

BESTEMMINGSPLAN

KERKEHOUT

TOELICHTING

VOORSCHRIFTEN



Afdeling Ruimtelijke Ordening

juni 1996



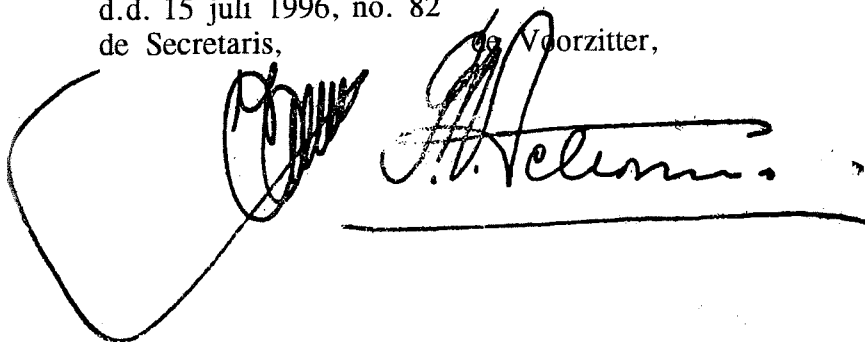
BESTEMMINGSPLAN

KERKEHOUT

A. TOELICHTING

Behoort bij besluit van de raad
der gemeente Wassenaar
d.d. 15 juli 1996, no. 82
de Secretaris,

de Voorzitter,



- * voorontwerp ter visie: 16 juni t/m 15 september 1995
- * ontwerp ter visie: 19 februari t/m 18 maart 1996
- * vaststelling raad: 15 juli 1996
- * ter visie: 19 juli t/m 16 augustus 1996
- * goedkeuring GS: 11 februari 1997/DRG/ARB/124013A
- * ter visie: 25 maart t/m 6 mei 1997
- * beslissing RvS: 7 mei 1998

Wassenaar, juni 1996.

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN KERKEHOUT

Inhoudsopgave

	<u>blz</u>
1. INLEIDING	
1.1. Algemeen	4
1.2. Uitgangspunten en doelstellingen	4
1.3. Begrenzing van het plangebied	7
1.4. Geldende planologische regelingen	7
2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	
2.1. Het plangebied verdeeld in zones	11
2.1.1. De strook langs de Rijksstraatweg	11
2.1.2. De begraafplaats	13
2.1.3. Het woongebied achter de begraafplaats	13
2.1.4. De weg het Kerkehout	14
2.1.5. Het gebied langs de Wittelaan	14
2.1.6. De sportvelden	15
2.2. Groenelementen	15
2.2.1. Algemeen	15
2.2.2. De begraafplaats	15
2.2.3. Verlengde van de Wittelaan en het Kerkehout	16
2.2.4. Groenstrook achter sportvelden	16
2.3. Verkeer en vervoer	16
2.3.1. Ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren	16
2.3.2. Openbaar vervoer	17
2.4. Lokatiebeleid	19
2.4.1. Bereikbaarheidsprofiel	19
2.4.2. Bereikbaarheidsprofiel Kerkehout	20
2.4.3. Mobiliteitsprofiel	21
2.4.4. Mobiliteitsprofiel Kerkehout	21
2.5. Milieu en externe veiligheid	21
2.5.1. Algemeen	21
2.5.2. Wegverkeerslawaaï	22
2.5.3. Lucht	22
2.5.4. Bodem	25
2.5.5. Externe veiligheid	27
2.5.6. Bestaande bedrijven	27
2.5.7. Conclusies milieu en externe veiligheid	28
2.6. Aanwezigheid begraafplaats	28
2.7. Economische aspecten	28
2.8. Eigendomsverhoudingen	28
2.9. Knelpunten bestaande situatie	30

3.	GEWENSTE ONTWIKKELINGEN	
3.1.	Algemeen	31
3.2.	Verkeer en vervoer	31
3.2.1.	De Rijksstraatweg	31
3.2.2.	Openbaar vervoer	34
3.2.3.	De Wittelaan	34
3.2.4.	Parkeren	37
3.2.5.	Fietspad Marlot Den Haag-Raaphorstlaan	37
3.3.	Wonen	37
3.3.1.	Bestaande woningen	37
3.3.2.	Nieuwe lokaties voor woningbouw	38
3.4.	Invulling strook langs de Rijksstraatweg	41
3.5.	Wijkvoorzieningen	43
3.6.	Groen	43
3.7.	Recreatieve- en sportvoorzieningen	44
3.8.	Sociale veiligheid	44
3.9.	Samenvatting gewenste ontwikkelingen	44

4.	TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN	
4.1.	Keuze van de planvorm	47
4.2.	De voorschriften	48
4.2.1.	Woondoeleinden I en II	48
4.2.2.	Woongebied nader uit te werken door B en W ex artikel 11 WRO	49
4.2.3.	De begraafplaats	49
4.2.4.	Bijzondere doeleinden	49
4.2.5.	Bedrijfsdoeleinden	50
4.2.6.	Gemengde doeleinden	53
4.2.7.	Veldsport	53
4.2.8.	Volkstuinen	53
4.2.9.	Verkeersdoeleinden	53
4.2.10.	Groenvoorzieningen	53
4.2.11.	Water	53
4.2.12.	Wijzigingsbevoegdheden	54
4.3.	Bebouwingspercentages	54

5.	UITVOERBAARHEID, INSPRAAK EN OVERLEG	
5.1.	Economische uitvoerbaarheid	55
5.2.	Inspiraak	56
5.3.	Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening	57

Bijlagen

- A. Geluidbelastingen woonbestemmingen
- B. Overzicht parkeernormen
- C. Inspiraak- en overlegreacties

1. INLEIDING

1.1. ALGEMEEN

Kerkehout is een kleinschalige buurtgemeenschap gelegen op ongeveer 1 km van de grens met de gemeente Den Haag en op ongeveer 6 km van het dorpscentrum van Wassenaar, in het zuidoostelijke deel van de gemeente. Het plangebied is gelegen langs de Rijksstraatweg en heeft langs die weg een breedte van ruim 300 meter. De ligging van Kerkehout en de beperkte bereikbaarheid geven de wijk een wat besloten karakter.

Kerkehout is in de eerste plaats een woongebied. De oudste bebouwing dateert van het einde van de vorige eeuw en is gelegen langs de Rijksstraatweg, het Kerkehout en de Wittelaan. Het aantal inwoners van de wijk Kerkehout bedraagt circa 1.000.

Het bevolkingsdraagvlak is onvoldoende voor een volledig voorzieningenpakket in de wijk. Men is dan ook gedeeltelijk aangewezen op voorzieningen elders. Het gehele plangebied wordt ingesloten door grootschalige ruimten en functies, die overigens kenmerkend zijn voor de structuur en karakteristiek van Wassenaar. Hierbij moet dan gedacht worden aan de drukke Rijksstraatweg, de waardevolle landgoederen en het open veenweidegebied van de Duivenvoordse- en Veenzijdse polder.

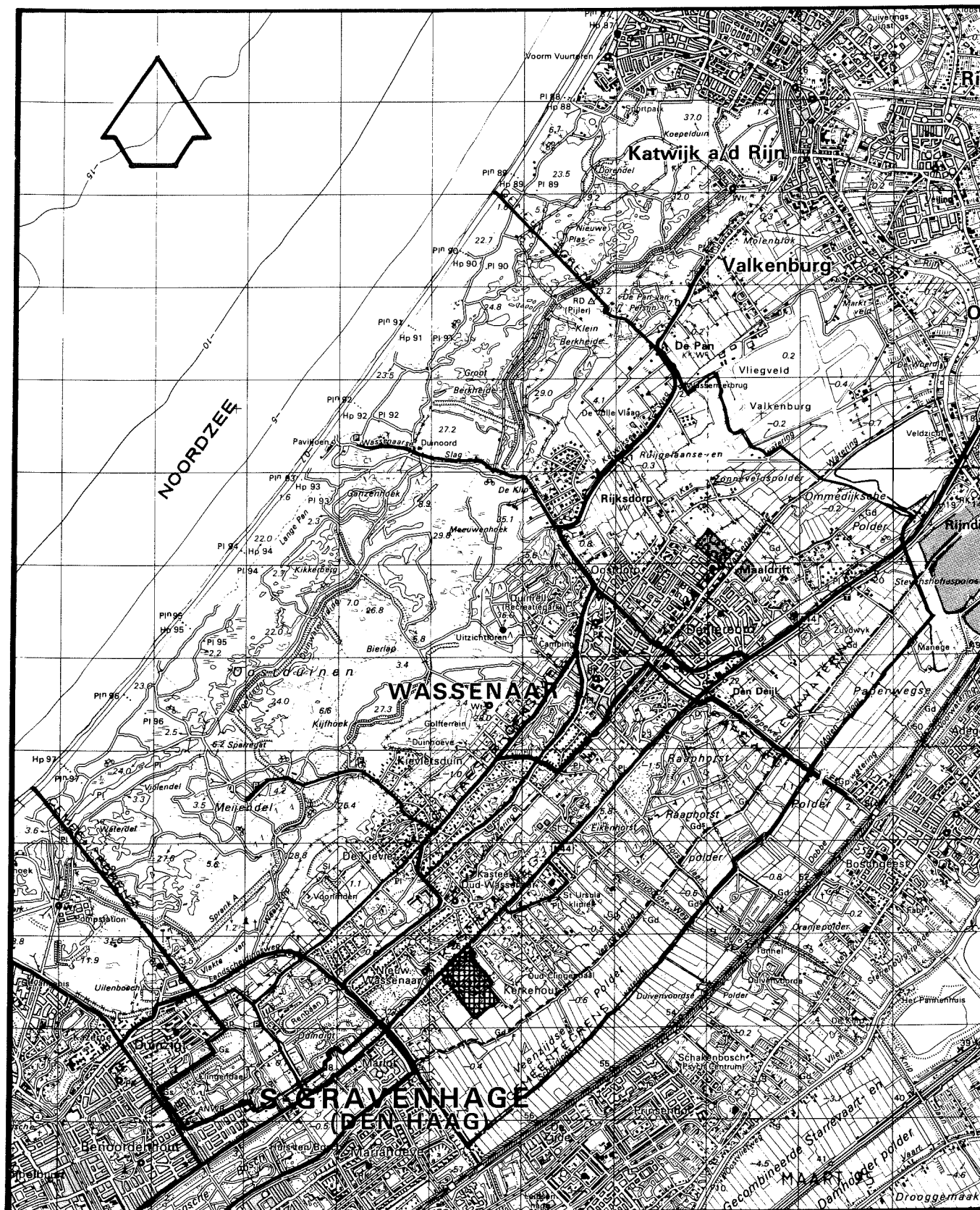
Met dit bestemmingsplan zal het beleid van de gemeente met betrekking tot de wijk Kerkehout worden geformuleerd voor tenminste de komende tien jaar. Voor een deel zal dat bestaan uit het vastleggen van de bestaande situatie. Voor een ander deel zullen in dit plan nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en zullen randvoorwaarden worden opgenomen waarbinnen die ontwikkelingen zich moeten afspelen.

Deze toelichting bevat een beschrijving van de bestaande situatie van het plangebied (hoofdstuk 2), een hoofdstuk over de gewenste ontwikkelingen (hoofdstuk 3) en een toelichting op het plan (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 5 worden tenslotte de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van inspraak en overleg toegelicht.

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

1.2. UITGANGSPUNTEN EN DOELSTELLINGEN

Het algemeen gemeentelijk beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en de economische ontwikkeling hebben gediend als kader voor de beleidsvorming voor een nieuw bestemmingsplan voor Kerkehout.



LIGGING PLANGEBIED IN WASSENAAR



PLANGEBIED

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.
Het milieubeleid is kaderstellend aan de ruimtelijke ordening.
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 beleids-uitgangspunten voor dat gebied.

Het economisch beleid is in algemene zin gericht op:

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

Begin 1994 heeft het college van burgemeester en wethouders de concept Nota "Planologisch beleidskader voor de periode 1994-2000" gepresenteerd. In deze nota is voor de werkgebieden wonen, landschap, verkeer en recreatie een planologische visie gegeven. Onderdeel van de nota is een onderzoek naar nieuwe lokaties voor woningen en bedrijven. Als nieuwe lokaties worden ook enkele lokaties in de wijk Kerkehout genoemd.

De nota is nog niet definitief vastgesteld.

Op basis van de hiervoor genoemde, algemene beleidsuitgangspunten zijn meer specifieke doelstellingen en uitgangspunten geformuleerd die de beleidsontwikkeling ten aanzien van Kerkehout mede zullen bepalen. Het gaat daarbij om de volgende **uitgangspunten en doelstellingen**:

*

nader geconcretiseerd in de Nota "Wassenaar en het verkeer anno 1988" en de Nota "verkeersmaatregelen sluipverkeer 1991".

1. **Kerkehout is in de eerste plaats een woongebied. Het behoud en waar mogelijk de verbetering van het (kleinschalige) woon- en leefmilieu is daarom hoofduitgangspunt.**

Bestaande bedrijven die niet passen in het woonkarakter van Kerkehout zullen niet (meer) worden bestemd. Het beleid is erop gericht deze bedrijven te verplaatsen en de vrijkomende ruimte te benutten voor kleinschalige woonbebouwing.

2. **Het streven is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de ontsluiting van de wijk.**
3. **Het bestemmingsplan zal nieuwe mogelijkheden moeten bieden voor een goede functionele- en ruimtelijke ontwikkeling van de strook langs de Rijksstraatweg.**

Nieuwe ontwikkelingen moeten qua functie en bouwvolume in overeenstemming zijn met het karakter en de schaal van Wassenaar in het algemeen en Kerkehout in het bijzonder en moeten gericht zijn op de Wassenaarse behoefte.

4. **Het stimuleren van de functie van dorpsstraat voor het Kerkehout voor het gedeelte gelegen tussen de Louissestraat en de Charlottestraat.**
5. **Sterk verkeersaantrekkende functies zijn binnen het plangebied ongewenst.**

1.3. **BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED**

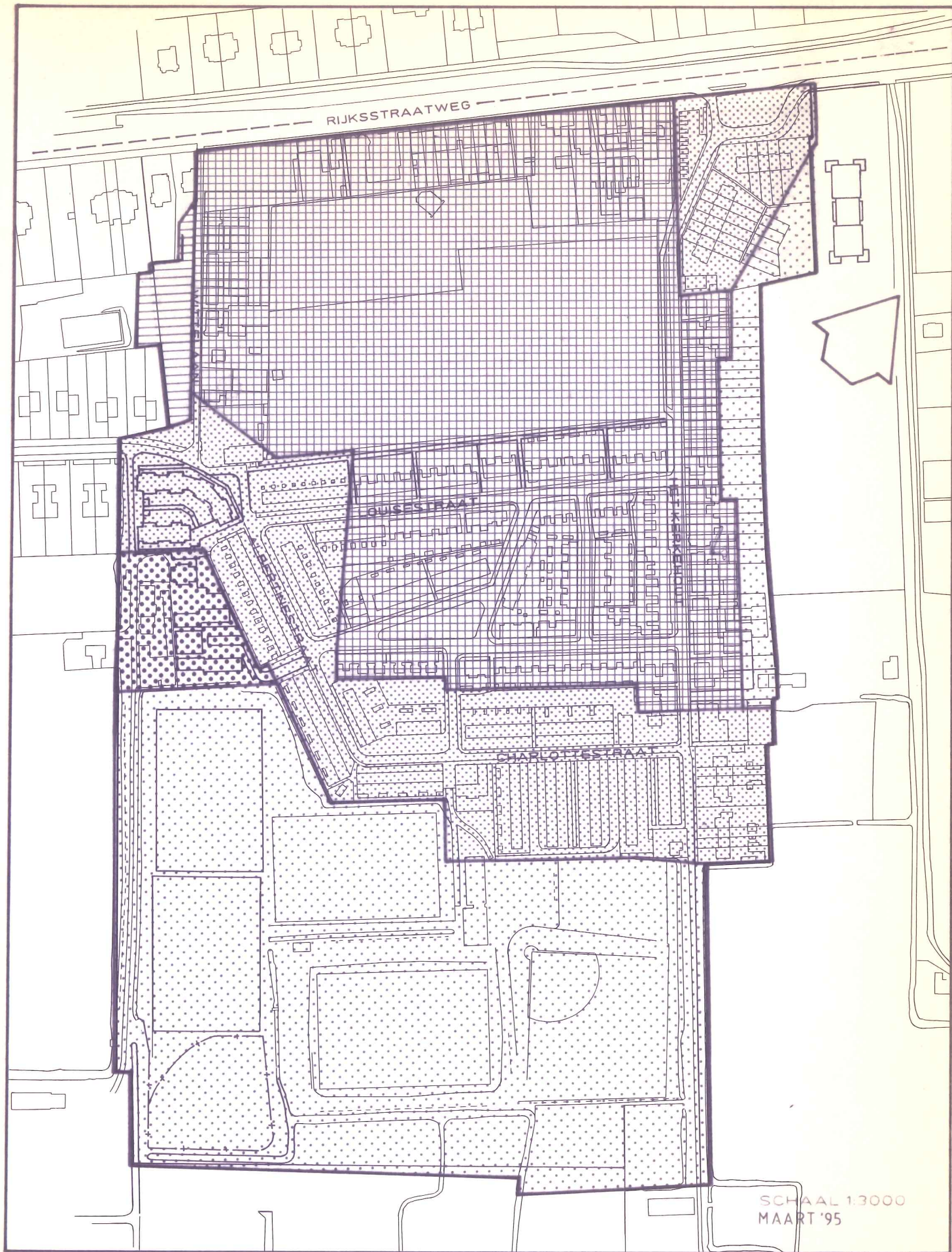
Het gebied van het bestemmingsplan Kerkehout wordt globaal als volgt begrensd:

- aan de **noordzijde** door de Rijksstraatweg (N44), de verbindingsweg tussen Den Haag en Leiden-Amsterdam;
- aan de **oostzijde** door landgoederen langs de Rijksstraatweg;
- aan de **zuidzijde** door de Duivenvoordse- en Veenzijdse Polder;
- aan de **westzijde** gedeeltelijk door agrarisch gebied en gedeeltelijk door de Wittelaan.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 21 ha.

