 4	150m	200m
2	100m	150m

* wegen waarop een hogere maximum snelheid dan 50 km/h geldt, worden aangemerkt als buitenstedelijk

Voor de grond gelegen binnen het gebied van een zone geldt dat bij de vaststelling of herziening van een daarop betrekking hebbend bestemmingsplan vast moet staan dat de maximale geluidsbelasting, vanwege de weg waarlangs de zone ligt, van woningen c.q. andere geluidsgevoelige objecten, zoals verzorgingstehuizen, scholen enz., de bij of krachtens de Wet vastgestelde maxima niet te boven gaat.

De verkeersintensiteit van de Rijksweg bedraagt nu circa 50.000 motorvoertuigen per etmaal.

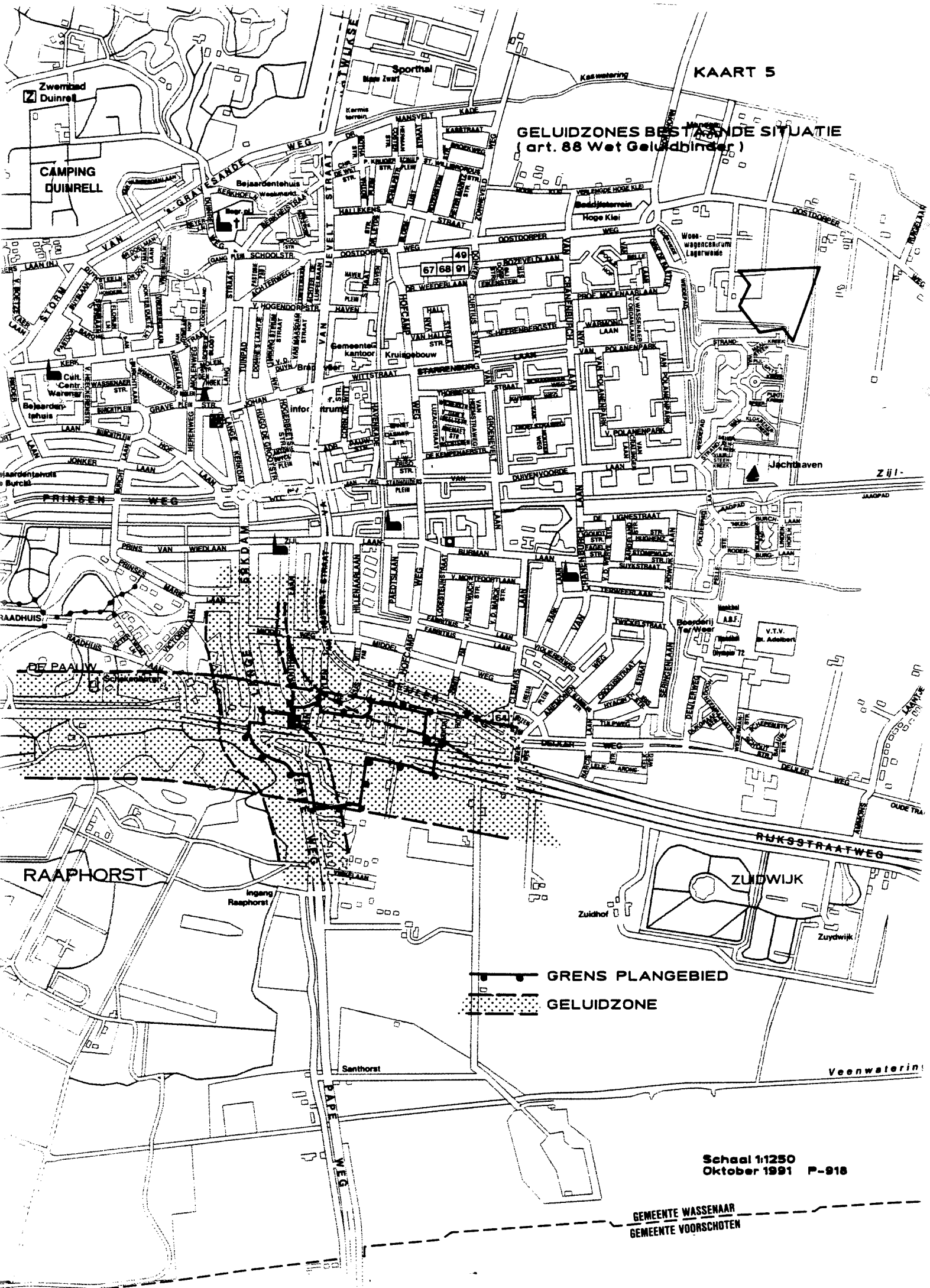
Het gebied van de zone heeft aan weerszijden van de Rijksweg een breedte van 150 meter. Een gedeelte van het plangebied bij het kruispunt Den Deijl ligt tevens in de geluidszones die voor de Papeweg gelden. Voor een gedeelte van het plangebied geldt ook nog een geluidszone langs de Deijlerweg (zie bovenstaand schema en kaart 5).

Het vorenstaande impliceert dat bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het gebied van de zone de wettelijke geluidsnormen in acht moeten worden genomen.

De strengheid van normen hangt af van de situatie ter plekke. De Wet Geluidhinder maakt voor wat betreft de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen ook onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties. Voor een nieuwe toestand gelden strengere geluidsnormen dan voor bestaande.

Voor nieuwe situaties geldt voor binnen een geluidszone gelegen woningen of daarmee gelijk te stellen geluidgevoelige bestemmingen, een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (art. 82 WGH). De hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe situaties bedraagt afhankelijk de situatie (binnenstedelijk of buitenstedelijk), 55 of 65 dB(A).

GELUIDZONES BESTAANDE SITUATIE
(art. 88 Wet Geluidhinder)



— GRENs PLANGEBIED
 GELUIDZONE

Schaal 1:1250
 Oktober 1991 P-918

GEMEENTE WASSENAAR
 GEMEENTE VOORSCHOTEN

Van bestaande situaties is sprake wanneer de weg op 1 maart 1986 al aanwezig was en op dat tijdstip ook woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen aanwezig waren. Voor bestaande situaties geldt een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 70 dB(A).

Een bijzondere vorm van een bestaande situatie is vervangende nieuwbouw. Daarvan is sprake wanneer herbouw plaatsvindt van de aanwezige geluidgevoelige bebouwing langs een bestaande weg. Voor vervangende nieuwbouw geldt de normstelling voor bestaande situaties (max. 70 dB(A)). Daarnaast mag het binnenniveau niet meer bedragen dan 35 dB(A) en mag het aantal geluidgehinderden binnen het plan niet toenemen.

In overleg met de provincie Zuid-Holland is vastgesteld dat de Rijksstraatwegzone Den Deijl moet worden gekarakteriseerd als vervangende nieuwbouw-situatie.

Bij het vaststellen van de geluidsbelastingen ten behoeve van deze grenswaarde mogen de berekende of gemeten geluidsbelastingen worden verminderd met 5 dB(A) (art. 103 WGH). Hiermee kan worden ingespeeld op een op middellange termijn stiller worden van het wegverkeer.

Op kaart 6 zijn de resultaten van een onderzoek naar de geluidsbelastingen in het plangebied weergegeven. De kaart geeft vier meetpunten en de geluidsbelastingen op die plaatsen aan.

De berekende geluidsbelastingen (volgens SRM II en excl. aftrek ex art. 103 WGH) bedragen in de huidige situatie aan de noordwestkant (meetpunten 2,3 en 4) 72 tot 73 dB(A). Aan de zuidoostzijde bedraagt de geluidsbelasting, ter plaatse van het perceel Rijksstraatweg 473 (meetpunt 1), 77 dB(A).

Op de gevolgen van de geluidsbelasting voor de invulling van het gebied zal nader worden ingegaan in hoofdstuk 3.

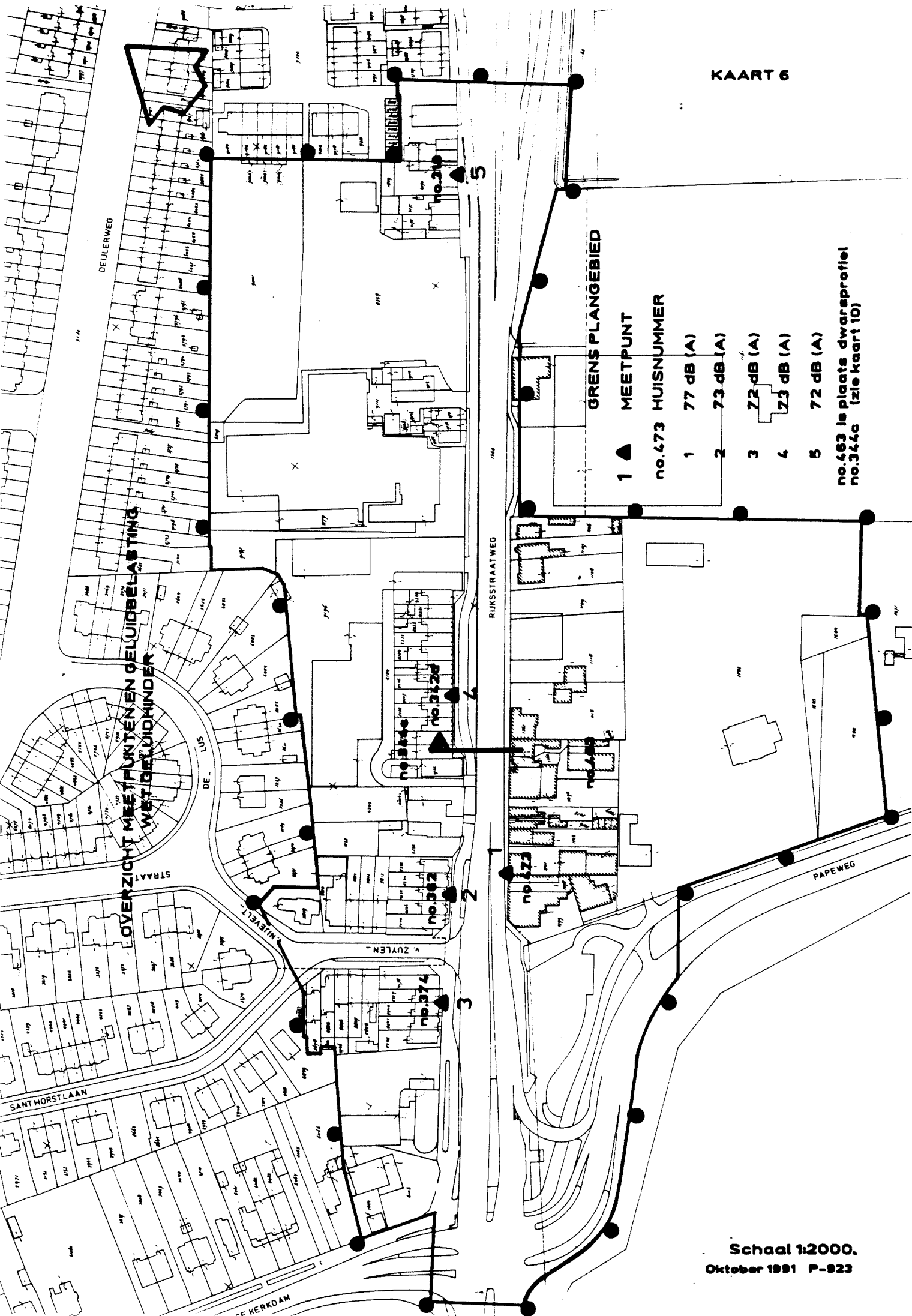
2.6.3. Lucht

De aanwezigheid van de Rijksstraatweg is ook voor de luchtkwaliteit binnen het plangebied een bepalende factor.

Toetsingskader vormt hier de Wet inzake de luchtverontreiniging en de diverse algemene maatregelen van bestuur. Voor het plangebied is onderzocht in welke mate concentraties van de stoffen stikstofdioxide en koolmonoxyde aanwezig zijn en hoe die zich verhouden tot de wettelijke grenswaarden. Daarbij is rekening gehouden met een verscherping van de normstelling binnen de planperiode.

In een overlegsituatie met het Ministerie van VROM en de provincie Zuid-Holland is vastgesteld dat de onderhavige situatie moet worden aangemerkt als een bestaande situatie. Bij stikstofdioxide is uitgegaan van de 150 µgr/m³-norm die met ingang van 1 januari 1992 geldt.

Binnen het gebied waar een overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, mogen geen gevoelige bestemmingen zoals woningen, tuinen en bebouwing (voor zover gevels met open ventilatie) worden geprojecteerd. Ongevoelige objecten zoals fietspaden en parkeerplaatsen zijn wel toegestaan.



Uit metingen en berekeningen blijkt dat in de huidige situatie zowel aan de oost- als aan de westzijde van de Rijksstraatweg sprake is van een overschrijding van de geldende norm voor stikstofdioxide. Bij deze berekeningen is rekening gehouden met meerjarige klimatologische omstandigheden.

De huidige concentratie koolmonoxyde voldoet ook niet aan de verscherpte norm die per 1 januari 1992 is gaan gelden.

De luchtkwaliteitsgrens (grens waar weer wordt voldaan aan de normen) ligt aan de oostzijde circa 20 meter uit de as van de weg. Aan de westzijde ligt deze lijn op circa 17 meter uit de as van de weg. Een overzicht van de luchtkwaliteitszones is weergegeven op kaart 7.

