



Winston Churchill Tower



Gemeente Rijswijk

Bestemmingsplan Winston Churchill Tower

Inhoud

- Toelichting (exclusief bijlagen)

datum:

9 april 2019

identificatienummer:

NL.IMRO.0603.bpWinstChurchIn366-VA01

Opgesteld door:

LBP|SIGHT

J.J. (Jacob Jan) van Burg MSc

M.I. (Meriël) Huizer MSc

Bestemmingsplan
Winston Churchill Tower
Toelichting

VASTGESTELD

Datum
9 april 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging van het plangebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	7
1.4	Planvorm	9
1.5	Leeswijzer	9
2	Beschrijving plangebied.....	10
2.1	Ontstaansgeschiedenis.....	10
2.2	Huidige situatie.....	11
2.3	De ontwikkeling	12
2.3.1	Aanleiding.....	12
2.3.2	Beschrijving plan	13
2.3.3	Architectuur en stedenbouw.....	14
2.3.4	Groen	16
3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid.....	17
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)	17
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	18
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	19
3.2	Provinciaal beleid	20
3.2.1	Visie Ruimte en Mobiliteit.....	20
3.2.2	Verordening Ruimte 2014 actualisering 2016.....	22
3.3	Regionaal beleid	25
3.3.1	Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	25
3.3.2	Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017-2021	25
3.4	Gemeentelijk beleid	26
3.4.1	Stadsvisie Rijswijk 2030.....	26
3.4.2	Woonvisie 2015-2025	26
3.4.3	Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020	27
3.4.4	Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk 2011	28
3.4.5	Groenbeleidsplan 2010- 2020.....	29
3.4.6	Hoogbouwvisie 2007	30
3.4.7	Economische Visie 2010-2018 ('Vernieuwen en profileren')	30
3.4.8	Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving	31
3.4.9	Mutual Gains Approach (MGA)-proces Prinses Beatrixlaan.....	31
3.4.10	Evenementenbeleid 2006	32
4	Omgevingsaspecten	33
4.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	33
4.1.1	Inleiding en toetsingskader	33
4.1.2	Beoordeling	34
4.1.3	Conclusie.....	34
4.2	Lucht	34

4.2.1	Beleidskader	34
4.2.2	Beoordeling	35
4.2.3	Conclusie.....	35
4.3	Geluid.....	35
4.3.1	Wettelijk kader.....	35
4.3.2	Beoordeling wegverkeerlawaai	36
4.3.3	Beoordeling industrielawaai	36
4.3.4	Conclusie.....	38
4.4	Bodem.....	38
4.4.1	Kader.....	38
4.4.2	Beoordeling	39
4.4.3	Conclusie.....	39
4.5	Externe veiligheid.....	40
4.5.1	Beleidskader	40
4.5.2	Beoordeling t.a.v. het transport van gevaarlijke stoffen.....	40
4.5.3	Conclusie.....	43
4.6	Bedrijven en milieuzonering.....	43
4.6.1	Kader.....	43
4.6.2	Beoordeling	44
4.6.3	Conclusie.....	44
4.7	Water.....	45
4.7.1	Algemeen en beleidskader.....	45
4.7.2	Watertoets/beoordeling	47
4.7.3	Conclusie.....	48
4.8	Natuur en ecologie	48
4.8.1	Wettelijk kader.....	48
4.8.2	Beoordeling	49
4.8.3	Conclusie.....	50
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	50
4.9.1	Cultuurhistorie: kader en beoordeling	50
4.9.2	Archeologie: kader en beoordeling	50
4.9.3	Conclusie.....	51
4.10	Duurzaamheid.....	52
4.10.1	Gemeentelijk beleid.....	52
4.10.2	Beoordeling en conclusie	53
4.11	Verkeer en parkeren	53
4.11.1	Verkeer.....	53
4.11.2	Parkeren.....	54
4.12	Windhinder	57
4.12.1	Kader.....	57
4.12.2	Beoordeling	57
4.12.3	Conclusie.....	58
4.13	Bezinning	58
4.13.1	Kader.....	58
4.13.2	Beoordeling	58
4.13.3	Conclusie.....	59
4.14	Reflectie	59

4.14.1	Kader.....	59
4.14.2	Beoordeling.....	59
4.14.3	Conclusie.....	60
5	Juridische planbeschrijving.....	61
5.1	Planvorm.....	61
6	Uitvoerbaarheid en handhaving.....	64
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	64
6.2	Economische uitvoerbaarheid.....	64
6.3	Handhaving.....	64
7	Procedure.....	66
7.1	Vorbereidingsfase.....	66
7.2	Ontwerpfase.....	66
7.3	Vaststellingsfase.....	67

Bijlagen

Bijlage I	Markttoets
Bijlage II	Akoestisch onderzoek
Bijlage III	Figuren industrielawaai
Bijlage IV	Bodemonderzoek
Bijlage V	Onderzoek externe veiligheid
Bijlage VI	Quickscan flora en fauna
Bijlage VII	Onderzoek windhinder
Bijlage VIII	Bezonningsstudie
Bijlage IX	Onderzoek reflectie
Bijlage X	Nota van Inspraak en Overleg
Bijlage XI	Nota van Zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van de wens van initiatiefnemer ReShape Properties om de locatie aan de Sir Winston Churchillaan 366 in Rijswijk te transformeren. Op deze locatie bevindt zich momenteel een kantoorgebouw. De wens bestaat om deze functie van kantoorgebouw te veranderen naar een woningfunctie en om twee extra bouwlagen te realiseren.

De Winston Churchill Tower is in 1971 opgeleverd en was voor het laatst in gebruik door het Shell pensioenfonds en het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers. Sinds eind 2017 zijn deze partijen niet meer gehuisvest in de Winston Churchill Tower.

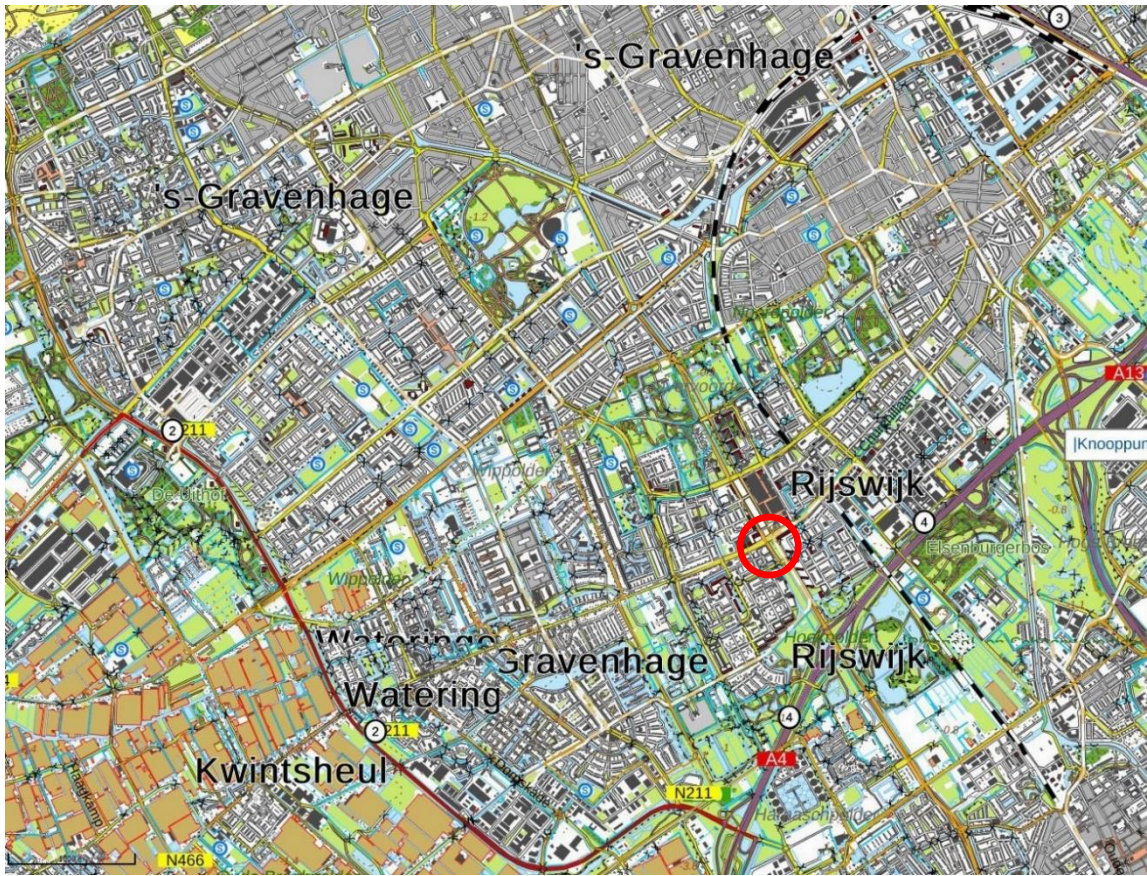
De beoogde ontwikkeling houdt in dat de huidige functie van kantoortoren volledig komt te vervallen. Door deze te veranderen naar de functie van wonen, wil de initiatiefnemer verschillende formaten appartementen realiseren. De Churchill Tower biedt straks ruimte aan 316 woningen met gebruikoppervlaktes variërend van circa 66 m² tot circa 136 m² verdeeld over 25 bouwlagen (= 24 verdiepingen). Daarbij zijn respectievelijk 220 huur- en 96 koopwoningen beoogd. Van de huurwoningen kunnen er 156 als middelduur worden aangemerkt. De overige huur- en koopwoningen (in totaal 160) kunnen als duur worden aangemerkt. In de halfverdiepte kelder wordt een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd voor minimaal 524 fietsen en aanvullend 54 losse bergingen.

Het huidige omliggende parkeerterrein blijft behouden maar het terrein wordt volledig heringericht. Zo is meer ruimte voor groen in de vorm van bomen en perken. De Winston Churchill Tower wordt hierdoor van drie kanten omgeven door groen. Daarmee vormt de transformatie een impuls voor de ruimtelijke kwaliteit van de planlocatie.

De voorgenomen transformatie is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Steenvoorde' dat is vastgesteld op 25 september 2012. Met dit bestemmingsplan wordt de voorgenomen ontwikkeling wel mogelijk gemaakt. Voorliggend document vormt hierbij de toelichting bij het bestemmingsplan. Hiermee wordt aangetoond dat er bij de beoogde ontwikkeling sprake blijft van een goede ruimtelijke ordening. Tevens wordt aangetoond dat er geen belemmeringen zijn met betrekking tot de realisatie van de voorgenomen transformatie.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen in Rijswijk, provincie Zuid-Holland. Ter verduidelijking van de locatie zijn onderstaande figuren opgenomen.



Figuur 1.1
 Globale aanduiding plangebied in omgeving



Figuur 1.2
 Aanduiding plangebied in omgeving

Het plangebied is gelegen aan de Sir Winston Churchillaan 366 in Rijswijk en grenst aan de Prinses Beatrixlaan, zie figuur 1.3 voor het plangebied. Het plangebied bestrijkt de percelen Rijswijk C .2831, 2846 en 2845.



Figuur 1.3

Weergave plangebied (rood omkaderd)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Steenvoorde' dat onherroepelijk in werking is getreden op 15 januari 2013. Op dit moment is de planlocatie bestemd met de functie 'Kantoor' en is er een dubbelbestemmings 'Waarde – Archeologie – 3' aanwezig.

Ter plaatse van de toren is een maximum bouwhoogte van 72 meter opgenomen. Het gebouw kent ook een ombouw. Ter plaatse van deze ombouw geldt een maximum bouwhoogte van 4 meter.

Aan de zuidzijde van het perceel, grenzend aan de Sir Winston Churchillaan rust de dubbelbestemming 'leiding- water'. Het omliggende terrein, waaronder het parkeerterrein kent geen verdere aanduidingen. Ter plaatse van de parkeergarage is de aanduiding 'parkeergarage' van toepassing en geldt een maximum bouwhoogte van 4 meter.

In figuur 1.4 is een sectie opgenomen van het vigerende bestemmingplan inclusief aanduiding van (dubbel)bestemmingen.



Figuur 1.4
Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Steenvoorde'

Kantoor

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor: kantoren, erven, parkeervoorzieningen (niet gebouwde), groenvoorzieningen water en ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' tevens gebouwde parkeervoorzieningen.

Waarde - Archeologie

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarden.

De ontwikkeling past niet binnen de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan omdat de beoogde functies niet mogelijk zijn binnen de geldende bestemming. Voor de beoogde ontwikkeling is een bestemming vereist die de functie 'wonen' mogelijk maakt. Tevens passen de twee extra bouwlagen niet binnen de in het bestemmingsplan toegestane, maximale bouwhoogte. Het bestemmingsplan kent geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden om het plan te realiseren. Aangezien de huidige planologie de voorgestane realisatie niet mogelijk maakt, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld waarbij binnen het plangebied verschillende bestemmingen zijn opgenomen.

Parapluherziening parkeernormering Rijswijk

In aanvulling op het voorgaande vigeert ter plaatse van het plangebied tevens het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeernormering Rijswijk' dat op 12 juni 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk. De relevante regels uit het betreffende bestemmingsplan zijn overgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

1.4 Planvorm

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels die daarop betrekking hebben, de in het bestemmingsplan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVPB 2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als verplichte opbouw is opgenomen.

Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding: een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0603.bpWinstChurchIn366-VA01.
- regels: deze regels zijn in de SVBP 2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (onder andere de volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven, met bijbehorende verklaringen. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de richtlijn SVBP 2012.

1.5 Leeswijzer

De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk, waarin onder andere wordt ingegaan op de ligging van het plangebied en het vigerende bestemmingsplan, wordt in hoofdstuk 2 "Planbeschrijving" nader ingegaan op de verschillende functies binnen het plangebied zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 "Beleidskader" het relevante beleid voor dit bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 4 "Omgevingsaspecten" wordt ingegaan op de impact van de ontwikkeling op de omgeving en vice versa, zoals geluid, wind, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, ecologie en archeologie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 5 wordt een juridische plantoelichting op de planregels gegeven. Hoofdstuk 6 gaat vervolgens in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 7 sluit af met een toelichting op de procedure.

2 Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het landschap van Rijswijk en omgeving is ontstaan onder invloed van de zee en rivieren. De kustlijn lag circa 3700 voor Christus ter hoogte van Rijswijk en is later naar het westen verschoven. Achter de duinen en strandwallen ontstond een veengebied. De hoger gelegen strandwallen waren aantrekkelijk voor bewoning. In de middeleeuwen werd het gebied ontgonnen. De ontginningsbasis vormde de hoger gelegen strandwal, waar nu de Van Vredenburgweg gelegen is. Haaks op deze weg werden agrarische weidepercelen gerealiseerd. De bestaansmiddelen bestonden uit veeteelt, turfsterkerijen en enkele steenfabrieken. De komst van het Rijn-Schiekanaal was belangrijk voor de economische ontwikkeling van Rijswijk.

In de zeventiende eeuw werd Den Haag het centrum van de macht van de Republiek der Nederlanden. Dit stimuleerde de vestiging van welgestelde burgers in Rijswijk. In de zeventiende en achttiende eeuw zijn er diverse buitenplaatsen en kastelen gebouwd op Rijswijks grondgebied, zoals Huys ter Nieuburch, Cromvliet en Leeuwendaal. Naast de veeteelt kwam ook de bouw- en textielnijverheid op als economische bestaansmiddelen. In de negentiende eeuw kwam de industrialisatie op gang. De spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam werd aangelegd. Toch bleef Rijswijk in de negentiende eeuw nog voornamelijk een agrarisch dorp.

In de twintigste eeuw is het agrarische karakter geheel verdwenen. Den Haag had een tekort aan bouwgrond en de vraag naar woningen was groot. Meerdere malen in de twintigste eeuw werd bestuurlijk gestreden om het grondgebied van Rijswijk, maar Rijswijk is als zelfstandige gemeente blijven bestaan en heeft het grootste deel van haar grondgebied kunnen behouden. Wel is Rijswijk sterk verstedelijkt. Voor de Tweede Wereldoorlog werd al gebouwd in Cromvliet en Leeuwendaal. Na de Tweede Wereldoorlog werden onder bestuur van burgemeester Bogaardt vele woon- en werkgebieden aangelegd. Het inwoneraantal steeg tot meer dan 50.000.

