



**Nota van Inspraak en Overleg
Bestemmingsplan Herontwikkeling HBG-
locatie, Voorontwerp d.d. 21 augustus 2017**

Herontwikkeling HBG-locatie Rijswijk

De herontwikkeling van de locatie Minister Van Houtenlaan e.d., beter bekend onder de naam HBG-locatie, loopt al meerdere jaren. Vóór de crisis is de gemeente met de toenmalige eigenaar op zoek gegaan naar een goede invulling van het plangebied. De toenmalige eigenaar is echter failliet gegaan en is er een nieuwe initiatiefnemer naar voren gekomen. Syntrus Achmea Real Estate and Finance zal de HBG-locatie samen met de gemeente Rijswijk herontwikkelen. Begin 2015 heeft deze initiatiefnemer een plan gepresenteerd voor de herontwikkeling van deze locatie. In het vervolg op dit plan is in samenwerking met de gemeente Rijswijk een haalbaarheidsstudie naar de herontwikkeling van het plangebied opgesteld en medio 2016 door het College van B&W vastgesteld. Op basis van de haalbaarheidsstudie is het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit plan ging in eerste aanzet uit van zes woontorens met in totaal 550 woningen welke zouden worden gerealiseerd op een groene terp, waaronder het parkeren wordt opgelost. Inmiddels is – mede naar aanleiding van de inspraakreacties – de stedenbouwkundige opzet voor de HBG-locatie herzien. In het nieuwe plan is sprake van vijf woontorens (de toren centraal in het plangebied komt te vervallen) met daartussen stadswoningen, zodat sprake is van een gesloten bouwblok met levendige plinten aan de straatzijden. De parkeeroplossing is ongewijzigd. Boven op het parkeerdek is ruimte voor een groene, besloten collectieve binnentuin. Ook het maximum aantal woningen blijft ongewijzigd: 550. Daar waar in deze inspraaknota wordt verwezen naar dit nieuwe planvoornemen, welke (na een periode van ‘tusseninspraak’ op de nieuwe stedenbouwkundige opzet) vertaald zal worden in het ontwerpbestemmingsplan, wordt gesproken van de ‘herziene stedenbouwkundige opzet’.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 6 oktober 2017 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen waarop inspraakreacties zijn ingediend. Daarbij heeft op 23 oktober 2017 een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. In totaal zijn 16 inspraakreacties ingediend en 2 vooroverlegreacties. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voor zover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

Inspraakreacties:

1. Indiener 1
2. Indiener 2
3. Bewoners Prinses Irenelaan
4. Indiener 4
5. Indiener 5
6. Indiener 6
7. Indiener 7
8. Indiener 8
9. BP Europa SE – BP Nederland
10. Indiener 10
11. Indiener 11
12. Indiener 12
13. Indiener 13
14. Indiener 14
15. Indiener 15
16. Indiener 16

Vooroverlegreacties:

17. Hoogheemraadschap Delfland
18. Veiligheidsregio Haaglanden

In onderhavige Nota van inspraak en vooroverleg zijn alle ingediende reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet zijn genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingezonden reacties. Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties en de verwerking van de ambtelijke reacties en wijzigingen wordt de fase van het voorontwerpbestemmingsplan afgesloten. De herziene stedenbouwkundige opzet zal in een fase van 'tusseninspraak' worden gepresenteerd op een inspraakavond en vervolgens gedurende 2 weken ter inzage worden gelegd. Ook de reacties uit deze tusseninspraak zullen worden beantwoord en worden betrokken bij de verdere planuitwerking. De wijzigingen uit inspraak en 'tusseninspraak' worden vervolgens verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, waarmee de wettelijke bestemmingsplanprocedure zal worden gestart.