Samenvattend betekent dit dat de regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit beperkingen zal opleggen aan de toekomstige bestemmingen voor de strook ten zuidoosten van de Rijksstraatweg.

2.6.4. Bodem

In verband met bouwplannen en de aankoop van panden zijn de afgelopen jaren op diverse plaatsen in het plangebied bodem- en grondwateronderzoeken verricht. De resultaten hiervan zullen worden vermeld.

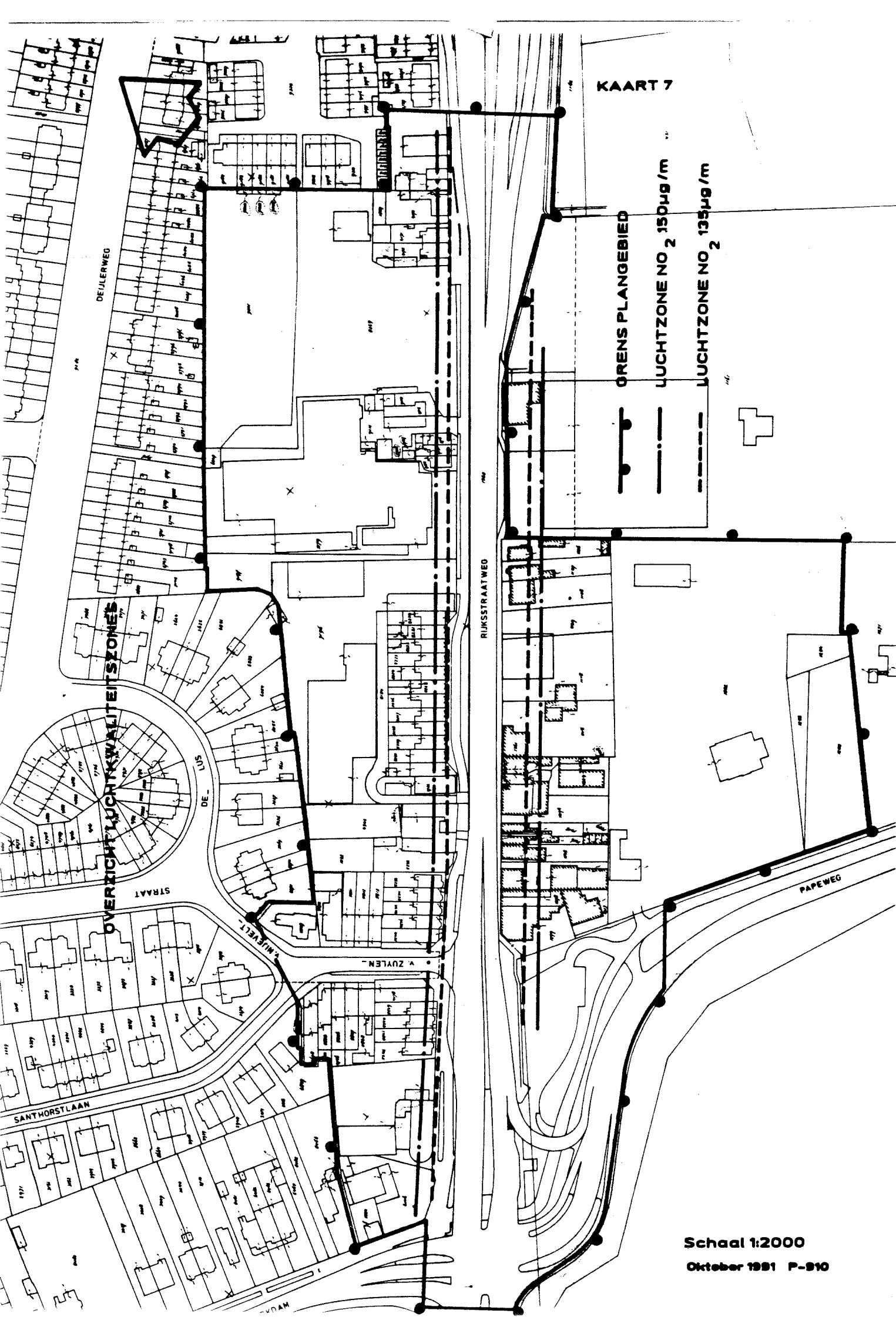
In 1984 heeft in verband met nieuwbouw op het terrein van Mercedes (hoek Lange Kerkdam-Rijksstraatweg) een indicatief bodemonderzoek plaatsgevonden. Daarbij werd een kleine olieverontreiniging aangetroffen die voorafgaande aan de nieuwbouw is gesaneerd.

In verband met twee bouwplannen (van De Nederlandsche Bank en van Hillen & Roosen) zijn recentelijk op het terrein gelegen ten noordwesten van de Rijksstraatweg tussen Rijksstraatweg nrs. 322 en 340 bodem- en grondwateronderzoeken verricht. Op één plaats is een kleine olieverontreiniging aangetroffen die inmiddels is gesaneerd. Bij het bouwrijp maken van het terrein zijn verder enkele ondergrondse brandstoftanks gevonden en verwijderd. Daarbij zijn verder geen verontreinigingen aangetroffen.

In 1987 is bij de sloop van het pand Rijksstraatweg 437 op het terrein van het benzinestation verontreinigde grond aangetroffen. Deze verontreiniging is direct op kosten van de betreffende ondernemer afgegraven en verwijderd. In het kader van het Werkprogramma benzine-stations zullen nog aanvullende voorzieningen moeten worden getroffen.

De gemeente heeft in 1991 de percelen Papeweg 1a en 2 gekocht en weer doorverkocht. Uit een verkennend bodemonderzoek dat toen is verricht blijkt dat er geen sprake is van bodemverontreiniging op dit perceel. Het terrein wordt voor iedere bestemming geschikt geacht.

Het historisch onderzoek dat heeft plaatsgevonden, wijst niet op activiteiten met een verhoogd risico op bodemverontreiniging. Bij genoemd onderzoek is wel kennis genomen van het feit dat in de periode 1900-heden binnen het plangebied diverse vergunningen zijn afgegeven voor opslagtanks van brandstoffen.



KAART 7

ORENS PLANGEBIED

LUCHTZONE NO. 2 150 µg/m

LUCHTZONE NO. 2 135 µg/m

OVERRICHT LUCHTKWALITEITSONES

Schaal 1:2000

Oktober 1991 P-910

Het gaat daarbij om de percelen Rijksstraatweg 312, 338/340, 348, 354, 358, 370 en 390 en het perceel van Zuylen van Nijeveltstraat 1/1a. Los van de bestemmingsplan-procedure zullen deze lokaties nader worden onderzocht. Een aantal van deze tanks is waarschijnlijk nooit geplaatst of is inmiddels al verwijderd.

Uit het historisch onderzoek is tevens gebleken dat op de percelen 314 en 473 vroeger een smederij was gevestigd. In de jaren twintig was op het perceel Rijksstraatweg 461 een schildersbedrijf gevestigd. Aan de achterzijde van het perceel Rijksstraatweg 465 was een reparatiewerkplaats voor motorvoertuigen.

Op de genoemde plaatsen voorziet het bestemmingsplan overigens niet in ingrijpende veranderingen. Bovendien ligt het initiatief bij uitvoering van het bestemmingsplan bij de burger. Mocht bij de uitvoering van bouwplannen of bij sloop van panden toch blijken dat er sprake is van verontreiniging van de bodem dan komen de kosten van sanering hiervan voor rekening van de initiatiefnemers.

Bij het terugleggen van de bouwgrenzen in geval van nieuwbouw zullen geen panden (van bijvoorbeeld bedrijven) worden gesloopt waarbij het vermoeden bestaat van verontreiniging van de grond.

Voor een klein gedeelte van het plangebied, te weten voor de gronden gelegen ten noordwesten van de Rijksstraatweg van de Lange Kerkdam tot aan de van Zuylen van Nijeveltstraat is de Grondwaterbeschermingsverordening Zuid-Holland van kracht. Deze gronden liggen volgens genoemde verordening in Grondwaterbeschermingsgebied I.

2.6.5. Externe veiligheid

a. Transport gevaarlijke stoffen

Een aspect van externe veiligheid is het transport van gevaarlijke stoffen, waarmee zich calamiteiten kunnen voordoen.

De Rijksstraatweg is aangewezen als een weg die onderdeel uitmaakt van een route gevaarlijke stoffen. Onderzocht is in hoeverre deze route beperkingen zou kunnen geven voor het opnemen van bebouwing langs de weg. In het provinciaal milieubeleidsplan zijn daarvoor normen opgenomen die worden gehanteerd bij de goedkeuring van bouw- en bestemmingsplannen. Afhankelijk van de ongevalsfrequentie wordt een weg ingeschaald als zijnde een verkeersonveilige, een gemiddeld veilige weg of een verkeersveilige weg. Een overschrijding van normen kan leiden tot de verplichting tot het opnemen van een (veiligheids)zone in een bestemmingsplan waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

Op basis van telgegevens van transporten met gevaarlijke stoffen en het aantal ongevallen dat op het betreffende weggedeelte heeft plaatsgevonden, zijn berekeningen gemaakt die hebben geresulteerd in een karakterisering van de Rijksstraatweg als een gemiddeld verkeersveilige weg. Bij het projecteren van bebouwing gelden in dit geval geen beperkingen.

b. **LPG-tankstation**

Bij het aspect externe veiligheid dient verder rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een LPG-tank aan de zuidoostzijde van het plangebied op het terrein van het brandstoffenverkooppunt.

Op grond van de Integrale Nota LPG dienen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen minimumafstanden te worden gehanteerd van het vulpunt van de LPG-reservoir, van het ondergronds LPG-reservoir en van de LPG-afleverzuilen tot de te realiseren bebouwing. De minimumafstanden worden gerelateerd aan de (aard van de) te realiseren bebouwing nabij het LPG-verkooppunt.

De veiligheidszones vanaf het ondergronds LPG-reservoir vallen in dit geval binnen de zones van het vulpunt en behoeven daarom niet afzonderlijk te worden aangegeven. De zones vanaf het vulpunt en de LPG-afleverzuilen (20 meter) zullen wel op de plankaart worden aangegeven. De consequenties hiervan voor nieuwe functies op aangrenzende percelen zullen nader worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Kort samengevat moet rekening worden gehouden met de volgende afstanden.

- **woonbebouwing** (bedrijfswoningen niet inbegrepen) is niet mogelijk binnen **80 meter** van het vulpunt van de LPG-tank;
- **bijzondere objecten categorie I** (waaronder hotels en kantoorgebouwen bestemd voor minder dan 50 personen, industriegebouwen met incidentele bedrijfswoningen) zijn niet mogelijk binnen een straal van **30 meter** gemeten vanaf het vulpunt;
- **bijzondere gebouwen categorie II** (waaronder winkelcentra, hotels en kantoorgebouwen bestemd voor meer dan 50 personen) mogen niet worden geprojecteerd binnen een straal van **80 meter** van het vulpunt.

Deze minimumafstanden zijn van grote invloed op de mogelijkheden voor een planologische invulling van met name de zuidoostkant van de Rijksstraatweg. De 80-meterzone beslaat immers meer dan de helft van deze strook en raakt zelfs ook een gedeelte van het gebied gelegen ten noordwesten van de Rijksstraatweg (**kaart 8**).

