



**Nota van Inspraak en Overleg
Bestemmingsplan *Stationskwartier*,
Voorontwerp** d.d. *27 augustus 2013*

4 november 2013

1. Toelichting op de Nota van Inspraak en Overleg

Op 27 augustus is het voorontwerpbestemmingsplan Stationskwartier gereed gekomen. Het plan heeft – ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening - ter inzage gelegen van 30 augustus 2013 tot en met 10 oktober 2013. Een analoge versie van het plan lag bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein. Een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website, www.rijswijk.nl.

In de periode van ter inzagelegging is, op 11 september 2013, een inloopavond georganiseerd waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld vragen te stellen over het plan aan de gemeente.

Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan een aantal overleginstanties zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit is gebeurd door een elektronische kennisgeving, met daarin een hyperlink met de rechtstreekse vindplaats van het plan op de gemeentelijke website, te mailen naar diverse overlegpartners.

Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn 12 inspraakreacties ontvangen. Ook hebben 4 overleginstanties gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

In deze Nota van Inspraak en Overleg worden de inspraak- en overlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders formeel beantwoord. Daartoe zijn deze in paragraaf 2 en 3 kort samengevat en van een antwoord voorzien. Daarbij is tevens aangegeven of naar aanleiding van de reactie wijzigingen worden doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan.

Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties wordt de fase van het voorontwerpbestemmingsplan afgesloten. De wijzigingen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, waarmee de wettelijke bestemmingsplanprocedure zal worden gestart.

2. OVERLEGREACTIES EX ARTIKEL 3.1.1. Bro

#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
1.	Prorail		
a	In het bestemmingsplan ontbreekt een onderzoek naar geluidhinder. Verzocht wordt dit onderzoek alsnog te doen en het aspect railverkeerslawaaï hier in mee te nemen.	Akoestisch onderzoek inclusief railverkeerslawaaï is uitgevoerd en als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Eveneens wordt er in de toelichting op ingegaan.	De toelichting wordt aangepast.
b	Geconstateerd wordt dat diverse ontwikkelingen zullen plaatsvinden in de nabijheid van de spoorbaan/tunnel. Verzocht wordt in het bestemmingsplan het volgende op te nemen ten aanzien van plannen/ontwikkelingen in de nabijheid van de spoorbaan: - indien plannen worden gemaakt c.q. werkzaamheden worden uitgevoerd in de nabijheid van de spoorbaan is het bepaalde in de artikelen 19 t/m 22 van de Spoorwegwet van toepassing. Verzocht wordt hiermee rekening te houden. - indien plannen worden gemaakt c.q. werkzaamheden worden uitgevoerd mag dit (zowel tijdens de aanleg als na het gereedkomen van de werkzaamheden) geen nadelige invloed hebben op de spoortunnel/spoorbaan. Denk hierbij onder andere aan de stabiliteit, waterpeil, trillingen tijdens werkzaamheden, bereikbaarheid, geluid enz. Verzocht wordt dit te borgen in het bestemmingsplan. In dit kader wordt verzocht tevens in het bestemmingsplan op te nemen dat de plannen tijdig ter beoordeling worden voorgelegd aan ProRail.	In de toelichting zal worden opgenomen dat tevens de Spoorwegwet van toepassing is. In de wijzigingsregels zal worden opgenomen dat voor de vaststelling van het wijzigingsplan Prorail in de gelegenheid gesteld moet worden om (gedurende een periode van 4 weken) advies uit te brengen over het ontwerp-wijzigingsplan.	De toelichting en de regels worden aangepast.
c	De mogelijkheid bestaat dat ter plaatse afgebrande groutankers in de grond aanwezig zijn vanuit de aanleg van de spoortunnel Rijswijk. Verzocht wordt hiermee rekening te houden zowel in de planvorming, de onderzoeksfase, de uitvoeringsfase als in de beheerfase.	Bij de gemeente is bekend dat deze aanwezig zijn en kunnen worden aangetroffen. Er zal rekening meegehouden worden.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
2.	Hoogheemraadschap Delfland		
a	Verzocht wordt onder beleid van Delfland ook te verwijzen naar de "Handreiking Watertoets voor gemeenten" (Delfland, 2012). Dit beleidsstuk bevat het actuele beleid, gericht op de watertoets en is daarom relevant voor de plannen waarop een wijzigingsbevoegdheid van toepassing.	In de toelichting zal hieraan aandacht worden besteed.	De toelichting wordt aangepast.
b	Verzocht wordt om aan de hand van vergelijking van de bebouwingsmogelijkheden in het vigerende en het ontwerpbestemmingsplan te onderbouwen dat er wel/geen toename (of afname) van verharding is. Indien er een toename is van verharding wordt verzocht te beschrijven hoe het effect daarvan op de waterhuishouding wordt gecompenseerd.	In het bestemmingsplan worden twee ontwikkelingen mogelijk gemaakt middels een directe bestemming. De realisatie van de Brede school en de aanleg van de nieuwe ontsluitingstructuur. De toename van verharding die daarmee gepaard gaat betreft 375 m2 ten opzichte van de huidige situatie. Vanwege de aanleg van de nieuwe school zal de huidige school worden gesloopt. Echter slechts een deel van het terrein zal voor de nieuwe school en de ontsluitingstructuur worden gebruikt en de rest (875m2) zal worden ingezaaid met gras (althans niet worden verhard). De totale verharding neemt daardoor af met $875-375=500$ m2. Dit zal in de toelichting worden opgenomen. Voor de ontwikkelingen die middels een wijzigingsbevoegdheid zijn opgenomen is nog niet duidelijk in hoeverre dit zal leiden tot een toename van de hoeveelheid verharding. Voor deze locaties zijn immers nog geen concrete bouwplannen voorhanden. Om in dit stadium al een voldoende waterberging te garanderen zal in de wijzigingsregels worden opgenomen dat indien er sprake is van een toename van de hoeveelheid verharding deze middels het realiseren van voldoende waterbergingscapaciteit dient te worden gecompenseerd.	De toelichting en de regels worden aangepast.
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
3.	Provincie Zuid Holland		
a	In de toelichting van het plan wordt nog verwezen naar de verouderde versies van de Provinciale Structuur Visie (PSV) en het provinciaal woonbeleid. In het plan ontbreekt om die reden de noodzakelijke motivering en onderbouwing zoals gesteld is in artikel 2 van onze Verordening Ruimte (VR) Het woningbouwprogramma van uw gemeente overstijgt de	In de toelichting zal verwezen worden naar de actuele PSV. Aangezien de regionale woningbehoefte het aanbod en de planvoorraad overstijgt. De locaties binnenstedelijk zijn en binnen 300 meter van het station en overig openbaar vervoer zijn gelegen. En daarmee goed aansluiten op e wens tot duurzame stedelijke ontwikkeling. Uit recente onderzoeken blijkt dat er sprake is van een oplopend tekort aan woningen in de regio. De gemeente het noodzakelijk acht om deze locaties planologisch te	De toelichting wordt aangepast.