Inspraakreactie 1

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat 550 appartementen op 1,4 ha buiten proportie is. Dit is niet in verhouding met de omliggende woningen en daarbij is van een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing in de omgeving geen sprake. Volume moet verkleind worden.	Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van <i>mei 2016</i> is een stedenbouwkundige visie opgesteld. Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn nauwkeurig onderzocht waarbij rekening is gehouden met de samenhang met de omgeving. In het kader van de stedenbouwkundige visie voor de HBG-locatie is een dichtheidsstudie uitgevoerd om te onderzoeken wat de gemiddelde Rijswijkse dichtheid is en wat de geschikte dichtheid voor de HBG-locatie is. De beoogde dichtheid van de HBG-locatie sluit aan op de bestaande dichtheid van In de Bogaard en het gebied rondom de Beatrixlaan. De dichtheid van 550 woningen op deze plot wordt passend geacht voor deze locatie in Rijswijk, omdat de HBG-locatie nabij het (her te ontwikkelen) stadscentrum In de Bogaard ligt en de locatie goed bereikbaar is. Deze dichtheid is bijvoorbeeld lager dan de dichtheid in Den Haag. Op basis van dit onderzoek acht de gemeente de stedenbouwkundige opzet van de HBG-locatie, zeker in haar herziene vorm, inpasbaar in de omgeving. De gemeente is zoals in de inleiding vermeld - mede op basis van deze reactie - na de inspraakprocedure met de ontwikkelaar aan de slag gegaan om de stedenbouwkundige opzet en het bestemmingsplan aan te passen. Deze herziene stedenbouwkundige opzet wordt op 15 januari gepresenteerd tijdens een inspraakavond en vervolgens 2 weken ter inzage gelegd. Aan de ingediende reactie is met name tegemoet gekomen op de volgende aspecten: - Er is niet langer sprake van 6 torens op een 'groene terp', maar van 5 torens (de centrale toren is vervallen) met daartussen stadswoningen. Door de aanpassingen in het bouwvolume past het plan beter in de bestaande stedenbouwkundige structuur van de Ministerbuurt. Bovendien ontstaan door de stadswoningen levendige plinten langs het openbaar gebied; - De hoogte van de torens is enigszins lager dan in de oorspronkelijke opzet; - Aan de zijde van de Generaal Spoorlaan wordt meer ruimte gecreëerd voor groen en langs de Minister Van den Tempellaan is er meer aandacht voor een goede ecologische inrichting - Daarnaast is er nadrukkelijk aandacht voor diverse kwalitatieve meerwaarden vanuit het oogpunt van leefbaarheid, duurzaamheid en sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Het gaat dan bijvoorbeeld om natuurinclusief bouwen, kwalitatief nieuw groen, goed toegankelijke, ruime fietsenstallingen en ruimte voor collectieve voorzieningen in de plinten van de nieuwbouw, (eetgelegenheid, buurt-huiskamer o.i.d.) met een meerwaarde voor de wijk. In zowel het bouwplan als het bestemmingsplan zal hier ruimte voor worden geboden.