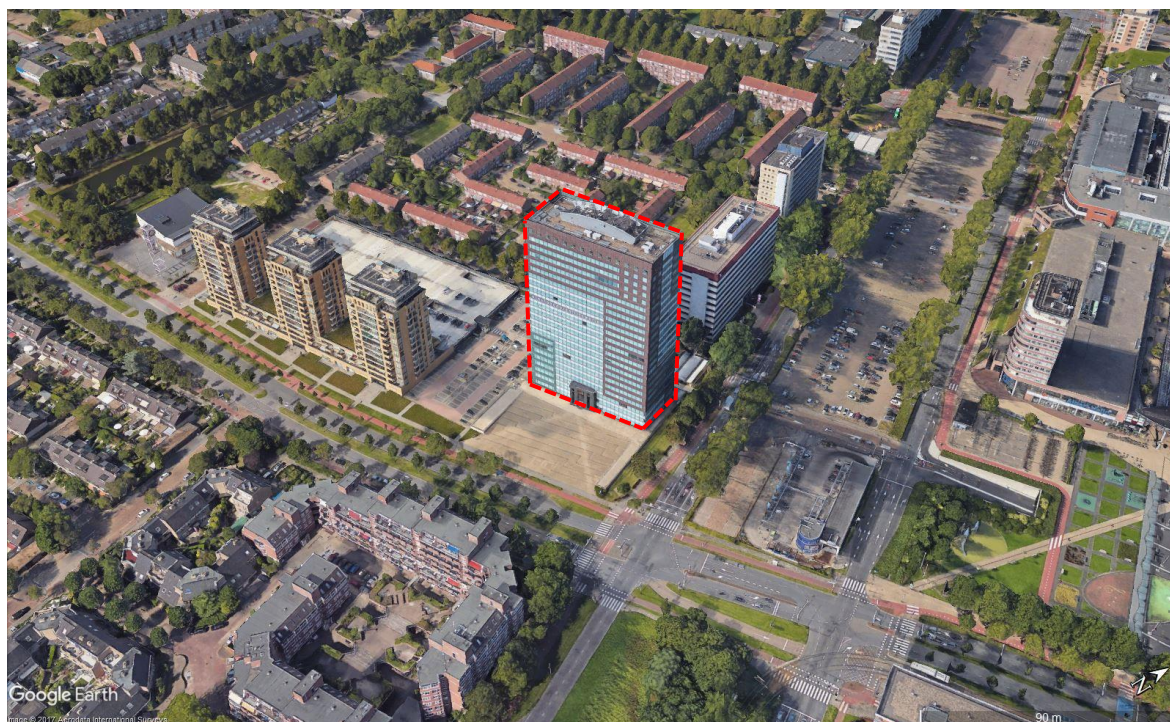
Vanaf de tweede helft van de 20^e eeuw wordt er op meer plaatsen in Rijswijk hoogbouw toegepast. Hiermee neemt de hoogte van de bebouwing toe. Hieraan lagen de voortdurende vraag naar woningen en de hoge grondprijs ten grondslag. Hiermee werd een stedelijke uitstraling van Rijswijk gerealiseerd. Vanaf de jaren 70 en 80 worden er veel eengezinswoningen gebouwd en daarmee ontstaat een grotere diversiteit aan woningtypen. Vanaf de jaren 90 vormt Rijswijk een onderdeel van het aaneengesloten stedelijk gebied van de agglomeratie van Den Haag.

2.2 Huidige situatie

Plangebied

Op de planlocatie is op dit moment een kantoorpand aanwezig. Het kantoorpand is in 1971 gebouwd naar een ontwerp van de architect ir. Harry Hefkens. In 2001 is de Winston Churchill Tower gerenoveerd en van binnen en van buiten volledig gestript, tot op het kale betonskelet. Tijdens de renovatie heeft de gevel een nieuw jasje van glas en aluminium platen gekregen. Voor het laatst is het kantoor in gebruik geweest door het Shell pensioenfonds en het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers.

Sinds eind 2017 zijn deze partijen hier niet meer gehuisvest. De oppervlakte van de begane grond bedraagt 1.167 m². Daaronder bevindt zich nog een halfverdiepte kelder, die een grotere oppervlakte heeft dan de overige bouwlagen (circa 1.500 m²). Op dit moment biedt het gebouw een bruto-vloeroppervlakte van 26.930 m² (exclusief de genoemde, halfverdiepte kelder). Het omliggende terrein is vrijwel volledig verhard en ingericht voor parkeren en de entree/ontsluiting van het kantoorpand. Tevens is in het noordoostelijk deel van het plangebied een tweelaagse parkeergarage aanwezig, met bijbehorend lift-/trappenhuis. In figuur 2.1 is de huidige situatie weergegeven.



Figuur 2.1

Luchtfoto Winston Churchill Tower aangegeven met rode onderbroken lijn

Omgeving

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Ministerbuurt. Het gebied rondom het plangebied wordt gekenmerkt door een menging van functies:

- Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich een complex met drie woontorens, die circa 45 meter hoog zijn. De tweelaags parkeergarage voor dit complex is aan de parkeergarage in het plangebied vastgebouwd. Ten oosten van de woontorens en de parkeergarages ligt de Pa van der Steurlaan, die uitkomt op de Sir Winston Churchilllaan. Via deze straat worden de parkeergarages ontsloten. Aan de overzijde van deze straat is een kerk gevestigd.
- Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich de C.T. Storklaan, met daarachter een woonwijk met rijwoningen en portieketagewoningen. Ten noorden van de Winston Churchill Tower bevinden zich twee kantoorpanden met hoogtes van respectievelijk circa 33 en 40 meter. Deze kantoorpanden grenzen, net als de Winston Churchill Tower, aan de oostzijde aan de Prinses Beatrixlaan. De kantoorpanden worden echter ontsloten via de J.C. van Markenlaan aan de westzijde.
- Ten noordoosten van het plangebied ligt de Prinses Beatrixlaan, één van de hoofdonthutingswegen van Rijswijk. Ter plaatse bestaat deze weg uit twee keer twee rijbanen, met daartussen een parkeerterrein en, direct ten oosten van het plangebied, een autowasstraat. Voor een deel van het parkeerterrein ten noordoosten van het plangebied is tevens het gebruik als evenemententerrein toegestaan. Aan de overzijde van de Prinses Beatrixlaan ligt 'In de Bogaard', het (overdekte) hoofdwinkelcentrum van Rijswijk. Aan de voorzijde van dit complex, ten oosten van het plangebied, bevinden zich een park en plein (met daaronder een parkeergarage en daarachter een kantoorpanden met een vergelijkbare hoogte als de Winston Churchill Tower). Ook op dit plein, het Bogaardplein, is het gebruik als evenemententerrein toegestaan.
- Ten zuidoosten van het plangebied ligt de Sir Winston Churchilllaan, ook één van de hoofdonthutingswegen van Rijswijk. Direct aan de overzijde bevindt zich een appartementencomplex waarvan de hoogte varieert tussen circa 12 en 24 meter. Ten zuidwesten van dit complex bevinden zich rijwoningen. Ten noordoosten van dit complex, en tevens aan de overzijde van de Prinses Beatrixlaan, bevindt zich een flat met een hoogte van circa 40 meter.

2.3 De ontwikkeling

2.3.1 Aanleiding

In vrijwel heel Nederland is de vraag naar (grootschalige) kantoorruimte sterk verminderd in het afgelopen decennium. Dit geldt ook voor Rijswijk en het gebied met daarin de Winston Churchill Tower, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving (zie ook paragraaf 3.4.7). In deze visie zijn onder andere de volgende analyses gemaakt:

- *Rijswijk heeft een structureel overaanbod aan vierkante meters winkels en kantoren. De kantorenleegstand in Rijswijk bedraagt bijna 270.000 m² oftewel circa 30%: In regionaal en landelijk perspectief erg hoog. De kantorenleegstand in het gebied In de Bogaard en omgeving is met 50% zonder meer hoog te noemen.*

- *Het gebied rondom in den Bogaard wordt - gebaseerd op meerjarige trendanalyses - door de markt niet gepercipieerd als een preferente locatie voor grootschalige kantoorgebruikers. De verwachting is dan ook dat voor de meeste kantoorpanden in dit gebied geen grote gebruikers gevonden gaan worden. In navolging van de provinciale en regionale beleidslijn lijkt het uitnemen van het incurante deel van de kantorenvorraad door transformatie/verkleuring naar andere functies of sloop dan ook opportuun.*

Op basis van het voorgaande kan gesteld worden dat er geen behoefte meer is aan de (grootschalige) kantoorruimte in de Winston Churchill Tower. Daarentegen is er voor Rijswijk wel sprake van een behoefte aan woningen in de vorm van koop- en huurappartementen, zoals blijkt uit de markttoets die door de Stec Groep is uitgevoerd. Volgens de Stec Groep is er voldoende marktruimte in Rijswijk voor toevoeging van koop- en vrijsectorhuurappartementen. Aanbod van dit type woningen is (deels) complementair aan de bestaande voorraad in Rijswijk. Verder zit de Stec Groep specifiek marktruimte voor middeldure huurwoningen en dure koopwoningen, maar ook voor dure huurwoningen. Nieuwbouwappartementen hebben volgens de Stec Groep veelal een betere kwaliteit dan de bestaande (gestapelde) bouw in Rijswijk. Voor de volledige markttoets wordt naar bijlage I verwezen. De onderbouwing van de woningbehoefte is nader toegelicht in paragraaf 3.2.2. Vanwege het voorgaande is voor de Winston Churchill Tower het plan voor een transformatie van een kantoor- naar een woonfunctie uitgewerkt.

2.3.2 Beschrijving plan

In de Winston Churchill Tower worden 316 woningen gerealiseerd. De woningen verschillen van formaat. De gebruiksoppervlaktes van de woningen variëren tussen de 66 m² tot 136m². De 316 woningen worden verdeeld over 25 bouwlagen (24 verdiepingen). Per bouwlaag worden 8 tot 14 woningen gerealiseerd, afhankelijk van de oppervlakte van de woningen. Per bouwlaag worden woningen gerealiseerd van ongeveer dezelfde grootte. Met name op de tien bovenste verdiepingen zijn grotere woningen beoogd. Qua programma zijn respectievelijk 220 huur- en 96 koopwoningen beoogd. Van de huurwoningen kunnen er 156 als middelduur worden aangemerkt. De overige huur- en koopwoningen (in totaal 160) kunnen als duur worden aangemerkt. Om dit programma te kunnen realiseren wordt de bovenste verdieping gesloopt en vervangen door drie nieuwe bouwlagen (per saldo twee extra bouwlagen). De totale hoogte van de Winston Churchill Tower neemt daarmee toe van circa 75 naar 82 meter (exclusief technische ruimte op het dak). In het onderhavige bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om op de begane grond ook andere functies te realiseren, te weten kantoren, dienstverlening en/of maatschappelijke voorzieningen. Wanneer deze mogelijkheid (volledig) benut wordt, worden er 10 woningen minder gerealiseerd.

De bestaande, halfverdiepte kelder van het pand wordt ingericht voor bergingen (54 stuks) en een gemeenschappelijke fietsenstalling. Er is plaats voor minimaal 524 fietsen. Door middel van een helling kunnen bewoners hun fiets uit het pand rijden. Voor bewoners is de kelder ook toegankelijk per lift en trap.

2.3.3 Architectuur en stedenbouw

Om de transformatie van de Winston Churchill Tower te realiseren worden op hoofdlijnen de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Aanpassing van de gevels, zodat deze beter passen bij de functie wonen en daarmee het wooncomfort verhogen. Dit houdt in dat er inspringende gevels worden gerealiseerd door middel van beperkte uitbouwen van woonkamers, waarmee bewoners een panoramisch uitzicht rondom hebben vanuit hun woning.
- Onderdeel van het wijzigen van de gevels is dat er balkons geplaatst worden in de inspringende delen van de gevels.
- Het gebouw wordt 'opgetopt' met twee extra bouwlagen.

Figuur 2.2 geeft een artist impression weer van de te realiseren transformatie.



Figuur 2.2

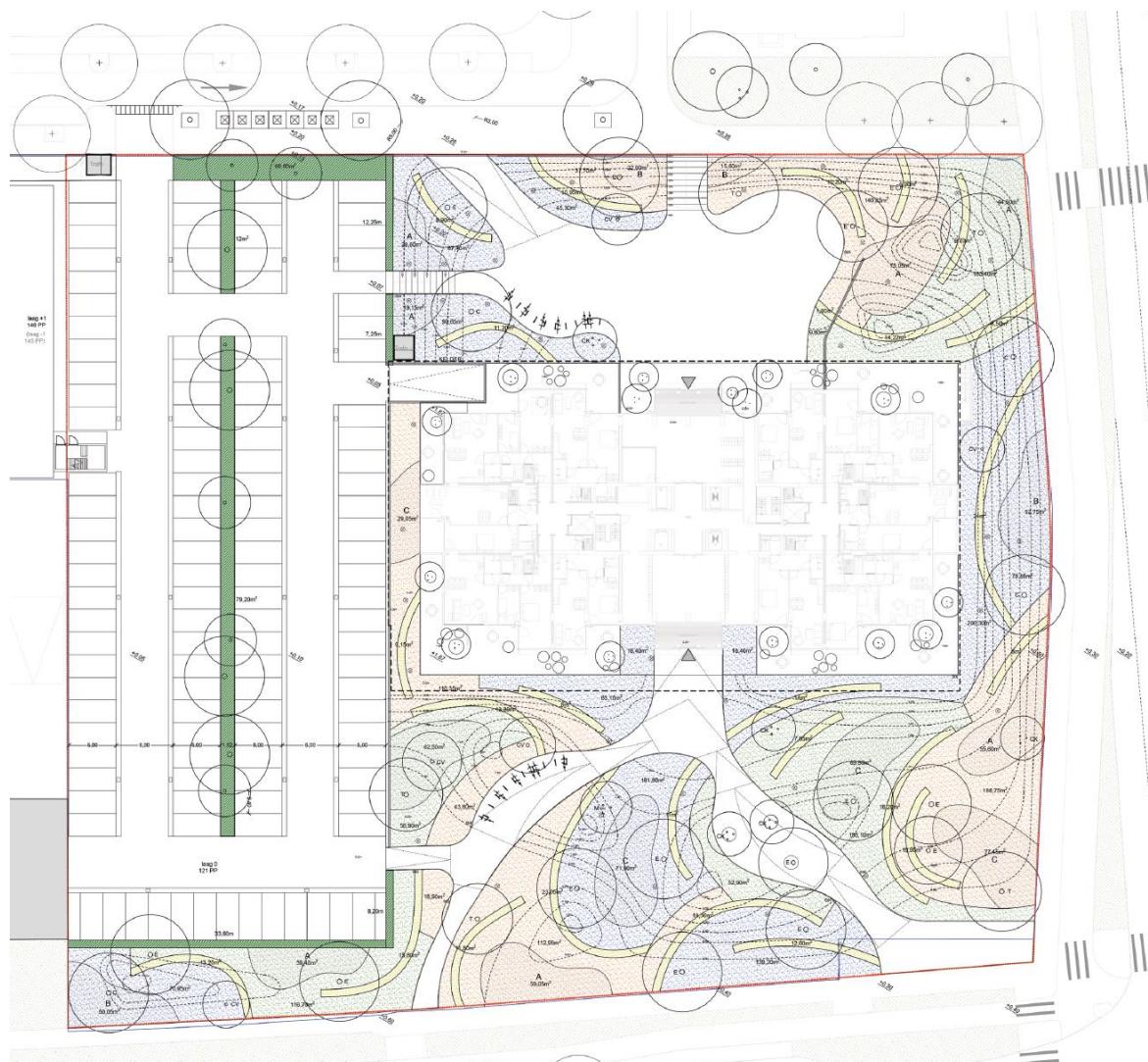
Artist impression toekomstige situatie vanaf de overkant van kruising Sir Winston Churchilllaan

De voorgenomen transformatie moet voldoen aan de uitgangspunten van de welstandsnota. Uitgangspunt voor de algemene welstandscriteria is de aanname dat de kwaliteit van een gebouw is gerelateerd aan de volgende criteria:

- A. Stedenbouwkundige samenhang
- B. Evenwichtig gevelbeeld
- C. Passende detaillering, materiaal- en kleurgebruik

Het gebouw staat in een omgeving waar meer hoogbouw staat. Door de toepassing van ingesprongen gevels, balkons die geïntegreerd lijken in de gevel en de toepassing van veel glas, krijgt het geheel een moderne, eigentijdse uitstraling. Dit past goed in het beeld dat de omliggende gebouwen vormen. Er ontstaat hierdoor een homogeen beeld met voldoende architectonische afwisseling. De detaillering en het materiaal- en kleurgebruik versterken deze eigenschappen. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke en evenwichtige omgeving.

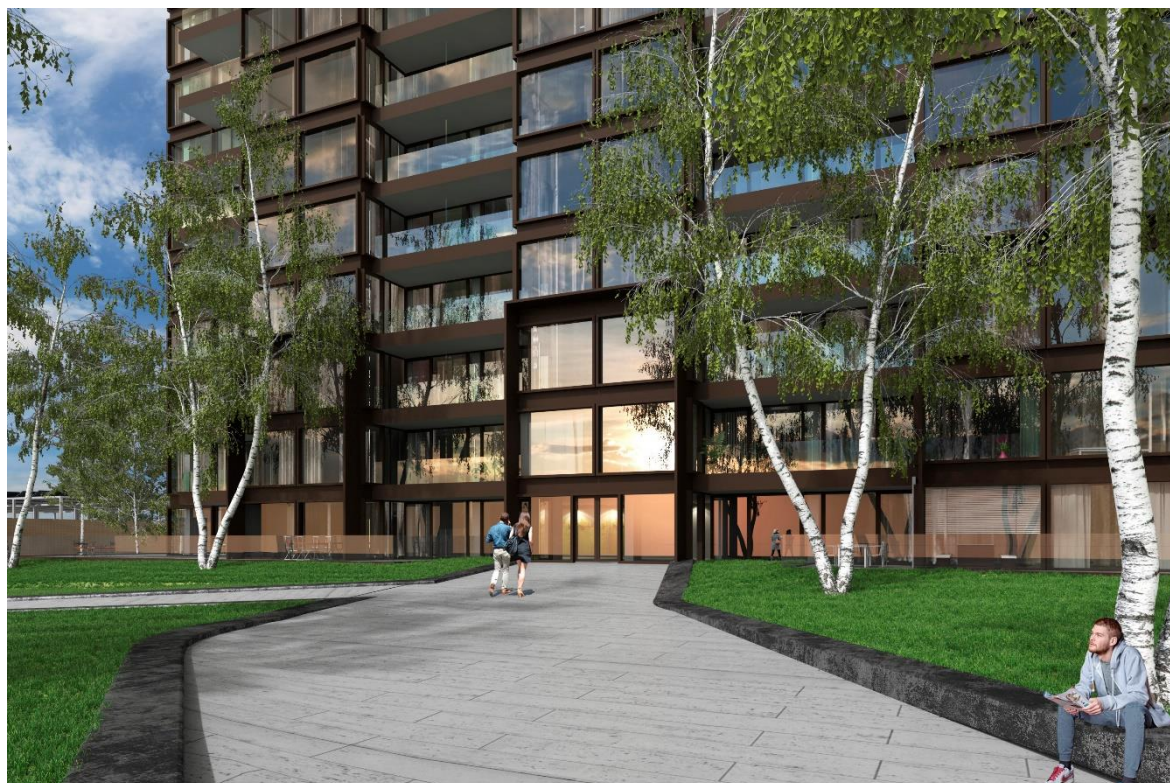
Voor de ontwikkeling wordt een beeldkwaliteitsplein opgesteld.