	WBR2010. In het plan ontbreekt verantwoording aantoonbare woningbouw-behoefte en de afstemming in de regio.	reserveren en daarmee een bijdrage te leveren aan het oplossen van het zich manifesterende woningtekort in de regio.	
b	Er zijn vanuit externe veiligheid, met betrekking tot direct opgenomen bestemmingen, geen belemmeringen in het onderhavige bestemmingsplan. In het plan wordt echter een aantal nieuwe ontwikkelingen door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. Er wordt voor wat betreft die nieuwe geplande ontwikkelingen geen verantwoording afgelegd van het groepsrisico. Er dient voor de vaststelling van het plan te worden nagegaan of de beoogde ontwikkelingen in hun samenhang niet zullen leiden tot een toename van het groepsrisico tot boven de oriëntatiewaarde.	Deze constatering is terecht, het plan zal hierop worden aangepast. Voorgesteld wordt te anticiperen op de inwerkingtreding van de Wet Basisnet gevaarlijke stoffen in combinatie met het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev). Dit besluit zal op 1 januari 2014 in werking treden en zal daarmee van kracht zal zijn ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Op grond van het Btev zal in de toelichting ingegaan worden op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in geval van een incident met gevaarlijke stoffen op de Prinses Beatrixlaan. Omdat het plangebied op meer dan 200 meter is gelegen van de Prinses Beatrixlaan behoeft niet te worden ingegaan op het groepsrisico. Aan toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wordt verder de verplichting gekoppeld dat aandacht besteedt dient te worden aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dit zijn aspecten die bij de definitieve inrichting beter kunnen worden uitgewerkt.	De toelichting en de regels worden aangepast.
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
4.	Veiligheidsregio Haaglanden		
	De Prinses Beatrixlaan overschrijdt de oriëntatie-waarde van het groepsrisico met een factor 1,9. In de beleidsvisie 'Duurzaamheid en Milieu 2013-2017' van de provincie Zuid-Holland is opgenomen dat wanneer het groepsrisico wordt overschreden, aannemelijk gemaakt dient te worden dat op termijn aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan en aangetoond dient te worden dat een maximale inspanning is geleverd om de gevolgen van een ongeval tot een minimum te beperken. Het voldoen aan de oriëntatiewaarde op basis van het bestemmingsplan 'Stationskwartier' is een dilemma, aangezien de oriëntatiewaarde van het groepsrisico van de Prinses Beatrixlaan in de huidige situatie ook al wordt overschreden. Geadviseerd wordt om een structurele oplossing te vinden waarmee het groepsrisico voor de Prinses Beatrixlaan	De relatief hoge waarde van het groepsrisico ziet de gemeente als een ongewenste situatie en daarmee als aandachtspunt. Initiatieven die een positief effect zullen hebben op het groepsrisico zullen zoveel als mogelijk worden gerealiseerd. De (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied zijn gelegen op meer dan 200 meter en daarmee buiten de 100% letaliteitsgrens. De populatie binnen dit plangebied draagt daarmee relatief beperkt bij aan het groepsrisico. Juist de populatie binnen de 100% letaliteitsgrens is namelijk van invloed op het groepsrisico. Omdat het bestemmingsplan hoofdzakelijk conserverend van aard is en op meer dan 200 meter afstand is gelegen, biedt het bestemmingsplan geen grote kansen om het groepsrisico te verlagen. Voorgesteld wordt te anticiperen op het Besluit externe veiligheid transportroutes, dat op 1 januari 2014 in werking treedt. Op grond van dit besluit dient in de toelichting van dit bestemmingsplan ingegaan te worden op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in geval van een incident met gevaarlijke stoffen. De toelichting wordt hiermee aangevuld.	De toelichting wordt aangepast.

wordt verlaagd tot onder de oriëntatiewaarde of in de verantwoording groepsrisico op te nemen waarom de overschrijding van de oriëntatiewaarde door de gemeente Rijswijk acceptabel wordt geacht.		
---	--	--