		Door de aanpassingen in het bouwvolume ontstaat er een meer aanvaardbare inpassing in de bestaande omgeving.
2	De toezegging van B&W van 27 februari 2007 staat geen woontorens toe achter de woningen.	In deze brief staat niets concreets genoemd over de hoogte van de gebouwen, alleen dat rekening zal worden gehouden met de laagbouw. Voor wat betreft de hoogte en inpassing van de woontorens is rekening gehouden met de bestaande woningen in de omgeving. De woontorens ter plaatse van de Prinses Irenelaan zijn lager dan de woontorens aan de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan. Daarbij is de desbetreffende brief reeds 10 jaar oud; de ruimtelijke inzichten en behoeften kunnen mettertijd veranderen. Het aantal woningen en het volume van de totale ontwikkeling is bijvoorbeeld teruggeschroefd ten opzichte van het plan van 2007.
3	Door de hoogte van de gebouwen kijken de toekomstige bewoners in de tuinen van de omliggende woningen.	De dichtstbijzijnde woningen zijn de eengezinswoningen aan de Prinses Irenelaan en de Minister Van den Tempellaan. Tussen de HBG-locatie en de achtertuinten van de rijwoningen aan de Prinses Irenelaan staan in de huidige situatie hoge bomen. Deze worden grotendeels gehandhaafd en ingepast. Daarnaast is samen met deze bewoners een ontwerp voor de tussenliggende buitenruimte gemaakt om de privacy te borgen en de ruimte netjes in te richten. Tussen de (voortuinen van de) eengezinswoningen aan de Minister Van den Tempellaan en het bouwplan staan veel bomen en ligt een singel.
4	Luchtkwaliteit ter plaatse is al zeer matig, dit wordt nog meer door de toename van het verkeer.	Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden.
5	De in/uitritten moeten zodanig worden aangelegd dat het extra autoverkeer niet de 30km woonstraten in kan rijden. De luchtkwaliteit is al niet best en de gemeten geluidswaarden overschrijden nu al de toegestane norm. Daarbij is er veel fietsverkeer dat geen toename van 2.500 autobewegingen per dag kan verdragen.	Het is gezien de verkeersafwikkeling niet mogelijk om de in-/uitritten rechtstreeks te situeren aan de Generaal Spoorlaan en/of de Prinses Beatrixlaan. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerstoename kan worden opgevangen op de omliggende wegen. Wel zal bij het ontwerpbestemmingsplan een geactualiseerd verkeersonderzoek worden toegevoegd. Voorstel is om de Minister Van den Tempellaan in te richten als éénrichtingsstraat, zodat verkeer uit de uitrit aan deze zijde geleid wordt richting de Generaal Spoorlaan, en daarmee de 30 km/h woonstraten mijdt.
6	Indiener wilt geen fiets/brommer/scooterpaden achter en naast de woningen aan de Prinses Irenelaan. Het is een stiltegebied en de biodiversiteit moet worden beschermd.	Dit is een standaarddefinitie uit de begripsbepaling voor bestemmingsplanregels van de gemeente Rijswijk. In dit geval kan voor het gebied achter de woningen aan de Prinses Irenelaan hiervan worden afgeweken, aangezien hier uitsluitend voetgangerspaden worden beoogd. In dit gebied met de bestemming "Groen" zullen fietspaden daarom expliciet worden uitgesloten. In de groenbestemming langs de Minister Van den Tempellaan zullen paden en bruggen voor langzaam verkeer mogelijk blijven.
7	Geen ventilatie-inrichtingen achter de woningen aan de Prinses Irenelaan toestaan die de vuile lucht van de	In het bestemmingsplan worden de exacte locaties van ventilatie-inrichtingen voor de parkeergarage niet vastgelegd. Hier wordt bij de bouwplanontwikkeling in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen naar gekeken. De emissies vanuit de parkeergarage

	parkeergarages in de lucht brengen.	zullen niet voor grenswaardeoverschrijdingen zorgen, wanneer: • de parkeergarage is ontworpen volgens NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages"; • de maatregelen zijn uitgevoerd die beschreven staan in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (activiteitenbesluit) en de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. In het kader van het beoordelen van de aanvraag omgevingsvergunning zal er worden getoetst aan deze NEN 2443, het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer en de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer.
8	Indiener wenst geen hoge lichtmasten in de groengebieden en langs de in-/uitritten. Dit vanwege lichtvervuiling.	In het kader van het inrichtingsplan zal deze wens worden meegenomen. Er zal dan een lichtplan worden opgesteld waarin de locatie van lichtpunten zoals lantaarnpalen wordt bepaald. Het bestemmingsplan biedt alleen de mogelijkheid om lantaarnpalen te plaatsen, maar spreekt zich nog niet uit over exacte locatie en/of hoogte.
9	Het groengebied rondom de singel aanduiden als Waarde-Ecologie gebied en hierin de lijn van het milieu-dierenwelzijn- en bijenbeleid van de gemeente te volgen en geen bruggen, aanlegsteigers, gebouwen of andere bouwwerken toe te staan	Het gebied rondom de singel heeft al de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie". Binnen deze bestemming zijn niet direct bouwwerken toegestaan. Wel kan B&W daarvan afwijken voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken mits de ecologische verbindingszone niet wordt geschaad. De aanvrager dient hiervoor schriftelijk advies te overleggen die door een ecooloog wordt beoordeeld. De beoogde bruggen over de singel worden nadrukkelijk vanuit dit ecologisch oogpunt ontwerpen en beoordeeld.