Figuur 2.3
Situatietekening met de beoogde groene inrichting van het terrein

2.3.4 Groen

Een belangrijk onderdeel van de transformatie is de toevoeging van veel groen in het plangebied. Rondom de toren wordt voorzien in gras en bomen, waarbij een overwegend groen talud wordt aangelegd om het hoogteverschil van circa 2 meter tussen het straatniveau en het gebouw te overbruggen. Hierdoor ontstaat met name voor de lager gelegen bouwlagen meer privacy met betrekking tot langslopend of -rijdend verkeer. Ook op het parkeerterrein wordt geïnvesteerd in groenfaciliteiten. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het gebouw zelf, maar ook de aantrekkelijkheid van het plangebied versterkt. Zie hiervoor ook figuur 2.3 en 2.4.



Figuur 2.4

Artist impression van de entree aan de zijde van de Winston Churchillaan, met op de voorzijde de groene inrichting.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk / functioneel relevant is voor het plangebied. Het betreft hier zowel ruimtelijk beleid als facet- en sectorbeleid op de verschillende beleidsniveaus.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR - 2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is per 13 maart 2012 definitief van kracht geworden. Dit heeft Minister Schultz van Haegen per brief d.d. 13 maart 2012 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal bekend gemaakt.

De SVIR geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudiger regelgeving.

In de SVIR zijn drie doelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Om deze doelen te kunnen verwezenlijken zijn er in de SVIR rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden beschreven en zijn er rijksbelangen m.b.t. (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie benoemd.

Bij haar aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

In de Structuurvisie is de ambitie geformuleerd dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 van de concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Verder beoogt het Rijk voor het hele land een veilige en gezonde (woon- en werk)omgeving. Aangezien onderhavige ontwikkeling zich enkel richt op nieuwbouwoontwikkeling in een bestaand stedelijk gebied, is het Rijksbeleid verder te globaal voor dit project.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro is een aantal projecten die van Rijksbelang zijn opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

In het Barro zijn voorlopig zes 'projecten' beschreven.

- Mainport ontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en Waddengebied;
- Defensie;
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Kort na de publicatie van het Barro, is het besluit gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijksvaarweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties, kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de 'Regeling algemene regels ruimtelijke ordening' in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In deze regeling wordt daar uitvoering aan gegeven.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden, waarbij ook de Ladder voor duurzame verstedelijking aangepast is.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt:

Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit belang staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte binnen een breder kader van een goed systeem van ruimtelijke ordening. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en dient overprogramming te worden voorkomen. Door de 'ladder voor duurzame verstedelijking' vindt een toetsing door de gemeente plaats.

In de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt beschreven wat de behoefte aan de betreffende ontwikkeling is, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Uit de in voornoemde begripsbepaling is op te maken dat bij onderhavig project, de transformatie van een kantoorcomplex en realisatie van 316 woningen, sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving moet bevatten van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

De toetsing aan de ladder is opgenomen in paragraaf 3.2.2. Geconcludeerd is dat het voornemen voorziet in een regionale behoefte. Daarbij is sprake van de herontwikkeling van een stedelijk gebied. Het voornemen is dan ook passend ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

Aansluitend op de visie van het Rijk heeft Provincie Zuid-Holland in beleidsnota's eveneens een visie voor de lange termijn opgesteld die onder meer als basis heeft gediend bij het formuleren van het beleid voor de streekplangebieden in de provincie. De provincie beschouwt de Zuid-Hollandse Randstad als één verstedelijkte zone. In de ruimtelijke uitwerking kiest de provincie voor inwaartse verstedelijking. De filosofie van de compacte stad staat hierbij centraal.

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

De Actualisering 2016 van de VRM is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden. Hiermee zijn wijzigingen doorgevoerd in de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte, de Verordening ruimte 2014 en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur.

De Actualisering 2016 heeft betrekking op onder meer strandbebouwing, de 3 ha-kaart en de actualisering van de regionale visies voor wonen en kantoren.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

De VRM bestaat uit: de Visie ruimte en mobiliteit actualisering 2016, de Verordening ruimte 2014 actualisering 2016 en het Programma ruimte actualisering 2016.

In de VRM zijn vier thema's te onderscheiden.

1. *Beter benutten en opwaarderen van wat er is.*

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen regionale visies voor woningen en kantoren op.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht).

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijventra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer.

Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit.

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

De beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling past binnen de provinciale visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie zet in op kwaliteitsverbetering en het beter benutten van de ruimte. Daarbij geldt dat de locatie van het plangebied op de bij de visie horende kaart 'laag van de stedelijke occupatie' is aangemerkt als 'Stad/stedelijke agglomeratie'. Ten aanzien van een beoogde ontwikkeling wordt gesteld dat herstructurering, verdichting of transformatie een bijdrage moet leveren aan de ruimtelijke karakteristiek. Hierbij worden de volgende richtpunten in acht genomen:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

De beoogde ontwikkeling is in lijn met deze richtpunten. De ontwikkeling draagt bij aan het versterken van de identiteit van de stad en met name het stadscentrum rondom winkelcentrum In de Bogaard. Door het creëren van woningen in een bestaand hoogteaccent wordt de stedelijke kwaliteit en identiteit van de locatie versterkt. De groenstructuren worden versterkt en beleefbaar gemaakt.

3.2.2 Verordening Ruimte 2014 actualisering 2016

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

De Verordening ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum).

Gedeputeerde Staten hebben op 7 november 2017 het ontwerp vastgesteld van de wijziging van de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte en de Verordening ruimte 2014. De ontwerp wijziging heeft van 15 december 2017 tot en met donderdag 25 januari 2018 ter inzage gelegen. De wijzigingen in de Verordening ruimte zijn relevant voor onderhavige ontwikkeling omdat deze o.a. toeziet op een wijziging in de provinciale ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor de planlocatie is een tweetal artikelen relevant.

Artikel 2.1.1 Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking (huidige vigerende versie)

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruikgemaakt van locaties die,
 - i gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld
 - ii passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1. van toepassing is, en
 - iii zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Artikel 2.1.1. Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking (ontwerpversie)

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

1. de toelichting van het bestemmingsplan voldoet aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening;
2. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruikgemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

Artikel 2.2.1 Lid 1 Ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 - i. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - ii. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 - i. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
 - ii. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Lid 4 Beeldkwaliteitsparagraaf

Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt als bedoeld in het eerste lid bevat een beeldkwaliteitsparagraaf, waarin het effect van deze ontwikkeling op de bestaande kenmerken en waarden wordt beschreven en waaruit blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft, voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling:

- a. waarbij de richtpunten van de kwaliteitskaart in het geding zijn, of
- b. die is gelegen op gronden binnen een beschermingscategorie als bedoeld in het tweede lid, onder a en b.

Beoogde woningontwikkeling - Toetsing artikel 2.1.1, lid 1

De gemeente Rijswijk ligt in de agglomeratie Haaglanden. Voor dit gebied zijn regionale woningbouwafspraken gemaakt (zie hierna). Het gaat om de negen gemeentes Delft, Rijswijk, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Midden-Delfland, Westland, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer. Deze negen gemeenten zien de regio Haaglanden als één woningmarktregio, zoals verwoord in de regionale woonvisie.

Als regionale woonvisie voor de agglomeratie Haaglanden fungeren tezamen de 'Brief aan provincie' (d.d. 8 juli 2016, met als onderwerp 'Afstemming woningbouwprogramma's 2016), inclusief de woningbouwprogrammering zelf en de Woningmarktmonitor Haaglanden 2016. Uit de WBR2016 blijkt dat in de periode t/m 2019 voor de regio Haaglanden een tekort van (behoefte volgens WBR2016 van 32.900 min aanbod 24.950 =) bijna 8.000 woningen bestaat.

Voor de periode na 2019 tot 2030 geldt dat een tekort bestaat van (behoefte volgens WBR2016 van 45.800 min aanbod 11.860 =) 33.940 woningen. Elke extra woningbouwontwikkeling binnen BSD wordt feitelijk als 'welkome aanvulling' gezien, om zo gezamenlijk het tekort in te lopen.

In de woningmarktanalyse In de Bogaard en Plaspoelpolder (Companen, februari 2017) wordt aangegeven dat de vraag naar woningen voor een deel uit Rijswijk zelf komt en voor een (groter) deel uit de regio. De regionale vraag naar woningen zal een grote vlucht nemen. De komende vijf jaar groeit het aantal huishoudens binnen de rest van de regio Haaglanden met ruim 32.000 huishoudens. Dit is nog exclusief de groei door de vestiging van mensen van buiten de regio. Deze groei zal voor een groot deel elders in de regio worden opgevangen, maar in de woningmarktanalyse wordt de verwachting uitgesproken dat uiteindelijk zo'n 6.700 extra huishoudens mogelijk geïnteresseerd zijn in het wonen in Rijswijk. Wel wordt in de marktanalyse aangegeven dat het raadzaam is het aanbod van appartementen die de komende jaren in het gebied rond In de Bogaard wordt ontwikkeld te faseren.

In de gemeentelijke woonvisie 'Vertrouwd Stedelijk Wonen in Rijswijk – een woonvisie voor de periode 2015 - 2025 – is aangegeven dat pijler 1 van de vier pijlers van het gemeentelijke woonbeleid, de 'kwantitatieve en kwalitatieve groei van de woningvoorraad' betreft. Rond onder meer In de Bogaard, waar het plangebied ligt, wil Rijswijk hoogwaardige stedelijke woonmilieus laten ontstaan. Deze zone biedt ook goede mogelijkheden voor een onderscheidende stedelijke woonkwaliteit. Rijswijk wil rond dit centrum levensloopbestendige woningen realiseren voor verschillende doelgroepen (starters, ouderen etc.). De realisatie van het planvoornemen kan bijdragen aan een antwoord op de groeiende vraag naar stedelijke woonmilieus.

De woningmarktanalyse In de Bogaard en Plaspoelpolder stelt dat door de verdere vergrijzing van de bevolking de woonvraag vanuit Rijswijk verandert en er behoefte is aan appartementen die een vervolg kunnen geven aan de wooncarrière. Veel senioren zoeken bij hun keuze van een woning de nabijheid van winkels, voorzieningen en het OV. Het animo voor Centrum-Stedelijk wonen is in de regio substantieel (ruim 16% van de woningzoekenden). Bij jongeren en bij ouderen met hoge inkomens is deze voorkeur sterker aanwezig. Veruit de meeste huishoudens met een voorkeur voor Centrum-Stedelijk wonen zoeken een appartement. Oudere stellen uit de regio zoeken relatief vaak in de hogere prijssegmenten, zowel in de huur- als koopsector.

In onderhavig geval is sprake van het transformeren van een bestaand pand binnen bestaand stedelijk gebied naar woningen. Zoals hiervoor is verduidelijkt is er in Rijswijk behoefte aan woningen. Dat er voldoende markt- en ladderruimte is voor de beoogde appartementen wordt onderschreven in de markttoets die door de Stec groep is uitgevoerd (zie bijlage I).

Beoogde ontwikkeling - Toetsing artikel 2.2.1, lid 1

Ten aanzien van het bepaalde in artikel 2.2.1, lid 1 geldt het volgende. Zoals reeds aangegeven bij de toetsing aan de visie Ruimte en Mobiliteit, is het plangebied op de kaart 'laag van de stedelijke occupatie' aangemerkt als 'Stad/stedelijke agglomeratie'. Zie ook paragraaf 3.2.1. Aangetoond is dat de beoogde ontwikkeling in lijn is met de richtpunten van de kwaliteitskaart en dat de ontwikkeling qua maat en schaal passend bij de directe omgeving wordt geacht.

Beoogde ontwikkeling - Toetsing artikel 2.1.1, lid 4

Voor het planvoornemen wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin worden de voorwaarden en eisen vastgelegd, waaraan de ontwikkeling dient te voldoen. Hierdoor wordt voorzien in het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit van zowel het plangebied als zijn omgeving. Hiermee wordt voldaan aan artikel 2.2.1, lid 4 van de verordening.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat deze ontwikkeling past binnen de kaders die bovengenoemde artikelen stellen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 is het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) vastgesteld. Dit plan heeft onder de huidige Wet ruimtelijke ordening de status van provinciale structuurvisie. In het RSP wordt de ruimtelijke visie voor Haaglanden aangegeven. Haaglanden is een regio met een heel eigen karakter. Dit karakter moet in de toekomst behouden blijven en daar waar mogelijk versterkt worden. Het regionale structuurplan bouwt voort op de sterke punten van de regio: de economische specialisaties, de mooie landschappen en de kwaliteit van leven. Haaglanden blijft daardoor een aantrekkelijk gebied om te wonen. Al deze kwaliteiten zijn een voorwaarde om nieuwe bedrijven en instellingen aan te kunnen trekken en zo voor nieuwe werkgelegenheid te zorgen.

Het RSP is een ambitieus plan. Vanuit het belang voor Haaglanden en voor de betekenis van Haaglanden in Randstad- en Zuidvleugelverband zijn er tien investeringsprioriteiten bepaald: drie centrale gebiedsontwikkelingen en zeven dragende projecten.

Eén van de zeven belangrijkste projecten uit het RSP betreft 'herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken'. Met de transformatie van de Winston Churchill Tower wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de herstructurering en het intensievere gebruik.

3.3.2 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017-2021

In deze visie wordt met feiten en cijfers het wonen in Haaglanden beschreven. Het maakt inzichtelijk voor welke woonopgaven de regio gesteld staat. De gemeenten geven hun visie op het toekomstige wonen in de regio en hun belangrijkste uitgangspunten voor een goed woonbeleid in de periode tot 2025. Er zijn vijf concrete woonambities voor de regio opgenomen en een agenda met acties en maatregelen. Het transformeren van een deel van het grote aanbod aan leegstaande gebouwen (kantoren) naar woningen wordt als kans gezien.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Stadsvisie Rijswijk 2030

In de stadsvisie zijn de ambities voor Rijswijk beschreven, waarbij drie gebieden zijn onderscheiden waarbinnen de verschillende, toekomstige vraagstukken het best kunnen worden ondergebracht: de pijlers sociaal, ruimtelijk en economisch. Voor de beoogde ontwikkeling is met name de ruimtelijke pijler relevant, waarvoor de volgende algemene ambitie is beschreven:
Groene buitenplaats voor stedelijk wonen: In Rijswijk kan je ruim wonen in een lommerrijke omgeving of in een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid. Dit kan individueel, met een partner en/of jong gezin of als oudere.

De voorgaande ambitie is uitgewerkt in belangrijke keuzes voor Rijswijk op het gebied van ruimtelijke ordening. De beoogde ontwikkeling geeft in het bijzonder invulling aan de volgende keuzes:

- *De stadsassen die In de Bogaard, het Stationskwartier en de randen van de Plaspoelpolder met elkaar verbinden, worden ontwikkeld tot moderne stedelijke gebieden.*
- *Realiseren van herkenbare iconen op zichtlocaties ter versterking van het profiel van Rijswijk.*
- *Woningbouw vindt plaats in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn.*
- *Transformeren van leegstaande bedrijven en kantoorpanden naar woningen.*

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de transformatie van de Winston Churchill Tower invulling geeft aan de ruimtelijke ambitie en bijbehorende keuzes uit de stadsvisie.

3.4.2 Woonvisie 2015-2025

In de Woonvisie 2015 - 2025 zijn de ambities van gemeente Rijswijk opgenomen op het gebied van wonen. Hierin is ook de uitvoeringsagenda opgenomen waarin maatregelen staan die de gemeente wil nemen om deze ambities te bereiken. Hierbij zijn vier pijlers onderscheiden:

1. de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de woningvoorraad;
2. betaalbaar wonen in Rijswijk;
3. wonen in een duurzaam Rijswijk;
4. wonen met zorg, aandacht voor kwetsbare doelgroepen.

Ten aanzien van de eerste pijler bevat de woonvisie onder andere de volgende actie:
Toevoegen van hoogwaardige stedelijke woonmilieus; Om de groeiende vraag naar stedelijke woonmilieus te faciliteren zien we kansen in de centrumgebieden. Vooral in het Stationskwartier, aan de randen van de Plaspoelpolder en rond In de Bogaard liggen kansen. De gemeente faciliteert en stimuleert ontwikkelaars om hier woningen te realiseren voor verschillende doelgroepen (met in het bijzonder ouderen) en om vernieuwende concepten op de markt te zetten. Vooral herstructurering en transformatie van leegstaande panden verdienen hierbij prioriteit.