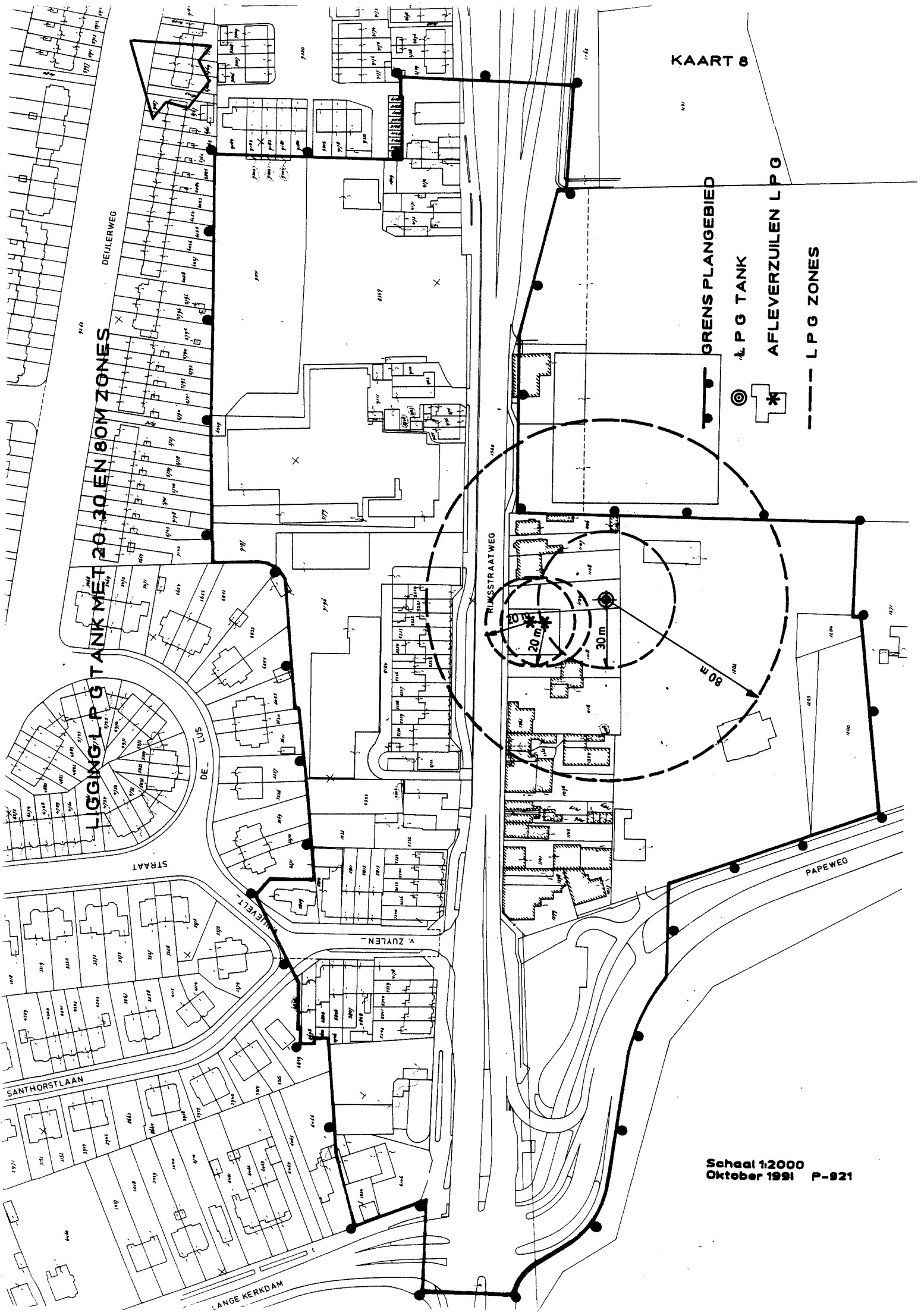
2.6.6. **Bestaande bedrijven**

In het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd die op grond van de milieuwetgeving niet zijn gelegaliseerd.

2.6.7. **Conclusies milieu en externe veiligheid**

De milieuwetgeving legt beperkingen op aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het plangebied. Die beperkingen gelden met name voor woonbebouwing en andere (geluid) gevoelige bestemmingen.

In hoofdstuk 3 (Gewenste ontwikkelingen) zal nader worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor het nieuwe bestemmingsplan en naar welke bestemmingen vervolgens de voorkeur uitgaat.



GRENSPLEINGEBIED

LPG TANK

AFLEVERZUILEN LPG

--- LPG ZONES

2.7. Economische aspecten

Economisch gezien is het gebied in beweging. Een belangrijke verandering is het verdwijnen van het Torro-complex medio 1986. Dit complex bevatte in totaal 4000 m² verkoopvloeroppervlak (VVO). Hiervan was in totaal circa 3100 m² bestemd voor duurzame goederen en 900 m² voor voedings- en genotmiddelen. Voor dit perceel en het naastgelegen perceel zijn vergunningen verleend voor een kantoor- en een bedrijfsgebouw. Deze bouwplannen geven in economisch opzicht een gunstige wending aan de ontwikkeling van het plangebied.

Ook rond de hoek van de van Zuylen van Nijeveltstraat-Rijksstraatweg heeft de winkelfunctie de afgelopen jaren in belang moeten inboeten. Was er 5 à 10 jaar geleden nog sprake van een -qua branche-samenstelling- vrij compleet klein buurtwinkelcentrum, thans vervullen de nog aanwezige winkels die functie niet meer. Overigens past het teruglopen van het aantal winkels in het distributie-planologisch beleid van de gemeente dat is gericht op concentratie van de winkelfunctie in de twee sterke, goed geoutilleerde centra, te weten de Langstraat-Luifelbaan en het Stadhoudersplein.

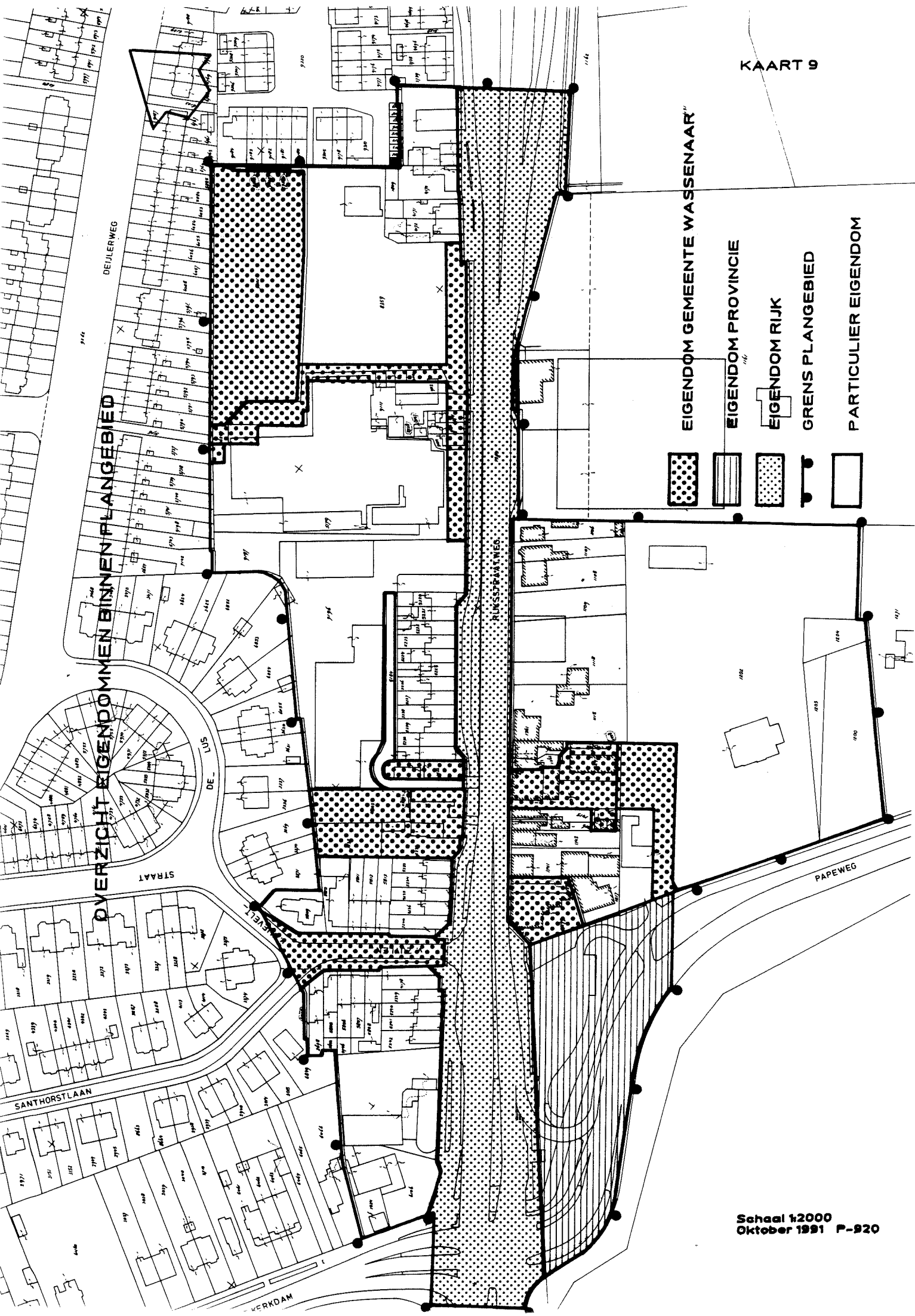
Na een jarenlange status quo situatie is er sinds enige jaren wat beweging gekomen in de economische structuur van het gebied. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwbouw van de Mercedes-garage, de vernieuwing van het brandstoffenverkooppunt, het verdwijnen van twee horecabedrijven (Restaurant Suzi Wong en Dancing Ton Bakker) en de vestiging van enkele kleinere bedrijfjes in de bestaande bebouwing. Het lijkt erop dat wijzigingen hoofdzakelijk plaatsvinden bij functies die gebaat zijn bij een ligging aan de Rijksstraatweg. Overigens ontbreekt een duidelijke economische structuur waarbinnen de ontwikkelingen zich afspelen.

De gebrekkige bereikbaarheid en parkeervoorzieningen vormen overigens wel een obstakel voor een gunstige economische ontwikkeling van het gebied. Ook is het grootste deel van de gebouwen niet (meer) geschikt voor de huisvesting van een modern bedrijf.

2.8. Eigendomsverhoudingen

De gemeente heeft, naast de van Zuylen van Nijeveltstraat, in totaal zes verspreid in het plangebied liggende percelen in eigendom. Een klein gedeelte van het plangebied is in eigendom bij de provincie en het rijk. De rest (het overgrote deel) van het plangebied is particulier bezit.

Een overzicht van de eigendomsverhoudingen is weergegeven op **kaart 9**.



3. Gewenste ontwikkelingen

3.1. Voorgeschiedenis van het plan

Alvorens in te gaan op de gewenste ontwikkelingen voor de Rijksstraatwegzone Den Deijl bestaat de behoefte in het kort aan te geven welke andere gedachten aan deze uiteindelijke visie vooraf zijn gegaan.

Aanvankelijk was het gemeentelijk beleid gericht op een integrale, op vernieuwing c.q. verbetering gerichte aanpak.

Het profiel van de Rijksstraatweg zou ingrijpend veranderen in die zin dat de hoofdrijbanen zouden worden verbreed en een middenberm zou worden opgenomen. Bovendien was aan beide zijden van de weg een parallelweg gedacht. Om de hiervoor benodigde ruimte te creëren zou sloop van de grootste delen van de huidige bebouwing noodzakelijk zijn. Het streven zou vervolgens gericht zijn op herbouw binnen één stedenbouwkundige totaalvisie voor het gebied waarbij de nieuwe bebouwing van hoogstaande architectonische kwaliteit diende te zijn.

Bij deze ontwikkelingsstrategie paste een actieve houding van gemeente en rijk omdat de doelstellingen van het beleid anders niet of onvoldoende konden worden bereikt.

Om een aantal redenen is noodgedwongen van de hiervoor geschetste aanpak afgezien. Het plan voor een ingrijpende verbetering van het gebied bleek financieel niet haalbaar met name omdat de wegbeheerder (het rijk) het bestaande profiel van de Rijksstraatweg verkeerstechnisch goed genoeg vond en daarom niet wenste mee te betalen aan het exploitatietekort.

Een ander probleem vormde het lokatiebeleid van rijk en provincie waardoor de oorspronkelijk gedachte bedrijven- en kantorenbebouwing langs de Rijksstraatweg veel moeilijker haalbaar werden.

Deze ontwikkelingen noodzaakten tot een verlaging van het ambitienivo, waarbij de breedte van de Rijksstraatweg niet of nauwelijks verandert. Beperkte wijzigingen binnen dat profiel blijven mogelijk maar het beleid zal meer gericht moeten zijn op handhaving van (globaal) de bestaande situatie en op verbeteringen binnen dat kader.

Het lokatiebeleid leidde tot aanpassing van functies.

Bij deze gewijzigde visie past duidelijk een volstrekt andere houding van de gemeente. In de nieuwe opzet zal de gemeente uitsluitend voorwaarden scheppen voor vernieuwingen maar zal zij de uitvoering daarvan volledig aan het particulier initiatief overlaten.

In het vervolg van dit hoofdstuk zal worden aangegeven welk beleid thans wordt voorgestaan voor de gehele Rijksstraatwegzone Den Deijl. Voor de duidelijkheid worden de concrete gewenste ontwikkelingen afzonderlijk beschreven voor respectievelijk de Rijksstraatweg zelf en voor de stroken aan beide zijden van de weg. Een en ander gebeurt op basis van de beleidsuitgangspunten zoals die in de inleiding zijn geformuleerd.

3.2. Verkeer

3.2.1. De Rijksstraatweg

De visie van Wassenaar op het verkeer is geformuleerd in de Nota "Wassenaar en het verkeer anno 1988" en de Nota "Verkeersmaatregelen sluipverkeer" van 1991.

Het streven is erop gericht de verkeersintensiteit en de daarmee gepaard gaande overlast in Wassenaar-dorp te verminderen met name door afwikkeling van het verkeer via de SW4 en de Rijksstraatweg. Om de verkeersbelasting op de Rijksstraatweg en in het dorp te verminderen blijft Wassenaar pleiten voor de aanleg van de A11-west en de Verlengde Landscheidingsweg.