Inspraakreactie 2

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat het plan geen enkele vooruitgang biedt voor de bewoners van de wijk in hun woonomgeving en het biedt evenmin rechtszekerheid om te voorkomen dat de woonkwaliteit nog verder achteruit gaat.	De gemeente is zoals in de inleiding vermeld - mede op basis van deze reactie - na de inspraakprocedure met de ontwikkelaar aan de slag gegaan om de stedenbouwkundige opzet en het bestemmingsplan aan te passen. Deze herziene stedenbouwkundige opzet wordt op 15 januari gepresenteerd tijdens een inspraakavond en vervolgens 2 weken ter inzage gelegd. Aan de ingediende reactie is met name tegemoet gekomen op de volgende aspecten: - Er is niet langer sprake van 6 torens op een 'groene terp', maar van 5 torens (de centrale toren is vervallen) met daartussen stadswoningen. Door de aanpassingen in het bouwvolume past het plan beter in de bestaande stedenbouwkundige structuur van de Ministerbuurt. Bovendien ontstaan door de stadswoningen levendige plinten langs het openbaar gebied; - De hoogte van de torens is enigszins lager dan in de oorspronkelijke opzet; - Aan de zijde van de Generaal Spoorlaan wordt meer ruimte gecreëerd voor groen en langs de Minister Van den Tempellaan is er meer aandacht voor een goede ecologische inrichting - Daarnaast is er nadrukkelijk aandacht voor diverse kwalitatieve meerwaarden vanuit het oogpunt van leefbaarheid, duurzaamheid en sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Het gaat dan bijvoorbeeld om natuurinclusief bouwen, kwalitatief nieuw groen, goed toegankelijke, ruime fietsenstallingen en ruimte voor collectieve voorzieningen in de plinten van de nieuwbouw, (eetgelegenheid, buurt-huiskamer o.i.d.) met een meerwaarde voor de wijk. In zowel het bouwplan als het bestemmingsplan zal hier ruimte voor worden geboden. Door de aanpassingen in het bouwvolume ontstaat er een meer aanvaardbare inpassing in de bestaande omgeving. Er wordt een bufferzone aangehouden tussen de nieuwbouw en de achterste perceelgrens van de bestaande woningen langs de Prinses Irenelaan. Dit is vastgelegd in het plan waarmee rechtszekerheid wordt geboden aan omwonenden. Op dit moment is er sprake van een grotendeels leegstaand kantoorgebouw met omliggend terrein waar weinig aandacht meer aan wordt besteed. Het plan dat nu voorligt biedt naar onze mening een duidelijke vooruitgang van de (woon)kwaliteiten van het gebied.
2	De gemeente geeft bij een gefaseerde uitvoering de regie uit handen. Er is een kans dat als het tegenzit een andere projectontwikkelaar dit plan moet uitvoeren en dat maakt ongewenste	Er is door de initiatiefnemer in beginsel gekozen voor een gefaseerde uitvoering om zo goed in te kunnen spelen op eventuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Deze fasering wordt momenteel opnieuw bekeken, mede met het oog op het zo veel mogelijk voorkomen van overlast voor omwonenden. Hierover zal te zijner tijd overleg plaatsvinden met de omwonenden. De fasering is overigens niet te reguleren in het bestemmingsplan.