1.4. **GELDENDE PLANOLOGISCHE REGELINGEN**

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



**GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN
BINNEN PLANGEBIED**



KOMMENVERORDENING 1943



UITBREIDINGSPLAN IN ONDER-
DELEN VILLAPARKEN 1963



UITBREIDINGSPLAN IN
HOOFDZAKEN 1958



BESTEMMINGSPLAN
LANDELIJK GEBIED



BESTEMMINGSPLAN
VILLAWIJKEN

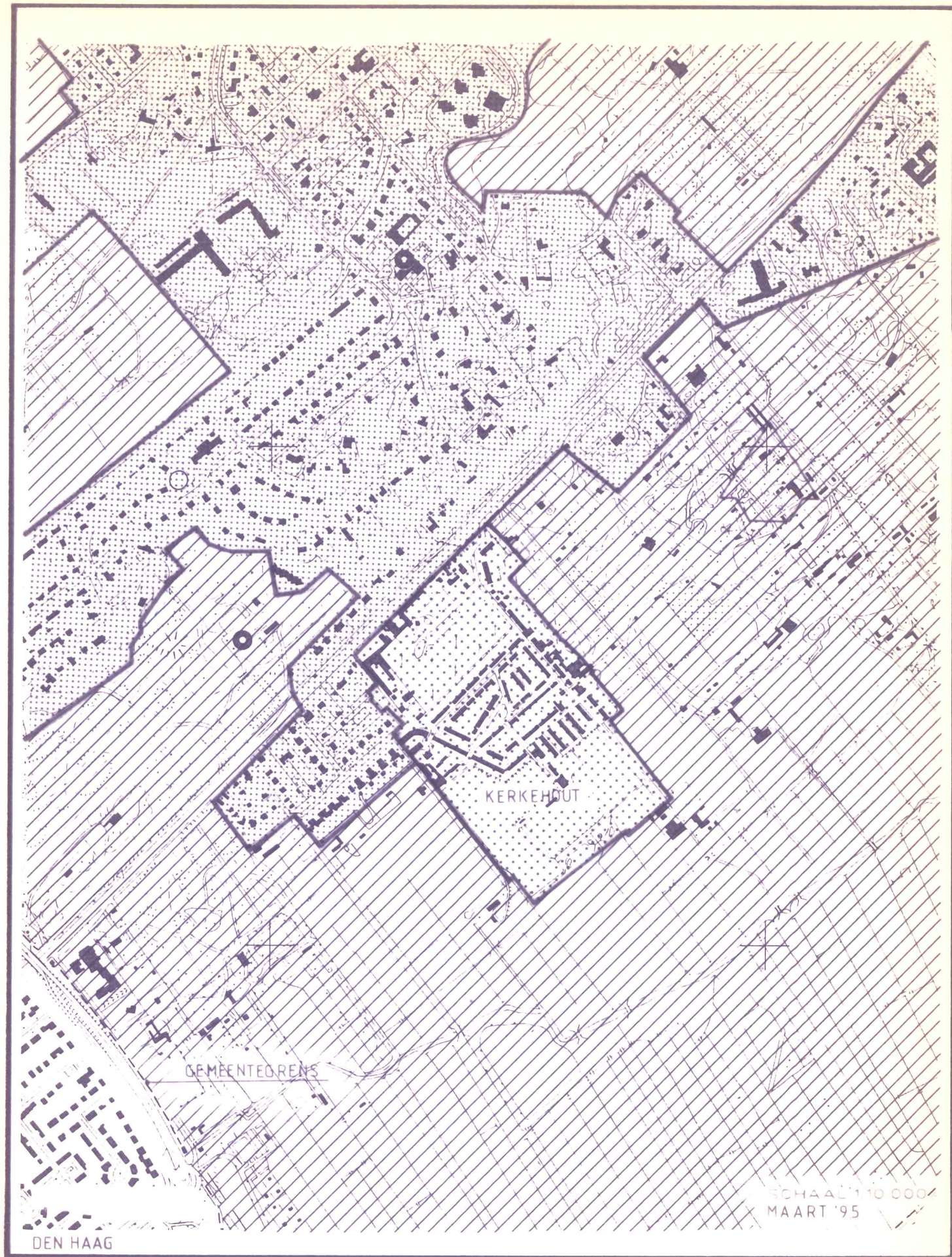
1. **de Kommenverordening der gemeente Wassenaar 1941**, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 augustus 1941 en goedgekeurd bij besluit van 12 januari 1943 van de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland. Het betreft hier de strook grond direct langs de Rijksstraatweg met de bestemmingen "winkelhuizen" en "gemengde bebouwing", daarachter de begraafplaats met de bestemming "begraafplaatsen" en een gedeelte van het woongebied achter de begraafplaats met de bestemming "arbeiderswoningen".
2. **het Uitbreidingsplan in onderdelen 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 dit uitbreidingsplan nu nog geldt, zijn gelegen aan het begin van het Kerkehout en betreffen tevens het resterende gedeelte van het woongebied met de bestemming "woningen".
3. **de Herziening 1963 van het Uitbreidingsplan in hoofdzaken 1958**, vastgesteld door de raad op 2 juli 1958, gedeeltelijk goedgekeurd bij KB van 4 januari 1963 nr. 27.
Het gaat hier om een betrekkelijk klein terrein gelegen achter de woningen aan de Albertinestraat met een agrarische bestemming.
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 de sportvelden met de bestemming "sport" en een gedeelte van percelen aan het Kerkehout met de bestemming "natuurgebied".
5. **het bestemmingsplan Villawijken**, vastgesteld door de gemeenteraad op 15 augustus 1977, gedeeltelijk goedgekeurd door de Kroon bij KB van 21 december 1983 nr. 33.
Het betreft hier een smalle strook grond langs de Wittelaan met de bestemming "bos en tuin".

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

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

Streekplan

Het grootste gedeelte van het plangebied is in het streekplan Zuid-Holland West aangewezen als "bestaand stads- en dorpsgebied, te verdichten". De sportvelden liggen in gebied met de aanduiding "agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden". De percelen aan de oostzijde van het Kerkehout hebben in het streekplan de aanduiding "natuurgebied landgoedbos".



OVERZICHT GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN
RONDOM PLANGEBIED

-  PLANGEBIED KERKEHOUT
-  BESTEMMINGSPAN VILLAWIJKEN

-  BESTEMMINGSPAN LANDELIJK GEBIED

2. **BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED**

2.1. **HET PLANGEBIED VERDEELD IN ZONES**

Het plangebied is in te delen in een aantal zones waartussen weinig ruimtelijke en functionele relaties bestaan.

1. Direct langs de Rijksstraatweg bevindt zich een gebied met een diepte variërend van circa 40 tot 70 meter met gemengde bebouwing bestaande uit bedrijven, winkels en woningen.
2. Direct achter de eerste zone bevindt zich een begraafplaats met een oppervlakte van circa 3,6 hectare.
3. Achter de begraafplaats ligt een woongebied met een oppervlakte van circa 7 hectare.
4. De weg het Kerkehout met aanliggende bebouwing neemt in het gebied een bijzondere plaats in en vormt de afsluiting van het plangebied aan de oostkant.
5. De Wittelaan met aanliggende bebouwing vormt aan de westzijde de afsluiting van het plangebied.
6. De laatste zone wordt gevormd door een sportveldencomplex van circa 7,5 hectare met aansluitend een volkstuinencomplex en een wandelroute.

De verdeling van het plangebied in zones is weergegeven op **kaart 4**.

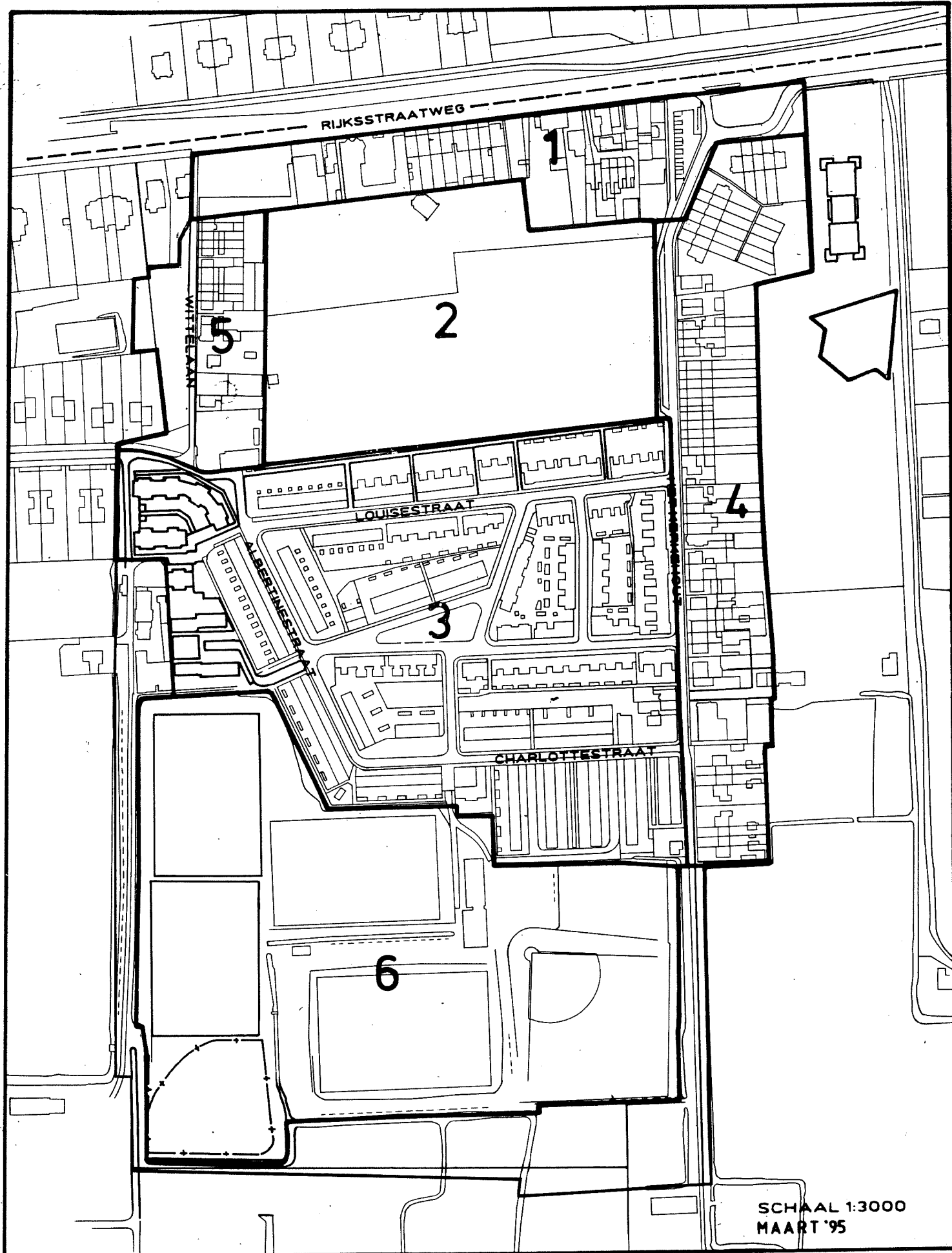
2.1.1. **De strook langs de Rijksstraatweg**

De bebouwing in de strook langs de Rijksstraatweg dateert grotendeels uit de periode 1900-1920 en bestaat uit bedrijfsgebouwen afgewisseld door woon- en winkelpanden. De bebouwing vertoont geen stedenbouwkundige samenhang of kwaliteit. Een gedeelte van de strook vertoont kenmerken van beginnende achteruitgang.

De ligging direct aan de Rijksstraatweg veroorzaakt verschillende verkeers- en milieuknelpunten. In paragraaf 2.5. zal nader worden ingegaan op de milieuaspecten.

Voor wat betreft de verkeersknelpunten kan worden opgemerkt dat de bereikbaarheid en ontsluiting van de winkels, bedrijven en woningen door middel van rechtstreekse in- en uitritten op de Rijksstraatweg slecht zijn en onveilig. De parkeervoorzieningen zijn onvoldoende en de situering van de parkeerplaatsen direct langs de Rijksstraatweg is eveneens onveilig.

De Rijksstraatweg mist hier het elders zo kenmerkende groene aanzien. Aan de achterzijde van deze strook ligt de begraafplaats als vaste begrenzing.



SCHAAL 1:3000
MAART '95

PLANGEBIED IN ZONES

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1 | RIJKSSTRAATWEG |
| 2 | BEGRAAFPLAATS |
| 3 | WOONGEBIED ACHTER BEGRAAFPLAATS |

- | | |
|---|------------------------|
| 4 | HET KERKEHOUT |
| 5 | GEBIED LANGS WITTELAAN |
| 6 | SPORTVELDEN |

KAART 4

2.1.2. De begraafplaats

Een van de oudste elementen in het plangebied is de Begraafplaats Persijnhof. De Begraafplaats Persijnhof is voor het grootste gedeelte in gebruik bij de Nederlandse Israëlitische Gemeente van 's-Gravenhage. De begraafplaats, die in 1908 in Kerkehout is aangelegd, is, naast die van Muiderberg, één van de grootste in zijn soort. Gedeelten van de begraafplaats zijn tevens in gebruik als algemene (gemeentelijke) en Rooms-Katholieke begraafplaats. Kenmerkend op de begraafplaats is het eenvoudige, wit gepleisterde metaarhuis, de sobere aanleg van het park en de detaillering van de grafzerken. Het metaarhuis is de plaats waar de overledenen voor de uitvaart worden opgebaard. Dit gebouw is door de gemeente aangekocht en recentelijk op de Gemeentelijke monumentenlijst geplaatst.

De begraafplaats wordt door een 2 meter hoge muur afgeschermd van de bebouwing langs de Rijksweg, de Wittelaan, de Louisestraat en het Kerkehout. Er is gedeeltelijk hoogopgaande beplanting op de begraafplaats en een groenstrook langs het Kerkehout. De begraafplaats vervult een bovenwijkse functie.