3. INSPRAAKREACTIES

#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
5.	Roobol		
	In het vigerende bestemmingsplan (het Partieel uitbreidingsplan in onderdelen "Steenvoorde") heeft het perceel, gelegen te Rijswijk aan de Steenvoordelaan 265, 267A en 267 alsmede aan de Henri ter Halsingel 64, kadastraal bekend gemeente Rijswijk, sectie D nummer 6345, de bestemming "garage-bedrijf. Dit perceel zal bij de komende planherziening in zoverre positief bestemd worden dat er een bestemming op komt die detailhandel op de begane grond mogelijk maakt. In de planregels van het voorontwerp is het positief bestemmen echter niet volledig genoeg gebeurd. De op de begane grond aanwezige winkelruimten zijn namelijk veel groter dan de 200 m2 die in conceptartikel 14.4.4 sub a wordt voorgesteld.	Deze constatering is terecht. De bestemming zal in overeenstemming worden gebracht met de bestaande feitelijk aanwezige situatie en daarmee conserverend worden bestemd.	De regels worden aangepast
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
6.	A.P. Stiefelhagen namens meerdere bewoners van de Randstadflat (Dr. H. Colijnlaan 430 t/m 500)		
a	In het voorontwerpbestemmingsplan wordt het de locatie van de nieuwe brede school voor de woonflat 'Randstad' gesitueerd, het bouwvlak van het gebouw en het plein staan recht tegenover de flat. In deze situatie zal veel privacy en uitzicht verloren gaan ten opzichte van de huidige situatie. Zeker als op het bouwvlak een gebouw met de maximale hoogte van 17 meter gerealiseerd wordt. Een ander gevolg is dat geluidsdruk op de gevel veel groter wordt dan in de huidige situatie het geval. Doordat de woningen voorzien zijn van enkelglas zal het een significant verschil opleveren. Door de realisatie van de brede school met al haar functies, is er ook sprake van meer overlast over een groter deel van de dag,	De gemeente is van mening dat gezien de afstand tussen de gevel van de nieuwe school en de bestaande woningen van ruim 30 meter er van onacceptabele aantasting van de privacy en het uitzicht geen sprake is. De verwachting dat de geluidsdruk veel groter zal worden wordt niet gedeeld. Het schoolplein ligt nu ook aan de binnenzijde. Doordat de nieuwe school tussen de Generaal Spoorlaan en de bestaande woningen wordt gebouwd heeft deze situering als bijkomend voordeel dat de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door de Generaal Spoorlaan wordt teruggedrongen. Daarnaast is het zo dat in het kader van het Activiteitenbesluit het geluid van spelende kinderen uitgesloten is bij de beoordeling of de maximale geluidbelasting op de gevel wordt overschreden. Bovendien maakt het huidige bestemmingsplan de situering van het schoolplein op de 'nieuwe' plek al mogelijk.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	<p>een deel van de avond en in de vakantieperiodes dan in de huidige situatie. Gewezen wordt op de nu leegstaande ruimtes onder woongebouw de sfinx die bedoeld waren om dit soort buurtfuncties te vervullen en deze nog steeds zouden kunnen gaan vervullen.</p>	<p>Dat er sprake zou zijn van meer overlast vanwege de diversiteit aan functies wordt niet gedeeld. Dit zal beperkt zijn doordat de activiteiten binnen het nieuwe gebouw plaats vinden. Zo er al sprake van overlast zou zijn is dit aanvaardbaar gezien de stedelijke context. De locaties die genoemd worden als alternatief zijn om meerdere redenen niet geschikt.</p>	
b	<p>Het voorontwerp voorziet in 2 wegen aan beide zijden van de Randstadflat. Als eerste wordt gewezen op het feit dat de Randstadflat nooit actief zijn benaderd voor de brainstormsessie op 28 november 2012. Aangegeven wordt dat er sprake is van een 'achterstand'.</p>	<p>De locatie en het ontwerp van de ontsluitingsweg zijn in eerste instantie tot stand gekomen op basis van een verkeerskundige analyse die binnen de gemeente is uitgevoerd. Daarbij zijn verschillende ontsluitingsmogelijkheden onderzocht en is ook gekeken naar de (parkeer)eisen van de brede school. In de brainstormsessie met bewoners zijn een aantal extra ontsluitingsopties bedacht, die meegenomen zijn in de beoordeling. Daar zaten ook de opties tweerichtingsverkeer Colijnlaan en ontsluiting via een nieuwe weg links van de Randstadflat bij. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoptie zullen we opnieuw in gesprek gaan met de buurt. Daarbij zullen ook de bewoners uit de Randstadflat actief worden betrokken.</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c	<p>In de presentatie tijdens de informatieavond staat de norm, de huidige en de nieuwe verkeersintensiteit van de Schaperlaan. De conclusie is dat er geen extra wijkontsluiting nodig is, er zou zelfs nog een krappe derde meer over de Schaperlaan kunnen. Waarom zouden de bewoners van de Randstadflat dan extra belast moeten worden, terwijl de huidige situatie prima voldoet? Daarbij wordt de weg aangesloten op een 2 baansweg in 1 richting en zal voor het merendeel op de piekmomenten (halen en brengen schoolgaande kinderen) worden gebruikt, welke tevens ook piekmomenten zijn op de Generaal Spoorlaan.</p>	<p>Naast verkeersintensiteit zijn er andere argumenten om wel te kiezen voor een extra ontsluitingsweg, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid en de spreiding van het verkeer (zie ook het antwoord op de volgende reactie). Daarnaast is meerdere malen gebleken dat het de wens is van de wijk om een extra ontsluiting te krijgen. We streven er naar voor de wijk een goede en logische ontsluitingsstructuur neer te leggen die ook een functie heeft voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen.</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