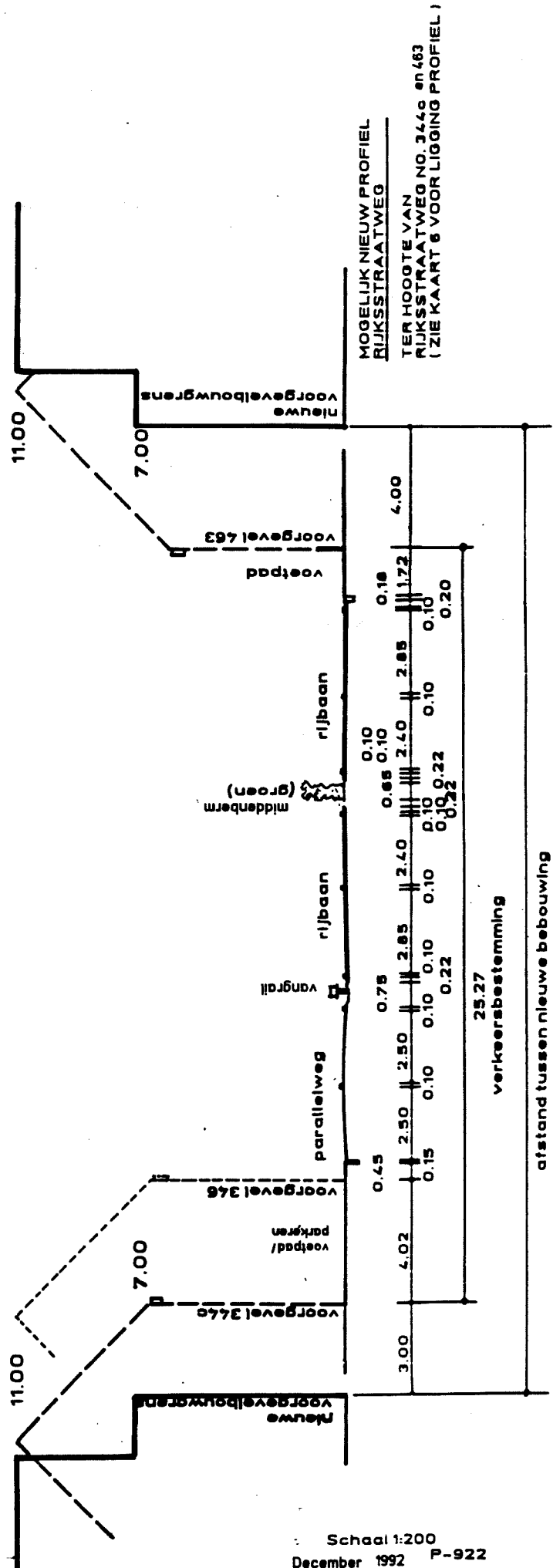
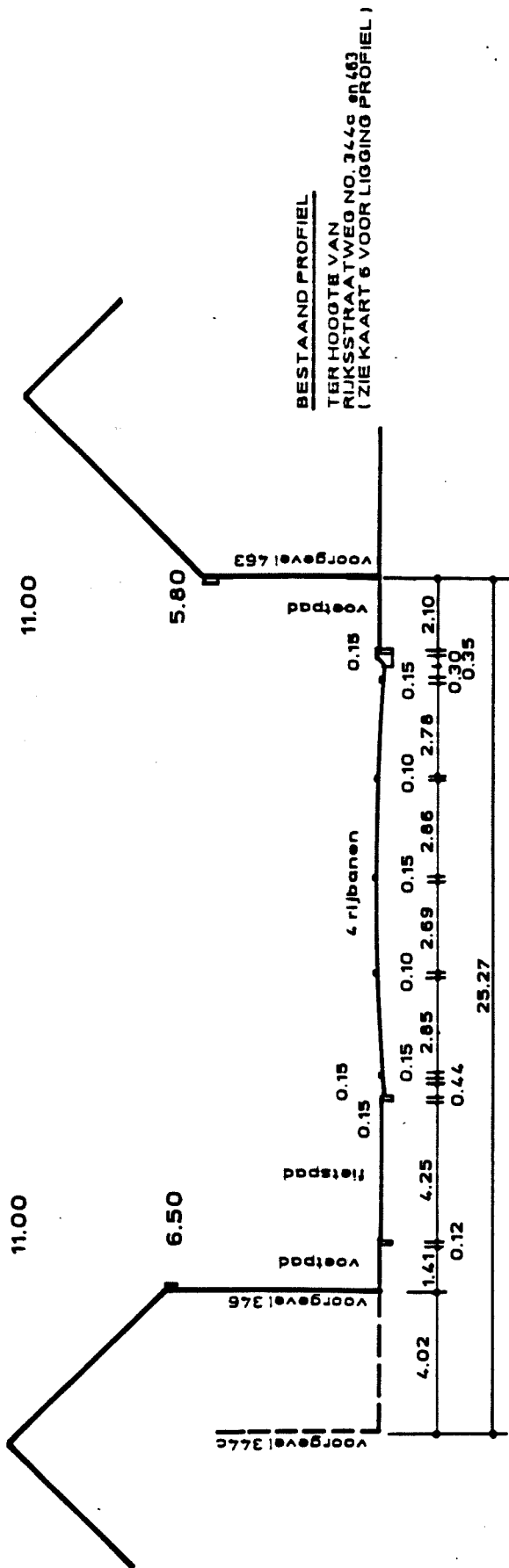
Daarnaast kan de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer eveneens leiden tot een vermindering van de verkeersbelasting. De maatregelen die worden genomen om de verkeerssituatie in het plangebied te verbeteren mogen de vlotte doorstroming van het busverkeer tussen Rozenweg en Den Deijl niet verhinderen.

Behalve een aantasting van het woon- en leefklimaat direct langs de Rijksstraatweg wordt ook in het dorp het woon- en leefklimaat aangetast met name door het sluipverkeer. De drukke Rijksstraatweg brengt veel automobilisten ertoe een alternatieve route te rijden door het dorp. Dit heeft tal van nadelige gevolgen voor zowel de verkeersveiligheid als voor een woon- en leefmilieu binnen de bebouwde kom. Maatregelen voor de Rijksstraatweg zijn derhalve ook van belang om het sluipverkeer te beperken. In de Nota Verkeersmaatregelen sluipverkeer zijn mede naar aanleiding van de openstelling van de SW 4, die voor het verkeer een verbinding vormt tussen de Bollenstreek en de A44, voorstellen gedaan om het sluipverkeer in Wassenaar-dorp te weren.

Zolang de A11-west niet is aangelegd, is het realistisch gedurende de planperiode (d.w.z. tot rond 2000) rekening te blijven houden met een intensief gebruik van de Rijksstraatweg. Dit wil allerm minst zeggen dat alles bij het oude kan blijven. Op dit moment is de Rijksstraatweg een zeer drukke en eigenlijk overvolle regionale weg die wordt gebruikt door een groot aantal verschillende verkeersdeelnemers.

Over de gewenste verbeteringen en het toekomstige profiel van de Rijksstraatweg is uitvoerig overleg gepleegd met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de wegbeheerder van de Rijksstraatweg, Rijkswaterstaat.

Het rijk is (zie 3.1.) niet bereid belangrijke wijzigingen aan de Rijksstraatweg tot stand te brengen. Daarom wordt -noodgedwongen - uitgegaan van de huidige verkeerssituatie waarin het rijk slechts op enkele punten verbeteringen zal aanbrengen, te weten een parallelweg aan de noordwestkant en een middenbermbeveiliging. Het wegprofiel voor de Rijksstraatweg (ter hoogte van de huisnrs. 344c en 463) waarvan thans moet worden uitgegaan, is weergegeven op kaart 10.



Het bestemmingsplan bepaalt overigens niet de precieze indeling van de Rijksstraatweg. In dit bestemmingsplan zal worden volstaan met het aangeven van een strook met een verkeersbestemming. Binnen die bestemming zijn diverse indelingen mogelijk. Het op kaart 10 aangegeven profiel is dan ook een voorbeeld van een mogelijke indeling. Op dit moment bestaan bij Rijkswaterstaat de volgende gedachten over verbeteringen aan de Rijksstraatweg.

De vier bestaande hoofdrijbanen zullen nagenoeg op de huidige plaats worden gehandhaafd. Op de enigszins versmalde hoofdrijbanen zal een zgn. "Zoab-laag" (= zeer open asfalt betonlaag) worden aangebracht.

In het midden van de Rijksstraatweg zal een middenberm met beplanting worden aangelegd zoals die ook aanwezig is op de Rijksstraatweg vanaf het viaduct bij de Landscheidingsweg richting Den Haag.

Door een geringe versmalling van de hoofdrijbanen ontstaat hiervoor ruimte. Met de aanleg van de middenberm kan de verkeersveiligheid worden verbeterd.

Aan de noordwestelijke zijde van de Rijksstraatweg op het gedeelte tussen de Rozenweg en de in-/uitrit van het perceel Rijksstraatweg 380 (Mercedes) is, na sloop van de panden Rijksstraatweg nrs. 346 en 348, ruimte voor een parallelweg van circa 5 meter breed.

Aanleg van een parallelweg aan de noordwestelijke zijde heeft ondermeer de volgende voordelen:

- scheiding van het bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer;
- verbetering van de ontsluiting van de noordwestelijke bouwstrook;
- realisering van een rustiger en veiliger verkeersbeeld.

Bij de uitvoering van een plan voor de parallelweg zal een uitgangspunt zijn dat de parallelweg niet mag worden gebruikt door sluipverkeer. Voorts zal realisering van de parallelweg niet mogen leiden tot een vergroting van de verkeersdruk op de aangrenzende woonstraten.

Aan de zuidoostzijde van de Rijksstraatweg kan de bereikbaarheid en ontsluiting aanzienlijk worden verbeterd door de realisering van een achterontsluiting. Deze ontsluitingsweg zal een ingang kunnen krijgen via de Papeweg 2 (op de plaats van een bestaande weg) en loopt door tot de achterzijde van het perceel van het brandstoffenverkooppunt.

De ontsluitingsweg is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Met deze achterontsluiting wordt de verkeersveiligheid verbeterd omdat een deel van de bedrijven/kantoren in deze strook ook via de achterzijde (en niet alleen via de drukke Rijksstraatweg) kan worden bereikt. Door de aanleg van een middenberm op de Rijksstraatweg zal de behoefte aan een goede achterontsluiting toenemen.

De bedrijven in de zuidoostelijke strook blijven overigens in de nieuwe situatie ook bereikbaar via de voorzijde. Het brandstoffenverkooppunt behoudt de rechtstreekse in- en uitvoegstroken op de Rijksstraatweg.

3.2.2. Openbaar vervoer

Door middel van een verkeerslichtendoseersysteem kan het verkeer op de gehele Rijksstraatweg (dus ook op de aansluitende gedeelten gelegen buiten het plangebied) zo worden gereguleerd dat een vlotte doorstroming van het verkeer wordt bereikt. Een dosering van het verkeer zal een vermindering van de spitsintensiteiten tot gevolg hebben. Daardoor kan het openbaar vervoer (en het overige verkeer) het traject Wassenaar-Den Haag via de N44 zonder oponthoud doorlopen.

Bij de verkeersregelininstallaties van Den Deijl en de Rozenweg wordt het openbaar vervoer afgehandeld door middel van een prioriteitenregeling.

3.3. Bouwgrenzen

Het gegeven dat de profielbreedte van de Rijksstraatweg niet zal wijzigen, dient er niet toe te leiden dat de bouwgrenzen langs de weg op dezelfde plaats (deels boven op de weg) gesitueerd blijven. Voor een goed functioneren van de activiteiten in de bouwstroken langs deze drukke weg is tussen de bebouwing en de weg een minimale afstand van enkele meters nodig. Die ruimte kan bijvoorbeeld worden gebruikt ten behoeve van groenaankleding van de nieuwbouw en/of voor parkeren.

Daarom zal aan de noordwestelijke zijde van de Rijksstraatweg op grond van stedenbouwkundige overwegingen bij nieuwbouw de bouwgrens overwegend circa 3 meter moeten worden teruggelegd ten opzichte van de bestaande situatie. Aan de zuidoostzijde van de weg zal de bouwgrens circa 4 meter moeten worden teruggelegd ten opzichte van de bestaande bebouwing.

Deze voorwaarden gelden uitsluitend bij gehele of gedeeltelijke (ver)nieuwbouw. Voor zover de bestaande bebouwing afwijkt, zal zij als overgangsrechtsituatie kunnen worden gehandhaafd. Gemeente en rijk zullen op dat punt geen actief beleid voeren.

Het totale ruimteprofiel tussen toekomstige bebouwing zal in die opzet circa 31-33 meter gaan bedragen. De profielbreedte van de Rijksstraatweg blijft ongeveer gelijk aan de huidige breedte te weten circa 25 meter.

3.4. Wonen

Eén van de doelstellingen van dit bestemmingsplan is het streven naar een goed milieu-hygiënisch (leef)klimaat in het gehele plangebied. Zoals al in 1.2. is aangegeven, leidt dat ertoe dat bepaalde functies niet meer en andere juist wel moeten worden bestemd. De diverse milieufactoren zijn daarbij van grote invloed.

De bestaande woonbebouwing langs de Rijksstraatweg is gebouwd in een tijd waarin nog geen milieuwetgeving bestond en de gevolgen van milieuvervuiling niet die aandacht kregen als vandaag de dag. Voorts was de milieubelasting in die tijd ook niet zo groot als nu het geval is.

In hoofdstuk 2 is al aangegeven welke milieu-factoren op dit moment een bedreiging vormen voor een goed leefmilieu in het plangebied.

De vraag is vervolgens of het gelet op de huidige en te verwachten invloeden op het milieu en de verscherping van de milieukwaliteitseisen nog wel verantwoord is in het plangebied een woonfunctie te handhaven.

Op deze vraag zal hieronder puntsgewijs worden ingegaan.