Het verkeer op de drukke Rijksweg veroorzaakt veel geluidsoverlast. Door de aanwezigheid van de begraafplaats ligt de woonwijk op grotere afstand tot de Rijksweg. Dit heeft een positief effect op de geluidbelastingen van de betreffende woningen. Voorts is de openheid van de begraafplaats een ruimtelijke kwaliteit die, zeker in een dichtbebouwd gebied als hier het geval is, planologisch positief mag worden genoemd.

2.1.3. Het woongebied achter de begraafplaats

Ongeveer 75% van alle woningen in Kerkehout (349 van de 449) zijn huurwoningen van de Wassenaarsche Bouwstichting. De Stichting heeft een renovatieplan opgesteld voor de woningen die zijn gebouwd vóór 1940. De meeste woningen zijn inmiddels gerenoveerd.

Er is sprake van een relatief hoge woningdichtheid (50 à 60 woningen per hectare) in vergelijking met de zeer extensieve bebouwing van het aangrenzende gebied rond Kerkehout.

De wat nieuwere woningen op de hoek van de van Bommellaan en de Wittelaan (gebouwd in 1984) vormen door de gebogen gevelwand een niet eerder aanwezige stedenbouwkundige verbinding tussen de ruim verkavelde villabouw en de stratenverkaveling van Kerkehout.

Door de dichte verkaveling is er in de wijk weinig ruimte voor openbaar groen. Het plantsoentje aan de Mariastraat, het speelterreintje en de groenstroken tussen de achtererven van de Charlottestraat enerzijds en de Mariastraat en de Adrianastraat anderzijds zijn daarom van relatief grote waarde voor de woonbuurt. Ook de voortuinen en de bomen langs wegen vervullen een belangrijke groenfunctie. Bij de bouw van de woningen aan de Sillevoltstraat en de Wouterstraat is op twee plaatsen ruimte gereserveerd voor openbaar groen.

Verspreid in het woongebied liggen, meestal op een hoek, enkele winkels. Verder bevinden zich in dit gedeelte van het plangebied een buurtcentrum en een aantal bedrijven. De bedrijvigheid is gedeeltelijk aan Kerkehout en Wassenaar gebonden. De ligging van enkele bedrijven dichtbij woningen is planologisch storend te noemen.

In het buurtcentrum is ondermeer een aantal maatschappelijke en recreatieve functies ondergebracht.

2.1.4. De weg het Kerkehout

Eind vorige eeuw zijn de eerste woningen in Kerkehout gebouwd. Het Kerkehout was toen nog een onverharde landweg naar de boerderijen in de Duivenvoordse- en Veenzijdse polder. De dakvorm en de afmetingen van de gevels van de woningen het Kerkehout 49 tot en met 77 zijn door de tijd heen vrijwel ongewijzigd gebleven. Hoewel de gevelindeling van vrijwel alle woningen niet meer origineel is, geven deze woningen als totaal nog het beeld van zo'n eeuw geleden te zien. Om die reden zijn ze beeldbepalend in de wijk Kerkehout.

Het Kerkehout is nu bij uitstek de verzamel- en ontsluitingsweg van het plangebied. Langs deze weg bevinden zich hoofdzakelijk woningen in stroken van wisselende lengte. De hoogte varieert van één tot twee bouwlagen met of zonder kap. Er is sprake van een zekere menging van functies: woningen, enkele winkels voor dagelijkse voorzieningen en ambachtelijke- en dienstverlenende bedrijven.

De panden aan de noordzijde van het Kerkehout hebben diepe achtererven die grenzen aan het appartementengebouw Laan van Pluymestein 2 t/m 30. Voor zover de panden aan het Kerkehout een bedrijfsmatige functie hebben, zijn de achtererven in de meeste gevallen dicht bebouwd.

Het Kerkehout heeft de functie van een dorpsstraat, waarin, behalve de aanwezigheid van enkele winkels, bindende elementen voor de buurt als geheel worden gemist. Karakteristiek zijn enkele linden tussen de weg en de bebouwing.

2.1.5. Het gebied langs de Wittelaan

De Wittelaan, een wijkontsluitingsweg met verkeer in twee richtingen, komt uit op de Rijksstraatweg maar heeft daar slechts een korte invoegstrook. De verkeerssituatie is ter plaatse onoverzichtelijk en onveilig. Het profiel van de Wittelaan is slechts 4 meter breed, zonder voetpaden of parkeervoorzieningen.

Het eerste gedeelte van de Wittelaan vanaf de Rijksstraatweg is slechts aan één zijde bebouwd.

De bebouwing (1911-1914) bestaat uit lage woningen en een transportbedrijf met opslagterrein. De woningen staan op circa 2 meter van de weg. Aan de onbebouwde zijde wordt de grens gevormd door een tuinmuur en de tuin van het perceel Rijksstraatweg 775. Door deze omstandigheden is de woonkwaliteit in dit gedeelte van de Wittelaan matig tot slecht te noemen.

Aan het eind van de Wittelaan (voorbij de van Bommellaan) op de grens met het landelijk gebied is een bronneringsbedrijf gevestigd.

De bebouwing en het gebruik van de gronden langs de Wittelaan maakt een wat verbrokkelde indruk. Afgezien van de bezwaren ten aanzien van de verkeersfunctie ontbreekt hier iedere stedenbouwkundige samenhang met de wijk Kerkehout of de aangrenzende villawijk.

2.1.6. De sportvelden

Het sportveldencomplex met de aangrenzende randzone van volkstuinen en openbaar groen vormen een geleidelijke overgang van de woonbuurt naar het open veenweidegebied. De aan weerszijden gelegen Wittelaan en het Kerkehout hebben hier van oudsher de functie van landwegen met markante hoge bomenrijen naar de verderop gelegen boerderijen. Het veenweidegebied is vanuit de wijk Kerkehout niet openbaar toegankelijk.

Het sportveldencomplex bestaat uit een honkbalveld, een softbalveld, vier voetbalvelden en een oefenveld.

De sportvelden vervullen een de buurt overstijgende functie. Het complex is uitsluitend bereikbaar via de Charlottestraat. De parkeervoorzieningen op het terrein van de sportvelden (in totaal ongeveer 50 parkeerplaatsen) zijn niet altijd toereikend. Dit leidt met name in de weekeinden tot een grotere parkeerdruk in de aangrenzende woonstraten.

2.2. GROENELEMENTEN

2.2.1. Algemeen

Door de dichte verkaveling van de woonwijk is er relatief weinig ruimte voor openbaar groen in de wijk. Het gebied biedt toch een groene aanblik. Dit komt ondermeer door de voortuinen van de woningen en de boombeplanting in de voetpaden. De grote, waardevolle groenelementen grenzend aan het plangebied vervullen eveneens een belangrijke functie.

Ten oosten van het plangebied ligt het appartementengebouw Laan van Pluymestein 2 t/m 30, ook wel "Pluymestein" genoemd. Het appartementengebouw op dit perceel en het bijbehorende bosperceel zijn gelegen buiten het plangebied. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Duivenvoordse- en Veenzijdse Polder, een open veenweidegebied met grote natuurwaarden.

Het perceel "Pluymestein" en de Duivenvoordse- en Veenzijdsepolder zijn belangrijke groenelementen die de wijk bijna geheel aan drie zijden begrenzen.

2.2.2. De begraafplaats

De begraafplaats heeft enkele kenmerkende groenelementen. De groenstrook op de begraafplaats langs de toegangsweg is nog vrijwel onaangetast en is van het eiken-berkenbostype met restanten van heide- en brembeplanting. Op de Israëlitische begraafplaats is een karakteristieke laanbeplanting aanwezig van Juniperusbomen.

2.2.3. Verlengde van de Wittelaan en het Kerkehout

In het verlengde van de Wittelaan vanaf de van Bommellaan gaat een laan naar het toegangshek van de boerderij Wittelaan 25. Het gedeelte langs de sportvelden maakt deel uit van de "wandelroute Kerkehout". Aan beide zijden van de laan liggen bermsloten. In het verlengde van het Kerkehout gaat een laan naar de in de polder gelegen boerderij. Vanuit beide lanen heeft men uitzicht op de Duivenvoordse- en Veenzijdse polder.

2.2.4. Groenstrook achter sportvelden

De groenstrook achter de sportvelden is in gebruik als wandelgebied. De wandelroute Kerkehout loopt er door heen. De groenstrook wordt extensief beheerd. In noordelijke richting gaat de groenstrook over in een wijkgebonden volkstuintencomplex.

Het groen van en rondom de sportvelden en de daarin opgenomen wandelroute vervullen een belangrijke functie voor de bewoners van Kerkehout. Het compenseert de wat beperkte groenvoorzieningen in de woonstraten zelf.

2.3. VERKEER EN VERVOER

2.3.1. Ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren

Buiten het plangebied is de Rijksstraatweg de enige weg die de wijk Kerkehout ontsluit en bereikbaar houdt. In het plangebied wordt het verkeer afgewikkeld via het Kerkehout, de Wittelaan en de van Bommellaan. De eerste twee wegen hebben een rechtstreekse aansluiting op de Rijksstraatweg.

De Rijksstraatweg is enerzijds van vitaal belang voor de ontsluiting en bereikbaarheid van Kerkehout. Anderzijds vormt de Rijksstraatweg ook een barrière voor de wijk. Door het ontbreken van een goede, veilige uitvoegstrook en voldoende parkeerplaatsen is de bereikbaarheid van de panden in de strook langs de weg slecht.

De straten in Kerkehout zijn bij uitstek woonstraten. Alleen het Kerkehout, de Wittelaan en de Louisestraat hebben een zekere doorstroombaan voor het verkeer.

Een van de knelpunten is het bedrijfsmatig verkeer door de woonwijk. Verspreid in de wijk zijn enkele bedrijven gevestigd. Verkeer van en naar deze bedrijven rijdt door de woonstraten heen omdat ze de enige ontsluitingswegen voor de wijk zijn. Ook het verkeer komende uit de richting Amsterdam bestemd voor de strook langs de Rijksstraatweg of voor de Wittelaan rijdt via het Kerkehout, door de Louisestraat naar de Wittelaan. Dit wordt als een aantasting van het woonklimaat ervaren.

Ter hoogte van het Kerkehout is er voor fietsers en voetgangers een tunnel die de wijk Kerkehout verbindt met de rest van Wassenaar aan de overkant van de Rijksstraatweg. Bewoners van Kerkehout maken veel gebruik van deze tunnel. Aangezien de wijk zelf geen scholen heeft, is ook de schoolgaande jeugd aangewezen op deze tunnel. De tunnel is sociaal en verkeerstechnisch onveilig. Veiligheid en kwaliteit van de tunnel kunnen worden verbeterd. Een langzaam verkeersverbinding tussen de wijken Mariahoeve en Marlot in Den Haag en Kerkehout ontbreekt.

De parkeerdruk in de woonwijk is over het algemeen hoog. De in de twintiger jaren aangelegde wegen zijn niet berekend op het hedendaagse autogebruik. De parkeergelegenheid voor functies in de strook langs de Rijksstraatweg maar ook bij bedrijven en bij de sportterreinen is eveneens onvoldoende. In de meeste straten is eenrichtingverkeer ingesteld. De Wittelaan heeft een smalle rijbaan zonder trottoir die tevens wordt gebruikt als parkeerplaats voor de aangrenzende woningen. De aansluiting van de Wittelaan op de Rijksstraatweg is onoverzichtelijk en onveilig.

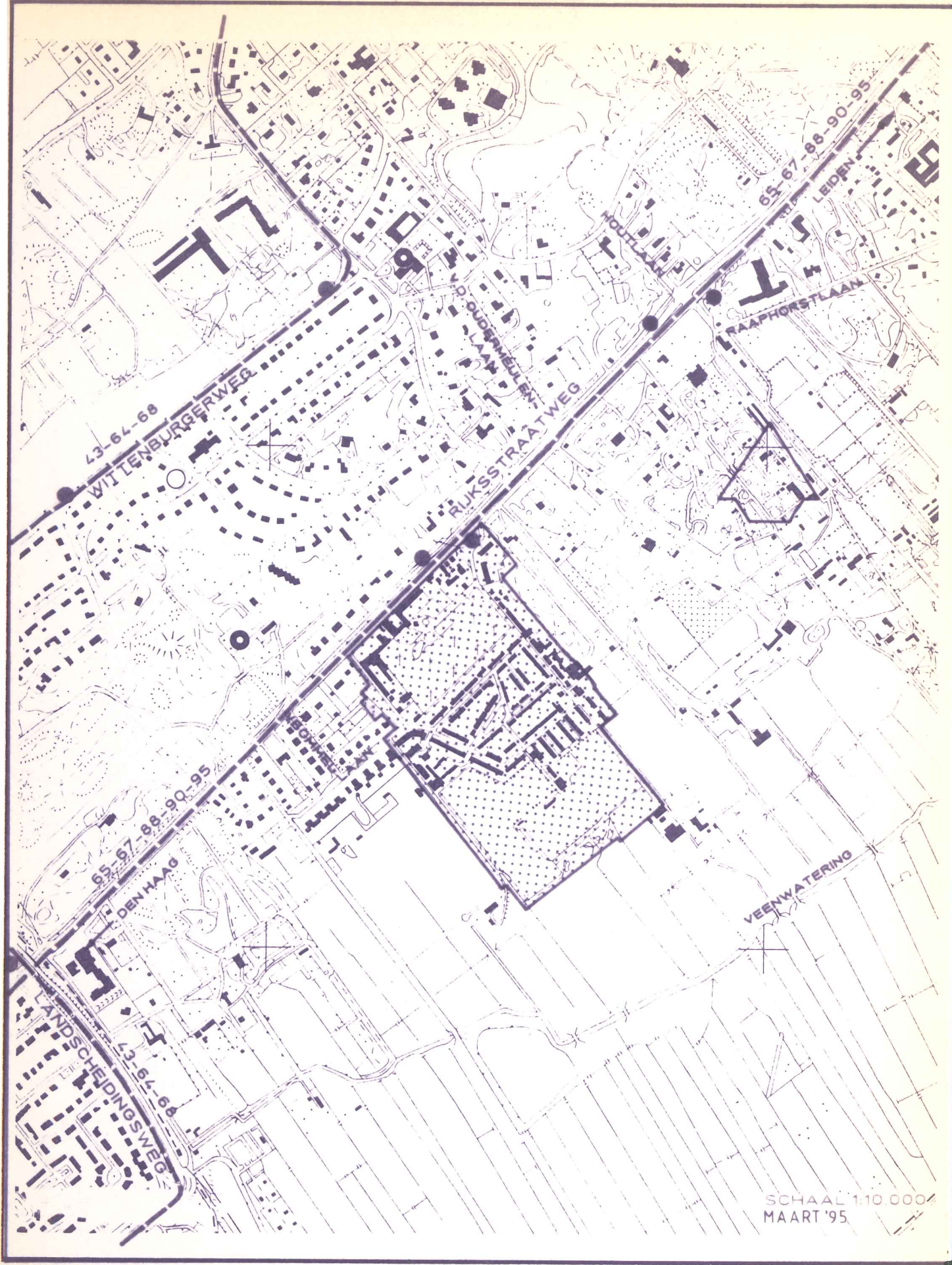
Eind 1991 is de wijk Kerkehout opnieuw bestraat en heringericht. Daarbij is het gebied aangewezen als 30 km-zone. Er zijn drempels aangebracht om een maximum snelheid van 30 km/uur af te dwingen. Ook is de situering van parkeerplaatsen en de plaatsing van bomen en lichtmasten meegenomen. Waar mogelijk is aan de wensen van de bewoners tegemoetgekomen. Zo is op bepaalde plaatsen de voorkeur gegeven aan een extra parkeerplaats boven een groenvoorziening.

In 1992 is de maximumsnelheid op de Rijksstraatweg ter hoogte van Kerkehout verhoogd van 50 naar 70 km/uur. De verkeersintensiteit op de Rijksstraatweg ter hoogte van Kerkehout is voor 1993 vastgesteld op circa 54.000 motorvoertuigen per etmaal. In 1994 schommelde de verkeersintensiteit tussen de 55.000 en 60.000 motorvoertuigen per etmaal.

2.3.2. Openbaar vervoer

Wassenaar is voor wat betreft het openbaar vervoer afhankelijk van het streekbusvervoer. De buslijnen (waaronder ook een aantal sneldiensten) met haltes bij Kerkehout verzorgen een verbinding met Den Haag, Leiden, Voorschoten, Katwijk en Noordwijk. Via deze busverbindingen zijn ook de NS-stations Den Haag, Voorschoten en Leiden bereikbaar.