Inzake de tweede pijler is onder andere de volgende ambitie geformuleerd:
Voor de lage middeninkomens wordt ingezet op het vergroten van het aanbod in de middeldure huursector en de (goedkope) koopsector om zo ook de doorstroming vanuit de sociale huurvoorraad te bevorderen.

Ten aanzien van de derde hoofdzaak zijn met name de volgende acties relevant:

- *Ter bevordering van een klimaatbestendige leefomgeving maken we met corporaties en ontwikkelaars afspraken over maatregelen die zij in zowel de bestaande voorraad als bij nieuwbouw kunnen nemen.*
- *Bij transformatie en herstructurering faciliteren wij initiatiefnemers zo goed mogelijk, maar verwachten hierbij wel dat zij woningen bouwen die aan te passen zijn aan de woonwensen van de toekomst (flexibel bouwen). Hierover maken wij per project afspraken.*

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de ontwikkeling aansluit op de woonvisie, zowel in kwantitatieve (pijler 1) als kwalitatieve (pijler 2 en 3) zin, waarbij klimaatbestendigheid en flexibel bouwen aandachtspunten zijn.

3.4.3 Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020

Om de ontwikkelingen op het terrein van de mobiliteit optimaal te benutten, is de 'Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020' opgesteld. Hoewel Rijswijk goed bereikbaar is, neemt de druk op het wegennet toe doordat de vraag naar mobiliteit toeneemt. De reiziger stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer en de informatievoorziening. Ook door ruimtelijke ontwikkelingen zoals in Rijswijk Zuid en Eikelenburg dienen verkeersnetwerken te worden aangepast en uitgebreid. Aan de hand van 10 kernpunten wordt het mobiliteitsbeleid van de gemeente vormgegeven. De kernpunten zijn in te delen in drie thema's, te weten: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid.

Thema Bereikbaarheid

Rijswijk is goed bereikbaar. Om dat zo te houden, wil de gemeente het verkeerssysteem, zoals fietsen wandelpaden, snelwegen, spoorlijnen en busverbindingen, op een duurzame manier inrichten. Een robuust systeem, dat de groei van het verkeer opvangt die bijvoorbeeld ontstaat door de economische vooruitgang en de uitbreiding van het aantal woningen. Zo zorgen we dat Rijswijk, ook in de toekomst, goed bereikbaar blijft.

Het thema Bereikbaarheid bevat zes verbeterpunten:

1. Betrouwbare bereikbaarheid toplocaties;
2. Verkeer bundelen, ordenen en inpassen;
3. Slimme mix van vervoerswijzen;
4. Optimaliseren openbaar vervoer;
5. Stimuleren langzaam verkeer;
6. De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee).

Voor de transformatie van de Winston Churchill Tower is bereikbaarheid een belangrijk thema. Deze structuurvisie onderkent dit belang en zorgt voor een goede en veilige verkeersontsluiting rondom de locatie. De locatie is zowel vanaf de snelweg via de afrit Rijswijk via de Prinses Beatrixlaan als vanaf de Sir Winston Churchillaan goed bereikbaar. Tevens liggen OV-haltes van bus, tram en trein op loopafstand van de Winston Churchill Tower. Voor voetgangers en fietsers is al vrijliggende infrastructuur aanwezig rondom de kruising van de Sir Winston Churchillaan en de Prinses Beatrixlaan.

Thema Verkeersveiligheid

In Rijswijk staat verkeersveiligheid hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. Uit onderzoek blijkt dat het gevoel van verkeersveiligheid in Rijswijk ruim boven het landelijke gemiddelde ligt. Gedegen voorlichting moet bewoners verder bewust maken van de gevolgen van te hard rijden of rijden onder invloed. Onveilige situaties worden aangepakt. Alles om het aantal ongevallen te verminderen en van Rijswijk een verkeersveilige stad te maken. Het thema Verkeersveiligheid bevat twee kernpunten:

- Verder verbeteren verkeersveiligheid;
- Focus op bewustwording.

Bij de uitvoering van het plan wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Naast een goede ontsluiting voor het autoverkeer worden er ook ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer gerealiseerd.

Thema Leefbaarheid

Leefbaar wonen betekent lekker wonen. Met aandacht voor de openbare ruimten, groen én veiligheid. Zo krijgen duurzame manieren van vervoer, zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer prioriteit. En wordt door aanpassing van wegen de geluidsoverlast gereduceerd en de luchtkwaliteit verbeterd. Zo kunnen inwoners en bezoekers van Rijswijk in een prettige omgeving wonen, werken en leven. Het thema Leefbaarheid bevat twee kernpunten:

- Bevorderen duurzame mobiliteit;
- Beheersen parkeerdruk.

De realisatie van de geplande transformatie in combinatie met de aanpassing van het terrein, aandacht voor verkeersveiligheid, voldoende parkeervoorzieningen zal resulteren in een verlevendiging van het gebied en daarmee bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid van het gebied. De ontwikkeling draagt hierdoor bij aan de doelstellingen van de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020.

3.4.4 Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk 2011

Het parkeerbeleid vormt een onderdeel van het Mobiliteitsbeleid. Het parkeerbeleid, de parkeernormen- en kengetallen alsmede het beleid tot toepassing hiervan zijn opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk', vastgesteld op 8 februari 2011. Deze parkeernota is het uitgangspunt bij het bepalen van de benodigde parkeergelegenheid.

In de Parkeernota Rijswijk is aangegeven dat degene die een bouwaanvraag indient, conform de Bouwverordening, het aantal te realiseren parkeerplaatsen in eerste instantie aan dient te leggen op eigen terrein. Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen op de gemeentelijke parkeereis. Het is mogelijk van de parkeernormen af te wijken. Indien de wens bestaat om (naar boven of beneden) van de parkeernormen af te wijken, of geen overeenstemming bestaat over de toe te passen parkeernormen dan dient een voorstel voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en een onderbouwing voor het afwijken van de parkeernormen te worden opgesteld. Vervolgens beslist het college van burgemeester en wethouders ingevolge artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening over de (bouw)aanvraag. Met de gemeente zijn afspraken gemaakt omtrent de parkeernorm waaraan voldaan dient te worden, zie ook paragraaf 4.11.3. Het aspect parkeren levert dan ook geen belemmering op voor het plan.

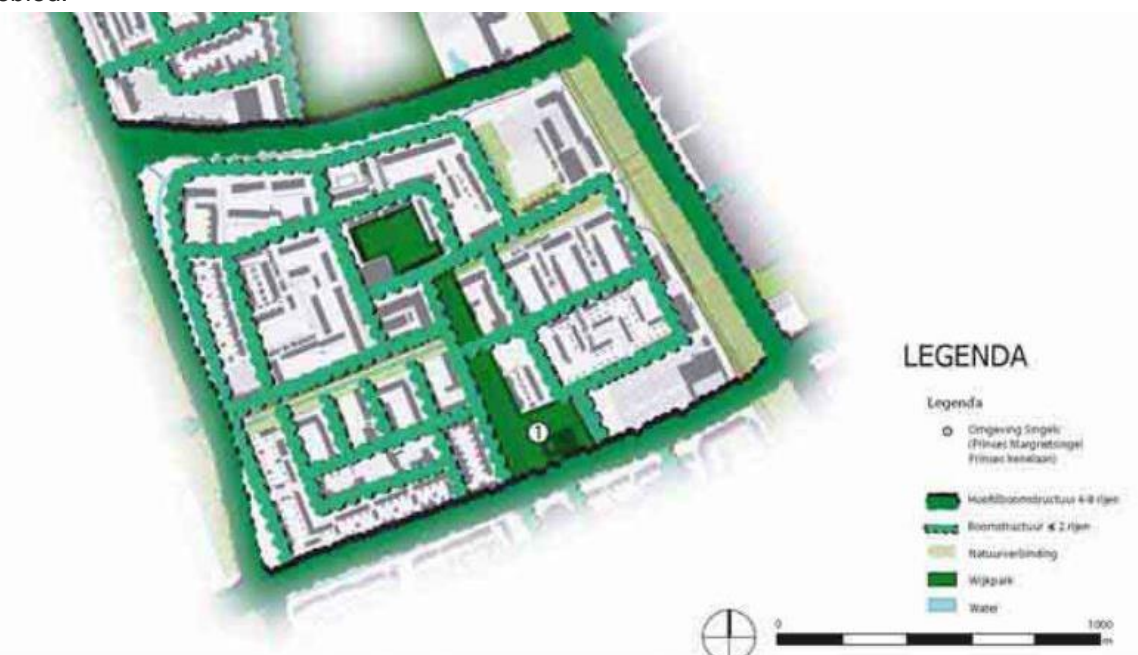
3.4.5 Groenbeleidsplan 2010- 2020

Op 16 februari 2010 is het groenbeleidsplan vastgesteld. De groenstructuur van Rijswijk bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur. De principes die hier sturend bij zijn, zijn duurzaamheid, verbinden en beleven. Deze structuren vormen samen de groene hoofdstructuur van Rijswijk.

Deze hoofdgroenstructuur is kort samen te vatten als de twee grote groene groengebieden plus het bomenraster plus een groene dooradering van de stad. De twee grote groengebieden zijn de landgoederenzone in het noorden en de stadsparkzone in het zuiden van de stad en zijn door hun omvang ook onderdeel van de regionale structuur. De bomenlanen in rasterstructuur zijn kenmerkend voor Rijswijk en een deel van Rijswijks groene identiteit.

De groene dooradering van de bebouwde kom van Rijswijk wordt gevormd door een netwerk van wijkparken en groene verbindingen in combinatie met de rasterstructuur van de bomenlanen. De dooradering zorgt voor wisselwerking tussen het groen en de woon- en werkomgeving en biedt de mogelijkheid om dichtbij huis of werk te kunnen recreëren. Verder worden de landgoederenzone en de stadsparkzone door deze dooradering met elkaar en met de stad verbonden.

De locatie van de Winston Churchill Tower ligt in Deelgebied D – Presidentenbuurt Ministerbuurt. Binnen het deelgebied is de Winston Churchill Tower gesitueerd in de zuidoostelijke hoek van het gebied.



Figuur 3.1
Groenstructuur uit Groenbeleidsplan 2010-2020

Ten aanzien van de Sir Winston Churchillaan en de Prinses Beatrixlaan wordt in het plan het volgende opgemerkt:

- Langs de Generaal Spoorlaan, Schaapweg en de Sir Winston Churchillaan is de boomstructuur sterk.
- In het deelgebied is een diversiteit aan soorten aanwezig.
- Er zijn in vergelijking met andere wijken veel bomen aanwezig. Verder wordt het groen gevormd door singels en water.
- Ten noorden van de parkeergarages langs de Prinses Beatrixlaan is de boomstructuur onderbroken (en voldoet niet aan de het criterium van minimaal 4 doorlopende bomenrijen) en de parkeergarages zelf (in de middenberm van de Prinses Beatrixlaan) vormen een onderbreking van de natuurlijke en ruimtelijke verbinding.

Onderdeel van het initiatief is een groenere inrichting van het plangebied, met name rondom de Winston Churchill Tower (zie verder paragraaf 2.3.4). Er vinden geen ingrepen plaats in de (hoofd)-groenstructuur langs de omliggende straten (Prinses Beatrixlaan, Sir Winston Churchillaan, Pa van der Steurlaan en C.T. Storklaan), het hier aanwezige groen wordt gehandhaafd. Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling past in het groenbeleidsplan.

3.4.6 Hoogbouwvisie 2007

In de hoogbouwvisie worden de bestaande bebouwde situatie en de betekenis van hoogbouw voor de stad geanalyseerd. Op basis van de ruimtelijke structuur, de woningvoorraad en herstructureringsopgaven worden kansrijke zones voor hoogbouw aangewezen. In de overige gebieden wordt hoogbouw in principe uitgesloten. De visie is géén blauwdruk, maar een indicatie voor hoogbouw-kansen in Rijswijk. Bij de vraag of hoogbouw op een bepaalde locatie wel of niet wenselijk is, spelen – naast ruimtelijke – ook functionele, sociale, culturele en economische vraagstukken en argumenten. In de hoogbouwvisie worden deze aspecten kort aangestipt, maar nadere uitwerking in een integrale structuurvisie is nodig om tot goed en volledig overwogen ruimtelijk beleid te komen. In de Hoogbouwvisie wordt beschreven dat aandacht besteed moet worden aan de relatie met de omgeving. In onderhavig geval is sprake van het transformeren van een al bestaand hoog gebouw en de optopping van het gebouw met twee bouwlagen. In het kader hiervan wordt in de voorliggende toelichting o.a. ook aandacht besteed aan specifieke hoogbouw-aspecten zoals bezonning en windhinder. Uit navolgend hoofdstuk volgt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat de ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie.

3.4.7 Economische Visie 2010-2018 ('Vernieuwen en profileren')

Deze visie is het uitgangspunt voor het economisch beleid van de gemeente Rijswijk voor de periode van 2010 tot 2018. Het aandachtsgebied van deze visie is beperkt tot het beleid met betrekking tot economische bedrijvigheid en facilitering daarvan. Ten aanzien van de kantorenmarkt komt uit de analyse van de situatie in 2009/2010 naar voren dat deze verzadigd is. Geconstateerd wordt dat Rijswijk een belangrijke speler is op de regionale kantorenmarkt, maar dat dat er ook veel leegstand is. In de visie wordt gesteld dat sprake is van een vervangingsmarkt (en niet langer een uitbreidingsmarkt). Op basis van de analyse is in de visie een ruimtelijk-economische strategie geformuleerd, waarbij het winkelcentrum In de Bogaard (en het omliggende gebied) één van de speerpunten is. De Winston Churchill Tower maakt onderdeel uit van dit gebied, hierover is in de visie het volgende specifieke beleidspunt opgenomen:

Het verbeteren van het woonklimaat en de omzetting van de kantoren aan de Prinses Beatrixlaan naar wonen, kan het economisch draagvlak van In de Bogaard verbeteren. De veranderingen in het woonklimaat genereren namelijk meer inwoners en daarmee meer bezoekers (en bestedingen) aan het winkelcentrum.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de transformatie van de Winston Churchill Tower van een kantoor- naar woonfunctie past binnen de Economische Visie 2010-2018.

3.4.8 Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving

Vanwege verschillende (her)ontwikkelingen in en rondom het winkelcentrum In de Bogaard ontstond er behoefte aan een gebiedsvisie, die mede richting kan geven aan toekomstige ontwikkelingen en initiatieven. Op 28 februari 2017 hebben burgemeester en wethouders van Rijswijk daarom de Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving vastgesteld. Voor 2030 wordt hierin onder andere de volgende ambitie geformuleerd:

Een groot deel van het omliggende kantorenvastgoed is getransformeerd naar woningen voor overwegend een- en tweepersoonshuishoudens. Het gebied heeft een hoogstedelijke allure en de getransformeerde gebouwen vormen iconen in het groen. De gevarieerde groep huishoudens vormt een nieuwe economische drager en heeft de sociale en economische vitaliteit van het stadscentrum blijvend versterkt.

Bij de gebiedsvisie hoort ook een uitvoeringsprogramma, waarin onder andere het thema 'Transformatie van leegstand vastgoed' is opgenomen, waarover onder andere het volgende gesteld is:

- *De transformaties dienen ruimtelijk en stedenbouwkundig goed ingepast te worden in het gebied, om bij te dragen aan de sociale en economische vitaliteit van het huidige winkelcentrum In de Bogaard.*
- *Transformatie van leegstaande panden naar verblijfsfuncties, waaronder wonen wordt gefaciliteerd; commerciële bedrijfsbestemming blijft mogelijk. Voor de kantoorstrip Beatrixlaan - J.C. van Markenlaan wordt transformatie naar wonen gefaciliteerd, op basis van een helder woonconcept en toevoeging voor het woonklimaat die aansluit op de woonvisie. Bij transformatie van de bestemming 'kantoor' naar verblijfsfuncties moet wel worden voldaan aan alle sectorale wetgeving (geluid/lucht/externe veiligheid/ladder/parkeren e.d.).*

Tevens is de 'Herontwikkeling Winston Churchill Tower' als specifiek project benoemd in het uitvoeringsprogramma.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de geplande transformatie past in de Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving. Tevens blijkt uit het onderhavige bestemmingsplan dat invulling is gegeven aan de uitgangspunten voor wat betreft inpassing en goede ruimtelijke ordening.

3.4.9 Mutual Gains Approach (MGA)-proces Prinses Beatrixlaan

In 2012 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (met als rechtsopvolger de Metropoolregio Rotterdam Den Haag) een bestuursakkoord gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten om de bereikbaarheid van de Haagse regio te verbeteren. Eén van deze projecten betreft het aanpassen van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk, onder andere ter hoogte van de Winston Churchill Tower c.q. de kruising met de Sir Winston Churchillaan. Mogelijke varianten zijn het ongelijkvloers maken van kruisingen, een verdiepte aanleg van de Prinses Beatrixlaan of een opwaardering van de huidige situatie. De ingrepen zijn noodzakelijk om de groei van het verkeer af te wikkelen.