d	<p>In de presentatie werden een aantal redenen gegeven om wel te kiezen voor een extra ontsluitingsweg. In de volgende argumenten kan men zich niet vinden: <i>Verbeteren bereikbaarheid.</i> Aangezien de extra ontsluiting 1 richtingsverkeer de wijk UIT is, wordt hier</p>	<p>Het Stationskwartier heeft twee aansluitingen de wijk in (Colijnlaan en Schaperlaan), maar slechts één uitgang (Schaperlaan). Daarom is gekozen voor een extra ontsluitingsweg de wijk uit.</p> <p>Een ontsluitingsweg de wijk uit op deze plek leidt niet tot sluiptverkeer. Omkering van de rijrichting (wijk in over</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	<p>niet aan voldaan aangezien de wijk nog steeds vanaf dezelfde wegen van buitenaf te bereiken is. <i>Spreiding van verkeer.</i> De ontsluitingsweg wordt aangesloten op een 2 baansweg in 1 richting, waardoor nog steeds veel mensen zullen kiezen om over de Schaperlaan de wijk uit te rijden, omdat ze op de Huis te Landelaan 2 richtingen op kunnen en het verkeerslicht op het kruispunt Huis te Landelaan/Generaal Spoorlaan kunnen omzeilen. Is er in het onderzoek gekeken naar wat de verkeersintensiteit op de nieuwe ontsluiting zal zijn?</p> <p>De volgende alternatieven ook in overweging zouden moeten worden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 richtingsverkeer Dr. H. Colijnlaan met aan 1 zijde rechte parkeerhavens en eventueel aan de andere zijde file parkeren in combinatie met een blauwe zone op de parkeerplaats bij het IND. • Dr. H. Colijnlaan een stuk verlengen ter plaatse van het fietspad en dan in een bocht langs de flat leiden zoals in het plan staat getekend zodat de weg over de 'smalle doorgang' kan vervallen. 	<p>nieuwe ontsluitingsweg) zou kunnen leiden tot sluipverkeer vanaf de Generaal Spoorlaan via Schaperlaan richting Huis te Landelaan en de Plaspoelpolder. Dat is niet wenselijk.</p> <p>De nieuwe ontsluitingsweg is vooral een goed alternatief voor bewoners richting Huis te Landebuurt, Oud-Rijswijk en verder. Door de aansluiting komt het haal- en brengverkeer van de school slechts 1x door de wijk (heen) in plaats van 2x (heen en terug). De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om op termijn de kruising Huis te Landelaan/ Generaal Spoorlaan te vervangen door een rotonde. Daarmee krijgt de nieuwe ontsluitingsweg nog extra meerwaarde.</p> <p>Het alternatief twee richtingsverkeer op de Dr. H. Colijnlaan is de situatie van vroeger. Door de combinatie van inparkerende auto's, veel fietsers en winkelend publiek staat de verkeersveiligheid in deze straat onder druk. Juist daarom heeft de gemeente er in het verleden voor gekozen de Dr. H. Colijnlaan om te vormen tot één-richtingsstraat. Het verlengen van de Colijnlaan ter plaatse van het fietspad is in onze ogen slechts een deel van de oplossing. De gemeente kiest er voor om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te scheiden van het halen en brengen van jonge kinderen en andere parkeerders, zodat een autoluwe zone ontstaat waar halen en brengen verkeersveilig kan worden afgewikkeld. De 'smalle doorgang' biedt met enige aanpassing, voldoende ruimte voor het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg.</p>	
e	<p>Voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg zal er grond van het terrein onteigend moeten worden, op deze grond bevinden zich parkeerplaatsen op eigen terrein. Ten aanzien van het ontwerp wordt geconstateerd dat in het nader uit te werken ontwerp er niet 'recht' geparkeerd kan worden omdat er simpelweg te weinig ruimte is om een vak of garage in of uit te rijden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om aan de parkeereis uit de parkeernorm te voldoen voor de nieuwbouw van de school moeten parkeerplaatsen op EIGEN terrein wijken, dit is een kwalijke zaak. Een voorwaarde in het veranderen van de 	<p>Met de eigenaar van de Randstadflat is de gemeente in overleg om te komen tot een oplossing, waarbij het uitgangspunt is dat er geen sprake mag zijn van verlies aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Een oplossing die besproken wordt is dat het perceel zodanig wordt vergroot richting de Generaal Spoorlaan dat 'recht' parkeren wel mogelijk is.</p> <p>Het stuk nieuwe weg dat zal worden aangelegd naar de nieuwe inrit van het eigen terrein zal niet als eenrichting- maar als tweerichtingsverkeer worden aangelegd. Bewoners behouden daarmee de mogelijkheid om ook via de Schaperlaan de wijk te verlaten.</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	<p>huidige situatie zou moeten zijn dat er in dezelfde hoeveelheid plaatsen op eigen terrein wordt voorzien als in de huidige situatie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inrit voor het eigen terrein wordt aan de andere zijde gesitueerd met als gevolg dat we alleen nog maar richting de ontsluitingweg richting de Generaal Spoorlaan kunnen rijden omdat, dit 1 richtingsverkeer is. Dit zal tevens irritatie geven tijdens de haal en breng tijden van de school. 		
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
7.	<i>Rijswijk Wonen</i>		
a	<p>De nieuwe wijkontsluitingsweg grenst aan de zuidzijde van de Benedictuslocatie. In het geval dat deze weg over het grondgebied van Rijswijk Wonen loopt, wordt hiertegen formeel bezwaar gemaakt. Verzocht wordt te bevestigen dat deze weg geen beperkingen oplevert voor de (toekomstige) bebouwing op de Benedictuslocatie.</p>	<p>De weg loopt niet over het eigendom van RijswijkWonen en wordt mede ter ontsluiting van de Benedictuslocatie aangelegd.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
b	<p>De locatie van de uitbreiding van Hoogvliet grenst aan de zuidoostzijde van de Benedictuslocatie. Waar zal de toegang van de laad- en losruimte komen? In hoeverre levert deze toegang en uitbreiding een beperking op voor de toekomstige bebouwing op de Benedictuslocatie?</p>	<p>Aan de Huis te Landellaan is nu al een ingang tot de laad- en losruimte. Wat de gemeente betreft blijft deze gehandhaafd.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
c	<p>De bestemming Gemengd 3 is opgenomen voor het gebouw "De Sfinx" aan het Papyruspad. Op de begane grond zijn hier maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening toegestaan. Op de verdiepingen alleen wonen. De plint van de Sfinx staat al geruime tijd leeg. De bestemming Gemengd-3 biedt naar onze mening te weinig ruimte om de leefbaarheid van het gebied te bevorderen en de kansen op verhuur te vergroten. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de bestemming zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan en wordt verzocht om de</p>	<p>Vanwege het ontbreken van distributieplanologische ruimte kan er geen sprake zijn van het toevoegen van horeca en/of detailhandel. De mogelijkheid voor zelfstandige kantoorruimte tot 1.000 m2 op de begane grond zal, naast wonen, wel aan de bestemming worden toegevoegd.</p>	<p>De regels worden aangepast</p>