Een overzicht van het openbaar vervoer is aangegeven op **kaart 5**. In het kader van de optimalisering van het openbaar vervoer is in 1994 een aantal maatregelen genomen die de doorstroming van het verkeer op de Rijksstraatweg hebben bevorderd. Het openbaar vervoer maakt gebruik van de Rijksstraatweg.



SCHAAL 1:10.000
MAART '95

OVERZICHT OPENBAAR VERVOER



PLANGEBIED KERKEHOUT



BUSHALTE



BUSROUTE MET LIJNNUMMER

KAART 5

2.4. 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 orderings-instrumentarium 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. Het lokatiebeleid is tevens opgenomen in de provinciale Nota Planbeoordeling.

2.4.1. Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel geeft de bereikbaarheid van een lokatie aan per openbaar vervoer en per auto.

Er worden 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 èn op knooppunten van openbaar vervoerlijnen op stedelijk en stadsgewestelijk niveau èn 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.

2.4.2. Bereikbaarheidsprofiel Kerkehout

Het plangebied is gelegen aan één zijde van de Rijksstraatweg, de N44. Het plangebied is over de weg zeer goed bereikbaar.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer (zie 2.3.2.) is, gelet op de daarvoor ondermeer in de provinciale Nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven" opgenomen criteria, aan te merken als matig.

Op grond van deze ontsluitingskenmerken moet de lokatie aan de Rijksstraatweg bij Kerkehout worden aangemerkt als een C-lokatie. Deze typering is in overeenstemming met de provinciale nota "Mobiliteitsbeheersing rond bedrijven".

2.4.3. 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.

2.4.4. Mobiliteitsprofiel Kerkehout

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

Voor een C-lokatie als Kerkehout 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.

2.5. MILIEU EN EXTERNE VEILIGHEID

2.5.1. Algemeen

Het behoud en waar mogelijk de verbetering van het woon- en leefmilieu in Kerkehout is een van de doelstellingen van het plan. De verschillende potentiële bedreigingen van een goed leefklimaat zullen per aspect (geluid, lucht en bodem) nader worden toegelicht. Tenslotte zal het aspect externe veiligheid aan de orde komen.

2.5.2. **Wegverkeerslawaaï**

Ingevolge de op 1 maart 1993 gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van:

- woonerven
- 30 km/h gebieden
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels van aanliggende woningen op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidbelasting aan de gevel van (nieuwe) geluidgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied.

De Rijksstraatweg ter hoogte van Kerkehout ligt buiten het plangebied maar heeft uit een oogpunt van wegverkeerslawaaï wel gevolgen voor de strook langs de weg. De Rijksstraatweg ligt binnen de bebouwde kom en is geen autoweg in de zin van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. De Rijksstraatweg bestaat uit vier rijstroken en de maximum snelheid ter hoogte van Kerkehout bedraagt 70 km/uur. Het gebied langs de Rijksstraatweg moet gelet op de bepalingen van de Wgh tot "stedelijk gebied" worden gerekend. Daaruit vloeit voort dat zich aan weerszijden van de Rijksstraatweg geluidszones bevinden met een breedte van 350 meter (**kaart 6**).

Voor de straten in de wijk Kerkehout geldt een maximum snelheid van 30km/uur. Hier gelden geen geluidszones.

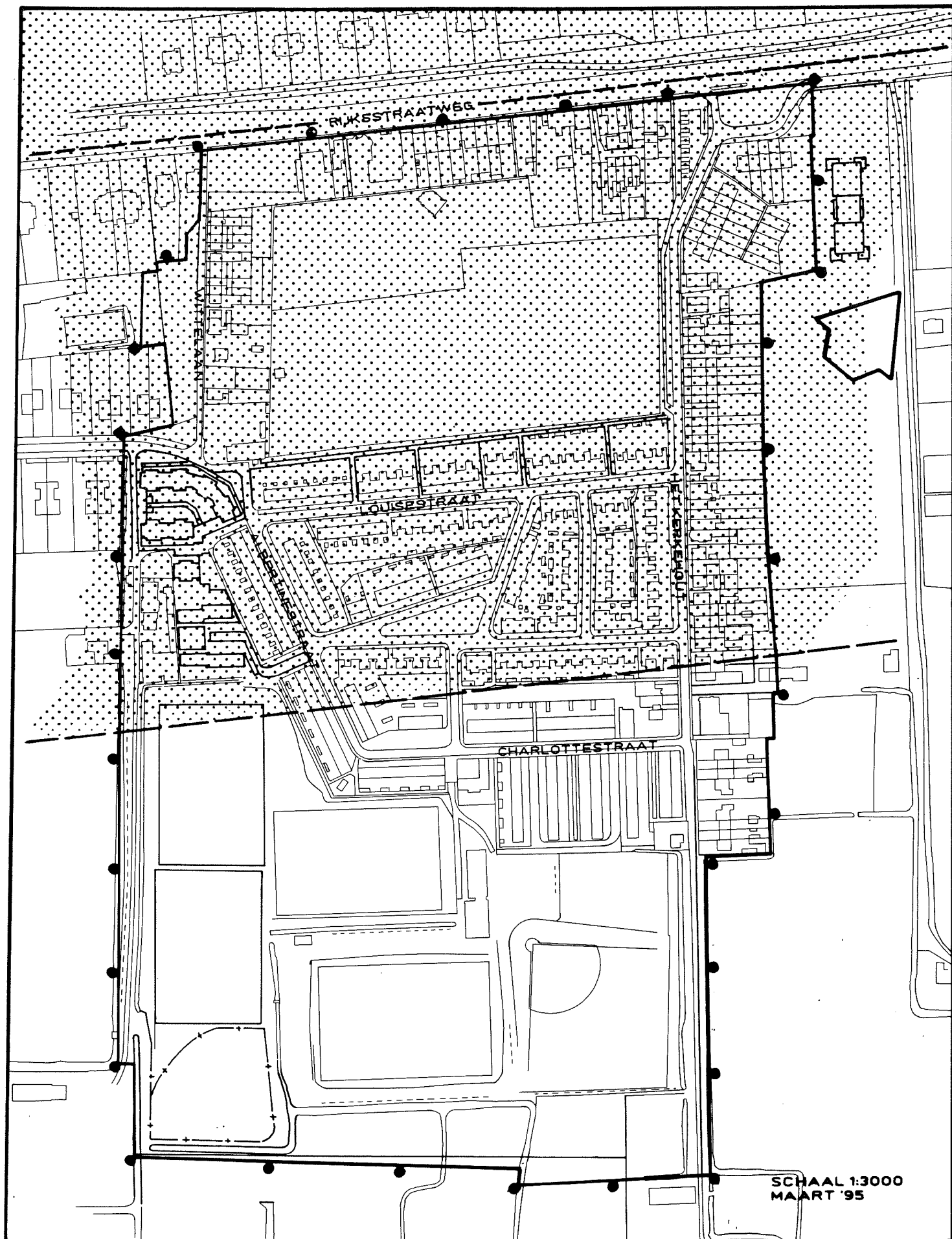
Op **kaart 7** is het resultaat van het akoestisch onderzoek naar de geluidbelastingen langs de Rijksstraatweg weergegeven. De vermelde geluidbelastingen zijn berekend volgens Standaard Reken Methode II en zijn vermeld exclusief de aftrek ex artikel 103 Wgh.

De geluidbelasting langs de Rijksstraatweg bedraagt op de aangegeven punten in de bestaande situatie 74 tot 76 dB(A). Uitgaande van een autonome groei in de komende 10 jaar moet rekening worden gehouden met een geluidbelasting oplopend van 75 tot 77 dB(A).

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

2.5.3. **Lucht**

De formele basis voor de beoordeling van de luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit koolstofmonoxide en lood, het Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide en het Besluit luchtkwaliteit benzeen. In deze besluiten zijn grenswaarden gesteld aan de concentraties van deze stoffen in de lucht, vanwege de schadelijkheid hiervan voor de volksgezondheid.



SCHAAL 1:3000
MAART '95

GELUIDZONES BESTAANDE SITUATIE

(art. 74 Wet Geluidhinder)

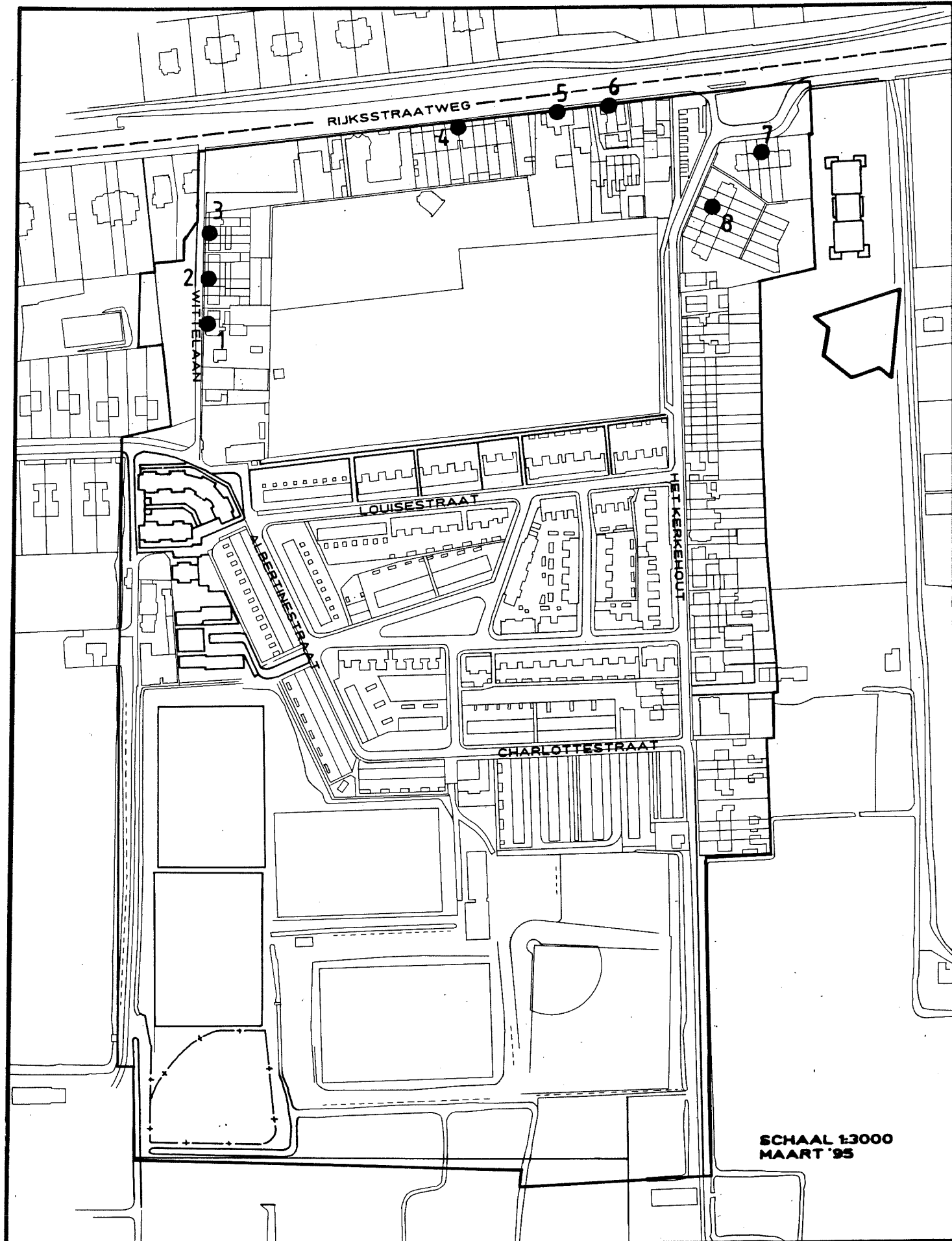
—●— GRENS VAN HET PLAN



GELUIDZONE

--- AS VAN DE WEG

KAART 6



SCHAAL 1:3000
MAART '95

OVERZICHT MEETPUNTEN EN GELUIDBELASTINGEN
HUIDIGE SITUATIE (excl. aftrek art. 103 Wgh)

● MEETPUNT	2 52 dB(A)	4 74 dB(A)	6 75 dB(A)	8 59 dB(A)
1 49 dB(A)	3 55 dB(A)	5 76 dB(A)	7 63 dB(A)	

KAART 7

De aanwezigheid van de Rijksstraatweg is ook voor de luchtkwaliteit binnen het plangebied een bepalende factor. Voor het plangebied is onderzocht in welke mate concentraties van de stoffen aanwezig zijn en hoe die zich verhouden tot de wettelijke grenswaarden. Waar binnen het gebied een overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, mogen geen gevoelige bestemmingen zoals woningen, tuinen en bebouwing (voor zover voorzien van gevels met open ventilatie) worden geprojecteerd. Ongevoelige objecten zoals bijvoorbeeld fietspaden en parkeerplaatsen zijn wel toegestaan. Het onderzoek is uitgevoerd met het CAR-model. Bij de uitgevoerde metingen is rekening gehouden met variaties in meteorologische omstandigheden. Het plangebied is aangemerkt als een bestaande situatie.

De rekenresultaten zijn getoetst aan de grenswaarden die met ingang van 1 januari 2000 zullen gelden.

Uit het onderzoek is gebleken dat voor wat betreft koolmonoxide en benzeen op dit moment geen sprake is van overschrijdingen. Bovendien wordt voldaan aan de grenswaarde die met ingang van 1 januari 2000 zal gaan gelden. Voor wat betreft stikstofdioxide wordt de tot 1 januari 1998 geldende grenswaarde van 150 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ benaderd. De grenswaarde voor stikstofdioxide wordt op 1 januari 2000 gesteld op 135 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$. Rekening houdend met een aanscherping van de grenswaarde en de autonome groei ligt de 135 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ op 17,5 meter uit de bestaande as van de hoofdrijbanen en op circa 4 meter achter de bestaande voorgevellijn. De luchtkwaliteitsgrens (de grens waar weer wordt voldaan aan de grenswaarde) ligt derhalve circa 17,5 meter uit de as van de Rijksstraatweg.

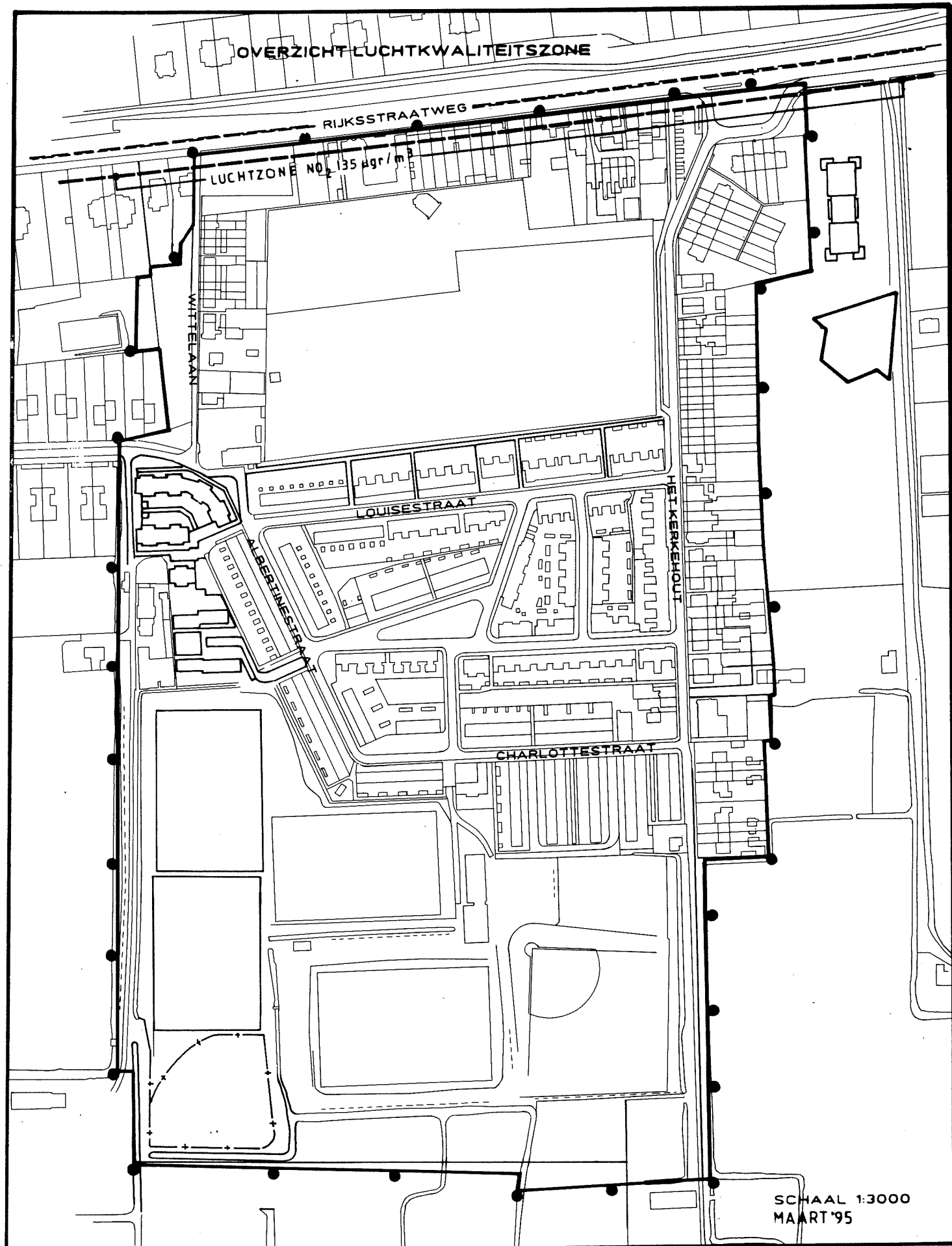
Samenvattend betekent dit dat de regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit in geringe mate beperkingen zal opleggen voor de toekomstige bestemmingen langs de weg.