	ontwikkelingen mogelijk. Hierbij komt de leefbaarheid in gevaar. Bij een gefaseerde aanpak duurt de overlast door het bouwen langer dan wanneer de hele locatie in één keer wordt ontwikkeld.	
3	Indiener stelt dat een correcte berekening van de parkeercapaciteit ontbreekt. Het plan gaat uit van een deel parkeren in de wijk, dit kan niet. Er moet een parkeerberekening volgens de geldende normen worden uitgevoerd.	Bij het ontwerpbestemmingsplan wordt een geactualiseerd parkeeronderzoek toegevoegd. Op basis van de CROW aanwezigheidspercentages voor bewoners en voor bezoekers kan de ontwikkeling overdag op eigen terrein zelfstandig voorzien in de volledige parkeerbehoefte (bewoners én bezoekers). Alleen in de avonden en op zaterdag zal ook gebruik gemaakt moeten worden van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving, hetgeen volgens het onderzoek getalsmatig kan. Daarbij volgt nog de kanttekening dat in werkelijkheid de verwachting van het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte beduidend lager zal liggen dan de gehanteerde rekenkundige parkeernormen doen vermoeden. Oorzaken hiervoor zijn: • Volgens het CBS is de laatste jaren vooral in de randstad het percentage autobezit behoorlijk afgenomen. Veel steden hebben hierop hun parkeernormen, met name in het centrum, al aangepast. Rijswijk werkt momenteel ook aan een actualisatie van de Nota Parkeernormen. • De CROW-richtlijnen voor bezoek (0,3 per woning) is aantoonbaar te hoog.
4	Indiener heeft bezwaar tegen het ontbreken van gemeentelijke zeggenschap over de hoogte van huur / koopprijzen en de verdeling van de aantallen in elk segment.	De gemeente heeft de kaders aangegeven. Daarbinnen bepaalt de ontwikkelaar op basis van marktonderzoek wat een goede mix is qua huur en koop en qua prijssegment. De onderzoeken gaan uit van een verdeling van de toekomstige appartementen in het huren en kopen in het middensegment. In de nieuwe stedenbouwkundige opzet is daarnaast sprake van (duurdere) grondgebonden koopwoningen. De verwachte woningprogrammering zal zo gespecificeerd als op dit moment mogelijk worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
5	Indiener stelt dat de verkeersbewegingen onjuist zijn berekend. Dit omdat de berekening is gerelateerd aan de aantallen auto's, die nog onduidelijk zijn. De genoemde getallen zijn gefingeerd.	Het verkeersonderzoek wordt geactualiseerd en bij het ontwerpbestemmingsplan aangeboden. Bij verkeersonderzoeken van ontwikkellocaties wordt altijd op basis van erkende (CROW) kengetallen gerekend als het gaat om verwachte verkeersbewegingen.
6	Indiener stelt bezwaar tegen het overtreffen van de norm geluidsbelasting en luchtvervuiling.	Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling is het aspect luchtkwaliteit onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Eveneens is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de nieuwe woningen. Ook hiervoor geldt dat de normen niet worden overschreden.
7	Indiener stelt dat het verkeerscapaciteitsonderzoek ontbreekt.	Het verkeersonderzoek wordt geactualiseerd en bij het ontwerpbestemmingsplan worden aangeboden.