Afhankelijk van de oplossing zal het verkeer op de Prinses Beatrixlaan in de toekomst verder kunnen toenemen. Om overeenstemming te bereiken over een oplossingsvariant is een MGA-proces gestart, dat in september 2017 heeft geleid tot een concept-procesakkoord. Hierin zijn de procesafspraken opgenomen die nog nodig zijn voorafgaand aan een besluit over een oplossingsvariant. Op dit moment wordt, onder andere door de gemeente Rijswijk, gewerkt aan de invulling van deze procesafspraken. Eind 2018 wordt een bestuurlijk besluit verwacht over de toekomst van de Prinses Beatrixlaan.

3.4.10 Evenementenbeleid 2006

Het evenementenbeleid is opgenomen in de nota 'Kaders waarbinnen in de gemeente Rijswijk evenementen kunnen worden georganiseerd' uit 2006. Belangrijkste uitgangspunten zijn dat per locatie maximaal 12 evenementen per jaar zijn toegestaan en dat de geluidsoverlast bij evenementen overdag en tijdens de avonduren (tot 24.00 uur) 70 dB(A) mag bedragen (maximale gevelbelasting; 1 min L_{aeq}). Specifiek voor het Boogaardplein is in aanvulling op het evenementenbeleid door het college van burgemeester en wethouders bepaald dat hier per jaar maximaal 12 braderiedagen en 2 kermissen mogen plaatsvinden. In paragraaf 4.3.3 wordt (kort) nader ingegaan op de geluidnorm uit het evenementenbeleid in relatie tot de transformatie van de Winston Churchill Tower.

4 Omgevingsaspecten

In het kader van een ruimtelijke procedure dient voor een aantal wettelijk verplichte haalbaarheidsaspecten aangetoond te worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de directe omgeving en de beoogde ontwikkeling zelf. De milieukwaliteit vormt dan ook een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies.

In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling nader ingegaan op de verschillende aspecten; indien noodzakelijk wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportages zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd.

4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.1.1 Inleiding en toetsingskader

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over plannen en besluiten. Het maken van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die (aanzienlijke) nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Dit betekent dat de plannen of activiteiten ook een bepaalde omvang moeten hebben om m.e.r.- (beoordelings)plichtig te zijn.

Toetsingskader

Aan de hand van de in het Besluit m.e.r. omschreven m.e.r.-plichtige activiteiten met de bijbehorende drempelwaarden, kan worden bepaald of een project m.e.r.-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) is. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang ook belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Om te voorkomen dat er bij projecten met een kleinere omvang belangrijke milieugevolgen over het hoofd worden gezien is het voor alle projecten die voorkomen op de D-lijst en die onder de drempelwaarden liggen verplicht om vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

In bijlage D van het Besluit m.e.r. is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Eén van de genoemde activiteiten betreft 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' (activiteit D11.2). Deze activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in geval deze betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of wanneer het gaat om een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer betreft.

4.1.2 Beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling ligt ruim onder de drempelwaarde waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk is: de oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 13.000 m² en het initiatief betreft de realisatie van 316 woningen. Gelet hierop worden de drempelwaarden niet overschreden, zodat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' aan de orde is. Om die reden is door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opgesteld, die is ingediend bij de gemeente Rijswijk. De conclusie van deze notitie is dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten, waardoor een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is. Op grond van het Besluit m.e.r. is de conclusie van deze notitie door het bevoegd gezag, te weten burgemeester en wethouders van Rijswijk, overgenomen en in een collegebesluit vastgelegd. Het betreffende besluit en de aanmeldingsnotitie liggen tegelijk met dit bestemmingsplan ter inzage.

4.1.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt gesteld dat geen sprake is van 'aanzienlijke milieugevolgen' en dat daarom geen m.e.r.-beoordeling dan wel een milieueffectrapport (m.e.r.) nodig is.

4.2 Lucht

4.2.1 Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zogenoemde anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruikmaken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM deelplannen.

4.2.2 Beoordeling

Om invulling te geven aan de luchtkwaliteitseisen van de Wm, is de ontwikkeling getoetst aan de criteria voor het Niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Hiervoor is bijlage 3A van de Regeling NIBM leidend. Voorschrift 3A.2 geeft aan dat er een 3% criterium gehanteerd wordt. Dit laat zich vertalen naar ≤ 1.500 woningen (netto) bij minimaal één ontsluitingsweg en ≤ 3.000 woningen (netto) bij minimaal twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. Aangezien het netto aantal te realiseren woningen ruim onder beide NIBM-grenswaarden ligt, draagt het plan in ieder geval in niet betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Hiermee kan geconcludeerd worden dat er niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

Opgemerkt wordt dat aangezien in de huidige situatie reeds een kantoorpand aanwezig is die al een verkeersaantrekkende werking kent en dat deze met de transformatie komen te vervallen. Toetsing aan grenswaarden is gezien het voorgaande niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn echter wel de heersende generieke achtergrondconcentraties van PM10, PM2,5 en NO2 inzichtelijk gemaakt.

Ter hoogte van het plangebied was in 2016 (conform de GCN-kaarten – gegevens 2016 – van het RIVM) sprake van een generieke achtergrondconcentratie van $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10, $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM2,5 en $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO2.

4.2.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan het NIBM-criterium en levert, mede omdat de heersende achtergrondconcentraties ruimschoots aan de grenswaarden voldoen, geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Geluid

4.3.1 Wettelijk kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals wonen, zorg en onderwijs.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe gezoneerde (spoor) wegen (niet zijnde rijkswegen of hoofdspoorwegen vallend onder de Wet milieubeheer);
- reconstructie van gezoneerde wegen (niet zijnde rijkswegen);
- bestemmen van gronden voor gezoneerde industrieterreinen;
- wijzigen van de grenzen van gezoneerde industrieterreinen of bijbehorende zones.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarden worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-53 dB voor rijkswegen en 48-63 dB voor lokale wegen, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

4.3.2 Beoordeling wegverkeerlawaai

Om te bepalen hoe de nieuwe woningen met inachtneming van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid gerealiseerd kunnen worden, is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels vanwege alle relevante geluidbronnen. Voor het onderzoek wordt naar bijlage II verwezen. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Prinses Beatrixlaan: de geluidbelasting is maximaal 63 dB op de noordoostgevel inclusief de wettelijke aftrek van 5 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 15 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Op de gehele noord- en zuidgevel wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Er moeten hogere waarden worden aangevraagd vanwege het wegverkeer van de Prinses Beatrixlaan bij de gemeente Rijswijk.
- Sir Winston Churchilllaan: de geluidbelasting is maximaal 58 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 10 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Op de gehele zuidgevel wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Ook op de oost- en westgevel (exclusief de begane grond en de drie hoogste verdiepingen aan de noordwest gevel) moeten voor deze gevels hogere waarden worden aangevraagd vanwege het wegverkeer van de Sir Winston Churchilllaan bij de gemeente Rijswijk.
- 30 km/u wegen: de toets waarde van 48 dB wordt niet overschreden. De maximale geluidbelasting is 47 dB. Er zijn vanuit dat perspectief geen belemmeringen voor de beoogde transformatie.
- De vastgestelde plandrempel in het Actieplan geluid van 68 dB wordt niet overschreden.

4.3.3 Beoordeling industrielawaai

In het kader van industrielawaai zijn de volgende drie nabijgelegen functies relevant:

1. Het naastgelegen kantoor aan de J.C. van Markenlaan 5, specifiek voor wat betreft de koelinstallatie op het dak.
2. De autowasstraat aan de overzijde van de Prinses Beatrixlaan (nummer 975 en 977).
3. Het gebruik als evenemententerrein van het Boogaardplein en van een deel van de parkeerplaats tussen de rijbanen van de Prinses Beatrixlaan, respectievelijk ten oosten en noordoosten van de Winston Churchill Tower.

Kantoor

De afstand tussen het midden van de technische installaties op het naastgelegen kantoorgebouw en de Churchill Tower bedraagt circa 67 meter (zie ook figuur 1 in bijlage III). Het geluidvermogen van een technische installatie op een kantoorgebouw varieert tussen 85-90 dB(A) waarbij het gebruikelijk is dat in de nachtperiode (de periode met het strengste beoordelingsniveau) de installaties vaak op 50% capaciteit of minder draaien.

Uitgaande van het hoogste geluidvermogen (90 dB(A)) zal in de dag- en avondperiode op een afstand van 67 meter het geluidniveau circa 42 dB(A) zijn waarbij de installaties vol in bedrijf zijn, in de nachtperiode zal het geluidniveau tenminste 3 dB(A) lager zijn en mogelijk meer (vanwege lagere capaciteit).

Standaard geluidvoorschriften vanuit het Activiteitenbesluit zijn 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk dag, avond en nacht. De voorgaande indicatieve berekening geeft aan dat overschrijding hiervan niet aan de orde is.

Opgemerkt wordt dat bestaande woningen op een veel kortere afstand tegenover het kantoorgebouw liggen. Hoewel die woningen niet zo hoog zijn en de dakrand voor afscherming van het geluidniveau zorgt, zal het beoordelingsniveau nagenoeg gelijk zijn als nu indicatief bepaald bij de nieuwe woningen. De kortere afstand in combinatie met de geluidafscherming van de dakrand compenseert elkaar. Tevens blijkt uit de voorgaande screenshot dat de condensorbanken (midden boven op het noordelijk deel van het gebouw wit vlak met zwart centrum) ten opzichte van de Winston Churchill Tower op een grotere afstand is gelegen dan de nu aangehouden 67 meter en dat de bestaande woningen dan op veel kortere afstand van die banken zijn gesitueerd.

Hoewel de bestaande woningen tegenover het kantoorpand worden afgeschermd van het geluid door de dakrand zullen de nieuwe woningen door de grotere afstand tot de technische installaties ten opzichte van de afstand van technische installatie tot de bestaande woningen een vergelijkbare geluidbelasting ondervinden.

Autowasstraat

Zowel aan de Prinses Beatrixlaan als de aan de Winston Churchillaan liggen bestaande woningen die op een gelijke of kleinere afstand van de autowasstraat zijn gelegen dan de nieuwe woningen in de Winston Churchill Tower (zie figuur 2 tot en met 5 in bijlage III). Zeker als het gaat om de geluidemissie vanuit de wasstraat waarbij de inrijzijde (gebruik hoge drukspuit) en de uitrijzijde (gebruik droogventilatoren) maatgevend zijn voor de beoordeling. Het gebruik van de stofzuigslangen aan de zijkant van de wasstraat die zijn aangesloten op een centrale afzuiging die binnen staat opgesteld is minder relevant. Als gevolg van het binnen staan van de afzuiging is de geluidemissie van de stofzuigslangen beperkt.

Zowel de inrij- als uitrij-opening liggen ten opzichte van de Winston Churchill Tower enigszins afgeschermd, als gevolg hiervan zijn de bestaande woningen meer maatgevend voor de beoordeling dan de nieuwe woningen in de Winston Churchill Tower.

In aanvulling hierop wordt over het piekgeluid door het dichtslaan van autoportieren (bronvermogen 100 dB(A) en reflectie) aan de zijkant van de autowasstraat het volgende opgemerkt:

- De (maximale) openingstijden zijn van 08:00 uur tot 20:00 uur.
- De kortste afstand tussen de positie waar de auto's kunnen staan (met dichtslaan portieren) en de gevels van de woningen in de Winston Churchill Tower bedraagt meer dan 50 meter (zie ook figuur 6 in bijlage III).
- Uitgaande van $L_w = 100$ dB(A) voor het L_{Amax} en een afstand reductie van 43 dB(A), geeft dat op de gevel van de Winston Churchill Tower een L_{Amax} van 56 dB(A). Dat is ruimschoots onder de L_{Amax} toelaatbaar van 65 dB(A) in de avondperiode.

- Kortom, er wordt voldaan aan de geldende normen. Overigens kan dit ook worden verwacht op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009, waarin voor auto-wasserijen een maximale richtafstand van 30 meter wordt gehanteerd (zie voor een nadere beschouwing hierover paragraaf 4.6).

Evenemententerreinen

De nabijgelegen evenemententerreinen betreffen het Boogaardplein en van een deel van de parkeerplaats tussen de rijbanen van de Prinses Beatrixlaan. De vraag of deze terreinen een relevante geluidbelasting voor de Winston Churchill Tower tot gevolg hebben kan beantwoord worden op basis van het gemeentelijke evenementenbeleid (zie ook paragraaf 3.4.9). Uit dit beleid blijkt dat maximaal 12 evenementen per jaar zijn toegestaan en dat de geluidoverlast bij evenementen overdag en tijdens de avonduren (tot 24.00 uur) 70 dB(A) mag bedragen (maximale gevelbelasting; 1 min L_{aeq}). Op deze wijze is volgens het evenementenbeleid een acceptabele vorm van geluidoverlast door evenementen gewaarborgd. Opgemerkt wordt dat uit de gemeentelijke evenementenkalender kan worden afgeleid dat evenementen met name op het Boogaardplein plaatsvinden. De bestaande woningen aan de Winston Churchilllaan liggen op kortere afstand van dit plein dan de nieuwe woningen in de Winston Churchill Tower

4.3.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmeringen vormt voor de voorgenomen ontwikkeling op de planlocatie.

Ten aanzien van wegverkeerslawaai is uit onderzoek gebleken dat de geluidbelasting op een deel van de nieuwe woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting bedraagt ten hoogste 63 dB en blijft daarmee onder de maximale ontheffingswaarde van 63dB. Bronmaatregelen en maatregelen in de overdrachtssfeer zijn hier niet mogelijk. Voor deze woningen worden daarom hogere waarden aangevraagd. Ten behoeve hiervan is een ontwerpbeschikking Wet geluidhinder - hogere waarde(n) geluid opgesteld, die tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Ten aanzien van industrielawaai is er op basis van de kwalitatieve beoordeling in paragraaf 4.3.3 geen aanleiding voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek.

4.4 Bodem

4.4.1 Kader

Bij het bestemmingsplan moet worden getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de gewijzigde Wet bodembescherming (Wbb), die op 1 januari 2006 in werking is getreden. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging.

De volgende uitgangspunten overheersen:

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

4.4.2 Beoordeling

Op en in de directe omgeving van het plangebied hebben geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Er is een ondergrondse tankinstallatie bekend. Het is onbekend of deze nog in gebruik is en/of inmiddels is verwijderd.

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rijswijk blijkt dat de locatie gelegen is in de zone "Woon west". De bovengrond (0-0,5 m-maaiveld) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik, lood, PAK en PCB. De ondergrond (0,5-2,0 m-maaiveld) is gemiddeld licht verontreinigd met kwik. Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater.

Op en in de directe omgeving van het plangebied zijn in het verleden bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Hierbij is vooralsnog niet gebleken dat er op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume) of bij de overschrijding van de norm voor asbest van 100 mg/kg.ds.

Op de locatie is actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd, conform NEN 5740 ('Verkennd bodemonderzoek Churchill Tower a/d Sir Winston Churchillaan 366 te Rijswijk', opgesteld door Ingenieursbureau Inpijn-Blokpoel, met kenmerk 14002461-ADV-01 van 15 april 2018). Voor dit onderzoek wordt naar bijlage IV verwezen.

De algemene conclusie van dit onderzoek is: dat de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de planvorming. Aandachtspunt is dat in dit onderzoek geen in pandig onderzoek is verricht. De reden hiervoor is dat de bestaande keldervloer onder de Winston Churchill Tower gehandhaafd wordt, zodat ter plaatse geen bodemroerende activiteiten plaatsvinden. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt door het bevoegd gezag beoordeeld of dit in pandig onderzoek inderdaad achterwege kan worden gelaten (of dat het onderzoek NEN 5740 aangevuld moet worden).

Daarnaast is tijdens onderzoek bij één boring een puinlaag aangetroffen. Deze puinlaag bleek handmatig niet doorbaarbaar. Hoewel hier bij een (indicatieve) beschouwing geen asbestverdacht materiaal is aangetroffen, gaat het formeel, omdat de herkomst van het puin onbekend is, om een 'asbestverdachte' bodemlaag. Om die reden wordt de bodem ter plaatse voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden op asbest onderzocht, conform NEN 5707.

4.4.3 Conclusie

Voor wat betreft het aspect bodem zijn er geen belemmeringen.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Beleidskader

Bij bestemmingsplannen wordt aandacht besteed aan veiligheidsrisico's. Dat kunnen risico's zijn die zware bedrijven kunnen veroorzaken maar ook door transport van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor en water en door buisleidingen). Kwetsbare bestemmingen zoals bijvoorbeeld woningen moeten voldoende afstand houden tot dergelijke bedrijven en transportroutes. Ook kunnen er beperkingen aan de bebouwingsdichtheid gewenst zijn. De normen en richtlijnen voor risico's komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. In Rijswijk ligt een vastgestelde route waarover transport van gevaarlijk stoffen plaats mag vinden.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10^{-6} per jaar (kans op één dode per jaar, mag maximaal één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat groepen personen gelijktijdig het slachtoffer zijn. Deze kans wordt mede bepaald door het aantal personen dat zich bevindt in het invloedgebied van een risicobron (het gebied waar dodelijke effecten van ongevalsscenario's optreden). Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde: het bevoegd gezag dient het geaccepteerde niveau van het groepsrisico te verantwoorden door bij besluitvorming in te gaan op de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

Het niveau van het groepsrisico wordt door het bevoegd gezag verantwoord. Bij de verantwoording van het groepsrisico wordt nader gekeken naar de gevolgen van de diverse scenario's die zich kunnen voltrekken. Bij transport van LPG, aardgasleidingen en bedrijven die grote hoeveelheden brandstof bewaren gaat het om explosies (druk golf en warmtestraling) en brand (warmtestraling).