Een overzicht van de luchtkwaliteitszone is weergegeven op **kaart 8**.

2.5.4. Bodem

De afgelopen jaren zijn bodemonderzoeken uitgevoerd op de percelen Rijksstraatweg 761-765 en het perceel Rijksstraatweg 773. Op de eerstgenoemde percelen is de sanering nog niet afgerond. Over de saneringskosten van de verontreiniging op het perceel Rijksstraatweg 773 zijn nog onderhandelingen gaande tussen de betrokken benzinemaatschappijen.

Het historisch onderzoek dat heeft plaatsgevonden wijst niet op bedrijfsactiviteiten met een verhoogd risico op bodemverontreiniging. Kennis is genomen van het feit dat in de periode 1900-1990 binnen het plangebied diverse vergunningen zijn afgegeven voor ondergrondse opslagtanks voor brandstoffen. Het betreft de percelen het Kerkehout 54, 61, 63, 73 en 79, Louisestraat 3, Rijksstraatweg 725, 761-765, 773 en Wittelaan 15a, 18, 19 en 20. Los van de bestemmingsplanprocedure zullen deze lokaties nader worden onderzocht. Overigens wordt verwacht dat een aantal van deze tanks waarschijnlijk nooit is geplaatst of inmiddels al is verwijderd.



-  GRENS VAN HET PLAN
-  AS VAN DE WEG
-  LUCHTZONE NO₂ 135 µgr/m³

Uit historisch onderzoek is tevens gebleken dat naast het perceel Wittelaan 15a in 1984 een autoherstelinrichting en een lakspuiterij waren gevestigd. Deze activiteiten zijn inmiddels beëindigd. Mochten bij de uitvoering van een bouwplan of bij de sloop van opstallen verontreinigingen worden aangetroffen dan komen de kosten van sanering hiervan voor rekening van de initiatiefnemers.

Het plangebied ligt buiten het gebied dat in de Provinciale milieuverordening is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied of waterwingebied.

2.5.5. Externe veiligheid

Een aspect van externe veiligheid is het transport van gevaarlijke stoffen, waarmee zich calamiteiten kunnen voordoen. De Rijksstraatweg bij Kerkehout 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 milieu-beleidsplan zijn daarvoor normen opgenomen die worden gehanteerd bij de goedkeuring van bouw- en bestemmingsplannen. Afhankelijk van de ongevals-frequentie wordt een weg ingeschaald als 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 bij Kerkehout als een "gemiddeld verkeersveilige weg". Bij het projecteren van bebouwing gelden geen beperkingen.

2.5.6. Bestaande bedrijven

Kerkehout is een monofunctionele woonwijk waar van oudsher enkele bedrijven zijn gevestigd. Een aantal van deze bedrijven is planologisch gezien niet passend in een woonomgeving. De situering dichtbij woningen, de verkeersaantrekkende werking, de milieubelasting en de uitstraling van deze bedrijven voor de woonomgeving zorgen voor een spanningsveld met de functie wonen.

In Kerkehout gaat het om de volgende percelen:

1. het Kerkehout 42 (aannemersbedrijf)
2. Wittelaan 15a (transportbedrijf en houtzagerij)
3. Wittelaan 18 (bronneringsbedrijf)
4. het Kerkehout 83 (verfspuiterij)

2.5.7. **Conclusies milieu en externe veiligheid**

De milieuwetgeving (geluid en lucht) legt beperkingen op aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de strook langs de Rijksstraatweg. De ligging, de planologische uitstraling en de milieubelasting van een aantal bedrijven in de woonwijk zorgen voor een spanningsveld met de functie wonen.

2.6. **AANWEZIGHEID BEGRAAFPLAATS**

Bij de wijziging van de Wet op de Lijkbezorging in 1991 zijn de beperkingen ten aanzien van het bouwen in de omgeving van begraafplaatsen vervallen. De aanwezigheid van de begraafplaats Kerkehout heeft derhalve geen directe gevolgen voor dit bestemmingsplan. Het vervallen van de wettelijke beperkingen betekent overigens niet dat geen rekening moet worden gehouden met de functie begraafplaats in relatie tot andere functies.

2.7. **ECONOMISCHE ASPECTEN**

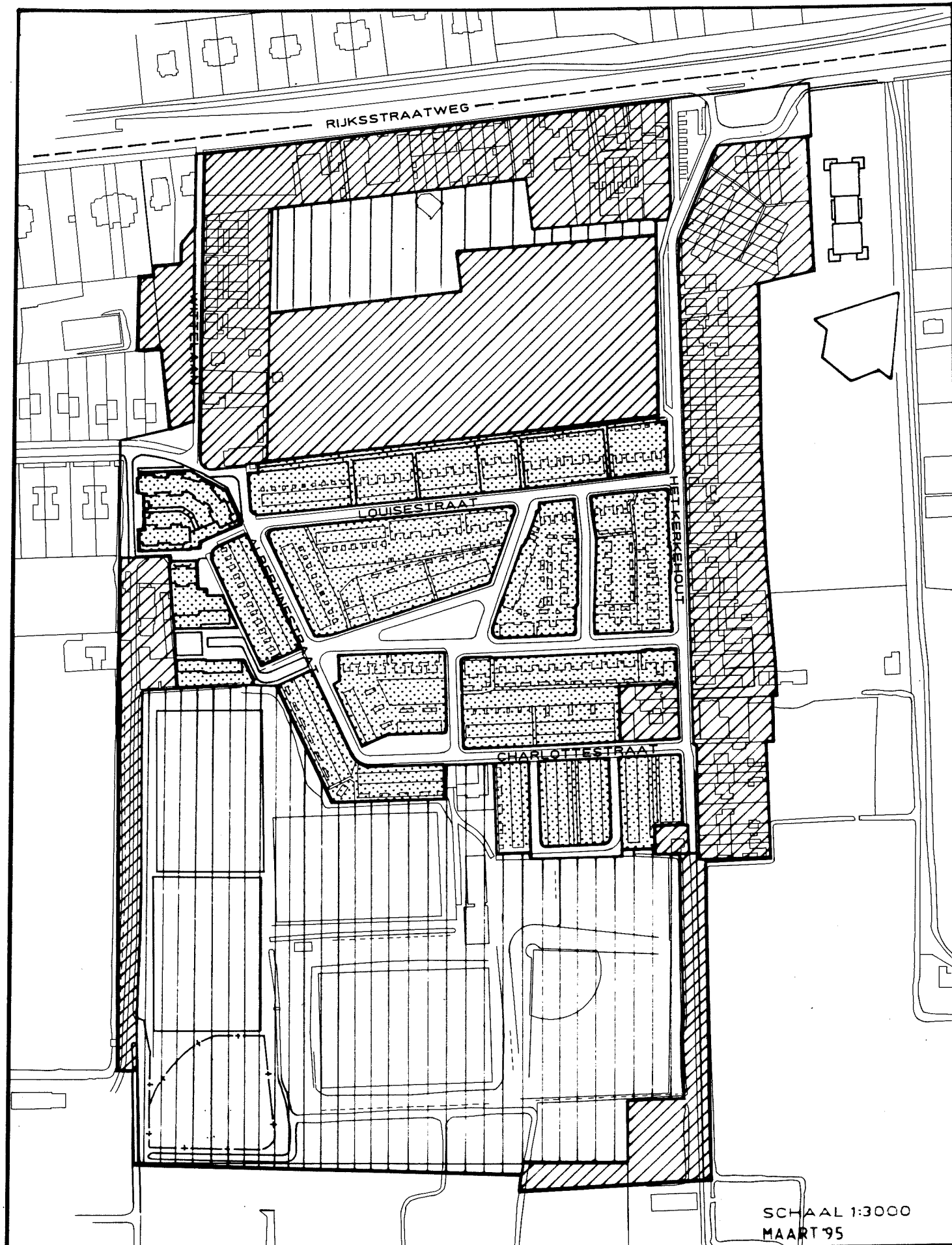
De bedrijvigheid speelt zich met name af in de strook langs de Rijksstraatweg. Voor een klein gedeelte functioneert de bedrijvigheid redelijk goed. Voor het grootste gedeelte heeft de strook echter alle kenmerken van beginnende achteruitgang. Leegstand komt regelmatig voor. Ook is er soms sprake van een snel wisselend gebruik van de panden.

Van oudsher waren hier winkels met bovenwoningen gevestigd. In de loop van de tijd is echter het aantal winkels teruggelopen. De slechte bereikbaarheid, de toename van het verkeer op de Rijksstraatweg en het ontbreken van goede parkeervoorzieningen zijn hier de mogelijke oorzaken van. De meeste gebouwen zijn niet (meer) geschikt voor de huisvesting van een modern bedrijf.

Langs de Rijksstraatweg, aan het Kerkehout en verspreid in de wijk zijn nu nog enkele winkels in vooral dagelijkse voorzieningen te vinden. Ook zijn er hier en daar wat kleinschalige bedrijfjes gevestigd. Daarnaast zijn er enkele grotere, niet alleen op Kerkehout, gerichte bedrijven.

2.8. **EIGENDOMSVERHOUDINGEN**

Kenmerkend voor de wijk Kerkehout is dat ongeveer 75% van alle woningen, huurwoningen zijn van de Wassenaarsche Bouwstichting (**kaart 9**).



OVERZICHT EIGENDOMMEN



GEMEENTE



PARTICULIER



WONINGBOUWSTICHTING

KAART 9

2.9. KNELPUNTEN BESTAANDE SITUATIE

Aan de beschrijving van de bestaande situatie zijn de volgende knelpunten ontleend.

1. De, in stedenbouwkundig opzicht, geïsoleerde ligging van de wijk Kerkehout ten opzichte van de rest van Wassenaar, als gevolg van de barrièrewerking van de Rijksstraatweg.
2. De onveilige, rechtstreekse in- en uitritten op de Rijksstraatweg.
3. De slechte bereikbaarheid en ontsluiting van met name de strook langs de Rijksstraatweg.
4. Het slechte woonklimaat van de woningen langs de Rijksstraatweg.
5. De slechte economische situatie van de strook gelegen langs de Rijksstraatweg.
6. De ligging, uitstraling en milieu-effecten van een aantal bedrijven in de woonwijk.
7. De smalle rijbaan en het onvolledige profiel van de Wittelaan. De onoverzichtelijke en onveilige aansluiting van de Wittelaan op de Rijksstraatweg.
8. De hoge parkeerdruk in de woonwijk en op het terrein van de sportvelden. Het ontbreken van voldoende en goede parkeervoorzieningen langs de Rijksstraatweg.
9. Het rijden van bestemmingsvreemd verkeer door de woonwijk.
10. Het ontbreken van een langzaam verkeersverbinding tussen de wijken Mariahoeve en Marlot in Den Haag en Kerkehout.

3. GEWENSTE ONTWIKKELINGEN

3.1. ALGEMEEN

Bij het formuleren van de gewenste ontwikkelingen zijn het behoud en de verbetering van het woon- en leefmilieu de belangrijkste doelstellingen. Deze kunnen ondermeer worden bereikt door voorzieningen en maatregelen op het gebied van verkeer, door het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijk, maar ook door goede ontwikkelingsmogelijkheden te bieden voor de strook langs de Rijksstraatweg. Deze aspecten kunnen een positieve uitwerking hebben op het functioneren van de gehele wijk Kerkehout.

Aan de hand van de knelpunten die in de beschrijving van de bestaande situatie zijn gesignaleerd, zullen in dit hoofdstuk de gewenste ontwikkelingen en de mogelijkheden tot realisering daarvan worden aangegeven.

3.2. VERKEER EN VERVOER

3.2.1. De Rijksstraatweg

Enerzijds werkt de drukke Rijksstraatweg als een barrière voor Kerkehout, die de wijk isoleert ten opzichte van de rest van Wassenaar. Anderzijds is de Rijksstraatweg van vitaal belang voor Kerkehout omdat het de enige verbindingsweg is naar de rest van Wassenaar en naar omliggende gemeenten.

Het streven is er bij voortduring op gericht de verkeersintensiteit in Wassenaar en de daarmee gepaard gaande overlast in Wassenaar-dorp te verminderen met name door afwikkeling van het verkeer via de N 206 en de Rijksstraatweg. Om de verkeersbelasting op de Rijksstraatweg en op het onderliggend wegennet te verminderen blijft Wassenaar pleiten voor de aanleg van de A11-west en de Verlengde Landscheidingsweg. Zolang de A11-west niet is aangelegd, is het realistisch gedurende de planperiode rekening te blijven houden met een intensief gebruik van de Rijksstraatweg. Op dit moment is de Rijksstraatweg een drukke en eigenlijk overvolle regionale weg die wordt gebruikt door een groot aantal verschillende verkeersdeelnemers. Naast verbeteringen van het wegennet zou ook de verdere ontwikkeling en verbetering van openbaar vervoer kunnen leiden tot een beperking van de groei van het autoverkeer.

Voor de strook direct langs de Rijksstraatweg wordt een aantal knelpunten veroorzaakt door het verkeer. De milieubelasting heeft ertoe geleid dat de woonfunctie hier steeds meer is verdwenen. De bereikbaarheid, de ontsluiting van de bebouwing en de parkeervoorzieningen langs de Rijksstraatweg zijn slecht. Deze omstandigheden zorgen voor leegstand en een snelle wisseling van gebruikers van panden.

Over de verkeerssituatie ter hoogte van Kerkehout en de gesignaleerde knelpunten is overleg gepleegd met de wegbeheerder van de Rijksstraatweg, Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat onderschrijft de gesignaleerde knelpunten en heeft de bereidheid uitgesproken mee te werken aan verbeteringen van de Rijksstraatweg bij Kerkehout. De verbeteringen kunnen bestaan uit de aanleg van een parallelweg aan de oostzijde van de Rijksstraatweg. Over deze plannen vindt nog overleg plaats met Rijkswaterstaat.

De aanleg van een parallelweg zou ondermeer de volgende voordelen kunnen hebben:

1. Scheiding van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer over een lengte van 1,1 km.
2. Verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Rijksstraatweg.
3. Het openbaar vervoer kan over een langere route de files in de spitsuren ontwijken.
4. Bestaande rechtstreekse in- en uitritten aan de oostzijde van de Rijksstraatweg kunnen vervallen.
5. Verbetering van de bereikbaarheid en de ontsluiting van de strook langs de Rijksstraatweg.
6. Sterke vermindering van verkeer door de woonwijk heen. Een parallelweg levert een bijdrage aan een rustiger verkeersbeeld in de woonstraten van Kerkehout.
7. Positieve effecten voor economische activiteiten en de stedenbouwkundige kwaliteit in de strook langs de Rijksstraatweg.