	bestemming Gemengd-2 en wonen in de plint op te nemen.		
d	Er wordt vanuit gegaan dat het binnen de bestemming Maatschappelijk mogelijk is om een zorgprogramma (intramurale woningen, extramurale woningen, zorgvoorzieningen, HOED) op de Benedictuslocatie te realiseren en vragen u ons dit te bevestigen.	Dat is inderdaad mogelijk.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
8.	Het Bestuur VvE "De Prins"		
a	De nieuwe wijkontsluitingsweg zal pal naast de hoogbouw van "De Prins" worden gesitueerd. In de toelichting op het voorontwerp staat hierover. <i>De nieuwe ontsluitingsweg is via een directe bestemming ("Verkeer - 3") in dit bestemmingsplan opgenomen. Omdat het gaat om een weg met een 30 km/h-regime was het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk (de weg valt niet onder de vigeur van de Wet geluidhinder).</i> Dit is wel heel erg kort door de bocht. Het gaat hier om een weg met naar verwachting relatief veel verkeer (zeker als de nieuwbouw op de plaats van de CBR-locatie en de nieuwbouw van de Brede School zijn gerealiseerd). In Verband met de bevoorrading van de winkels aan de Dr. H. Colijnlaan zal ook veel lawaaiig vrachtverkeer van de weg gebruik gaan maken. Bovendien is de vraag hoe het 30 km/h-regime zal worden gehandhaafd. In dit verband wordt gewezen op de zeer gebrekkige handhaving van het eenrichtingverkeer voor auto's op de Dr. H. Colijnlaan. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling. De conclusie is dan ook dat er in het voorontwerp onvoldoende plaats is ingeruimd voor een adequate akoestische afweging.	Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de maximaal berekende geluidsbelasting maximaal 51 dB bedraagt t.p.v. de woningen in de Prins en maximaal 53 dB bedraagt ter plaatse van de Randstadflat. Als er aansluiting wordt gezocht bij grenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt de voorkeurswaarde overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Het college van Rijswijk vindt deze waarden aanvaardbaar voor een stedelijk gebied en daarmee in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. De nieuwe weg zal net als de rest van het Stationskwartier worden ingericht als 30km/h zone.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
b	Gevreesd wordt dat in verband met de	Of sprake is van waardevermindering van de woning van	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	<p>verslechtering van het akoestisch klimaat - voor een waardedaling van de appartementen in de hoogbouw van "De Prins" in een tijd, waarin de woningprijzen toch al onder grote druk staan.</p>	<p>reclamanten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming. - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. <p>Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.</p>	
c	<p>Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid die het voorontwerp biedt om op de een gebouw te realiseren (op een oppervlakte van maximaal 450 m2) van 15 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 50 meter. Een dergelijk bouwwerk zal het woongenot van de appartementen in "De Prins" op een onaanvaardbare wijze verstoren.</p>	<p>De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen.</p>	<p>De regels worden aangepast</p>
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
9.	<i>M.M.A. Beld-Snijders en E.J.H.M. Beld</i>		
a	<p>De nieuwe wijkontsluitingsweg zal pal naast de hoogbouw van "De Prins" worden gesitueerd. In de toelichting op het voorontwerp staat hierover. <i>De nieuwe ontsluitingsweg is via een directe bestemming ("Verkeer - 3") in dit bestemmingsplan opgenomen. Omdat het gaat om een weg met een 30 km/h-regime was het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk (de weg valt niet onder de vigeur van de Wet geluidhinder).</i> Dit is wel heel erg kort door de bocht. Het gaat hier om een weg met</p>	<p>Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de maximaal berekende geluidsbelasting maximaal 51 dB bedraagt t.p.v. de woningen in de Prins en maximaal 53 dB bedraagt ter plaatse van de Randstadflat. Als er aansluiting wordt gezocht bij grenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt de voorkeurswaarde overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Het college van Rijswijk vindt deze waarden aanvaardbaar voor een stedelijk gebied en daarmee in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. De nieuwe weg zal net als de rest van het Stationskwartier worden ingericht als 30km/h zone.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan</p>