1. De aanwezigheid van de LPG-installatie maakt woonbebouwing (en andere gevoelige bebouwing) voor het grootste gedeelte van de zuidoostkant en een klein gedeelte van de noordwestkant van het plangebied onmogelijk vanwege de veiligheidszones die in acht moeten worden genomen. Binnen de 80-meter zone zijn - met uitzondering van dienstwoningen - geen woningen toegestaan.
2. Het nog overblijvende gedeelte van de zuidoostzijde is door zijn ligging direct aan de Rijksstraatweg ongeschikt voor een woonfunctie. Handhaving van de woonfunctie voor het perceel Papeweg 2 is wel mogelijk. Dit perceel ligt niet direct aan de Rijksstraatweg en heeft nu ook een woonbestemming. Het perceel vormt de afronding van het woongebied langs de Papeweg en de Vinkelaan.
3. De huidige bebouwing aan weerszijden van de weg grenst of ligt al gedeeltelijk in de zone waar ingevolge de geldende normen voor luchtkwaliteit geen woonbebouwing zou mogen staan. Binnen de planperiode zal een verdere verscherping van de eisen voor luchtkwaliteit gaan plaatsvinden. Per 1 januari 2000 komt de luchtkwaliteitslijn nog verder van de Rijksstraatweg af te liggen. Dit betekent dat nu langs de Rijksstraatweg te projecteren woningen (geldt voor beide zijden) over een aantal jaren niet meer zullen voldoen aan de dan geldende normen (kaart 7). Daarmee dient bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan rekening te worden gehouden.
4. De geluidsbelasting bedraagt aan beide zijden van de Rijksstraatweg aanzienlijk meer dan voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De 50 dB(A)-waarde is een geluidsbelasting die moet worden gehanteerd in nieuwe situaties waar nog geen woonbebouwing aanwezig is. Bij deze waarde is sprake van een goed milieu-hygiënisch leefklimaat.

Voor de Rijksstraatwegzone zou een maximale geluidsbelasting van 70 dB(A) zijn toegestaan vanwege het enkele feit dat er al bebouwing aanwezig is (vervangende nieuwbouw). Het gaat hier in feite om een soort overgangsregeling. Wanneer de bebouwing er niet zou zijn geweest zou onherroepelijk moeten worden uitgegaan van de 50 dB(A).

Langs dit deel van de Rijksstraatweg is op dit moment een geluidsbelasting van 72-77 dB(A). Met toepassing van de wettelijk toegestane reductie van 5 dB(A) zou een deel nog onder de saneringswaarde van 70 dB(A) kunnen worden gebracht. Een geluidsbelasting van 70 dB(A) wordt - uitgaande van de hiervoor genoemde doelstelling - echter te hoog gevonden om nog te kunnen spreken van een aanvaardbaar leef/woonmilieu. Het toestaan van 70 dB(A) voor een woning betekent het bewust creëren van een onaanvaardbaar woonklimaat voor de toekomst. De geluids- en stankoverlast is hier van dien aard dat het vanuit volksgezondheidsoverwegingen niet verantwoord is de woonfunctie langs de weg terug te laten keren.

5. Als om voornoemde redenen geen woonfunctie direct langs de Rijksstraatweg kan worden geprojecteerd dan blijft nog over de vraag of een woonfunctie gesitueerd achter de bebouwing langs de weg wel aanvaardbaar zou kunnen zijn.
Een algemeen uitgangspunt is dat woonbebouwing niet op achter- of binnenterreinen wordt geprojecteerd. Nadelen daarvan zijn ondermeer de ontsluiting en de ingeslotenheid van de bebouwing.
Een ander nadeel is dat wanneer langs de Rijksstraatweg minder geluidgevoelige bebouwing zoals bedrijven wordt geprojecteerd een ongewenste menging van functies ontstaat.

Uit het vorenstaande blijkt dat een volledige woonfunctie langs de Rijksstraatweg voor het overgrote deel van het plangebied niet mogelijk is vanwege de milieu-eisen en voor de overblijvende gedeelten, beleidsmatig wordt afgewezen.

Daar waar het wel kan en dat is langs de van Zuylen van Nijveltstraat, tegen de bestaande woonbebouwing in de Lus en op het perceel Papeweg 2 (voorheen Maritima) is een woonfunctie gelegd. Hier kan aan de normen van de Wet Geluidhinder worden voldaan (zie bijlage A toelichting).
Dienstwoningen kunnen slechts onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan.

In de Haagse regio, ook in Wassenaar, bestaat een grote woningbehoefte. Ook in Wassenaar zijn lokaties die in aanmerking komen voor woningbouw een schaars goed. Om die reden moeten geschikte lokaties optimaal worden benut.

Woonfunctie langs de van Zuylen van Nijveltstraat

De woonfunctie sluit hier aan op de bestaande woonomgeving. Gelet op de bestaande woonbebouwing en de plaatselijke behoefte zullen op deze plaats zowel woningen in gestapelde vorm als woningen in niet gestapelde vorm mogelijk worden gemaakt.

Woonfunctie perceel Papeweg 2

Het wonen is een functie die goed past bij dit perceel en zijn specifieke omgeving.

Het bestaande karakter van het perceel Papeweg 2 wordt bepaald door een groot gebouw in het centrum met rondom bos/groen en een koetshuis bij de ingang. Het bos is van natuurhistorische waarde (zie 2.3.) en dient in stand te worden gehouden.

Om het bestaande karakter van het perceel zoveel mogelijk te handhaven gaat de voorkeur uit naar concentratie van bebouwing in de vorm van woningen in gestapelde vorm, een appartementengebouw. Door het gebouw te situeren op de plaats van het huidige gebouw, de omringende verharding en de bestaande open ruimte wordt het aanwezige groen zoveel mogelijk gespaard.

Aan appartementen bestaat in Wassenaar een grote behoefte.

Bouwbeperkingen voor dit perceel vloeien voort uit de aanwezigheid van een LPG-installatie op het terrein van het benzinestation aan de Rijksstraatweg. Binnen een zone van 80 meter is geen woonbebouwing toegestaan.

Het appartementengebouw zou een maximale oppervlakte van circa 750 m² kunnen krijgen en zou uit drie bouwlagen met een terugliggende vierde laag of een kaplaag kunnen bestaan.

Via de voorschriften zullen de natuurhistorische waarden van het perceel moeten worden beschermd. Bebouwing zal geconcentreerd moeten plaatsvinden om versnippering van het groen te voorkomen. Ook de toegangsweg zal op een zo min mogelijk verstorende wijze moeten worden aangelegd. Om de belasting van het bosperceel zo gering mogelijk te laten zijn, zal parkeren ondergronds moeten plaatsvinden.

3.5. Andere functies

3.5.1. Bedrijven, kleine kantoren, detailhandel in volumineuze goederen en horecabedrijven

Het wonen direct langs de weg zal moeten worden vervangen door functies die minder milieugevoelig zijn. Daarbij moet gedacht worden aan functies in de sfeer van bedrijvigheid. Die functies komen ook in aanmerking als met een stedenbouwkundig oog naar de situering van het plangebied wordt gekeken: langs een rijksweg, aan de rand van de bebouwde kom, een soort overgangsgebied tussen het woongebied Hofcamp en het buitengebied.

Voor de stroken aan weerszijden van de weg gaat de voorkeur uit naar een verzamelbestemming waarbinnen meerdere functies rechtstreeks zijn toegestaan en een aantal andere functies na vrijstelling. Hierdoor kan een grote mate van flexibiliteit worden bereikt. Flexibiliteit van functies heeft als voordeel dat er meer mogelijkheden zijn te reageren op de maatschappelijke en economische ontwikkelingen en het particulier initiatief.

Het Wassenaarse bedrijfsleven heeft grote behoefte aan kleinschalige bedrijfsruimten. Veel Wassenaarse bedrijven hebben zich bij de gemeente aangemeld voor nieuwe- of vervangende bedrijfsruimte. Bovendien is een aantal bedrijven nu in het centrum gevestigd waarvan uitplaatsing uit milieu-oogpunt wenselijk c.q. noodzakelijk is. Ook zitten in het plangebied bedrijven die willen vernieuwen en uitbreiden. Die bedrijven krijgen daarvoor in de nieuwe opzet de ruimte.

Aan bedrijfsruimte ten behoeve van detailhandel in volumineuze goederen bestaat eveneens behoefte.

Daarnaast is in Wassenaar grote vraag van plaatselijke bedrijven naar kleinschalige kantoren in ondermeer de sector zakelijke dienstverlening waaronder de volgende bedrijvencusters kunnen worden gerekend: het bank- en verzekeringswezen, diverse adviesburo's, computerservice-bedrijven, reclame- en advertentieburo's, advocatenkantoren, rechtskundige adviesburo's en belastingconsulenten. Veel van deze kleinschalige kantoren zijn nu in woningen ondergebracht.

Uitgaande van de bestaande behoeften van het bedrijfsleven en de mogelijkheden die het lokatiebeleid biedt, gaat de voorkeur uit naar vestigingsmogelijkheden voor:

- kleinschalige, representatieve bedrijvigheid met een groothandels-, distributie- en/of produktiefunctie;
- detailhandel in volumineuze goederen;
- horecabedrijven;
- kleinschalige kantoorhoudende zakelijke dienstverlening of andere kleinschalige kantoren.

Gelet op het lokatiebeleid kan alleen bedrijvigheid worden toegestaan die primair is gericht op de plaatselijke behoefte.

Niet alle soorten bedrijven kunnen worden toegestaan. In verband met de mogelijke milieubelasting van bedrijven moet rekening worden gehouden met de aangrenzende en geplande woonbebouwing.

Detailhandel in volumineuze goederen (= detailhandel in bijvoorbeeld auto's, boten, caravans etc.) zou een visuele verlevendiging van de stroken langs de Rijksstraatweg kunnen opleveren. Denkbaar is echter ook een combinatie van een showroom of een bedrijf met daarboven een klein kantoor. De bestemmingsplanopzet dient flexibel te zijn waardoor een gemakkelijke uitwisseling van functies mogelijk wordt gemaakt.

3.5.2. Bestaande winkels

Gelet op het distributie-planologisch beleid van Wassenaar zal geen uitbreiding van het aantal winkelveestigingen worden toegestaan.

De bestaande winkels langs de Rijksstraatweg en de Zuylen van Nijveltstraat zijn geïnventariseerd en opgemeten en zullen door middel van een vermelding op de plankaart en een bijlage bij de voorschriften worden toegestaan. Bij beëindiging van een winkelfunctie zijn andere bedrijfsmatige activiteiten zoals aangegeven in 3.5.1. toegestaan.

3.5.3. Bijzondere doeleinden en praktijkruimtes

Aan de functies bijzondere doeleinden en praktijkruimtes bestaat in Wassenaar een behoefte. Deze functies kunnen ook voor wat afwisseling zorgen. De voorkeur gaat uit naar een regeling waarbij deze functies alleen via vrijstelling zijn toegestaan. Op die manier kan de inpasbaarheid van de functie in een specifieke situatie nader worden beoordeeld.

Bij bijzondere doeleinden kan worden gedacht aan ruimtes voor welzijnsactiviteiten, instellingen/verenigingen op het gebied van gezondheidszorg, ouderenbelangen en buurt- en wijkverenigingen. Wel dient in het belang van de kleinschaligheid een maximum oppervlakte per vestiging en in totaal te worden opgenomen.

3.5.4. Brandstoffenverkooppunt

Het bestaande brandstoffenverkooppunt aan de zuidoostzijde van de Rijksstraatweg zal in het nieuwe plan worden bestemd. Opheffing van deze functie is binnen de planperiode niet realistisch. Rekening zal worden gehouden met een bouwmogelijkheid voor bijvoorbeeld een kassaruumte en een luifel.

Op het achterste gedeelte van het perceel (ter plaatse van de wasstraat) en het gedeelte van het perceel gelegen achter de bestaande woning Rijksstraatweg 451 is nog ruimte voor een bedrijvenbestemming.

3.6. Parkeren

Uitgangspunt voor alle genoemde functies is dat elk bedrijf moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte.

Slechts op twee plaatsen aan de zuidoostzijde wordt in openbaar parkeren voorzien, te weten 'op de kop' bij het kruispunt en aan het eind van de nieuwe ontsluitingsweg achter het koetshuis op het perceel Papeweg 2. De aanwezigheid van deze openbare parkeergelegenheden leidt ertoe dat op de aangrenzende percelen in de zuidoostelijke bouwstrook niet alle parkeerbehoefte op eigen terrein behoeft te worden opgevangen. Op die percelen kan dan ook meer worden gebouwd.

Door het koppelen van een bebouwingspercentages aan de verschillende functies wordt bereikt dat per perceel afhankelijk van de soort functie voldoende ruimte overblijft voor parkeren en groen. De parkeernormen voor de verschillende functies zullen in een bijlage bij het plan worden opgenomen.

3.7. Bouwhoogtes

De nieuwe bouwhoogtes in de bouwstroken langs de weg zullen, gelet op de hoogtes in het aangrenzende woongebied Hofcamp en rekening houdend met het feit dat het profiel van de Rijksstraatweg ongeveer gelijk zal blijven, niet veel hoger zijn dan de bestaande bouwhoogtes. De hoogtes moeten passen bij het karakter en de schaal van Wassenaar.