De parallelweg kan beginnen bij de Persijnlaan en eindigen bij de Raaphorstlaan. De parallelweg krijgt een breedte van circa 5,50 meter en is bestemd voor verkeer in twee richtingen. De ruimte voor de parallelweg wordt gevonden door een lichte asverschuiving van de vier hoofdrijbanen van de Rijksstraatweg. De rijbanen van de parallelweg kunnen voor de bestaande bebouwing aan de oostzijde worden gesitueerd.

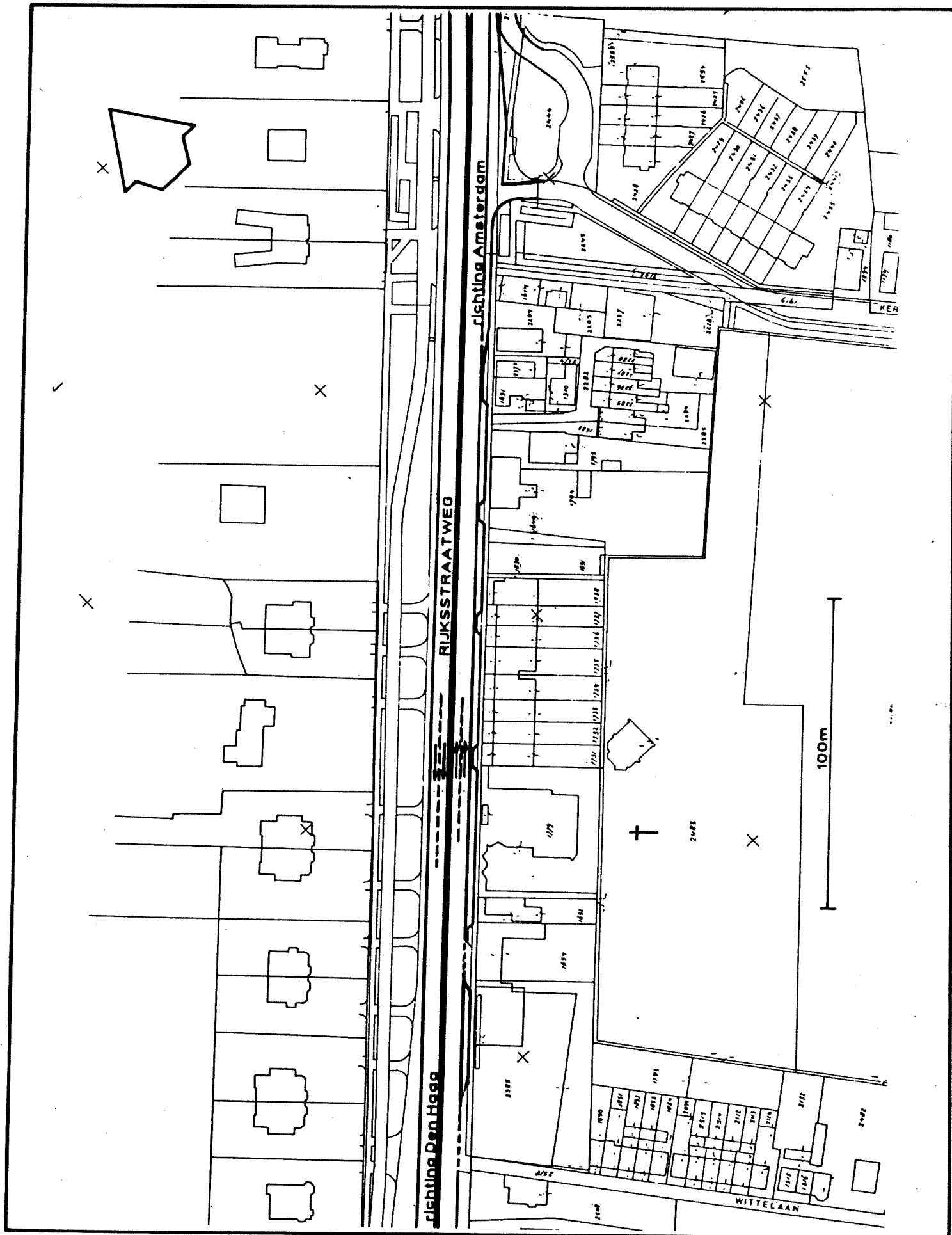
Naast de parallelweg kunnen een voetpad en een parkeerstrook worden aangelegd. In de huidige situatie ontbreekt langs de Rijksstraatweg aan de bebouwde zijde van Kerkehout iedere vorm van beplanting. Door het aanplanten van bomen in de parkeerstrook kan het groene karakter langs de Rijksstraatweg worden versterkt.

De parallelweg valt buiten het plangebied Kerkehout. De beslissing over de aanleg van de parallelweg zal ook niet in het kader van het bestemmingsplan Kerkehout worden genomen.

Ter hoogte van Kerkehout is de aanleg van een parallelweg mogelijk binnen de geldende verkeersbestemming van het bestemmingsplan Villawijken. Buiten het plangebied ligt de parallelweg ook voor een gedeelte in het bestemmingsplan Landelijk Gebied. In de herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied, waarvan de opstelling in 1995 is gestart, zal een verkeersbestemming worden opgenomen voor de gehele Rijksstraatweg.

In het bestemmingsplan Kerkehout zal grenzend aan die bestemming een verkeersbestemming worden opgenomen die de aanleg van een voetpad en een parkeerstrook langs de parallelweg mogelijk moet maken.

Op de kaarten 10 en 14 is de verkeerssituatie met en zonder parallelweg aangegeven.



VERKEERSITUATIE RIJKSSTRAATWEG
Bestaande toestand (zonder parallelweg)

3.2.2. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zal na aanleg van een parallelweg van deze mogelijkheid gebruik kunnen gaan maken. Over een lengte van 1,1 km kan de bus het oponthoud op de hoofdrijbanen in de spits ontlopen door over de parallelweg te rijden. Bij de Raaphorstlaan zal de bus weer de Rijksstraatweg kunnen oprijden.

3.2.3. De Wittelaan

De ontsluiting van de wijk Kerkehout naar de Rijksstraatweg via de Wittelaan is onoverzichtelijk en onveilig. De Wittelaan heeft een smal en onvolledig profiel. De breedte van de weg bedraagt niet meer dan circa 4 meter voor verkeer in twee richtingen. Een voetpad en openbare parkeervoorzieningen ontbreken. Parkeren gebeurt meestal in de berm of op de straat.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de Wittelaan tussen de van Bommellaan en de Rijksstraatweg te verbeteren. Daarbij zijn niet alleen verkeerstechnische oplossingen bekeken maar is ook onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de woon- en ruimtelijke kwaliteit langs de Wittelaan te verbeteren.

Voor een verbreding van de Wittelaan is ruimte nodig. Aan de bebouwde zijde van De Wittelaan is die ruimte niet te vinden. De woningen staan al dicht op de weg. De ruimte voor verbeteringen kan worden gevonden aan de onbebouwde zijde van de Wittelaan tegenover de bestaande woningen. Het profiel van de Wittelaan kan worden verbeterd en er kunnen parkeervoorzieningen en een voetpad worden aangelegd. Een bredere verkeersbestemming moet een ruimer profiel en verbetering van de Wittelaan mogelijk maken. Langs de Wittelaan nabij de kruising met de van Bommellaan zou een openbaar groenstrookje met een wandelpad kunnen worden gerealiseerd.

Met deze aanpak kan de Wittelaan een volwaardige en aantrekkelijke woonstraat worden. Realisering van de plannen is niet mogelijk zonder de medewerking van enkele particuliere eigenaren. Met hen wordt overleg gevoerd.

Het bestaande en toekomstige profiel van de Wittelaan is aangegeven op de kaarten 11 en 12.



SCHAAL 1:1000
MAART '95

PROFIEL WITTELAAN



BESTAANDE SITUATIE



BESTAANDE BEBOUWING

KAART 11



PROFIEL WITTELAAN

MOGELIJKE NIEUWE SITUATIE



BESTAANDE BEBOUWING



GROENVOORZIENINGEN



WEG, PARKEREN, VOETPAD



WONINGBOUWLOCATIE

KAART 12

3.2.4. **Parkeren**

De parkeergelegenheid in de woonstraten en bij de verschillende bedrijven is niet altijd voldoende.

De instelling van de 30-km-zone en de daarmee verband houdende herinrichting van de woonstraten heeft de parkeersituatie aanmerkelijk verbeterd.

In de voorschriften zal voor bedrijven de eis worden opgenomen dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte moet worden voorzien.

Met name in de weekeinden blijkt dat de parkeervoorzieningen bij de sportvelden onvoldoende zijn en dat dan wordt uitgeweken naar de aangrenzende woonstraten. De sportvereniging zal op eigen terrein moeten zorgen voor voldoende parkeerplaatsen.

3.2.5. **Fietspad Marlot Den Haag-Raaphorstlaan**

Voor het fietsverkeer komend vanuit Kerkehout met bestemming Marlot/Mariahoeve in Den Haag ontbreekt een fietspad aan de zuidoostzijde van de Rijksweg. Sommige fietsers maken zelfs gebruik van de berm langs de hoofdrijbanen. Een bijzonder onveilige en onaanvaardbare situatie.

In het Provinciaal Fietspadenplan 1986 en het uitvoerings/investeringsschema provinciale en eenvoudige fietspaden 1992-1996 is een fietspad van Marlot naar de Kerkehout opgenomen. (fietspad 39). Naar verwachting zullen Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland nog dit jaar een besluit nemen over het fietspad.

3.3. **WONEN**

3.3.1. **Bestaande woningen**

Uitgangspunt is dat het karakter van de veelal wat kleinere woningen in de wijk Kerkehout moet worden bewaard. Daarmee kan ook de voorraad van de wat goedkopere woningen worden gehandhaafd. De woningen van de Wassenaarsche Bouwstichting zijn als woningen bestemd.

Via een algemene vrijstellingsbepaling is een uitbreiding van de woningen aan de achtergevel in één bouwlaag mogelijk gemaakt. Een van de voorwaarden voor toepassing van deze vrijstellingsbepaling is dat er na uitbreiding voldoende achtertuin moet overblijven. Daarmee wordt voorkomen dat de tuinen voor een te groot gedeelte worden bebouwd. De woningen met een zeer geringe bouwdiepte hebben binnen de bouwstrook een uitbreidingsmogelijkheid.

Voor de woningen in Kerkehout die in particulier bezit zijn, is waar dat ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht ook een uitbreidingsmogelijkheid binnen de bouwstrook opgenomen. Ook voor deze woningen kan toepassing worden gegeven aan de hiervoor genoemde vrijstellingsbepaling.

Enkele bestaande woningen, zoals de woningen aan het begin en aan het einde van de Wittelaan, die nu niet als woning zijn bestemd, kunnen in dit bestemmingsplan als woningen worden bestemd.

Van de panden het Kerkehout 49 t/m 77 (oneven) zijn de typische kenmerken van de vrij sobere bouwstijl van eind vorige eeuw nog vrij goed in tact gebleven. Deze panden zijn door de nog authentieke kapvormen en voorgevels beeldbepalend voor de tijd waarin ze zijn gebouwd. Het bestemmingsplan zal uit moeten gaan van bescherming van de karakteristieke kenmerken van deze panden.

3.3.2. Nieuwe lokaties voor woningbouw

In de Nota "Wassenaar, een dorp met begrensde mogelijkheden" is het planologisch beleidskader voor de periode 1994-2000 aangegeven. In de nota zijn de resultaten van onderzoek naar nieuwe lokaties voor woningen opgenomen. Voor de wijk Kerkehout worden vijf potentiële lokaties voor woningbouw genoemd, te weten,

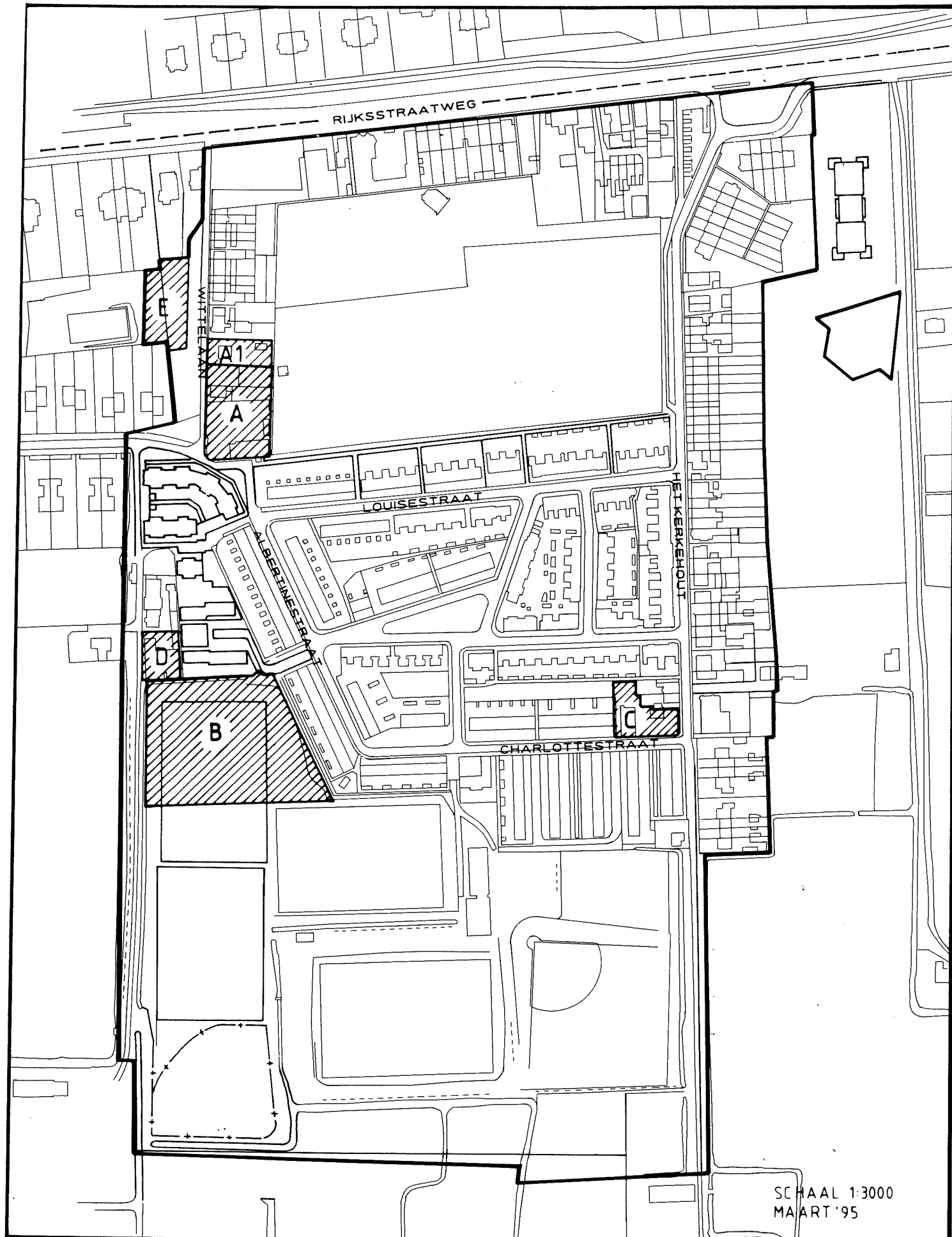
- A. bedrijfsterrein Wittelaan 15a
- B. gedeelte sportvelden
- C. bedrijfsterrein het Kerkehout 42
- D. percelen Wittelaan 18-20
- E. westzijde Wittelaan

Drie van de genoemde lokaties (A, C en D) betreffen bedrijfsterreinen die planologisch niet passen in het woongebied Kerkehout. De twee andere lokaties zijn open terreinen waar de bestaande woonbebouwing op een planologisch verantwoorde manier kan worden aangevuld met nieuwe woningen.