	naar verwachting relatief veel verkeer (zeker als de nieuwbouw op de plaats van de CBR-locatie en de nieuwbouw van de Brede School zijn gerealiseerd). In Verband met de bevoorrading van de winkels aan de Dr. H. Colijnlaan zal ook veel lawaaiig vrachtverkeer van de weg gebruik gaan maken. Bovendien is de vraag hoe het 30 km/h-regime zal worden gehandhaafd. In dit verband wordt gewezen op de zeer gebrekkige handhaving van het eenrichting-verkeer voor auto's op de Dr. H. Colijnlaan. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling. De conclusie is dan ook dat er in het voorontwerp onvoldoende plaats is ingeruimd voor een adequate akoestische afweging.		
b	Gevreesd wordt dat in verband met de verslechtering van het akoestisch klimaat - voor een waardedaling van de appartementen in de hoogbouw van "De Prins" in een tijd, waarin de woningprijzen toch al onder grote druk staan.	Of sprake is van waardevermindering van de woning van reclamanten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met: - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming. - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c	Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid die het voorontwerp biedt om op de een gebouw te realiseren (op een oppervlakte van maximaal 450 m2) van 15 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 50 meter. Een dergelijk bouwwerk zal	De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde	De regels worden aangepast

	het woongenot van de appartementen in "De Prins" op een onaanvaardbare wijze verstoren.	hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen.	
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
10.	C.C.J.van Deelen		
a	De nieuwe wijkontsluitingsweg zal pal naast de hoogbouw van "De Prins" worden gesitueerd. In de toelichting op het voorontwerp staat hierover. <i>De nieuwe ontsluitingsweg is via een directe bestemming ("Verkeer - 3") in dit bestemmingsplan opgenomen. Omdat het gaat om een weg met een 30 km/h-regime was het uitvoeren van een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk (de weg valt niet onder de vigeur van de Wet geluidhinder).</i> Dit is wel heel erg kort door de bocht. Het gaat hier om een weg met naar verwachting relatief veel verkeer (zeker als de nieuwbouw op de plaats van de CBR-locatie en de nieuwbouw van de Brede School zijn gerealiseerd). In Verband met de bevoorrading van de winkels aan de Dr. H. Colijnlaan zal ook veel lawaaiig vrachtverkeer van de weg gebruik gaan maken. Bovendien is de vraag hoe het 30 km/h-regime zal worden gehandhaafd. In dit verband wordt gewezen op de zeer gebrekkige handhaving van het eenrichtingverkeer voor auto's op de Dr. H. Colijnlaan. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling. De conclusie is dan ook dat er in het voorontwerp onvoldoende plaats is ingeruimd voor een adequate akoestische afweging.	Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de maximaal berekende geluidsbelasting maximaal 51 dB bedraagt t.p.v. de woningen in de Prins en maximaal 53 dB bedraagt ter plaatse van de Randstadflat. Als er aansluiting wordt gezocht bij grenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt de voorkeurswaarde overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Het college van Rijswijk vindt deze waarden aanvaardbaar voor een stedelijk gebied en daarmee in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. De nieuwe weg zal net als de rest van het Stationskwartier worden ingericht als 30km/h zone.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
b	Gevreesd wordt dat in verband met de verslechtering van het akoestisch klimaat - voor een waardedaling van de appartementen in de hoogbouw van "De	Of sprake is van waardevermindering van de woning van reclamanten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	Prins" in een tijd, waarin de woningprijzen toch al onder grote druk staan.	onherroepelijk worden, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met: - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming. - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.	
c	Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid die het voorontwerp biedt om op de een gebouw te realiseren (op een oppervlakte van maximaal 450 m2) van 15 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 50 meter. Een dergelijk bouwwerk zal het woongenot op een onaanvaardbare wijze verstoren en de waarde aanzienlijk doen dalen. Destijds was het op basis van het bestemmingsplan niet toegestaan een nieuw gebouw op deze locatie te bouwen hoger dan het bestaande kerkgebouw. Reden om dit appartement destijds te kopen.	De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen.	De regels worden aangepast
d	Afgevraagd wordt af hoe de nieuwe weg gerealiseerd kan worden, de doorgang tussen de inrit van gebouw "de Prins" en het naast gelegen pand is ter plekke slechts iets meer dan 3m breed; wel erg minimaal voor motorvoertuigen, zeker met al die schoolgaande kinderen en hun ouders. Wel wordt het op deze manier makkelijk om het 30 km h-regime te handhaven in deze zgn ontsluitingsweg. Men kan er eenvoudig weg niet harder rijden als er überhaupt te rijden valt.	Met de eigenaar van de Randstadflat is de gemeente in overleg om een deel van de groenstrook/tuin aan te kopen zodat de nieuwe weg inclusief trottoirs gerealiseerd kan worden.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
e	Een uitbreiding van de Hoogvliet zal zeker gepaard gaan met nog meer laad- en losbewegingen die zoals nu al het geval is ook in de zeer drukke Dr.H.Colijnlaan plaats	De uitbreiding van de Hoogvliet kan pas plaats vinden nadat een wijzigingsplan door het College is vastgesteld. De aspecten die genoemd worden zullen opdat moment zeker onderdeel van de afweging zijn om de uitbreiding al	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	vinden.	dan niet toe te staan.	