8	Indiener stelt dat er een samenhangende visie mist over de ontwikkelingen in Steenvoorde en het aangrenzende gebied. Er worden te veel woningen bij gebouwd wat de al slechte luchtkwaliteit niet ten goede komt.	De herontwikkeling van de HBG-locatie is opgenomen in Gebiedsvisie In de Bogaard. Eén van de vijf centrale pijlers uit deze visie is dat het stadscentrum In de Bogaard en omgeving een knooppunt vormt voor hoog stedelijk wonen. Het uitgangspunt is dat er in het gebied in en rond In de Bogaard circa 2.000 nieuwe woningen gerealiseerd worden voor verschillende doelgroepen. De Gebiedsvisie wordt momenteel nader uitgewerkt in een Masterplan voor In de Bogaard e.o. Het toekomstbeeld is daarin dat het stadscentrum wordt gemarkeerd door hoogwaardige architectuur en hoogbouwaccenten, in ieder geval op een viertal hoeken: HBG, Hoogvoorde, de Generaal en de Winston Churchilltower. Er is daarmee wel degelijk sprake van een samenhangende visie op het gebied In de Bogaard/Steenvoorde. Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling, alsmede in het kader van het Masterplan In de Bogaard, is het aspect luchtkwaliteit onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden.
---	--	---

Inspraakreactie 3

#	Vraag	Antwoord
1	Zijn de groenstroken langs het Water-2 gebied Groen-stukken en geen Waarde-Ecologie stukken? Dat zijn het nu ook.	De groenstroken om het water dat is bestemd als Water-2 hebben wel de dubbelbestemming Waarde-Ecologie. Dit is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan "Minister van Houtenlaan e.o."
2	Waarom is de groenstrook achter de woningen aan de Prinses Irenelaan een Groen stuk en geen Waarde-Ecologie gebied?	De gronden die aangewezen zijn voor Waarde-Ecologie zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van natte en/of droge ecologische verbindingzone. Gronden krijgen de dubbelbestemming Waarde-Ecologie als uit het Groenbeleidsplan blijkt dat het een primaire of nevenverbinding betreft. De groenstrook achter de woningen aan de Prinses Irenelaan valt niet onder een dergelijke ecologische verbindingzone; daarom zijn deze gronden enkel bestemd als groen.
3	Wat zijn overhangende bouwdelen? Wat komt waar?	Overhangende bouwdelen zijn delen van het gebouw die niet verbonden zijn met de grond, maar wel buiten het bouwvlak vallen. In dit plan ging het om het middelste gebouw aan de Prinses Beatrixlaan en het gebouw aan de singel, waarbij uitkragingen op de verdiepingen werden voorzien. Hiervoor waren kleine stroken opgenomen buiten de bestemming "Woongebied". Inmiddels is dit door de herziene stedenbouwkundige opzet niet meer aan de orde.
4	Waarom zou B&W bouwwerken van 4 meter hoog en 25 m ² in het groengebied achter de woningen willen toestaan?	Dit zijn de gemeentelijke standaard regels om af te wijken van de bouwregels. In dit geval is het niet noodzakelijk. Om die reden schrappen we in de bestemming "Groen" de afwijkingsmogelijkheid voor het bouwen van gebouwen en overkappingen.
5	Waar komen de afzuig- en ventilatiekokers voor de parkeergarage?	Op dit moment is dat nog niet duidelijk. Dat zal bij de uitwerking van het bouwplan duidelijk worden. In het kader van het beoordelen van de aanvraag omgevingsvergunning zal er worden getoetst aan de NEN 2443, het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer en de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer.
6	Waarom wil de gemeente het groen in het plan kunnen wijzigen voor de bestemming Verkeer-3?	Dit is de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 4.4. Deze bevoegdheid wordt standaard opgenomen, omdat er dan, bij bijvoorbeeld herinrichting van het openbaar gebied, sprake is van flexibiliteit. Het is wel zo dat er voor een wijzigingsbevoegdheid een formele procedure moet worden doorlopen. Aangezien het in deze situatie niet voor de hand ligt om groen te wijzigen in de bestemming "Verkeer-3" zal deze wijzigingsbevoegdheid in dit specifieke geval verwijderd worden.
7	Waarom is de hoek Minister van Den Tempellaan en Prinses Irenelaan aangemerkt als V-3 Erftoegangsweg of verblijfsgebied?	De bestemming 'Verkeer - 3' wordt alleen opgenomen voor erftoegangswegen en verblijfsgebieden. Overige wegen worden in een andere verkeersbestemming ('Verkeer - 1', 'Verkeer - 2') ondergebracht. Volgens de wegcategorisering in Rijswijk kan de betreffende hoek aangemerkt worden als erftoegangsweg. Deze bestemming is overigens overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan "Minister van Houtenlaan e.o.". Hierin is dus niets veranderd t.o.v. de huidige situatie.
8	Waarom is het verlengde van de singel op de Prinses Irenelaan aangemerkt als	Het verlengde van de singel dat is aangewezen als Verkeer - 3 is een stuk trottoir en straat. Dit is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan, waarin dit ook is aangemerkt als Verkeer - 3.