Dat betekent een bouwhoogte van overwegend twee bouwlagen met een kaplaag of een terugliggende bouwlaag. Dat komt neer op een goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte van 11 meter. Op enkele plaatsen (bv. op de 'kop' aan de zuidoostkant en op bepaalde plekken aan de noordwestkant die een accent verdragen) zou een maximale goot- en bouwhoogte van 11 meter kunnen worden toegestaan. Met de aangrenzende woonbebouwing aan de noordwestzijde en het perceel van Maritima aan de zuidoostkant zal rekening worden gehouden door de bouwhoogtes van de bedrijvenbestemming daar te laten aflopen.

Voor de woningen aan de van Zuylen van Nijvelstraat is eveneens een goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte van 11 meter opgenomen. Deze hoogtes sluiten aan bij de bestaande hoogtes en de hoogtes die toelaatbaar worden geacht voor de nieuwe functies langs de weg.

Het appartementengebouw op het perceel Papeweg 2 zou uit drie bouwlagen met een terugliggende vierde laag of een kaplaag kunnen bestaan.

3.8. Groen

Het groengebied achter de Deijlerweg zal als zodanig kunnen worden bestemd. Het bestaande gebouw op dit groengebied is in eigendom bij de gemeente en wordt zeer incidenteel gebruikt door de seniorenscouting en de Wassenaarse kinderwerkplaats. Het gebouw zal niet worden bestemd. Het huidige gebruik mag vooralsnog op grond van het overgangsrecht worden voortgezet. Binnen de planperiode zal een vervangende ruimte worden aangeboden. Dit perceel kan dan betrokken worden bij de herinrichting van het naastgelegen groengebied.

Op de 'kop' van de zuidoostkant is een groenvoorziening gedacht. Daarmee kan het groen in het plangebied worden versterkt. Voorts wordt op die manier een bijdrage geleverd aan het zoveel mogelijk doorzetten van het groene karakter langs de Rijksstraatweg. Ook de aanleg van een groene middenberm tussen de hoofdrijbanen van de Rijksstraatweg zorgt een "groene aanblik".

3.9. Sociale veiligheid

In de huidige praktijk wordt al aandacht besteed aan het aspect sociale veiligheid. Dat gebeurt bij het ontwerpen van bestemmingsplannen, het opstellen van stedenbouwkundige uitgangspunten of bij de toetsing van concrete bouwplannen. Ook bij dit plan is rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Bij de inrichting van het openbare gebied, de indeling van terreinen en de situering van parkeerplaatsen zal dit aspect opnieuw aandacht krijgen.

3.10. Eindconclusies gewenste ontwikkelingen

Uit het vorenstaande kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1. De verkeersveiligheid in het plangebied moet worden verbeterd. De door het rijk voorgestelde verbeteringen te weten het aanleggen van een westelijke parallelweg en het aanleggen van een middenberm zullen moeten worden geaccepteerd als een minimumpakket.
Aan de achterzijde van de bebouwing aan de zuidoostzijde kan een ontsluitingsweg komen.
Met deze voorzieningen wordt tevens de bereikbaarheid van het gebied verbeterd. Voorts wordt de bruikbaarheid van de bouwstroken aan weerszijden van de Rijksstraatweg vergroot.
2. Om milieu- en stedenbouwkundige redenen kan de huidige situatie niet ongewijzigd worden bestemd.
 - Nieuwe bebouwing aan weerszijden van de Rijksstraatweg is mogelijk maar functies en situeringen moeten passen binnen randvoorwaarden op het gebied van het milieu en het verkeer.
 - Gelet op de milieuaspecten zal de woonfunctie direct langs de weg moeten worden vervangen door minder geluidgevoelige functies als bedrijven, detailhandel in volumineuze goederen, kleinschalige kantoren en horecabedrijven.
 - De bestaande winkels zullen worden toegestaan.

3. Aan beide zijden moet de voorgevellijn enkele meters worden teruggelegd. Die nieuwe lijn geldt alleen bij gehele of gedeeltelijke nieuwbouw.
4. De bouwhoogtes moeten passen bij de Wassenaarse schaal. Uitgegaan moet worden van een goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte van 11 meter met op sommige plaatsen accenten.
5. Er bestaat behoefte aan een flexibele bestemmingsregeling waarin meerdere functies worden toegestaan.
6. Gemeente en rijk zullen geen actief uitvoeringsbeleid voeren. De uitvoering van het bestemmingsplan zal volledig aan het particulier initiatief worden overgelaten.
7. De zone beoogt met name vestigingsmogelijkheden te bieden voor Wassenaarse bedrijven.

4. Toelichting op het juridisch kader

4.1. De planvorm

Een bestemmingsplan kan op verschillende manieren worden ingericht. Daarbij kunnen grofweg de volgende planmethodieken worden onderscheiden.

1. Een gedetailleerd bestemmingsplan
2. Een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting
3. Een globaal eindplan

De keuze van de planvorm voor de Rijksstraatwegzone Den Deijl wordt in belangrijke mate bepaald door de volgende uitgangspunten.

1. Bestaande activiteiten die aanvaardbaar en mogelijk zijn, krijgen binnen het plan een plaats toegewezen.
2. Nieuwe ontwikkelingen moeten mogelijk worden gemaakt.
3. Het plan moet een grote flexibiliteit van functies in de bouwstroken bevatten.
4. De uitvoering van het plan wordt volledig overgelaten aan het particulier initiatief.

Bij de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1985 is een nieuwe planvorm, het globale eindplan, geïntroduceerd. Een globaal eindplan (of globale eindbestemming) is net zoals een 'globaal plan met uitwerkingsverplichting', globaal van opzet. Een belangrijk onderdeel van het plan vormt de beschrijving in hoofdlijnen. Daarin worden de doelstellingen die met het plan worden nagestreefd, omschreven.

Bij een globaal eindplan vormt de beschrijving in hoofdlijnen ook het toetsingskader voor bouwplannen. Dit is het essentiële verschil met een globaal plan met uitwerkingsverplichting waar bouwplannen moeten worden getoetst aan het uitwerkingsplan. Een globaal eindplan wordt dus niet later via een uitwerkingsplan gedetailleerd. Voor het 'globale eindplan' wordt veelal gekozen in gebieden waar men met grote zekerheid kan zeggen hoe de stedenbouwkundige opzet er in de nieuwe situatie zal gaan uitzien.

Een belangrijk punt dat nog vermeld moet worden, is de rechtszekerheid voor de burger. Bij een globaal eindplan is de rechtszekerheid voor de burger aanzienlijk minder dan bij een gedetailleerd plan of een globaal plan met uitwerkingsverplichting. Dit komt omdat een globaal eindplan geen nader procedureel rechtsbeschermingsmoment bevat. De rechtsbescherming krijgt pas gestalte in het uitvoeringsstadium van het bestemmingsplan bij de besluitvorming over de vergunningverlening voor bouwplannen.

Voor de Rijksstraatwegzone Den Deijl is bewust niet gekozen voor een globaal eindplan vanwege het grote belang dat wordt toegekend aan duidelijkheid en rechtszekerheid voor de burger.

Op basis van een globaal plan met uitwerkingsverplichting kan de burger zijn rechten en verplichtingen ook niet rechtstreeks kennen. Hiervoor is nog een uitwerkingsplan nodig dat de zelfde procedure moet doorlopen als een 'normaal' gedetailleerd bestemmingsplan.

Op basis van een globaal, uit te werken plan, kunnen bij de uitvoering van het plan niet direct bouwvergunningen worden afgegeven, wat weer vertragend werkt bij de uitvoering. Een globaal plan met uitwerkingsverplichting is gelet op deze nadelen (voor de burger niet direct duidelijke rechtsgevolgen en procedurele belemmeringen bij de uitvoering) voor dit gebied evenmin een geschikte planvorm.

Gelet op de grote behoefte aan duidelijkheid en rechtszekerheid over de nieuwe planologische visie en zo min mogelijke procedurele belemmeringen bij de uitvoering is hier gekozen voor een gedetailleerde bestemmingsplan-opzet met rechtstreekse bestemmingen die niet meer behoeven te worden uitgewerkt. Voor belanghebbenden heeft deze planvorm als voordeel dat wanneer wordt voldaan aan het bestemmingsplan zonder verdere procedures rechtstreeks een bouwvergunning kan worden afgegeven.

Bij een gedetailleerd bestemmingsplan waarbij alle bestemmingen direct en vrij nauwkeurig worden aangewezen, bestaat het risico van een te strakke regeling waarbij onvoldoende rekening kan worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Dit risico is in dit bestemmingsplan ondervangen door het grootste gedeelte van het plangebied een bestemming te geven waarbinnen meerdere functies zijn toegestaan. De flexibiliteit van het plan wordt daarmee aanzienlijk vergroot. De flexibiliteit wordt bovendien verruimd door het opnemen van een aantal vrijstellings- en wijzigingsbepalingen.

Deze bestemmingsplanopzet sluit ook het beste aan bij het uitgangspunt dat de uitvoering van het bestemmingsplan wordt overgelaten aan het particulier initiatief.

Om de meer beleidsmatige uitgangspunten van het bestemmingsplan goed in het plan tot uitdrukking te laten komen, is aan enkele voorschriften een beschrijving in hoofdlijnen toegevoegd. Van deze mogelijkheid is bijvoorbeeld gebruik gemaakt om het lokatiebeleid te vertalen naar het bestemmingsplan en als middel om stedenbouwkundige kwaliteitseisen voor de bebouwing in de voorschriften op te nemen. Voor de Rijksstraatwegzone Den Deijl is de geschetste combinatie van planmethodieken, een gedetailleerd bestemmingsplan met enkele beschrijvingen in hoofdlijnen, de meest geschikte planvorm.

4.2. Voorschriften van het bestemmingsplan Rijksstraatwegzone Den Deijl

Bestemmingen

4.2.1. Bedrijfsdoeleinden (artikel 5)

De stroken aan weerszijden van de Rijksstraatweg hebben voor het overgrote deel de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" gekregen. Deze verzamelbestemming omvat een limitatieve opsomming van functies die binnen deze bestemming zijn toegelaten, te weten:

- I. bedrijven van nijverheid, ambacht en handel;
- II. detailhandel in volumineuze goederen;

- III. kleinschalige kantoorhoudende zakelijke dienstverlening of andere kleinschalige kantoren;
- IV. horecabedrijven.
- V. bestaande winkels

Via vrijstelling zijn de volgende functies toegestaan:

- VI. bijzondere doeleinden
- VII. praktijkruimtes

Door het systeem van een verzamelbestemming waarbinnen meerdere functies zijn toegestaan, wordt de flexibiliteit van het plan aanzienlijk vergroot. Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden is de keuze cq. combinatie van verschillende functie(s) vrij.

In een beschrijving in hoofdlijnen (b.i.h.) bij dit artikel is ondermeer een algemene doelstelling van het bestemmingsplan en de vertaling van het lokatiebeleid opgenomen. Het bestemmingsplan beoogt met name (nieuwe) vestigingsmogelijkheden te bieden voor kleinschalige, representatieve bedrijvigheid met een groothandels-, distributie- en/of produktiefunctie alsmede voor detailhandel in volumineuze goederen.

Om te bereiken dat de bebouwing ook aantrekkelijk is om te zien, is in de b.i.h. opgenomen dat van de bebouwing een representatieve architectonische uitstraling en ruimtelijke kwaliteit moet uitgaan en dat bedrijven zich naar de Rijksstraatweg toe moeten presenteren met bijvoorbeeld showrooms.

Bedrijven

Naast de b.i.h. over het lokatiebeleid zijn er ook enkele begripsomschrijvingen in de voorschriften opgenomen (art.1) zoals van "mobiliteitsprofiel", "bereikbaarheidsprofiel" en "primair gericht op plaatselijke behoefte". Voor een verklaring van de eerste twee begrippen wordt verwezen naar 2.5. Het laatste begrip zal hier nader worden toegelicht.

Voor bedrijven, maar ook voor de functies detailhandel in volumineuze goederen en kleinschalige kantoren geldt, dat die primair gericht dienen te zijn op de "plaatselijke behoefte". Het begrip "primair gericht op plaatselijke behoefte" is in de begripsomschrijvingen (artikel 1 onder 33) als volgt gedefinieerd: "Bedrijvigheid is primair gericht op de plaatselijke behoefte wanneer de werknemers van die bedrijvigheid in overwegende mate in Wassenaar of directe omgeving woonachtig zijn dan wel wanneer die bedrijvigheid in verband met afzet en/of verwerking in hoofdzaak gebonden is aan Wassenaar of directe omgeving". Ieder bouwplan zal aan het begrip "primair gericht op plaatselijke behoefte" moeten worden getoetst.

Een ander gevolg van het lokatiebeleid is dat alleen bedrijvigheid met een bij de lokatie passend mobiliteitsprofiel binnen het plangebied mag worden gevestigd. Aangezien het plangebied een bereikbaarheidsprofiel C heeft, moeten arbeidsintensieve bedrijvigheid en bezoekersintensieve voorzieningen worden geweerd. Deze intentie is ook opgenomen in de b.i.h..