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
11.	<i>J. Duyvestijn</i>		
	Gevreesd wordt voor een gevaarlijke situatie daar waar de uitrit van de parkeergarage van "De Prins" uitkomt op de nieuwe ontsluitingsweg vanwege het beperkte zicht.	De gemeente is zich bewust dat deze oplossing niet tot (verkeers)onveilige situatie mag leiden. Dit is een belangrijk aspect bij het ontwerp van de nieuwe weg. Aangezien de rijrichting van de nieuwe weg eenrichting wordt namelijk richting de Generaal Spoorlaan, wordt zowel het zicht op de inrit van de parkeergarage als het zicht vanuit de parkeergarage niet beperkt. Waarbij al een belangrijke voorwaarde is voldaan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
12.	L. Lingg-Koldewijn		
	Het bezwaar is gericht tegen het bouwen van een gebouw van 12 verdiepingen (door u geschatte hoogte 50 meter) op de Benedictuslokatie. Een argument zoals dat het een markant punt is, en dat het volgens stedenbouwkundigen "mooi" is om in de buurt van een station hoogbouw te hebben wegen niet op tegen de bezwaren. Indiener woont zelf in "De Prins" en mocht er voor dit gebouw een dermate hoog gebouw worden gerealiseerd neemt dit veel zonlicht weg. Toen ik de woning in 2004 kocht werd gezegd dat er een dependance van Onderwatershof zou komen en dat dit gebouw niet hoger mocht worden dan de toen nog bestaande kerk of het gebouw De Prins zijnde 5 verdiepingen of wel 17 meter. Bovendien is er al een markant punt en wel de toren van de toenmalige kerk die in alle plannen blijft bestaan. Twee hoge punten lijken mij dan ook niet nodig. Indiener zou helemaal geen bebouwing wensen en zou een goed aangelegd parkeerterrein misschien wenselijker zijn voor de buurt dan woningbouw ook gelet op de huidige leegstand en niet te realiseren verkoop van nieuwbouw in het gebouw "de Colijn" terwijl er veel behoefte is aan parkeerplaatsen.	De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en hetgeen hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen. Ten behoeve van de school en de nog nader te ontwerpen bouwlocaties in de wijk zal voldoende nieuwe parkeergelegenheid worden gerealiseerd. Voor de school komen op eigen terrein parkeerplaatsen voor docenten c.s. en zal een zogenaamde Kiss&Ride worden aangelegd. Hierdoor zal de wanordelijke situatie waar nu nu tijdens het halen en brengen van schoolkinderen sprake is tot het verleden behoren. Er is geen wettelijke norm waaraan kan worden getoetst ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Er zijn wel algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. De gemeente Rijswijk hanteert deze richtlijn. Bij het opstellen van het wijzigingsplan zal deze norm dan ook gehanteerd worden. Dit zal als extra voorwaarde in de uitwerkingsregels worden opgenomen.	De regels worden aangepast
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
13.	RK PAROCHIE H. BONIFATIUS		
a	Het bezwaar richt zich tegen de	De gemeenteraad heeft in haar besluit van 24 mei 2005	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	voorgestelde mogelijke bestemmingen ter plaatse van de voormalige Benedictuskerk, welke sterk afwijken van de door de parochie ter zake gesloten overeenkomsten van koop c.q. levering van de Benedictuslocatie aan Rijswijk Wonen, waarbij de gemeente Rijswijk zich heeft gecommitteerd via het raadsbesluit d.d. 24 mei 2005.	instemmend kennisgenomen van de te sluiten overeenkomsten en het bijbehorende stedenbouwkundig plan. En hiermee een verdere uitwerking van de plannen op basis van de te sluiten overeenkomsten toegestaan en aangegeven dat planologische procedures die in een later stadium nog gevoerd moesten worden welwillend tegemoet zouden worden getreden. Echter heeft de raad geen besluit of besluiten genomen die impliceren dat andere programma's of andere bebouwingswijzen niet tot de mogelijkheid zouden behoren. Voor zover Rijswijk Wonen of andere partijen ten aanzien van de locatie met u verplichtingen zijn aangegaan, dan wel andersom, gaat de gemeente er vanuit dat u en de partijen de verplichtingen nakomen of dat partijen daarover in overleg zullen treden.	
b	Voorts is met betrekking tot de oude kerktoeren geen inhoudelijke onderbouwing aangetroffen, waarbij wordt ingegaan op de "waarde " van het behoud van dit "monument". Het nemen van beschermde maatregelen zou aanbevelenswaardig zijn. Bij de inpassing in het te ontwerpen bouwplan moet rekening worden gehouden met deze toeren. Voorts is het de vraag of een woontoren van 40 meter hoog in de directe omgeving niet bezwaarlijk is voor de werking van de installaties van Vodafone.	De toren is in het bestemmingsplan conserverend bestemd. Andere beschermende maatregelen zijn momenteel niet opportuun noch noodzakelijk. Van Vodafone is geen reactie ontvangen die hierop wijst.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
14.	K. Notenboom		
a	Bij de verkoop van de appartementen van het gebouw De Prins is kenbaar gemaakt dat op de plaats van de Benedictuskerk in de toekomst gebouwd zou gaan worden, maar dat de toekomstige nieuwbouw niet hoger zou komen als de hoogte van de oude kerk. In de plannen praat men nu over een bouwhoogte van 12 woonlagen. Wanneer deze plannen door zouden gaan, wordt het woongenot op het terras tot nul gereduceerd, omdat daar dan geen zon meer zal komen. Hierdoor zal de waarde van het appartement sterk dalen.	De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen. Er is geen wettelijke norm waaraan kan worden getoetst ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Er zijn wel algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. De gemeente Rijswijk hanteert deze richtlijn. Bij het opstellen van het	De regels worden aangepast