Uitgangspunt is dat de bestaande bedrijven worden verplaatst en dat de vrijkomende grond zal worden bestemd voor wonen met de daarbij behorende (parkeer) voorzieningen en openbaar groen. De gemeente zal waar mogelijk de verplaatsing van bedrijven stimuleren. De betreffende bedrijven kunnen overigens, zolang geen vervangende bedrijfsruimten is gevonden, hun huidige activiteiten op grond van het overgangsrecht voortzetten.

De situering van de verschillende lokaties is aangegeven op **kaart 13**.

Op **lokatie A** worden twee bedrijven (transportbedrijf en houtzagerij) wegbestemd ten behoeve van woondoeleinden. Deze lokatie is zeer geschikt voor woningbouw, als schakel tussen de bestaande woonbebouwing aan de Wittelaan en de Albertinestraat. Stedebouwkundig gezien kunnen op deze lokatie zowel gestapelde als niet-gestapelde woningen komen. Gekozen zou moeten worden voor een gebogen bouwblok, de Albertinestraat volgend, om zodoende stedebouwkundig in te spelen op op de gebogen bouwvorm aan de overkant (van Bommellaan).



MOGELIJKE WONINGBOUWLOCATIES "KERKEHOUT"



GRENS PLANGEBIED



MOGELIJKE WONINGBOUWLOCATIE

Op deze lokatie kunnen circa 9 eengezinshuizen of circa 16 gestapelde woningen worden gebouwd. Beide woningtypes, mits gebouwd in twee bouwlagen met kap, zijn daar stedenbouwkundig acceptabel.

Tussen deze lokatie en de bestaande woning Wittelaan 15 kan binnen het nieuwe stedenbouwkundige stramien nog één eengezinshuis worden gebouwd, eveneens in twee bouwlagen met kap (**lokatie A1**).

Lokatie B. wordt gezien als een goede planologische afronding van de wijk Kerkehout. De betreffende gronden zijn eigendom van de gemeente. Omdat nog geen concrete plannen voor de invulling van deze lokatie zijn ontwikkeld, gaat de voorkeur op dit moment uit naar een wijzigingsbevoegdheid die de bouw van eengezinswoningen (in maximaal twee bouwlagen met kap) in de toekomst mogelijk moet maken. Van de wijzigingsbevoegdheid zal niet eerder gebruik worden gemaakt dan nadat met de huurder van de grond, de SV Wassenaar, overeenstemming is bereikt.

Lokatie C betreft een bedrijfsterrein (aannemersbedrijf) midden in een woonwijk. Deze lokatie is zeer geschikt voor een woonfunctie. Ter plaatse kunnen zowel gestapelde als niet-gestapelde woningen (twee bouwlagen met kap) worden toegestaan. Hier zijn 4 tot 10 woningen mogelijk.

Lokatie D bestaat uit het terrein van een bronneringsbedrijf. De situering van het bedrijfsterrein op deze plaats in een woonwijk en op de rand van het landelijk gebied is planologisch ongewenst. Het terrein is evenals de twee andere bedrijfsterreinen waar nu woningbouw wordt gedacht niet als bedrijfs-terrein bestemd. De bestaande bedrijfsactiviteiten kunnen op grond van het overgangsrecht worden voortgezet. Het perceel krijgt, als logische afronding van het bestaande woongebied, een woonbestemming voor eengezinshuizen (één bouwlaag met kap). Op deze lokatie is de bouw van 3 à 4 woningen mogelijk.

Lokatie E betreft de bouw van 2 tot 4 woningen (in twee bouwlagen met kap) aan de westzijde van de Wittelaan. Het groen ter plaatse is niet zo waardevol dat het gehandhaafd dient te worden. Woningbouw aldaar is een onderdeel van de totale verbetering van de Wittelaan, zowel verkeerstechnisch als uit een oogpunt van woonkwaliteit. De Wittelaan is een weg met zeer veel minpunten (zie 3.2.3.). De 2 à 4 nieuwe woningen op deze lokatie zorgen voor een stedenbouwkundig gezien evenwichtig straatbeeld en versterken het nagestreefde karakter, namelijk de verandering van de Wittelaan van een onaantrekkelijke uitvalsweg in een fraaie woonstraat met voldoende ruimte voor voetpaden, parkeren, bomen etc. In dat kader zal de strook grond op de hoek van de van Bommellaan en de Wittelaan een openbare groenbestemming krijgen.

De geluidbelastingen van de woningbouwlokaties zijn aangegeven op Bijlage A van de toelichting. Aan de normen van de Wet Geluidhinder wordt voldaan.

3.4. INVULLING STROOK LANGS DE RIJKSSTRAATWEG

Verbetering van het woon- en leefmilieu is hoofduitgangspunt van het bestemmingsplan. Zoals al in 2.5. is aangegeven, vormen de verschillende milieu-factoren een bedreiging voor een goed leefmilieu in de strook langs de Rijksstraatweg.

Akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat de geluidbelasting op de gevels van de percelen Rijksstraatweg 729 t/m 759, op dit moment 74 dB(A) bedraagt. Rekening houdend met een autonome groei van het autoverkeer zal de geluidbelasting in de planperiode nog verder toenemen tot boven de 75 dB(A). Deze bebouwing ligt bovendien gedeeltelijk in de zone waar volgens de geldende normen voor luchtkwaliteit geen woonbebouwing is toegestaan. De luchtkwaliteitslijn, dat wil zeggen de plaats waar weer wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit, ligt op circa 4 meter achter de bestaande voorgevellijn. Gelet op het vorenstaande is het positief bestemmen van de bestaande woningen wettelijk onmogelijk.

Situering van een woonbestemming verder van de Rijksstraatweg af, op het achterste gedeelte van dit gedeelte van de strook, wordt onaanvaardbaar geacht vanwege de nog steeds hoge geluidbelasting en de situering van de woningen op korte afstand van de begraafplaats. Bovendien moet bij de invulling ook rekening worden gehouden met bestaande bedrijfsactiviteiten op aangrenzende percelen.

Het bestemmingsplan zal voor het gedeelte van de strook langs de Rijksstraatweg tussen de Wittelaan en het perceel Rijksstraatweg 725 een nieuwe invulling met andere functies en bebouwing mogelijk moeten maken. De voorkeur gaat daarbij uit naar een verzamelbestemming waarbinnen meerdere functies rechtstreeks zijn toegestaan: kleinschalige bedrijven, detailhandel in volumineuze goederen (showrooms) en kleine kantoren. Sterk verkeersaantrekende functies moeten worden geweerd. Via vrijstelling moeten in pandige dienstwoningen ten behoeve van deze functies mogelijk worden gemaakt.

Voor het gedeelte langs de Rijksstraatweg gelegen tussen het perceel Rijksstraatweg 725 en het Kerkehout alsmede voor de strook aan het begin van het Kerkehout gaat de voorkeur uit naar een gemengde bestemming waarbinnen winkels, kleine kantoren en woningen zijn toegestaan. De woonfunctie is hier mogelijk na teruglegging van de bouwgrans (vervangende nieuwbouw). Het woonblokje achter de bebouwing van de Rijksstraatweg (Rijksstraatweg 711 t/m 721) kan een zelfde bestemming krijgen. Op het perceel Rijksstraatweg 723 is de vestiging van een restaurant mogelijk.

Voor alle bedrijfsmatige functies, waaronder ook winkels en kantoren worden gerekend, geldt dat - in ieder geval bij nieuwbouw - op eigen terrein in de parkeerbehoefte moet kunnen worden voorzien.

Voor een goed functioneren van de activiteiten in de bouwstrook langs de Rijksstraatweg en het bereiken van een goede ruimtelijke kwaliteit is tussen de bebouwing en de parallelweg een minimale afstand van enkele meters nodig. Die ruimte kan bijvoorbeeld worden gebruikt voor groenaankleding van de nieuwbouw en/of voor parkeren. Aan de oostzijde van de Rijksstraatweg zal bij nieuwbouw de naar de Rijksstraatweg gekeerde bouwgrens enkele meters moeten worden teruggelegd ten opzichte van de bestaande bouwgrens. Deze voorwaarde geldt uitsluitend bij gehele of gedeeltelijke (ver)nieuwbouw. Voor zover de bestaande bebouwing afwijkt, zal zij als overgangssituatie kunnen worden gehandhaafd.

Gemeente en rijk zullen op dat punt geen actief beleid voeren. Waar mogelijk zal de gemeente wel stimulerend optreden. Daarbij kan gedacht worden aan het samenbrengen van initiatieven om te bereiken dat meerdere eigenaren tegelijk gebruik gaan maken van de mogelijkheden tot vernieuwing. Het positief bestemmen van het aaneengesloten woonblok langs de Rijksstraatweg is wettelijk niet mogelijk als gevolg van de milieuwetgeving (geluidhinder en luchtkwaliteit). Om de huidige eigenaren zoveel mogelijk tegemoet te komen is voor de strook langs de Rijksstraatweg een zo ruim mogelijke bestemmingsregeling opgenomen waarbinnen meerdere functies zijn toegestaan. De opgenomen bestemming "Bedrijfsdoeleinden" biedt mogelijkheden voor een herontwikkeling van dit gedeelte van Kerkehout. De huidige bewoners kunnen zolang zij dat willen hun woning blijven bewonen op basis van het overgangsrecht.

Met de nieuwe bestemmingen voor de strook langs de Rijksstraatweg en de aanleg van een parallelweg bij Kerkehout kan in de toekomst een planologische opwaardering van het gebied tot stand komen. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de burgers van Kerkehout, gegeven de omstandigheden, de maximale mogelijkheden.

Bij het bepalen van de bouwhoogtes voor nieuwbouw in de strook langs de Rijksstraatweg moet rekening worden gehouden met het karakter en de schaal van Wassenaar. Ook de aanwezigheid van de begraafplaats speelt hierbij een rol. Een goothoogte van 7.00 meter en een bouwhoogte van 11.00 meter worden aanvaardbaar geacht. Dat komt neer op een bebouwing in twee bouwlagen met een kaplaag of een terugliggende bouwlaag.

Voor het gedeelte gelegen tussen de Wittelaan en het perceel Rijksstraatweg 725 mag de bouwhoogte van het achterste deel van de bebouwing niet hoger zijn dan 4.50 meter. Tussen de bebouwing en de bestaande muur van de begraafplaats zal een ruimte van circa 7 meter onbebouwd moeten blijven.

Op **kaart 14** is de verkeerssituatie met parallelweg en nieuwe bouwgrenzen aangegeven.

3.5. **WIJKVOORZIENINGEN**

Kerkehout heeft geen scholen, kerken, bibliotheek of andere openbare gebouwen en voorzieningen. Er zijn wel een buurtcentrum, een begraafplaats en diverse winkels voor dagelijkse levensbehoeften. Voor duurzame goederen, maar ook voor een ruimer aanbod in de dagelijkse goederen, moet men zich op het dorp of buiten de gemeente richten.

Kleinschalige detailhandel zal in het plangebied genuanceerd moeten worden benaderd. Het draagvlak van de buurt Kerkehout is voor winkels niet erg groot. Via klantenbinding, service en een gevarieerd aanbod lijkt het mogelijk een bestaan als detaillist op te bouwen.

Voor de toekomst verdient het aanbeveling de winkels zoveel mogelijk te concentreren aan de oostzijde van het Kerkehout tussen de Louisestraat en de Charlottestraat. Dit gebied zal worden aangegeven als winkelgebied. Hierdoor kan dit gedeelte van Kerkehout nog meer het karakter van een dorpsstraat en een centrum krijgen. In die visie zullen nieuwe vestigingen alleen binnen het winkelgebied (het Kerkehout 49 t/m 77) worden toegestaan. Er zal slechts een geringe uitbreiding van het aantal winkels mogelijk worden gemaakt. Buiten het winkelgebied zullen alleen de bestaande winkels die veelal op hoeken van wegen zijn gevestigd, worden toegestaan.

3.6. **GROEN**

Het openbaar groen in de wijk is beperkt. Het groene beeld langs de Rijksstraatweg wordt ter hoogte van Kerkehout onderbroken door bebouwing die dicht op de weg staat. De ruimte die ontstaat door het terugleggen van bouwgrenzen, is ondermeer bedoeld om het groen langs de Rijksstraatweg bij Kerkehout terug te laten komen.

In de wijk zelf zijn slechts enkele kleine plantsoenen. De groenstroken die er zijn, mogen niet worden bebouwd.

Dat geldt ook voor de bosstrook gelegen achter de achtertuinen van de woningen aan de oostzijde van het Kerkehout. Ter bescherming van die bosstrook en het aangrenzende bosperceel moet bebouwing in deze strook niet worden toegestaan.

Het perceel op de hoek van de van Bommellaan en de Wittelaan kan worden ingericht als openbaar groen met een wandelpad.

De bestaande speelveldjes in de wijk zullen worden bestemd als groenvoorziening waarbinnen ondermeer de speelveldfunctie is toegestaan.

3.7. RECREATIE EN SPORTVOORZIENINGEN

Het bestaande wandelpad rond de sportvelden moet worden gehandhaafd. De sportvelden zullen worden bestemd. Voor het gedeelte van de sportvelden dat is gelegen achter de Albertinestraat zal een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen die het mogelijk maakt de bestemming te wijzigen in een woonbestemming (zie 3.3.2.).

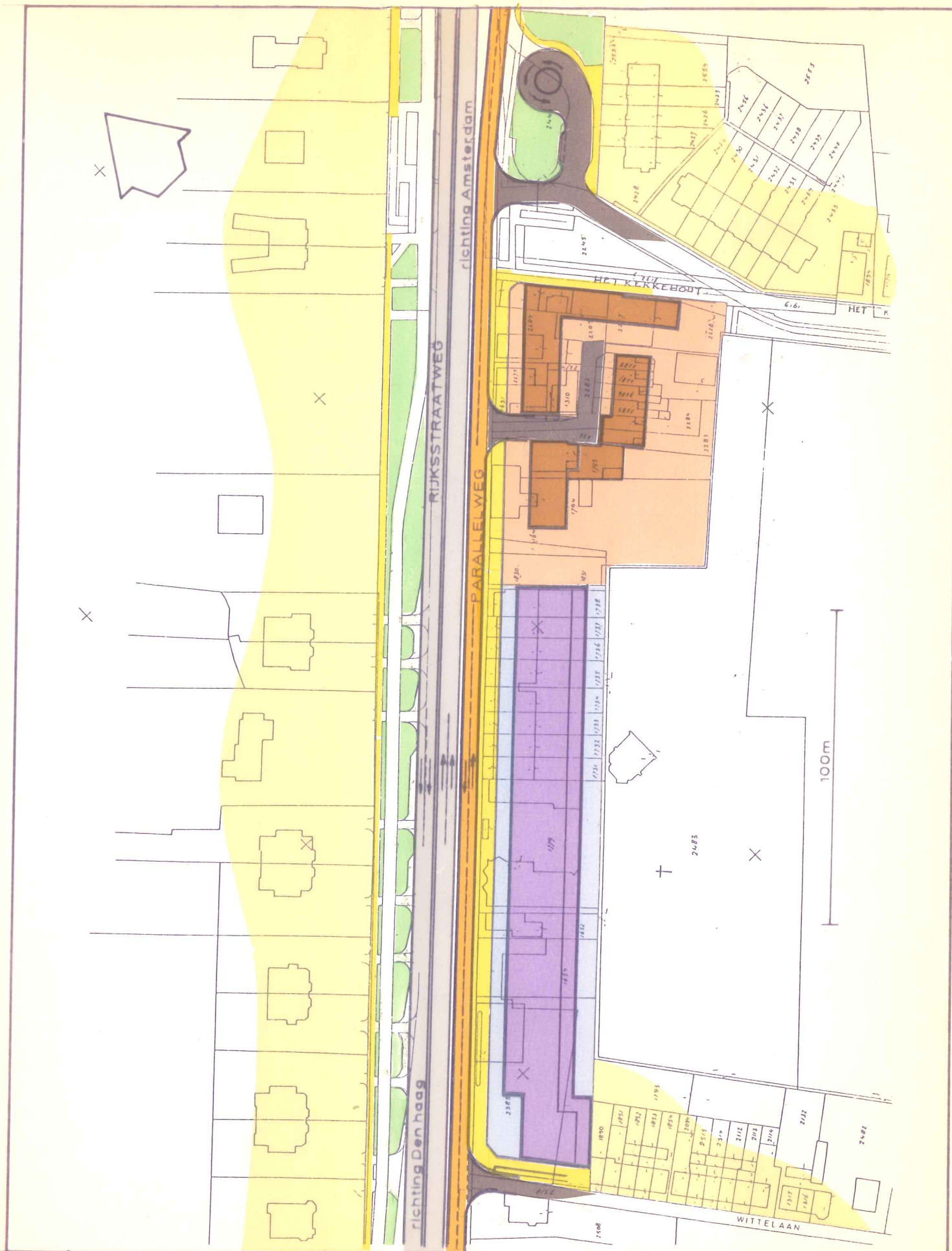
3.8. SOCIALE VEILIGHEID

De bestaande woonwijk wordt als sociaal veilig ervaren. Bij de verdere uitwerking en realisering van de bestemmingen, bijvoorbeeld bij de toetsing van concrete bouwplannen voor de nieuwe woningbouwlocaties, zal dit aspect opnieuw aandacht krijgen.