In de voorschriften is het lokatiebeleid vertaald in een regeling waarbij het aandeel kantooroppervlak in relatie tot de totale bedrijfsvloeroppervlakte het criterium is. Bij arbeidsintensieve bedrijven wordt immers de intensiteit veelal bepaald door het grote aandeel aan kantooroppervlak in verhouding tot de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Dit criterium wordt ook wel aangeduid met "kantoorachtigheid" of "kantoorhoudendheid van een bedrijf". De regeling houdt in dat bij bedrijven per bedrijfskavel de oppervlakte aan kantoor niet meer mag bedragen dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak. Via een vrijstelling kan dit worden verhoogd tot 60% mits Gedeputeerde Staten vooraf hebben verklaard dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

In vergelijking tot de bestaande regelingen in bestemmingsplannen betekent dit concreet dat in de toekomst binnen een bedrijvenbestemming niet onbeperkt kantoren kunnen worden gereliseerd.

De brutovloeroppervlakte (b.v.o.) voor bedrijven van nijverheid, ambacht en handel is per vestiging beperkt tot 2.000 m². Voor één vestiging (De Nederlandsche Bank) is een maximum van 4.000 m² b.v.o. opgenomen.

Deze begrenzing per vestiging en de hiervoor genoemde percentuele bepaling voor wat betreft de kantoorhoudendheid van een bedrijf zorgen ervoor dat het aandeel kantooractiviteiten kleinschalig blijft. Op die manier wordt voldaan aan het lokatiebeleid.

Aan de bestemming bedrijven is als bijlage van het plan een staat van inrichtingen verbonden. Het principe van een staat van inrichtingen is in wezen betrekkelijk eenvoudig. De opgestelde lijst bestaat uit een indeling in vijf hoofdcategorieën en een tweetal overgangscategorieën. De hoofdcategorieën zijn gebaseerd op een antwoord op de vraag of een bedrijf onder, in de directe nabijheid, aan de rand, gescheiden of (ver) verwijderd van woonbebouwing toelaatbaar is, in aanmerking genomen de (verwachte) hinderlijkheid. De zogeheten overgangscategorieën zijn ingevoerd voor die bedrijven die, meestal met gebruikmaking van voorzieningen, in aanmerking zouden kunnen komen om beschouwd te worden als een naastgelegen categorie bedrijven.

De indeling van de bedrijven naar de onderscheiden categorieën heeft plaatsgevonden op basis van de volgende criteria:

- geluidhinder;
- luchtverontreiniging;
- bodem- en waterverontreiniging;
- brand- en ontploffingsgevaar;
- verkeersaantrekkende werking;
- aanblik.

Er is gekozen voor de zgn. 'positieve methode' van bestemmen. Dat wil zeggen dat in de voorschriften is aangegeven welke bedrijven wél toelaatbaar zijn. Voor omwonenden biedt dit meer duidelijkheid en rechtszekerheid dan de 'negatieve methode' waarbij bepaalde categorieën worden uitgesloten.

Aan de noordwestkant zijn categorie 1 en 2 bedrijven rechtstreeks toegelaten. Aan de zuidoostkant zijn categorie 1,2, 2-3 en 3 rechtstreeks toegelaten.

Aan de noordwestkant kan voor categorie 2-3 en 3 bedrijven vrijstelling worden verleend door burgemeester en wethouders wanneer deze bedrijven qua milieu-hygiënische invloed op de omgeving gelijkgesteld kunnen worden met categorie 1 en 2 bedrijven. Voor de zuidoostkant is een vrijstelling opgenomen voor categorie 3-4 en 4 bedrijven.

Het verlenen van de vrijstelling voor een bedrijf met een hogere categorie is gekoppeld aan het volgen van een bezwarenprocedure.

Om de flexibiliteit in de hantering van de Staat van inrichtingen te verhogen zijn de volgende drie regelingen opgenomen:

1. voor het verschuiven van bedrijven naar hogere of lagere categorieën,
2. voor het aanpassen van de omschrijving van de bedrijven en
3. voor het opnemen van nieuwe bedrijven in de Staat en het laten vervallen van bedrijven.

Alvorens gebruik te maken van deze bevoegdheid moet de Inspecteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in Zuid-Holland worden gehoord.

Detailhandel

Zoals ook al in 2.6. is aangegeven, is het economisch beleid gericht op concentratie van de winkelfunctie in de twee bestaande winkelcentra, te weten de Langstraat-Luifelbaan en het Stadhoudersplein.

Om die reden is detailhandel in de Rijksstraatwegzone beperkt tot detailhandel in volumineuze goederen (auto's, caravans, boten etc.). In de begripsomschrijving van detailhandel in volumineuze goederen (art. 1 onder 23) zijn meubeltoonzaal en bouwmarkten uitgesloten vanwege het te sterke publieksaantrekkende karakter en het rijks- en provinciale beleid op dit punt.

Ondergeschikte detailhandel als onderdeel van de totale bedrijfsvoering is wel toegestaan.

De bestaande winkels zijn binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden toegestaan in de begane grondlaag door middel van een vermelding op de plankaart en de "Lijst bestaande winkels Rijksstraatwegzone Den Deijl" die aan de voorschriften is toegevoegd. Op deze lijst staat ook de oppervlakte in b.v.o. van de betreffende winkel aangegeven. Via vrijstelling kunnen de bestaande winkels nog 10% uitbreiden.

Voor detailhandel in volumineuze goederen geldt een maximum b.v.o. per vestiging van 850 m² en in totaal een maximum van 2.500 m².

Kleinschalige kantoren

De b.v.o. van kleinschalige kantoorhoudende zakelijke dienstverlening of andere kleinschalige kantoren mag per vestiging niet meer bedragen dan 500 m² b.v.o. Vrijstelling is mogelijk tot 750 m². Ook voor deze functie geldt het criterium primair gericht op plaatselijke behoefte.

In verband met de aanwezigheid van een LPG-installatie aan de zuidoostkant van het plangebied zijn binnen een afstand van 30 meter gemeten vanaf het vulpunt van het LPG-reservoir geen kantoren toegestaan. Deze beperking vloeit voort uit de Integrale Nota LPG.

De 20-meter zones vanaf de LPG-afleverzuilen vormen geen knelpunt omdat binnen die zones geen kantoren of dienstwoningen kunnen worden gebouwd. De afstand van de gevel van een gebouw of een dienstwoning tot de LPG-afleverzuilen zal volgens het op de plankaart aangegeven bouwvlak van de naastgelegen bestemming altijd meer dan 20 meter gaan bedragen. De 20-meter zones hebben derhalve geen consequenties voor de voorschriften.

Horecabedrijven

Via de begripsomschrijving van horecabedrijven (art. 1 onder 30) zijn limitatief de soorten horecabedrijven opgesomd die planologisch aanvaardbaar zijn. Daarbij is de zgn. "harde horeca" uitgesloten omdat de vestiging daarvan in het plan, dichtbij de bestaande woonbebouwing, niet passend wordt geacht. Horecabedrijven zijn uitsluitend aan de noordwestkant toegestaan omdat de toe te stane bedrijvigheid primair gericht moet zijn op de plaatselijke behoefte en de zuidoostzijde vanuit Wassenaar slechts beperkt bereikbaar is. Horeca aan de zuidoostzijde zou primair gericht zijn op de passanten over de Rijksstraatweg of bezoekers uit omliggende gemeenten. Dat soort bedrijvigheid wordt hier planologisch niet wenselijk geacht. De plaats is verder vrijgelaten. Grote horecabedrijven worden geweerd door het opnemen van een maximum b.v.o. van 250 m² per vestiging.

Op dit moment zijn aan de noordwestkant een restaurant, een café en een snackbar gevestigd. Het aantal toegestane horecabedrijven is bepaald op drie.

Praktijkruimtes

Na toepassing van een vrijstellingsbepaling zijn praktijkruimtes toegestaan. Per vestiging mag de b.v.o. niet meer bedragen dan 500 m².

Bijzondere doeleinden

De toelaatbaarheid van deze functie is net zoals bij praktijkruimtes aan een vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders verbonden. Daarmee kan de aanvaardbaarheid van de functie nog één maal worden overwogen en behoudt het plan toch de gewenste flexibiliteit. Bovendien kan met de toepassing van de vrijstellingsbepalingen beleid worden gevoerd.

Voor bijzondere doeleinden is een maximum b.v.o. per vestiging van 500 m² opgenomen. Het totaal voor deze functie is begrensd op 3.000 m² b.v.o..

Dienstwoningen

Ten behoeve van alle binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden toegestane functies kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor het bouwen van een dienstwoning. In de begripsomschrijving van een dienstwoning (art. 1 onder 21) wordt het noodzakelijkheidsvereiste als voorwaarde gesteld. Daaraan moet worden voldaan. In verband met de aanwezigheid van de LPG-installatie zijn binnen de op de plankaart aangegeven cirkel van 30 meter geen dienstwoningen toegestaan. Voor de rest van het plangebied zijn dienstwoningen slechts onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

In de voorschriften zijn als voorwaarden opgenomen dat de dienstwoningen uitsluitend inpandig mogen worden gebouwd en dat de inhoud per woning niet meer mag bedragen dan 500 m³. Voorts dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de geluidsbelasting op de gevel van de te bouwen dienstwoning. Uit dit onderzoek zal moeten blijken dat de gevelbelasting van de woning niet meer bedraagt dan 70 dB(A) en dat een binnenniveau kan worden bereikt van 35 dB(A).

Op de plankaart is een uiterste bouwgrens (UBG) aangegeven die door dienstwoningen niet mag worden overschreden. Deze lijn valt samen met de luchtkwaliteitslijn. Dienstwoningen zullen in ieder geval achter deze lijn moeten worden geprojecteerd. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid voor een dienstwoning moet de Inspecteur voor de volksgezondheid belast met het toezicht op het milieu in Zuid-Holland worden gehoord.

In de voorschriften is een vrijstelling opgenomen voor het bouwen van bijgebouwen buiten het bouwvlak tot een maximale oppervlakte van 20 m² per vestiging ten behoeve van de functies die binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden zijn toegestaan.

4.2.2. Gemengde doeleinden (artikel 6)

Het koetshuis op het perceel Papeweg 2 heeft de bestemming "gemengde doeleinden" (GD) gekregen. Op grond van deze bestemming zijn een kantoor, een praktijkruimte en een atelier toegestaan. Ook voor deze bestemming geldt het criterium "primair gericht op plaatselijke behoefte".

Met vrijstelling kan een inpandige dienstwoning worden toegestaan.

4.2.3. Kantoren (artikel 7)

Het terrein van Hillen & Roosen heeft een bestemming "Kantoren" gekregen. Het is de enige lokatie in het plan waar een zelfstandige kantoorontwikkeling is toegestaan. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben voor dit kantoorgebouw al een verklaring van geen bezwaar afgegeven in het kader van een artikel 19-procedure.

De kantoren dienen primair gericht te zijn op de plaatselijke behoefte.

4.2.4. Woondoeleinden (artikelen 8 en 9)

Vanwege het verschil in karakter tussen de woonfunctie aan weerszijden van de van Zuylen van Nijveltstraat en op het perceel Papeweg 2 is gekozen voor twee afzonderlijke woonbestemmingen, te weten woondoeleinden I (art. 8) en woondoeleinden II (art. 9).

Bij de van Zuylen van Nijveltstraat tegen de Lus aan hebben drie blokjes de bestemming woondoeleinden I gekregen. Deze bestemming gaat uit van woningen in niet gestapelde vorm. Via een wijzigingsbevoegdheid kan binnen dezelfde bouwmassa de bouw van gestapelde woningen mogelijk worden gemaakt.

In de begane grondlaag van enkele panden met de bestemming woondoeleinden I zijn op dit moment winkels gevestigd. Net zoals bij de bestemming Bedrijfsdoeleinden is gebeurd, zijn ook deze bestaande winkels via een vermelding op de plankaart en de "Lijst bestaande winkels bestemmingsplan Rijksstraatwegzone Den Deijl" toegestaan. In het voorschrift is een vrijstelling opgenomen die het mogelijk maakt de panden met een vermelding "bestaande winkel" te gebruiken als kantoor. Ook is een vrijstellingsbepaling voor 10% uitbreiding opgenomen.

Het perceel Papeweg 2 heeft de bestemming woondoeleinden II gekregen. Deze bestemming maakt de bouw van gestapelde woningen mogelijk. Ter bescherming van de in 2.3. omschreven natuurhistorische waarden is via de bouwvoorschriften vastgelegd dat de bebouwing op het perceel geconcentreerd dient plaats te vinden. Zo is op de plankaart is een bouwvlak aangegeven waarbinnen gebouwd moet worden. Dit bouwvlak ligt op de plaats van het huidige gebouw en de omringende verharding en open ruimte. Van het bouwvlak mag maximaal 750 m² worden bebouwd met een goot-/bouwhoogte van respectievelijk 11 en 13 meter.

Het woongebouw zal binnen het bouwvlak op een nader door burgemeester en wethouders vast te stellen plaats moeten worden gebouwd met het oog op een zo groot mogelijke bescherming van de natuurhistorische waarden. Een zelfde regeling is opgenomen voor het tracé van de ontsluitingsweg ten behoeve van de woningen.

De parkeerruimte zal ondergronds binnen het bouwvlak moeten worden gerealiseerd.

Bij de woonbestemming voor het perceel Papeweg 2 gaat het om een nieuwe bouwmogelijkheid voor circa 20 appartementen in de vrije sector. De appartementen zijn in eerste instantie bedoeld voor Wassenaarders en zullen bijdragen aan doorstroming.