4.5.2 Beoordeling t.a.v. het transport van gevaarlijke stoffen

Voor onderhavige ontwikkeling is de externe veiligheidssituatie beoordeeld. Over de Prinses Beatrixlaan worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Volgens artikel 8 van het Bevt moet in de toelichting van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, worden ingegaan op het groepsrisico:

- a. *Indien een bestemmingsplan of omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, wordt in de toelichting bij dat plan onderscheidenlijk in de ruimtelijke onderbouwing van die vergunning tevens ingegaan op:*
 - a. *1°. de dichtheid van personen in het invloedgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het*

geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;

- b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;*
 - c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en*
 - d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.*
- b. Het eerste lid kan buiten toepassing blijven indien bij de vaststelling van het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt aangetoond dat:*
- a. het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of*
 - b. 1°. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, met niet meer dan tien procent toeneemt, en*
2°. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet wordt overschreden.

De Prinses Beatrixlaan is een vastgestelde transportroute voor gevaarlijke stoffen vanwege de bevoorrading van de twee LPG-tankstations die bereikbaar zijn via deze weg. Voor twee eerdere ruimtelijke plannen de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken gedaan naar externe veiligheid van de Prinses Beatrixlaan, maar er kwamen verschillende onderzoeksresultaten naar voren. Dit gaf aanleiding om het gehele gebied nogmaals eenduidig te onderzoeken. De in bijlage V bijgevoegde rapportage van 14 juli 2016 van Antea Group geeft hiervan de resultaten weer.

Toetsing plaatsgebonden risico

Uit dit onderzoek blijkt dat de PR10⁻⁶ contour niet buiten het wegdek valt.

Daarnaast volgt uit dit onderzoek dat de hoogte van het groepsrisico bij realisatie van 5 woontorens (waaronder de Winston Churchill Tower) onder de oriëntatiewaarde blijft.

Toetsing groepsrisico

Het groepsrisico neemt volgens de rapportage ten opzichte van de huidige situatie af. Dit komt doordat de bevolkingsdichtheid overdag lager is in de nieuwe situatie met woningen ten opzichte van de huidige bestemde situatie met kantoorfunctie. Aangezien de meerderheid van de transporten volgens het rapport plaatsvindt in de dagsituatie, bepaalt de aanwezigheid in deze periode in grotere mate de hoogte van het groepsrisico. In de dagsituatie is de bevolkingsdichtheid in woningen aanzienlijk lager dan in kantoorgebouwen.

Bestemmingsplan: Personendichtheid toekomstige situatie

In het nu voorliggende plan worden er:

- of 316 woningen gerealiseerd;
- of 306 woningen en kantoorruimte met een brutovloeroppervlakte van 1167 m².

Dit resulteert in respectievelijk een aanwezigheid van 380 en 407 personen in de dagperiode en 759 en 735 personen in de nachtperiode.

Antea-rapport: Personendichtheid huidige, bestemde situatie

In het Antea-rapport is voor de huidige, bestemde situatie overdag een aanwezigheid van 800 personen in de Winston Churchill Tower opgenomen. Daarbij is uitgegaan van een brutovloeroppervlakte van 24.000 m² en 1 persoon per 30 m².

Antea-rapport: Personendichtheid toekomstige situatie

In het Antea-rapport is voor de toekomstige situatie een scenario met 156 woningen en een brutovloeroppervlakte kantoor van 6.293 m² opgenomen. Op basis hiervan is daarom uitgegaan in de aanwezigheid van 397 personen overdag en 374 in de nachtperiode.

Op basis van het voorgaande blijkt dat onderhavig bestemmingsplan en het toekomstscenario uit het Antea-rapport in de dagperiode een nagenoeg gelijke personendichtheid tot gevolg hebben. Dit resulteert voor de bepalende dagperiode (het transport van LPG vindt volgens het Antea-rapport voor het merendeel immers overdag plaats) in een aanzienlijke afname van de personendichtheid ten opzichte van de bestemde situatie. Deze verlaging in de personendichtheid leidt tot een afname van het groepsrisico.

Tevens blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Dit blijkt uit de groepsrisicoberekening voor scenario 4 van het bijgevoegde Antea-rapport, waarin onder andere het hierboven genoemde toekomstscenario voor de Winston Churchill Tower is meegerekend. In deze berekening is overdag van een nagenoeg gelijke personendichtheid uitgegaan als dat het onderhavige bestemmingsplan mogelijk maakt.

Gelet op de bepalende dagperiode en de vrijwel gelijke personendichtheid in deze periode is voor onderhavig bestemmingsplan afgezien van een afzonderlijke berekening van het groepsrisico en is aangesloten bij de berekening c.q. verantwoording zoals opgenomen in het Antea-rapport. Het voorgaande leidt tot de conclusie dat het groepsrisico daalt en onder de oriëntatiewaarde blijft. Om die reden kan op grond van artikel 8.2, lid b van het Bevt een verantwoording van het groepsrisico (conform artikel 8 lid 1 Bevt) achterwege blijven. Tevens betekent deze conclusie dat ten aanzien van de Prinses Beatrixlaan voor de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid (conform artikel 7 Bevt) geen sprake is van relevante wijzingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (Steenvoorde).

Om de kans op incidenten te verkleinen, de effecten van incidenten te beperken en de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren, zijn in aanvulling op het voorgaande door de Veiligheidsregio Haaglanden de volgende maatregelen geadviseerd:

- a. Afschakelbare ventilatie (effectbeperking);
- b. Vluchtweg van risicobron af (verhogen zelfredzaamheid);
- c. Voorbereiding interne organisatie (verhogen zelfredzaamheid);
- d. Risicocommunicatie (verhogen zelfredzaamheid);
- e. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen (maatregelen t.b.v. de hulpverlening).

Deze maatregelen kunnen niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen worden. Het bestemmingsplan is hiervoor niet het geschikte instrument. Wel kan over deze maatregelen het volgende worden aangegeven:

- a. Het ventilatiesysteem kan vanuit de beheerders-/commandoruimte op de begane grond geheel uit- c.q. afgeschakeld worden.
- b. In beide gevels haaks op de Prinses Beatrixlaan is een uitgang aanwezig, waardoor bij een incident op deze weg altijd van de risicobron af gevlucht kan worden. Daarnaast is het nog mogelijk om via de uitgang(en) van de kelder het gebouw te verlaten.
- c. Dit is een aandachtspunt voor de toekomstige vereniging van eigenaren en/of de verhuurder en huurdersvereniging.
- d. Iedere woning wordt voorzien van een ontruimingsalarm in de vorm van een luidspreker bij de voordeur. Deze ontruimingsinstallatie kan worden bediend vanuit de beheerders-/commandoruimte op de begane grond.
- e. In het gebouw komen een sprinklerinstallatie en een natte blusleiding, waarbij in de kelder een watertank met 175 m³ bluswater is voorzien.

Voor zover mogelijk worden de bovengenoemde maatregelen geborgd in het kader van de omgevingsvergunning.

4.5.3 Conclusie

Op grond van het voorgaande is er inzake externe veiligheid geen belemmering of een nadere verantwoording/onderzoeksplicht met betrekking tot de transformatie van de Winston Churchill Tower.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1).

Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied.

Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. Zie figuur 3 voor de richtafstanden.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Figuur 2

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

4.6.2 Beoordeling

Onderhavige planlocatie is gelegen tussen kantoren, bedrijven, woningen en in de nabijheid van gemengde functies (winkelcentrum). Er is daarom sprake van een gemengd gebied. De Winston Churchill Tower zelf is geen milieubelastend object voor de omgeving. Echter, er bevinden zich wel objecten in de nabijheid van de Winston Churchill Tower die van invloed kunnen zijn:

- Circa 30 meter ten noorden van de Winston Churchill Tower is een kantoor gevestigd (aan de J.C. van Markenlaan 5).
- Circa 30 meter ten oosten van de Winston Churchill Tower bevindt zich een parkeerterrein (in de ‘middenberm’ van de Prinses Beatrixlaan).
- Circa 45 meter ten oosten van de Winston Churchill Tower is een autowasstraat gevestigd (aan de Prinses Beatrixlaan 975 en 977).

De hiervoor genoemde activiteiten vallen respectievelijk in milieucategorie 1, 2 en 2. De bijbehorende richtafstand is voor categorie 2 in dit geval 10 meter. Aan deze richtafstand kan voor zowel het kantoor als het parkeerterrein en de autowasstraat ruimschoots worden voldaan.

4.6.3 Conclusie

Er wordt voldaan aan de richtafstand en daarom is dit aspect niet belemmerend voor de voorgenomen ontwikkeling. Tevens worden de omliggende activiteiten (met name de autowasstraat) niet belemmerd in hun bedrijfsvoering, omdat ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstanden. In het kader van goede ruimtelijke ordening is in paragraaf 4.3.3 is voor de volledigheid nader ingegaan op mogelijk industrielawaai door het kantoor en de autowasstraat.

4.7 Water

4.7.1 Algemeen en beleidskader

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voor dit ruimtelijke plan een watertoetsproces doorlopen.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de gemeente en waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het al bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie uiteengezet (de watertoets).

De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze plannen/besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit.

De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Deze toets heeft in het kader van onderhavige ontwikkeling plaatsgevonden.

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is een door de EU vastgestelde richtlijn ter bescherming van alle wateren en het bevorderen van het duurzaam gebruik van (oppervlakte- en grond)water. De Kaderrichtlijn omvat regelgeving ter bescherming van de wateren door middel van het stellen van haalbare doelen voor 2015. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. Het akkoord heeft als doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken. In het akkoord zijn afspraken tussen alle overheden gemaakt om te zorgen dat er in alle gebieden voldoende bergend vermogen is om neerslag op een adequate manier af te voeren. Hierbij wordt het principe van 'vasthouden - bergen - afvoeren' gevolgd. Water moet zo lang mogelijk worden vastgehouden of geborgen in het gebied waar het is gevallen, zodat een zo gelijkmatige en beheerste afvoer mogelijk is. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt zowel bij de gemeente en het waterschap (hoogheemraadschap) als bij de initiatiefnemers van ruimtelijke plannen.

Waterwet

In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem. Om het beheer in de toekomst zo goed mogelijk vorm te geven en uit te voeren, is van belang dat het huidige wettelijke instrumentarium wordt gestroomlijnd en gemoderniseerd. Daarbij staat integraal waterbeheer centraal. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

De Waterwet heeft diverse wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen:

- a. Wet op de waterhuishouding;
- b. Wet op de waterkering;
- c. Grondwaterwet;
- d. Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- e. Wet verontreiniging zeewater;
- f. Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- g. Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- h. Waterstaatswet 1900.

Ook is de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming naar de Waterwet verhuisd. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld: zes vergunningen uit de oude 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijswijk is vooral verantwoordelijk voor de ruimtelijke aspecten in het stedelijk gebied en voor de inzameling en afvoer van afvalwater, hemelwater en grondwater. De gemeente hanteert de volgende uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen, voortkomend uit het verbrede Gemeentelijk Rioleringsplan en het Waterplan:

- het scheiden van vuile en schone waterstromen;
- verbeteren van de waterkwaliteit en beleving van water;
- verbeteren van de waterberging en waterafvoer.

In het Waterplan Rijswijk heeft de omgeving van de Winston Churchill Tower het streefbeeld 'Praktisch Water' gekregen. Dit is het basisniveau voor het watersysteem. De reden hiervoor is dat er weinig oppervlaktewater in de wijk aanwezig is. Er is geen sprake van knelpunten en/of maatregelen die daar uit voort kunnen vloeien. Het water voldoet aan de NBW-normen en er zijn vaste peilen. De waterkwaliteit en de kwaliteit van de waterbodem zijn voldoende. De ruimtelijke kwaliteit van het water is daarmee voldoende.

Keur Hoogheemraadschap van Delfland

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets zonder meer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regime (bouwen binnen de kernzone is niet toegestaan) geldt dan voor de aangrenzende beschermingszone. Deze bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast dan wel het onderhoud wordt gehinderd. De breedte en maatvoeringen van deze zones is vastgelegd in de 'legger'.

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel, zoals bouwen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

Voor eventuele lozingen op het oppervlaktewater dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Waterwet.

Ten slotte is in 2012 de nieuwe Handreiking Watertoets vastgesteld. De nieuwe handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor ruimtelijke planvorming. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

4.7.2 Watertoets/beoordeling

De ruimtelijke ontwikkeling heeft weinig tot geen gevolgen voor het watersysteem. In het kort betreft het hier:

- het verhard oppervlak neemt niet toe. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui al het hemelwater vanaf dit oppervlak verwerken en bergen;
- water wordt niet buiten het plangebied geborgen;
- er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater;
- het plangebied ligt niet in een peilgebied waar een wateropgave (NBW of KRW) bestaat;
- het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang;
- het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie of rioolpersleiding.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Grondwater

Het plangebied is gelegen in een stedelijk gebied, binnen de Plaspoel- en Schaaeweipolder (omvang circa 750 hectare). In het plangebied ligt het peilvak I. Het winterstreefpeil bedraagt -1,25 NAP, het zomerstreefpeil -1,15 NAP.

Voor het bouwplan wordt een deel van de bestaande kelder uitgebreid. Voor deze uitbreiding wordt er een waterkerende wand geplaatst. Voor de nieuw aan te brengen funderingspalen wordt er bronbemaling toegepast om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen. Indien noodzakelijk worden hiertoe de benodigde toestemmingen bij het Hoogheemraadschap van Delfland aangevraagd.

Riolering

In de huidige situatie wordt het vuilwater (dwa) en het hemelwater (hwa) gescheiden afgevoerd. In de nieuwe situatie wijzigt dit niet. Te verwachten valt dat de hoeveelheid vuilwater in enige mate toeneemt vanwege de transformatie van een kantoor- naar een woonfunctie, maar dat dit geen relevante ruimtelijke gevolgen heeft. Het terrein in de nieuwe situatie bevat minder bestrating (verharding) en meer groen. Hierdoor wordt een groot deel van het hemelwater vertraagd afgevoerd en wordt de kans op overlast ter plaatse verminderd.

Waterkwaliteit

Het plan maakt geen functies mogelijk die tot verslechtering van de waterkwaliteit van zowel oppervlaktewater als grondwater leiden.

Waterberging

Aanleg van nieuw verhard oppervlak leidt tot versnelde afvoer van hemelwater naar de watergangen. Om te voorkomen dat hierdoor wateroverlast ontstaat moet in bepaalde situaties nieuw oppervlaktewater worden gecreëerd waarmee een toename van verhard oppervlak kan worden gecompenseerd. In de voorliggende situatie is geen sprake van een toename van het verharde oppervlak. Daarom is een toename van de versnelde afvoer van hemelwater niet te verwachten en is compensatie door de realisatie van extra verhard oppervlak niet aan de orde.

4.7.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de transformatie geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied en/of in de nabijheid van het plangebied heeft.

4.8 Natuur en ecologie

4.8.1 Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is op te delen in gebied- en soortenbescherming. Gebiedsbescherming is vastgelegd in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De NNN is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Soortenbescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten significant kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als NNN. Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van het gebied.

Anders dan bij gebied- en soortenbescherming is de status als NNN niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming bepalend. Soortenbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Er wordt onderscheid gemaakt tussen internationaal beschermde soorten en nationaal beschermde soorten. Van de nationaal beschermde soorten kan de beschermde status per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen aan (algemeen voorkomende) soorten.

Het beschermingsregime is verschillend voor zowel de internationaal beschermde soorten (vogel- en habitatrichtlijn soorten) als de nationaal beschermde soorten.

Tevens kent de Wet natuurbescherming een zorgplicht, zowel voor soorten als hun (beschermde) leefgebied.

4.8.2 Beoordeling

Gebiedsbescherming

Onderhavig plangebied is gelegen in de stad Rijswijk en ligt niet in of nabij een NNN of een Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden Solleveld & Kapittelduinen en Westduinpark & Wapendal liggen op meer dan 6 kilometer afstand. Onderhavig plan is niet gelegen in Natuurnetwerk Nederland. Gezien de grote afstand van onderhavig plangebied tot aan de Natura 2000-gebieden en overige natuurgebieden is gebiedsbescherming niet aan de orde.

Soortenbescherming

De planlocatie is nu in gebruik als kantoor en wordt getransformeerd naar woningen. Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd om na te gaan of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn in het plangebied. ECOquickscan heeft het plangebied onderzocht en concludeert het volgende:

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, egel en algemeen voorkomende, (spits)muizen zijn beschermd, maar vallen onder een algemene vrijstelling van de provincie Zuid-Holland. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Wel blijft de zorgplicht (...) onverminderd van toepassing.

Op basis van de verspreidingsgegevens, de aanwezige habitattypen en biotoopeisen van de mogelijk in de omgeving voorkomende soorten worden er geen nationaal of internationaal beschermde planten- en/of diersoorten verwacht. Nader onderzoek naar eventueel binnen het plangebied voorkomende beschermde soorten is dan ook niet nodig. Zoals al eerder vermeld kunnen nesten van vogels worden verstoord als in het broedseizoen wordt gestart met werkzaamheden.