		<p>wijzigingsplan zal deze norm dan ook gehanteerd worden. Dit zal als extra voorwaarde in de uitwerkingsregels worden opgenomen.</p> <p>Of sprake is van waardevermindering van de woning van reclamanten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; <p>Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. <p>Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.</p>	
b	<p>Daarnaast wordt bezwaar gemaakt tegen een eventuele uitbreiding van supermarkt Hoogvliet. Waar de supermarkt wil uitbreiden staan nu de afzuiging van de supermarkt. Deze afzuiging heeft een vrije uitgang. Hierdoor is er geen geluidsoverlast. Wanneer de supermarkt daar uit gaat breiden zullen deze verplaats moeten worden. Op een paar meter afstand van de ventilatoren zijn ook bouwplannen. Hierdoor zal het geluid van de afzuiging tegen deze muur ketsen, wat geluidsoverlast voor de huidige en nieuwe bewoners zal geven.</p>	<p>Op dit moment is nog niet duidelijk wat de uitbreiding van de supermarkt betekent voor de locatie van de afzuiging. Bij het opstellen van het wijzigingsplan en bij de beoordeling van de aanvraag van een vergunning zal dit een aandachtspunt zijn.</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
15.	<i>L. von Stein</i>		
a	<p>Het bezwaar is gericht tegen het bouwen van een gebouw van 12 verdiepingen over een oppervlak van 400 m2 (geschatte hoogte 50 meter) op de Benedictuslokatie. Bij de verkoop van de appartementen van</p>	<p>De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al door hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en</p>	De regels worden aangepast

	het gebouw De Prins is kenbaar gemaakt dat op de plaats van de Benedictuskerk in de toekomst gebouwd zou gaan worden, maar dat de toekomstige nieuwbouw niet hoger zou komen dan een hoogte van 17 meter. De 40 meter gaat ten koste van zonuren en de daar aanwezige bomen mogen niet gekapt worden.	wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen. Er is geen wettelijke norm waaraan kan worden getoetst ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Er zijn wel algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. De gemeente Rijswijk hanteert deze richtlijn. Bij het opstellen van het wijzigingsplan zal deze norm dan ook gehanteerd worden. Dit zal als extra voorwaarde in de uitwerkingsregels worden opgenomen. Uitgangspunt daarbij is ook om bestaande bomen zoveel als mogelijk int passen en te sparen.	
b	Bezwaar wordt gemaakt tegen eventuele commerciële ruimte in de eerste laag van het nieuwe gebouw, aangezien deze ruimte in de Plaspoelpolder, Sfinx en de In de Bogaard leeg staan.	Het bestemmingsplan sluit commerciële ruimte mede om die reden uit.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c	Ten aanzien van de uitbreiding van de Hoogvliet wordt aandacht gevraagd voor de koelinstallatie aangezien verplaatsing tot geluidsoverlast zal leiden.	Op dit moment is nog niet duidelijk wat de uitbreiding van de supermarkt betekent voor de locatie van de afzuiging. Bij het opstellen van het wijzigingsplan en bij de beoordeling van de aanvraag van een vergunning zal dit een aandachtspunt zijn.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
16.	<i>T. Zwijgers</i>		
	Het bezwaar is gericht tegen het bouwen van een gebouw van 12 verdiepingen (geschatte hoogte 50 meter) op de Benedictuslokatie. Een argument zoals dat het een markant punt is, en dat het volgens stedenbouwkundigen "mooi" is om in de buurt van een station hoogbouw te hebben wegen niet op tegen de bezwaren. Indiener woont zelf in "De Prins" en mocht er voor dit gebouw een dermate hoog gebouw worden gerealiseerd neemt dit veel zonlicht weg. Toen ik de woning in 2004 kocht werd gezegd dat er een dependance van Onderwatershof zou komen en dat dit gebouw niet hoger mocht worden dan de toen nog bestaande kerk of het gebouw De Prins zijnde 5 verdiepingen of wel 17 meter.	De gemeente heeft gekeken naar de inpassing van de nieuwbouw in de omgeving. De wijk waar de mogelijke nieuwbouw zal worden gerealiseerd, kenmerkt zich al deels hoogbouw. De bebouwing in de directe omgeving van de nieuwbouw is ook als zodanig te typeren. Gelet hierop en wat hierover in de door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie en de woonvisie staat, wordt de geplande nieuwbouw passend binnen de omgeving geacht. Het is de bedoeling dat het hoge deel van de bebouwing direct langs de Huis te Landellaan of de Generaal Spoorlaan wordt gesitueerd. In de uitwerkingsregels zal dit als nadere voorwaarde worden opgenomen.	De regels worden aangepast

<p>Bovendien is er al een markant punt en wel de toren van de toenmalige kerk die in alle plannen blijft bestaan. Twee hoge punten lijkt dan ook niet nodig. Indiener zou helemaal geen bebouwing wensen en zou een goed aangelegd parkeerterrein misschien wenselijker zijn voor de buurt dan woningbouw ook gelet op de huidige leegstand en niet te realiseren verkoop van nieuwbouw in het gebouw "de Colijn" terwijl er veel behoefte is aan parkeerplaatsen.</p>		
--	--	--