Via vrijstelling wordt de bouw van een niet overdekt zwembad mogelijk gemaakt. Deze vrijstelling mag alleen worden verleend indien geen onaanvaardbare aantasting plaatsvindt van de natuurhistorische waarden van het perceel. De oppervlakte van het zwembad mag maximaal 75 m² bedragen.

Uitsluitend voor de bestemming woondoeleinden II is in lid 5 van artikel 9 een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden zoals het aanbrengen van oppervlakteverhardingen (zoals het aanleggen van paden, wegen en tennisbanen) is aan een vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) gebonden. Aan de hand van de in de voorschriften genoemde criteria kan een belangenafweging plaatsvinden en kan worden beoordeeld of de activiteiten toelaatbaar zijn met het oog op de bescherming van de natuurwaarden.

4.2.5. Brandstoffenverkooppunt (art. 10)

Het bestaande bedrijf op het perceel Rijksstraatweg 447-449 is bestemd als brandstoffenverkooppunt. De nieuwe bestemmingsregeling maakt de bouw van een luifel en een gebouw in de vorm van bijvoorbeeld een kassarimte mogelijk.

Op de plankaart zijn de wettelijke veiligheidszones rond de LPG-installatie aangegeven.

4.2.6. Verkeersdoeleinden (art. 11 en 12)

Er zijn twee verkeersbestemmingen in het plan opgenomen vanwege het verschil in karakter van deze in het plan voorkomende wegen.

Eén voor de Rijksstraatweg zelf (verkeersdoeleinden I) en één voor de van Zuylen van Nijveltstraat, het parkeerterrein op de hoek en de ontsluitingsweg aan de zuidoostkant en voor de ontsluitingsweg op het voormalige Torro-terrein (verkeersdoeleinden II).

Voor het terrein op de hoek Rijksstraatweg/Papeweg is in de voorschriften bepaald dat minimaal 30% en maximaal 70% moet bestaan uit groenvoorzieningen. Daarmee wordt een minimum aan groen en ruimte voor openbare parkeerplaatsen veilig gesteld.

Binnen de bestemming verkeersdoeleinden I kunnen de beperkte wijzigingen aan de Rijksstraatweg en de aanleg van een westelijke parallelweg worden gerealiseerd.

4.2.7. Groenvoorzieningen (art. 13)

Het groengebied achter de Deijlerweg heeft de bestemming groenvoorzieningen gekregen. Deze bestemming maakt een ruimer gebruik dan alleen speelveld (de geldende bestemming) mogelijk. Het is de bedoeling het terrein een 'face-lift' te geven en in te richten als park ten behoeve van de aangrenzende woonwijk en de nog te realiseren kantoor-en bedrijfsbebouwing.

4.2.8. Wijzigingsbevoegdheden (art. 15)

Er is o.a. een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die voorziet in het aanpassen van de in het plan genoemde maatvoeringen met maximaal 15%.

Via een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk het plan te wijzigen om daarmee de beperkingen als gevolg van het lokatiebeleid op te heffen wanneer de verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van de lokatie daarvoor aanleiding geeft.

De bestemming woondoeleinden I kan via een wijzigingsbevoegdheid worden veranderd ten behoeve van de bouw van woningen in gestapelde vorm.

Een andere wijzigingsbevoegdheid betreft het wijzigen van de plankaart en de "Lijst bestaande winkels bestemmingsplan Rijksstraatwegzone Den Deijl". Wanneer een winkelgebruik wordt beëindigd, kan de plankaart en de betreffende lijst worden aangepast.

Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is een winkel op die plaats niet meer mogelijk en zullen nieuwe activiteiten zich moeten afspelen in de meer bedrijfsmatige sfeer.

De procedureregels die moeten worden gehanteerd bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen in artikel 18 van de voorschriften.

4.2.9. Nadere eisen (art. 17)

In de voorschriften is ook de mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen door burgemeesters en wethouders opgenomen.

Nadere eisen kunnen worden gesteld ten aanzien van de situering en inrichting van bouwwerken, de indeling van terreinen en de situering van showrooms, parkeerterreinen en in- en uitritten.

Nadere eisen mogen worden gesteld:

- binnen de bestemmingen bedrijfsdoeleinden, gemengde doeleinden, kantoren en verkeersdoeleinden I en II of
- met het oog op de luchtkwaliteitseisen of
- om te voorkomen dat belangen van derden worden geschaad.

Het plan wordt afgesloten met overgangs-, straf- en slotbepalingen (art. 19 tot en met 21).

4.3. Bebouwingspercentages

In de voorschriften is voor verschillende bestemmingen (bedrijfsdoeleinden, gemengde doeleinden, kantoren en brandstoffenverkooppunt) opgenomen dat van een beschikbaar aaneengesloten terrein of perceel (het bestemmingsvlak of een gedeelte daarvan) nooit meer mag worden bebouwd dan het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage.

Binnen de genoemde bestemmingen zijn al dan niet met vrijstelling verschillende functies mogelijk. Door het koppelen van een bebouwingspercentages aan de verschillende functies en het aantal bouwlagen wordt bereikt dat per perceel afhankelijk van de soort functie voldoende ruimte overblijft voor parkeren en groen.

In de b.i.h. van de bestemming Bedrijfsdoeleinden is opgenomen dat elk bedrijf dient te voorzien in de eigen parkeerbehoefte volgens de in bijlage B van de toelichting opgenomen parkeernormen. In bijlage B zijn de parkeernormen voor de diverse functies vermeld op basis waarvan de bebouwingspercentages mede zijn bepaald. De bebouwingspercentages zelf zijn in een tabel op de plankaart aangegeven. Voor iedere functie en combinatie van functies zijn verschillende bebouwingspercentages opgenomen.

Voor het bepalen van de bebouwingspercentages zijn de toegestane functies in drie groepen verdeeld:

1. Horeca
2. Bedrijven, kantoren, praktijkruimtes, winkels en bijzondere doeleinden
3. Detailhandel in volumineuze goederen en dienstwoningen

Voor het bepalen van het bebouwingspercentage is in de eerste plaats het aantal bouwlagen van belang (eerste kolom tabel). Vervolgens gaat het om de (combinatie van) functies (de volgende drie kolommen).

De bebouwingspercentages, klasse A gelden voor de twee lokaties waarbij in het aansluitende openbare gebied ruimte is voor parkeren. Op de plankaart staat voor deze twee lokaties voor % dan ook een A vermeld. Op deze twee lokaties kan verhoudingsgewijs iets meer b.v.o. worden gebouwd. Het tweede percentage (onder B) gaat uit van parkeren op eigen terrein en geldt voor de rest van het plangebied (zie ook 3.5.4.).

Vervolgens kan met de bebouwingspercentages het gedeelte van een bestemmingsvlak worden berekend dat kan worden bebouwd ten behoeve van een bepaalde functie. Anderzijds kan ook worden berekend hoeveel bestemmingsvlak minimaal beschikbaar moet zijn voor het realiseren van een gewenste bebouwing.

Via een vrijstellingsbepaling kunnen voor de bestemming Bedrijfsdoeleinden de bebouwingspercentages, klasse B met maximaal 20% worden verhoogd mits wordt voldaan aan de in bijlage B van de toelichting opgenomen parkeernormen.

5. Uitvoerbaarheid, overleg en inspraak

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening heeft in het kader van de voorbereiding van een ontwerp van het bestemmingsplan een onderzoek plaatsgevonden naar de financieel economische uitvoerbaarheid.

Voor zover de gronden in het plangebied in particuliere handen zijn, zal de gemeente geen actief uitvoeringsbeleid voeren. De uitvoering van het bestemmingsplan zal volledig aan het particulier initiatief worden overgelaten.

De gemeente heeft in het plangebied vijf percelen aangekocht teneinde richting te kunnen geven aan de ontwikkeling van het bestemmingsplan.

Hiervan zijn (in overleg met het rijk) twee percelen in eigendom verkregen ten behoeve van de, los van het bestemmingsplan al geplande, aanleg van de parallelweg aan de noordwestzijde van de Rijksstraatweg.

Alle gemeentelijke percelen zijn nagenoeg bouwrijp en kunnen op korte termijn beschikbaar worden gesteld voor de verkoop aan particulieren.

De door de gemeente te maken kosten hebben betrekking op:

- a. aan de noordwestkant:
de parallelweg en twee gemeentelijke percelen;
- b. aan de zuidoostkant:
de achterontsluitingsweg en drie gemeentelijke percelen.

De exploitatie-opzet voor het totale plangebied levert een geraamd tekort op van f. 2.584.000,=. Het tekort zal worden gedekt uit de Reserve grondexploitatie.

5.2. Inspraak
zie bijlage C

- 5.3. **Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening**
zie bijlage C



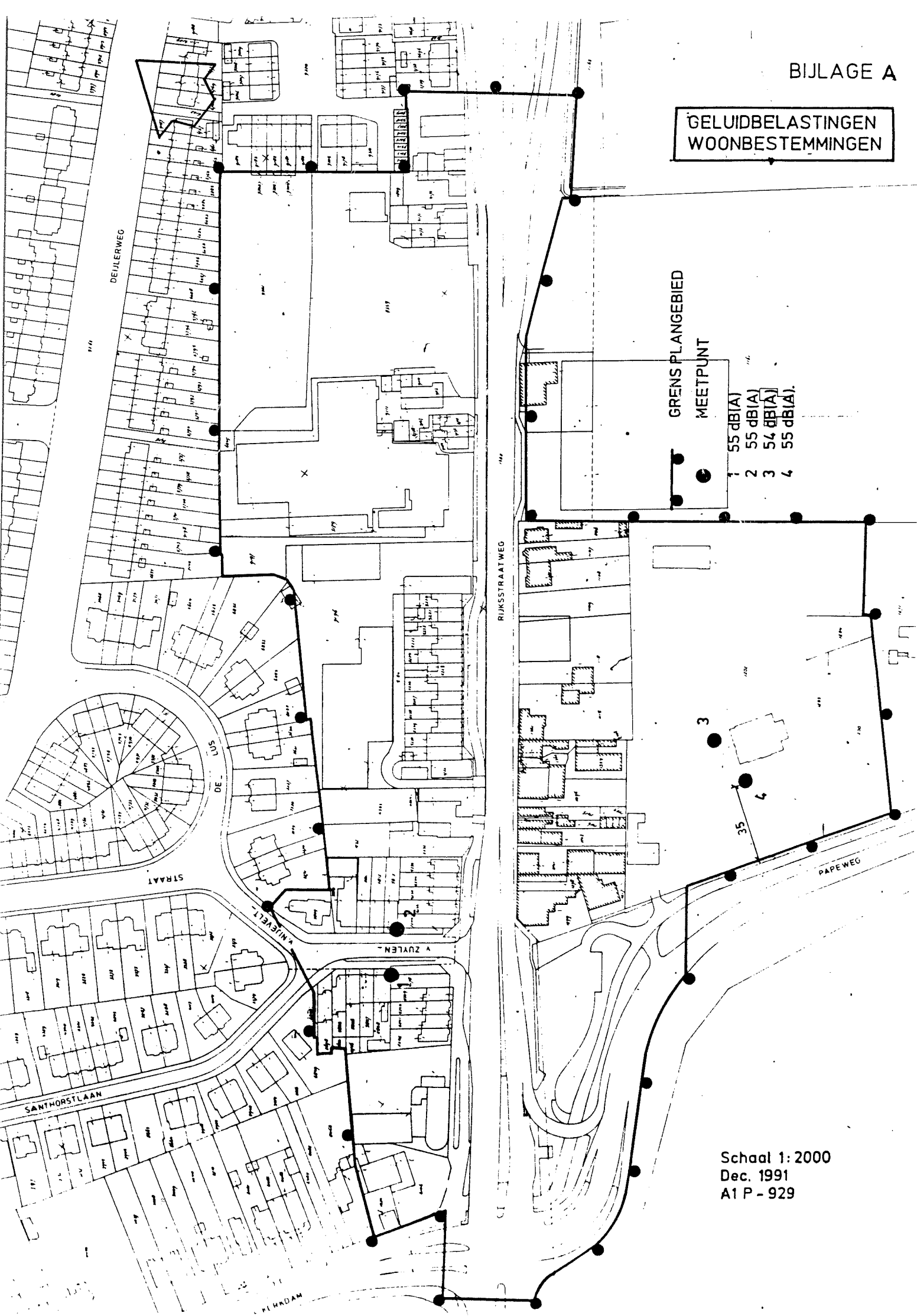
Bestemmingsplan

Rijksstraatwegzone Den Deijl

Bijlagen toelichting:

- A. Geluidbelasting woonbestemmingen**
- B. Overzicht parkeernormen**
- C. Inspraak- en overlegreacties**

GELUIDBELASTINGEN
WOONBESTEMMINGEN



Schaal 1: 2000
Dec. 1991
A1 P - 929

Bijlage B

Overzicht parkeernormen

Functies:	Per 100 m² b.v.o.:	
Kantoren	2	pp
Showrooms	1.2	pp
Praktijkruimtes	2	pp
Bedrijven	1.65	pp
Detailhandel	2.5	pp
Horeca-restaurant	7.5	pp
Horeca-overige	5	pp
Woningen (per woning)	1-1.5	pp
Bijzondere doeleinden	2-5	pp