Verder merkt ECOquickscan op dat twee voorwaarden altijd van toepassing zijn:

- 1. in het broedseizoen van vogels mogen, zonder controle voorafgaand door een ecooloog, de vegetatie, bosjes en opstallen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode kunnen leiden tot verstoring, beschadiging of vernieling van nesten, rustplaatsen en eieren. Alle vogels zijn beschermd.*

2. *op basis van de zorgplicht volgens artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood.*

De betreffende rapportage van ECOquickscan is als bijlage VI bij deze onderbouwing gevoegd.

4.8.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect natuur en ecologie geen belemmering vormt voor het initiatief.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Cultuurhistorie: kader en beoordeling

Rijksbeleid

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Gemeentelijk beleid

In de gemeentelijke nota 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' zijn ook cultuurhistorische waardenkaarten opgenomen. In deze nota zijn diverse gebieden / structureren beschreven die vanuit het oogpunt van cultuurhistorie waardevol zijn.

Beoordeling

In de huidige en toekomstige situatie bevinden zich binnen het plangebied geen monumenten of cultuurhistorische waardevolle objecten die een bijzondere bescherming behoeven.

4.9.2 Archeologie: kader en beoordeling

Rijksbeleid

De Wet op de archeologische monumentenzorg (een wijzigingswet van de Monumentenwet 1988) is het eindresultaat van de implementatie van het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed in de Nederlandse wetgeving. De wet bevat drie belangrijke uitgangspunten:

- het streven naar behoud in situ van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;
- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Gemeentelijk beleid

Op 17 december 2013 heeft de gemeenteraad de 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' en bijbehorende archeologische waardenkaarten vastgesteld. In de nota wordt ingegaan op de vraag hoe resten uit het verleden kunnen worden behouden, zonder moderne ontwikkelingen buiten te sluiten.

Beoordeling

De gemeentelijke archeologische waarden- en beleidskaart heeft twee niveaus (kaartbladen) op basis van de ouderdom en diepteligging in de bodem. De bewoningsresten uit de Neolithicum, Brons- en IJzertijd liggen in een groot deel van Rijswijk op een diepte van meer dan 1,5-2 meter beneden maaiveld. De bewoningsresten uit de Romeinse tijd en jonger liggen in heel Rijswijk op een diepte vanaf de onderzijde van de bouwvoor. De dikte van de bouwvoor verschilt in Rijswijk echter per gebied.

Op het kaartblad Neolithicum, Brons- en IJzertijd (legenda nr. 3) heeft het plangebied de status 'Middelhoge verwachting Neolithicum, Lage Verwachting Brons- en IJzertijd'. Het beleid is het betrekken van het gemeentelijk taakveld Archeologie bij de ontwikkeling van plannen. Een (verkennend) booronderzoek is nodig bij plannen die dieper reiken dan het Laagpakket van Walcheren en het Hollandveen (en is dus nodig voor plannen waarbij het grondwerk reiken tot in de top van het Laagpakket van Wormer doordringen. Dit is ongeveer 2 tot 5 m - NAP). Verder onderzoek (of beschermende maatregelen) is (zijn) afhankelijk van de resultaten van het vooronderzoek. De vrijstelling is tot 100 m².

Op het kaartblad Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd (legenda nr. 2) heeft het plangebied de status 'Middelhoge verwachting Romeinse tijd, Hoge verwachting Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd'. Het beleid is het opnemen van een dubbelbestemming in het bestemmingsplan. Er geldt een vrijstelling tot 50 cm beneden maaiveld.

In het vigerende bestemmingsplan heeft onderliggend plangebied de dubbelbestemming archeologie-3. Om de beoogde transformatie mogelijk te maken zijn enkele bodemingrepen nodig. Voor de ontwikkeling wordt de bestaande kelder uitgebreid. De vloer en het dak van deze uitbreiding zijn al aanwezig. Door het plaatsen van een waterkerende wand wordt dit deel toegevoegd aan de bestaande kelder. Daarnaast worden er extra funderingspalen voor de te realiseren balkons aangebracht. Deze werkzaamheden vinden plaats rondom en onder het bestaande gebouw. De gronden ter plaatse zijn in het verleden voor de bouw van het gebouw al geroerd.

In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming ongewijzigd overgenomen.

4.9.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande zijn er voor wat betreft de aspecten cultuurhistorie en archeologie geen belemmeringen in het kader van de voorliggende ontwikkeling.

4.10 Duurzaamheid

4.10.1 Gemeentelijk beleid

Duurzaamheidsagenda 2020: Op weg naar een duurzaam Rijswijk

Op 1 november 2011 is het duurzaamheidsplan: 'Duurzaamheidsagenda 2020: Op weg naar een duurzaam Rijswijk' vastgesteld door de Raad. In 2020 wil de gemeente Rijswijk een groene, schone en milieuvriendelijke gemeente zijn.

In het duurzaamheidsplan wordt per thema aangegeven wat de ambitie is en wat daarvoor nodig is om het te bereiken. Alle doelstellingen per thema moeten leiden tot een duurzame gemeente, die schoner, groener en milieuvriendelijker is. In dit kader worden verschillende projecten uitgevoerd zoals bijvoorbeeld het wijkgericht energiebesparingsproject en het gebruiken van het DPL-instrument om duurzaamheidsambities bij gebiedsontwikkeling/herstructurering in kaart te brengen en zo duurzaamheid te waarborgen, etc.

In augustus 2016 stelde het college het meerjarenplan vast als aanvulling op de eerdere duurzaamheidsagenda 2020. In het meerjarenplan wordt een verbinding gemaakt tussen diverse duurzaamheidsthema's en zijn de kansen te zien om de duurzaamheid te verbeteren in Rijswijk.

Voor het thema duurzaam bouwen verwijst het duurzaamheidsplan naar de ambities in het plan van aanpak duurzaam bouwen.

Plan van aanpak duurzaam bouwen

De gemeente Rijswijk heeft een plan van aanpak duurzaam bouwen vastgesteld (december 2006) waarin de duurzaam bouwen ambities in beleid zijn verankerd. Dit beleid is gericht op het besparen van energie en duurzaam materiaalgebruik in nieuwbouw- en herstructureringsprojecten. Ook is het van toepassing op woningen, bedrijven, kantoren, scholen en andere gemeentelijke gebouwen en grond-, weg- en waterbouw. De gemeente Rijswijk ziet duurzaam bouwen breder dan alleen de bouwmaterialen genoemd in het nationaal pakket woningbouw. Ook het stedenbouwkundig niveau, de utiliteitsbouw, de renovatiefase en de sloopfase zijn aandachtspunten. De gemeente hanteert de volgende definitie voor duurzaam bouwen: het op zodanige wijze inrichten, bouwen, beheren en slopen van gebouwen en van de gebouwde omgeving, op zodanige wijze dat de schade aan het milieu in alle stadia van ontwerp tot en met sloop, zoveel mogelijk wordt beperkt of tot stand wordt gebracht. Duurzaam bouwen betekent ook het toevoegen van positieve milieuaspecten, waardoor de draagkracht van milieu wordt verhoogd. De ambities geformuleerd in het plan van aanpak dienen als uitgangspunt voor de duurzame kwaliteit van de woningen en gebouwen binnen deze gemeente.

Om duurzaam bouwen meetbaar te maken, maakt de gemeente gebruik van het rekenprogramma GPR gebouw (gemeentelijk praktijk richtlijn gebouw). Door het invoeren van gegevens worden prestaties zichtbaar voor de thema's energie, milieu, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. De gemeente heeft in het plan van aanpak duurzaam bouwen aangegeven dat ze een ambitie van GPR 7 of hoger heeft voor nieuwbouw en een EPC-waarde (energieprestatie coëfficiënt) van 10% onder het wettelijk minimum. Daarnaast is GPR-gebouw ook geschikt voor bestaande bouw, het geeft inzicht in kwaliteitsverbetering van een ingreep.

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

In 2012 is het dubo-advies team opgezet. Dit team geeft intern en extern advies over duurzaam bouwen en de ambities van de gemeente (inclusief het dubo-instrument GPR). Op die manier kunnen projectontwikkelaars en bouwers dit zo vroeg mogelijk in het bouwproces opnemen.

Energievisie (verwacht eind 2018)

In november 2017 heeft de gemeente Rijswijk de ambitie gesteld om in 2050 energieneutraal te zijn. Dit komt voort uit het Parijs Klimaatakkoord (december 2015). Het akkoord heeft als doel: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, zelfs het streven om de opwarming te beperken tot 1,5 graad in 2100. Ook het nieuwe kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven dat ze de uitstoot van broeikasgassen in 2030 49 procent wil verminderen ten opzicht van 1990. Het kabinet wil ook een nieuw klimaat- en energieakkoord sluiten. De afspraken worden vastgelegd in een klimaatwet.

In 2050 wil de gemeente bijna vrij zijn van fossiele brandstoffen als aardgas, benzine, diesel en kolen. Op dit moment werkt de gemeente aan een energievisie. De energievisie zal door alle stakeholders worden gedragen en geeft een totaaloverzicht van de route naar een aardgasvrij Rijswijk, de meest kansrijke optie per wijk en de plekken waar de komende jaren gestart gaat worden.

4.10.2 Beoordeling en conclusie

Naast het feit dat er sprake is van een transformatieproject dat in belangrijke mate bijdraagt aan de vermindering van kantorenleegstand en er door het hergebruik van de bestaande gebouwen per definitie sprake is van duurzaam bouwen zijn in het plan de verschillende duurzaamheidsaspecten geïntegreerd:

- ondanks dat er sprake is van een bestaand gebouw wordt er gestreefd naar een EPC van 0,4;
- de mogelijkheden voor verwarming door middel van een WKO-installatie en warmtepomp worden onderzocht. Ook de mogelijkheden voor het gasloos bouwen worden nog onderzocht;
- er worden (waar mogelijk) zonnepanelen geplaatst op het dak van de Winston Churchill Tower en, middels een verhoogde constructie, op het dak c.q. parkeerdek van de parkeergarage;
- ten opzichte van de huidige situatie is er minder verharding aanwezig;
- een nieuw beplantingsplan zal de ecologische kwaliteit van het gebied verbeteren.

4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Verkeer

De verkeersgeneratie door de voorgenomen ontwikkeling wordt bepaald met behulp van de kencijfers van het CROW . In dit geval is sprake van een locatie in het centrum van een sterk stedelijk gebied. Om de toename van verkeersbewegingen te berekenen wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Hierbij wordt uitgegaan van de verkeersgeneratiecijfers voor een locatie in de schil van het centrum van een zeer sterk stedelijk gebied. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed.

Huidige situatie

Het kantoorcomplex valt onder de categorie 'commerciële dienstverlening (kantoor met balie-functie)' en heeft een brutovloeroppervlakte van 26.930 m² (exclusief halfverdiepte kelder). Per 100 m² geldt op grond van de CROW-kencijfers een verkeersgeneratie van minimaal 5,1 en maximaal 7,5 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betekent dat het kantoorgebouw minimaal 1.374 en maximaal 2.020 verkeersbewegingen per etmaal oplevert.

In de huidige situatie is er een parkeerplaats op maaiveld en een parkeergarage aanwezig. Bezoekers en werknemers van het kantoor kunnen hier parkeren. Daarbij heeft de parkeergarage in- en uitgangen aan zowel de Pa van der Steurlaan als aan de C.T. Storklaan (via de parkeerplaats op maaiveld). De Pa van der Steurlaan sluit direct aan op de Sir Winston Churchilllaan. De C.T. Storklaan is in één richting toegankelijk, verkeer kan hier alleen via de J.C. van Markenlaan naar de Prinses Beatrixlaan rijden. Dit betekent dat verkeer vanuit de parkeergarage nu door de achterliggende woonwijk naar de hoofdinfrastructuur kan rijden.

Toekomstige situatie

Het plan voorziet in 316 appartementen in de categorieën 'koop, etage, duur', 'huur, etage, duur' en 'huur, etage, midden/goedkoop'. De onderlinge verdeling is respectievelijk 96, 64 en 156 woningen. De kencijfers van de CROW geven hiervoor de volgende bandbreedten voor de verkeersgeneratie:

- 5,4 tot 6,2 verkeersbewegingen per etmaal voor 'koop, etage, duur';
- 3,7 tot 4,5 verkeersbewegingen per etmaal voor 'huur, etage, duur';
- 1,8 tot 2,6 verkeersbewegingen per etmaal voor 'huur, midden/goedkoop, duur'.

Het voorgaande leidt in de toekomstige situatie tot een verkeersgeneratie van minimaal 1.036 en maximaal 1.289 verkeersbewegingen per etmaal.

In de toekomstige situatie worden dezelfde parkeervoorzieningen gebruikt, maar worden de in- en uitgang van de parkeergarage aan de C.T. Storklaan gesloten. Verkeer vanuit de parkeergarage kan hierdoor het plangebied vrijwel alleen nog via de Pa van der Steurlaan en de Sir Winston Churchilllaan verlaten (en niet meer door de achterliggende woonwijk).

Conclusie

De verkeersgeneratie van de toekomstige functie (wonen) is lager dan de verkeersgeneratie van de huidige functie (kantoor). Daar komt nog bij dat de verkeersbewegingen door de achterliggende woonwijk afnemen. Het aspect verkeer vormt daarom geen belemmering ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

4.11.2 Parkeren

Programma

Het programma bestaat uit:

- 96 dure koopwoningen;
- 64 dure huurwoningen;
- 156 middeldure huurwoningen.

Parkeercapaciteit

De ontwikkeling beschikt op dit moment over 420 parkeerplaatsen, waarvan 122 op maaiveld en 298 in de parkeergarage.

Parkeereis - uitgangspunten

Uitgangspunt voor de parkeernormering vormt de Nota Parkeernormen van de gemeente Rijswijk uit 2011. Daarin zijn de volgende eisen opgenomen:

Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied
Koopwoning – duur	1,2
Huurwoning – duur	1,2
Huurwoning – midden	1,1
Bezoekers	0,3

Inmiddels hanteert het CROW, het adviesorgaan voor parkeernormen, aangepaste normen voor bovenstaande woningtypen. De laatste wijziging van de normen is geweest een november 2018. De nieuwe richtlijnen gaan uit van een bandbreedte. Vanwege het relatieve hoge autobezit in Rijswijk is de norm gebaseerd op 70% van de bandbreedte (de norm is dus niet het midden (50%) van de bandbreedte maar ligt daar iets boven. Dit resulteert in de volgende parkeernormen voor deze ontwikkeling:

Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied (Nota parkeernormen)	Aangepaste norm (CROW 2018, 70% bandbreedte)
Etage koop – duur	1,2	1,2
Etage huur – duur	1,2	1,1
Etage huur – midden/goedkoop	1,1	0,8
Bezoekers	0,3	0,3

Een tweede aanpassing op de Nota Parkeernormen betreft de aanwezigheidspercentages. De in de Nota gebruikte aanwezigheidspercentages zijn inmiddels verouderd. Er wordt gebruik gemaakt van actuele door het CROW opgestelde aanwezigheidspercentages.

Berekening parkeereis

Parkeerplaatsen exclusief dubbelgebruik

Functie/ woningtype	Aantal woningen	P-Norm	Aantal P-plaatsen
Etage koop – duur	96	1,2	115
Etage koop - bezoek	96	0,3	29
<i>Subtotaal koop</i>			<i>144</i>
Etage huur – duur	64	1,1	71
Etage huur – midden/goedkoop	156	0,8	125
Etage huur – bezoek	220	0,3	66
<i>Subtotaal huur</i>			<i>262</i>
Totaal exclusief dubbelgebruik			406

Dubbelgebruik

Niet iedereen is op hetzelfde moment aanwezig. Het CROW hanteert de volgende aanwezigheidscijfers.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Als een parkeerplaats flexibel gebruikt kan worden, kan de parkeereis worden teruggebracht. Het piekmoment, het moment dat een maximaal aantal bewoners en/of bezoekers gelijktijdig wil parkeren, ligt is bepaald en ligt voor deze ontwikkeling op de **werkdag avond**. Toepassing van de aanwezigheidspercentages leidt tot de volgende parkeercijfers:

Functie/ woningtype	Aantal woningen	P-Norm	Aanwezigheid werkdag avond	Aantal P-plaatsen
Etage koop – duur	96	1,2	90%	104
Etage koop - bezoek	96	0,3	80%	23
<i>Subtotaal koop</i>				<i>127</i>
Etage huur – duur	64	1,1	90%	64
Etage huur – midden/goedkoop	156	0,8	90%	112
Etage huur – bezoek	220	0,3	80%	53
<i>Subtotaal huur</i>				<i>229</i>
Totaal				356

Tussenconclusie autoparkeren

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, uitgaande van maximaal flexibele inzetbaarheid van de parkeervoorzieningen, is voor deze ontwikkeling 356 plaatsen. De ontwikkeling beschikt nu over 420 parkeerplaatsen. Daarmee wordt volledig (en zelfs in ruime mate) voorzien in parkeren op eigen terrein.

De toekomstige bewoners kunnen geen vergunning aanvragen noch een beroep doen op de gemeentelijke parkeerregeling voor bezoekers.

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren kent de gemeente Rijswijk geen beleid waarin parkeernormen zijn vastgesteld. De fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de Winston Churchill Tower worden in de kelder onder het gebouw gerealiseerd. Tevens worden in deze kelder voor 54 (koop)woningen separate bergingen gerealiseerd. In overleg met de gemeente is afgesproken om per woning te voorzien in twee fietsparkeerplaatsen.