3.9. SAMENVATTING GEWENSTE ONTWIKKELINGEN

De gewenste ontwikkelingen kunnen als volgt worden samengevat.

1. De woonfunctie moet worden gehandhaafd en waar mogelijk verbeterd/versterkt. Het kleinschalige karakter van het bestaande woongebied moet worden gehandhaafd. Op enkele plaatsen mogen de woningen worden uitgebreid.
2. De aanleg van een parallelweg zal de bereikbaarheid van de wijk Kerkehout kunnen verbeteren en zal bijdragen tot een veiliger verkeerssituatie en minder verkeer door de woonwijk.
3. De verkeersveiligheid in het plangebied kan worden verbeterd door een veiliger ontsluiting te realiseren bij de Wittelaan. De bereikbaarheid van de wijk voor langzaam verkeer moet worden verbeterd.
4. Een gedeelte van de bebouwing aan het Kerkehout moet worden beschermd omdat die beeldbepalend is voor de wijk Kerkehout.
5. Bestaande milieuhinderlijke bedrijven worden niet bestemd. Deze bedrijven moeten worden verplaatst en de vrijkomende grond zal worden bestemd voor wonen met de daarbij behorende parkeervoorzieningen en openbaar groen.



VERKEERSSITUATIE RIJKSSTRAATWEG
MET PARALLELWEG EN NIEUWE BESTEMMINGEN

6. De woonkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied van de Wittelaan tussen de Rijksstraatweg en de van Bommellaan kan sterk worden verbeterd.
7. De functie van dorpsstraat voor het Kerkehout moet worden gestimuleerd. Binnen het "winkelgebied" aan de oostzijde van het Kerkehout kan het aantal winkels worden uitgebreid.
8. Om milieu- en stedenbouwkundige redenen kan de huidige situatie langs de Rijksstraatweg niet worden bestemd. Voor een groot gedeelte zal de woonfunctie direct langs de weg moeten worden vervangen door andere, meer bedrijfsmatige functies. De nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden moeten passen binnen de randvoorwaarden op het gebied van het milieu en het verkeer.
9. Voor de bouwstrook langs de Rijksstraatweg bestaat behoefte aan een flexibele bestemmingsregeling waarin meerdere functies worden toegestaan zoals bedrijven, volumineuze detailhandel en kleine kantoren. Deze strook is primair bedoeld voor Wassenaarse bedrijven.
10. Voor de bouwstrook langs de Rijksstraatweg wordt de voorgevellijn enkele meters worden teruggelegd. Die nieuwe lijn geldt alleen bij gehele of gedeeltelijke nieuwbouw.

4. TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN

4.1. DE KEUZE VAN 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

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 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.

Bij de keuze van de planvorm voor Kerkehout kan onderscheid gemaakt worden tussen de strook langs de Rijksstraatweg en het achterliggende gebied.

Voor de strook langs de Rijksstraatweg moet het plan een grote mate van flexibiliteit bevatten en voorwaarden scheppen voor een optimale ontwikkeling van deze strook. 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 bestemmingsplanopzet 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. De bestemming voor de strook langs de Rijksstraatweg maakt meerdere functies mogelijk. Burgers kunnen binnen de bestemming een functie of een combinatie van functies kiezen.

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 bestaande woonwijk is het bestemmingsplan conserverend van aard. Mede met het oog op de gewenste rechtszekerheid leent dit gebied zich het beste voor een gedetailleerde bestemming.

Voor de bestaande bedrijfslokaties het Kerkehout 42 en Wittelaan 15a waar in de toekomst woningbouw is gedacht, ligt een globale bestemming, nader uit te werken door burgemeester en wethouders, het meest voor de hand. Op het moment dat een bedrijf daar weggaat, kan de bestemming verder worden uitgewerkt en worden aangepast aan de behoefte van dat moment.

De bestaande woningen op de percelen Wittelaan 18-20 kunnen als woning worden bestemd. Het resterende gedeelte van het perceel krijgt ook een woonbestemming.

De woningbouwlokatie op een deel van de huidige sportvelden zal niet eerder worden gerealiseerd dan nadat daarover overeenstemming is bereikt tussen eigenaar en huurder. Gelet hierop komt een wijzigingsbevoegdheid hiervoor het meest in aanmerking. Tot die tijd wordt de sportbestemming gehandhaafd.

Voor dit plangebied is de geschetste combinatie van planmethodieken, een gedetailleerd bestemmingsplan met enkele beschrijvingen in hoofdlijnen, enkele globale bestemmingen, nader uit te werken en enkele wijzigingsbevoegdheden, de meest geschikte planvorm.

4.2. VOORSCHRIFTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN KERKEHOUT

BESTEMMINGEN

4.2.1. Woondoeleinden I en II (artikelen 5 en 6)

Voor woningen in niet gestapelde vorm is de bestemming "Woondoeleinden I" opgenomen. Sommige woningen kunnen binnen de bouwstrook uitbreiden. Met toepassing van een algemene vrijstelling is, mits wordt voldaan aan enkele voorwaarden, een uitbreiding van de woningen aan de achtergevel in één bouwlaag mogelijk gemaakt.

In een beschrijving in hoofdlijnen zijn de bestaande winkels via een "Lijst bestaande winkels bestemmingsplan Kerkehout" toegestaan. Om de functie van dorpsstraat van het Kerkehout voor de wijk te stimuleren en de winkelvestigingen zoveel mogelijk te concentreren is op de plankaart aan de oostkant van het Kerkehout tussen de Louisestraat en de Charlottestraat een winkelgebied aangegeven.

Met toepassing van een vrijstellingsbevoegdheid mag binnen de bestemming "Woondoeleinden I" het totaal aantal winkels binnen het winkelgebied met maximaal drie vestigingen worden uitgebreid.

Ten behoeve van winkels mag per bouwperceel de op de plankaart met een kruisarcering aangegeven grond tot maximaal 50% worden bebouwd, met een maximale oppervlakte van 75 m².

De panden het Kerkehout 49 tot en met 77 (oneven) zijn beeldbepalend in de wijk Kerkehout. Karakteristieke kenmerken zijn de massa en de vorm van de daken van de panden. De uiterlijke vorm van de panden is op een gevel- en kappentekening vastgelegd. In de voorschriften zijn aanvullende voorschriften opgenomen om de panden te beschermen. Vrijstelling kan worden verleend voor geringe afwijkingen in goot- en/of bouwhoogtes, vormen van daken en materialen van dakbedekking en van voor- of kopgevels, mits de beeldbepalende waarde van de strook bebouwing als geheel niet onaanvaardbaar wordt aangetast. Voordat over deze vrijstelling wordt beslist, winnen burgemeester en wethouders advies in van de gemeentelijke Monumentencommissie.

Voor woningen in gestapelde vorm is de bestemming "Woondoeleinden II" opgenomen.

4.2.2. Woongebied, nader uit te werken door B en W ex artikel 11 WRO (artikel 7)

Op de plankaart zijn drie gebieden met deze globale, nader door burgemeester en wethouders uit te werken bestemming aangegeven. In de voorschriften zijn uitwerkingsregels opgenomen.

Voor de uitwerkingsplannen is de procedure van artikel 21 van de voorschriften vereist.

4.2.3. De begraafplaats (artikel 8)

De begraafplaats is als zodanig bestemd. De bescherming van de als gemeentelijk monument aangewezen aula wordt gewaarborgd door de gemeentelijke monumentenverordening. De voorschriften maken een geringe uitbreiding van de gebouwen mogelijk.

4.2.4. Bijzondere doeleinden (artikel 9)

Het buurtgebouw heeft de bestemming "Bijzondere doeleinden" gekregen. Binnen deze bestemming zijn verschillende activiteiten toegestaan. De voorschriften bieden de mogelijkheid voor een geringe uitbreiding van het hoofdgebouw.

4.2.5. **Bedrijfsdoeleinden (artikel 10)**

De strook langs de Rijksweg tussen de Wittelaan en het perceel Rijksweg 725 alsmede twee percelen aan het Kerkehout hebben de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" gekregen. Deze verzamelbestemming omvat een limitatieve opsomming van functies die binnen deze bestemming zijn toegelaten, te weten:

- a. bedrijven van nijverheid, ambacht en handel;
- b. detailhandel in volumineuze goederen;
- c. kleinschalige kantoorhoudende zakelijke dienstverlening of andere kleinschalige kantoren;

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 en 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 productiefunctie alsmede voor detailhandel in volumineuze goederen. Volumineuze detailhandel is uitsluitend toegestaan in de strook langs de Rijksweg.

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 moet uitgaan en dat bedrijven zich naar de Rijksweg toe moeten presenteren met bijvoorbeeld showrooms.

Lokatiebeleid

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 31) als volgt gedefinieerd: "Bedrijvigheid is 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.

In de voorschriften is voorts 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 bedrijfsvloer-oppervlak. 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.

Bedrijven

De brutovloeroppervlakte (b.v.o.) voor bedrijven van nijverheid, ambacht en handel is per vestiging beperkt tot 2.000 m². 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 deze wijze 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) hinder. 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. Uitsluitend bedrijven die zijn gerangschikt in de categorieën 1, 2, 2-3 en 3 van de bij deze voorschriften behorende Staat van inrichtingen zijn toegestaan. Voor categorie 3-4 en 4 bedrijven kan vrijstelling worden verleend door burgemeester en wethouders wanneer deze bedrijven qua milieuhygiënische invloed op de omgeving gelijkgesteld kunnen worden met categorie 3 bedrijven. Het verlenen van de vrijstelling voor een bedrijf met een hogere categorie is gekoppeld aan het volgen van een procedure.

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 een hogere of lagere categorie,
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.

Detailhandel

Detailhandel als onderdeel van de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" is beperkt tot detailhandel in volumineuze goederen (auto's, caravans, boten etc.). In de begripsomschrijving van detailhandel in volumineuze goederen (art. 1 onder 23) zijn meubeltoonzalen 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. Voor detailhandel in volumineuze goederen geldt een maximum b.v.o. per vestiging van 850 m² en in totaal een maximum van 3.000 m² b.v.o.

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.

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 ondermeer als voorwaarde gesteld.

In de voorschriften zijn bovendien als voorwaarden opgenomen dat de dienstwoningen uitsluitend inpandig mogen worden gebouwd en dat de inhoud per woning niet meer mag bedragen dan 600 m³. Voorts dient een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar de geluidbelasting op de gevel van een 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).

De bouwvlakken van de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" zijn geprojecteerd achter de luchtkwaliteitslijn zodat op dit punt geen aanvullende voorschriften nodig zijn.

4.2.6. Gemengde doeleinden (artikel 11)

Voor het gedeelte langs de Rijksstraatweg gelegen tussen het perceel Rijksstraatweg 725 en het Kerkehout, voor het eerste gedeelte langs het Kerkehout en voor de panden Rijksstraatweg 711 tot en met 721 is de bestemming "Gemengde doeleinden" opgenomen. Ook een perceel aan het Kerkehout heeft deze bestemming gekregen. Binnen de bestemming zijn winkels, praktijkruimtes, ateliers en kleinschalige kantoorhoudende zakelijke dienstverlening of andere kleinschalige kantoren en woningen toegestaan. Op het perceel Rijksstraatweg 723 is de vestiging van een restaurant met een maximale oppervlakte van 300 m² b.v.o. toegestaan.

4.2.7. Veldsport (artikel 12)

De sportvelden hebben de bestemming "Veldsport".

Maximaal 1.400 m² mag worden bebouwd met gebouwen en andere bouwwerken.

Op grond van de in Bijlage B van de toelichting opgenomen parkeernormen zullen op de gronden met de bestemming "Veldsport" extra parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd.

4.2.8. Volkstuinen (artikel 13)

De volkstuinen achter de sportvelden zijn bestemd.

Bij iedere tuin mag een opslagkist voor gereedschappen en tuinmaterialen worden gebouwd.

4.2.9. Verkeersdoeleinden (artikel 14)

De bestaande wegen hebben de bestemming "Verkeersdoeleinden". Langs de Rijksstraatweg is een verkeersbestemming opgenomen om de aanleg van een voetpad en een parkeerstrook mogelijk te maken.

4.2.10. Groenvoorzieningen (artikel 15)

Voor de verschillende plantsoenen en speelveldjes is de bestemming "Groenvoorzieningen" opgenomen.

4.2.11. Water (artikel 16)

De sloten die zich bevinden in de omgeving van de sportvelden hebben de bestemming "Water" gekregen.

4.2.12. **Wijzigingsbevoegdheden (artikel 18)**

Er is ondermeer een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die voorziet in het aanpassen van de in het plan genoemde maatvoeringen met maximaal 15%. Een andere wijzigingsbevoegdheid voorziet in het wijzigen van het op de plankaart aangegeven gedeelte met de bestemming "Veldsport" in de bestemmingen "Woondoeleinden I", "Verkeersdoeleinden" en "Groenvoorzieningen".

Met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming "Woondoeleinden II" voor de woningen Charlottestraat 24 tot en met 40a worden gewijzigd in "Woondoeleinden I".

In de voorschriften is tevens wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een wijziging van de bestemming "Volkstuinen" in de bestemmingen "Groenvoorzieningen" en/of "Veldsport".

De procedureregels die moeten worden gehanteerd bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen in artikel 21 van de voorschriften.

4.3. **BEBOUWINGSPERCENTAGES BESTEMMING "BEDRIJFSDOELEINDEN"**

In de voorschriften is voor de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" 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 bestemming zijn 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 het bebouwingspercentage is in de eerste plaats het aantal bouwlagen van belang (eerste kolom tabel). In de tweede plaats gaat het om de (combinatie van) functies (de volgende drie kolommen). Vervolgens kan met de bebouwingspercentages het gedeelte van een bestemmingsvlak worden berekend dat kan worden bebouwd ten behoeve van één of meerdere functie(s). 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 met maximaal 20% worden verhoogd mits wordt voldaan aan de in bijlage B van de toelichting opgenomen parkeernormen.

5. **UITVOERBAARHEID, INSPRAAK EN OVERLEG**

5.1. **ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

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

In het plangebied zijn de meeste bestemmingen al gerealiseerd. Slechts op enkele plaatsen kunnen nieuwe bestemmingen worden gerealiseerd. Het betreft hier met name de woongebieden waarvoor een uitwerkingsplichting geldt en de gronden met de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" langs de Rijksstraatweg. Voor zover de gronden in particuliere handen zijn, zal de gemeente geen actief uitvoeringsbeleid voeren. De uitvoering van het bestemmingsplan zal volledig aan het particulier initiatief worden overgelaten.

Voor het gebied waarvoor een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen ten behoeve van woningbouw zal, indien van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt, bij het wijzigingsplan eveneens een exploitatie-opzet worden gevoegd.

De exploitatie van de reconstructie van de Wittelaan levert een geraamd tekort op van circa f 45.000,--. Deze kosten zullen worden gedekt uit de "Reserve grondexploitatie".

Op grond van deze gegevens wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2. **INSPRAAK**

Zie Toelichting Bijlage C .

- 5.3. **OVERLEG EX ARTIKEL 10 VAN HET BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING**
Zie Toelichting Bijlage C .