De 54 woningen die een eigen berging krijgen, worden hiervan uitgezonderd. Dit betekent dat in de kelder nog 524 fietsparkeerplaatsen voor 262 woningen nodig zijn. Hiervoor wordt een collectieve fietsenstalling gerealiseerd. Voor bezoekers van de Winston Churchill Tower worden in de buurt van de hoofdingang 40 fietsparkeerplaatsen (20 'nietjes') gerealiseerd. Dit is afgestemd met de gemeente. Kortom: voor de bewoners van de Winston Churchill Tower wordt in de kelder onder het gebouw voorzien in 54 separate bergingen en collectieve stallingsmogelijkheden voor 524 fietsen. Nabij de hoofdingang wordt voorzien in 40 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect parkeren voorziet het initiatief in een gedegen oplossing voor het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen. Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.12 Windhinder

4.12.1 Kader

Van windhinder is sprake als gedurende een te groot aantal uren per jaar een bepaalde windsnelheid wordt overschreden. De Winston Churchill Tower is in de bestaande situatie circa 75 meter hoog en wordt circa 82 meter hoog (exclusief technische ruimte op het dak), waardoor sprake is van hoogbouw. Hoogbouw kan invloed hebben op het windklimaat. Aan de hand van CFD-berekeningen is onderzocht in hoeverre er een kans bestaat op het optreden van windhinder in de omgeving van het gebouw in de huidige situatie en in de situatie na transformatie en uitbreiding van het bouwvolume. Bij de beoordeling van de kans dat de hogere windsnelheden kunnen leiden tot hinder (conform de norm NEN 8100 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving) wordt gekeken naar het aantal uur per jaar dat deze snelheden op kunnen treden in combinatie met het gebruik van het te beoordelen gebied.

4.12.2 Beoordeling

Om te bepalen of sprake is van windhinder is een onderzoek uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt:

De resultaten laten zien dat overwegend een windhinderklasse D aanwezig is rondom het gebouw. Dit biedt een slecht klimaat voor langdurig verblijf of slenteren en een matig klimaat voor een verkeersroute.

Nabij enkele hoekpunten van het gebouw zijn zones aanwezig met windhinderklasse E en een beperkt risico op windgevaar. Dit biedt voor alle functies als voetganger een slecht klimaat en moet waar mogelijk vermeden worden.

De toename van de hoogte van het gebouw en de gewijzigde inrichting van de openbare ruimte rondom het gebouw hebben een beperkt negatief effect op het windklimaat. Hierbij neemt de zone met windhinderklasse D toe en ontstaat er een extra zone (met beperkte omvang) met windhinderklasse E.

Het windklimaat dat rondom het gebouw zichtbaar is komt overeen met een te verwachten windklimaat van een solitair hoog gebouw in een open omgeving met relatief veel laagbouw. Gekeken is naar verschillende mogelijkheden om de windhinder zo veel mogelijk te voorkomen. Hierbij is gekeken naar verschillende oplossingen zoals het maken van luifels, het vergroten van de begane grond, het plaatsen van begroeiing. Het plaatsen van luifels heeft echter niet het gewenste effect omdat, door de aanwezige drukverschillen, de wind alsnog onder de luifel zal komen en versnellen ter plaatse van de hoeken.

Dit geldt ook voor een te beperkte uitbreiding van de begane grond alleen zal de wind niet onder de luifel terecht komen maar ervoor zorgen dat het invloedgebied van de wind van bovenaf groter wordt. Als deze vergroting echter groter wordt heeft dit een positief effect op het windklimaat maar kan de begane grond niet meer voldoen aan de eisen met betrekking tot daglichttoetreding uit het bouwbesluit volgens artikel 3.75.

In deze situatie is er daarom voor gekozen om poreuze elementen zoals poreuze schermen of groenblijvende struiken, hagen en bomen te situeren rondom het gebouw. Hiermee zal het drukverschil gedeeltelijk worden vereffend waardoor een beter windklimaat ontstaat.

Door het toevoegen van de omschreven begroeiing wordt een windklimaat bereikt dat beter is dan hetgeen wordt ervaren in de bestaande situatie en voldoet aan windhinderklasse A ter plaatse van de entreezones.

Voor het volledige onderzoek wordt naar bijlage VII verwezen.

4.12.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande zijn er voor wat betreft het aspect windhinder geen belemmeringen in het kader van de voorliggende ontwikkeling.

4.13 Bezinning

4.13.1 Kader

In de beoogde situatie wordt het pand met twee bouwlagen verhoogd. Het volume neemt als gevolg daarvan toe. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de schaduwwerking van de beoogde bebouwing voor de omgeving in de bestaande alsmede in de nieuwe situatie ter plaatse van in de nabije omgeving gelegen woningen inzichtelijk gemaakt,

Voor een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezinning en beschaduwing geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel wordt er voor woningen, vaak gekeken naar de lichte TNO-norm.

Lichte TNO-norm

Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezinning op de voor- en achtergevel mogen bij elkaar opgeteld worden.

4.13.2 Beoordeling

Om de bezonnings situatie in de huidige en nieuwe situatie te toetsen aan de Lichte TNO-norm zijn de bezonningsuren bepaald op de maatgevende datum 19 februari. Aanvullend zijn voor de meetpunten die niet aan de TNO-norm voldoen de bezonningsuren op 21 maart en 22 juni bepaald.

Deze bezonningsuren zijn op een aantal maatgevende meetpunten per gevel van een woning of rijtje woningen bepaald. Uit de resultaten volgt dat de bezonningsituatie beperkt verslechterd. In de huidige situatie zijn er twee gevels die niet aan de TNO-norm voldoen. Door de verhoging van het gebouw is er een verslechtering van maximaal 15 minuten.

Voor de volledige bezonningstudie wordt verwezen naar bijlage VIII.

4.13.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat voor wat betreft het aspect bezonning geen onaanvaardbare, ruimtelijk relevante gevolgen zijn te verwachten.

4.14 Reflectie

4.14.1 Kader

In het kader van de transformatie van de Winston Churchill Tower is op de parkeergarage de plaatsing van constructies met daarop zonnepanelen beoogd. Deze zonnepanelen hebben mogelijk reflecties naar gebouwen in de omgeving tot gevolg, met name naar de drie woontorens ten zuiden van de parkeergarage.

Hinderlijke reflecties

In hoeverre reflectie tot hinder en bijvoorbeeld verblinding kan leiden, is niet éénduidig te beantwoorden. Voor wat betreft reflectie zijn geen eisen of normen vastgelegd in bestaande wet- en regelgeving. Wel kan, op basis van onderzoek naar zonnepanelen in de nabijheid van luchthavens, worden gesteld dat zonnepanelen een gemiddelde reflectie hebben van circa 2% wat overeenkomt met de reflectie van water. Dit is vele male lager dan de reflectie van bijvoorbeeld auto's (50% á 60%).

Daarnaast wordt in het genoemde onderzoek aangegeven dat hinder door verblinding wordt ondervonden wanneer langer dan 4 tot 12 seconden wordt gekeken in de richting van directe zonreflecties van deze oppervlaktes. Dit houdt in dat verblinding optreedt wanneer bewust richting de zonnepanelen wordt gekeken maar niet door kortstondige blootstelling (een fractie van een seconde) in het gezichtsveld.

Hinder door zicht op de zonnepanelen is hiermee niet te verwachten. Wel is in het kader van goede ruimtelijke ordening in kaart gebracht wanneer deze reflecties voor kunnen komen.

4.14.2 Beoordeling

De (mogelijke) reflecties als gevolg van de op de parkeergarage te plaatsen zonnepanelen zijn nader onderzocht, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Geen aanwezigheid van bewolking (in werkelijkheid schijnt de zon gemiddeld 5 uur per dag);
- Zonnepanelen zijn als spiegels beschouwd (in werkelijkheid zijn deze panelen mat en wordt een aanzienlijk deel van het zonlicht geabsorbeerd);
- Geen rekening gehouden met begroeiing in de omgeving (die een deel van zonlicht en eventuele reflecties absorbeert);
- Voor hellingshoek en positionering van de zonnepanelen is uitgegaan van het huidige ontwerp.

Op basis van het voorgaande is nadrukkelijk sprake van een *worst case*-benadering.

Onderzoeksmethodiek

Voor de omliggende woningen/gebouwen is op drie maatgevende dagen in het jaar onderzocht of reflectie aan de orde is: 21 maart (= 23 september, meest gemiddelde zonstand), 21 juni (hoogste zonstand) en 22 december (laagste zonstand). Bepaald is wanneer, waar (per bouwlaag) en hoelang (in minuten per dag) de reflectie optreedt.

Uitkomsten

Reflectie is met name aan de orde voor de derde toren (het dichtst bij de Winston Churchill Tower) in het woongebouw ten zuidoosten van de zonnepanelen en deels voor de tweede/middelste toren. Daar komt bij dat de reflectie beperkt is tot een deel van het jaar (april t/m september) en, gedurende die periode, een beperkt deel van de dag (einde van de middag, tussen de 5 en 55 minuten per bouwlaag).

Voor het volledige onderzoek inzake reflectie wordt naar bijlage IX verwezen.

4.14.3 Conclusie

Op basis van het voorgaande zijn er voor wat betreft het aspect reflectie geen belemmeringen in het kader van het voorliggende ontwikkeling. Bij de verdere planuitwerking wordt nog onderzocht op welke wijze de reflecties (verder) geminimaliseerd kunnen worden door toepassing van coatings, wijzigingen in hellingshoeken en positionering ten opzichte van de zon, met inachtneming van de energieopbrengsten van de beoogde zonnepanelen.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planvorm

5.1.1 Algemeen

Doel van dit bestemmingsplan is het opstellen van een adequate en actuele juridisch-planologische regeling voor de ontwikkeling van een woning. Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding dienen als één geheel te worden beschouwd en kunnen niet los van elkaar worden gezien. De toelichting op de regels en verbeelding is niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de voorkomende functies in het bestemmingsplan worden geregeld. In de planopzet is aansluiting gezocht bij de uitgave Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, kortweg SVBP.

5.1.2 De verbeelding

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden op de planlocatie. Daartoe zijn op de verbeelding onder meer bestemmingsvlakken, functieaanduidingen en bouwvlakken opgenomen.

5.1.3 De planregels

De planregels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er gebouwd mag worden. Bij de opzet van de planregels is het aantal regels zo beperkt mogelijk gehouden. Alleen datgene is geregeld, wat werkelijk noodzakelijk is. Toch kan het in een concrete situatie voorkomen dat een afwijking van de planregels gewenst is. Daarom zijn er in het bestemmingsplan afwijkingsmogelijkheden opgenomen. De bevoegdheid om door een omgevingsvergunning een afwijking van bepaalde regels te verlenen, is gebaseerd op artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De uitvoering berust bij burgemeester en wethouders. Deze bevoegdheid maakt kleine afwijkingen mogelijk binnen de aan de grond toegekende bestemming.

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

De bij dit plan behorende planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels
2. Bestemmingsregels
3. Algemene regels
4. Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 1 worden de in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden. In hoofdstuk 2 zijn specifieke regels opgenomen voor de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De artikelen bestaan uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels, en zo nodig uit afwijkingsregels en specifieke gebruiksregels. De bestemmingsomschrijving is bepalend voor het gebruik van de grond. De hoofdstukken 3 en 4 bevatten regels die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen.

5.2 Artikelsgewijze toelichting

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In het eerste artikel zijn omschrijvingen opgenomen van de belangrijkste begrippen die in de planregels voorkomen. Door het opnemen van begrippen wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de in het plan voorgeschreven maten dienen te worden gemeten of berekend. Door het opnemen van aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Wonen -2

De gronden hebben de bestemming 'Wonen'. De betreffende gronden zijn bestemd voor woningen en bijbehorende tuinen, erven, groen, water, nutsvoorzieningen en de gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen. Op de begane grond is het ook mogelijk om kantoorfuncties, algemene ruimtes voor de woningen, dienstverlenende en maatschappelijke functies te realiseren

Artikel 4 Leiding –Water

Met de dubbelbestemming 'Leiding – Water' geldt dat het gebruik van de gronden voor andere doeleinden ondergeschikt is gesteld. De bescherming van de leiding staat dus voorop. Daartoe is tevens een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden in de dubbelbestemming opgenomen. Dat wil zeggen dat grondwerkzaamheden ter plaatse pas zijn toegestaan na een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

Op basis van het archeologische beleid is aan het plangebied een dubbelbestemming toegekend. Met deze dubbelbestemming wordt geregeld dat er uitsluitend werken en werkzaamheden uitgevoerd mogen worden, nadat is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden aangetast.

5.2.3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

In dit plan zijn sommige bouwregels gerelateerd aan de oppervlakte van gronden, bijvoorbeeld aan de oppervlakte van een bouwperceel. Indien dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen, kunnen de bebouwingmogelijkheden daardoor onbedoeld verruimd worden. De anti-dubbeltelregel voorkomt dit.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Dit artikel geeft regels ten aanzien van overschrijding van bouwhoogten van onder meer ondergeschikte bouwdelen, ondergronds bouwen en bestaande maatvoering.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Dit artikel geeft voor dit plan een beperking met betrekking tot het toegestane gebruik van gronden. Het gaat hierbij om ongewenst gebruik of gebruik dat enige vorm van hinder kan veroorzaken waardoor het woon- en leefklimaat onevenredig wordt aangetast.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, die door een omgevingsvergunning kunnen worden verleend. Het betreft een standaardregeling uit het handboek die het mogelijk maakt om onder voorwaarden bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens en dubbelbestemmingen.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 12 Slotregel

In de slotregels is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid en handhaving

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor het creëren van maatschappelijk vlak wordt er een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en andere geïnteresseerden door de gemeente en initiatiefnemer.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld die tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt een privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere het kostenverhaal is verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

6.3 Handhaving

De gemeente Rijswijk heeft besloten om de handhaving te verbeteren en heeft daarom een integrale handhavingsnota opgesteld. De nota heeft betrekking op bouwen, ruimtelijke ordening, milieu, APV, openbare orde, de Drank- en Horecawet en de Brandweer. Het doel van de integrale handhavingsnota is enerzijds om meer eenheid en uniformiteit te bewerkstelligen. Anderzijds wil de gemeente transparanter beleid, waarbij programmatische handhaving door een jaarprogramma voor de uitvoering een belangrijk onderdeel is.

De integrale handhavingsnota geeft het ambitieniveau weer van de gemeente en beschrijft hoe dit gerealiseerd kan worden. De ambitie van de gemeente is dat zij zo effectief en efficiënt mogelijk handhaaft op de wet- en regelgeving waarvoor zij bevoegd gezag is. Men richt zich op het voorkomen van overtredingen. Daarnaast worden burgers en bedrijven geïnformeerd over het gewenst naleefgedrag en over de consequenties van ongewenst naleefgedrag.

Voor het handhaven van regels heeft de gemeente de beschikking over een drietal instrumenten, de zogenoemde bestuurlijke, strafrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten. Het bestuursrechtelijke instrumentarium kan de gemeente zelfstandig toepassen. Het bestaat uit bestuursdwang en een bestuurlijke dwangsom. Bij strafrechtelijke handhaving heeft de gemeente de medewerking van politie en openbaar ministerie nodig. Strafrechtelijke sancties kunnen de bestuursrechtelijke aanpak van overtredingen zeer effectief ondersteunen. Als derde middel kan de gemeente privaatrechtelijk handhaven. De gemeente treedt dan op, op basis van haar eigendomsrecht.

Efficiënte handhaving is gebaat bij heldere en overzichtelijke regels. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is dan ook nadrukkelijk rekening gehouden met het voorkomen van ongewenste situaties in de toekomst. Er worden in het bestemmingsplan daarom heldere regels opgenomen over onder andere het gebruik van de gronden en de positie van de bouwwerken op de kavels. Door de eenduidige opzet van het bestemmingsplan kan er efficiënt worden gehandhaafd. Tevens kunnen ongewenste situaties worden voorkomen, omdat bouwinitiatieven makkelijker kunnen worden getoetst aan het bestemmingsplan.

7 Procedure

7.1 Voorbereidingsfase

Voortraject

Het is van groot belang dat burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de totstandkoming van een bestemmingsplan. In het voortraject is een informatieavond georganiseerd.

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is op grond van de gemeentelijke inspraakverordening voor een periode van zes weken ter inzage gelegd, te weten vanaf vrijdag 22 juni 2018 tot en met donderdag 2 augustus 2018. Gedurende deze periode heeft tevens een informatieavond plaatsgevonden. De ingediende inspraakreacties zijn beantwoord in de Nota van Inspraak en Overleg, die als bijlage onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. In deze nota is tevens een overzicht opgenomen van de wijzigingen die ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn doorgevoerd (en de redenen hiervoor).

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in geding zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan is aan de overlegpartners gezonden. De resultaten van het vooroverleg zijn opgenomen in de Nota van Inspraak en Overleg, die als bijlage onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

7.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg is de formele bestemmingsplan-procedure gestart. De aanpassingen die volgen uit de inspraak- en overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient ook via de elektronische weg te geschieden. Deze kennisgeving heeft op donderdag 8 november 2018 plaatsgevonden. Tevens is de kennisgeving toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd, van vrijdag 9 november 2018 en met donderdag 20 december 2018. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het plan in te dienen. De ontvangen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Zienswijzen, die als bijlage onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan. In deze nota is tevens een overzicht opgenomen van de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn doorgevoerd (en de redenen hiervoor).

7.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, treedt het plan direct na de beroepstermijn in werking.