	Verkeer-3 Erftoegangsgebied of verblijfsgebied? Het is nu Waarde-Ecologie stuk.	Hierin is dus niets veranderd t.o.v. de huidige situatie.
9	Is het hele gebied aangewezen als Waarde Archeologie?	Dit klopt, het gehele gebied is aangewezen als Waarde Archeologie. Dit is overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan. Overigens zal van een gedeelte van het plangebied in het ontwerpbestemmingsplan de dubbelbestemming Waarde Archeologie verwijderd worden. Voor de westelijke helft is namelijk een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd en op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat binnen het onderzochte deel van de HBG geen behoudenswaardige archeologische vindplaats is aangetroffen. Voor het overige deel van het gebied blijft een archeologische onderzoeksplicht gelden voor bepaalde werkzaamheden.
10	Waarom is de fietsbrug niet gecombineerd met de autobrug?	Voor het realiseren van een goede ontsluiting is in een aparte ontsluiting voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) voorzien. In de nieuwe stedenbouwkundig opzet wordt hiermee ook een prettige ontsluiting voor de stadswoningen aan deze zijde gecreëerd. Bij het ontwerp van de fietsbrug én de autobrug zal overigens het aspect ecologie nadrukkelijk worden meegenomen.

Inspraakreactie 4

#	Vraag	Antwoord
1	Hoe wordt de toename van het verkeer afgewikkeld? Het kruispunt bij de Generaal Spoorlaan is reeds erg druk.	Het verkeer wordt afgewikkeld langs de Minister van den Tempellaan en de Prinses Irenelaan naar de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan. Voorstel is om de Minister Van den Tempellaan in te richten als éénrichtingsstraat, zodat verkeer uit de uitrit aan deze zijde geleid wordt richting de Generaal Spoorlaan. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een geactualiseerd verkeersonderzoek worden bijgevoegd, waarin een nadere duiding van de verkeersafwikkeling en de aanvaardbaarheid daarvan wordt geduid.
2	Indiener stelt dat de dichtheid van woningen te hoog is.	In het kader van de stedenbouwkundige visie voor de HBG-locatie is een dichtheidsstudie uitgevoerd om te onderzoeken wat de gemiddelde Rijswijkse dichtheid is en wat de geschikte dichtheid voor de HBG-locatie is. De beoogde dichtheid van de HBG-locatie sluit aan op de bestaande dichtheid van In de Bogaard en het gebied rondom de Beatrixlaan. De dichtheid van 550 woningen op deze plot wordt passend geacht voor deze locatie in Rijswijk, omdat de HBG-locatie nabij het (her te ontwikkelen) stadscentrum In de Bogaard ligt en de locatie goed bereikbaar is. Deze dichtheid is bijvoorbeeld lager dan de dichtheid in Den Haag.
3	De ontwikkeling van de grote hoeveelheid woningen met de daarbij behorende verkeerstoename leidt tot luchtverontreiniging.	Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Het plan draagt niet in betekende mate bij en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Inspraakreactie 5

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat de beoogde ontwikkeling slecht is voor het milieu.	De beoogde ontwikkeling is getoetst aan milieu aspecten zoals te lezen is in het voorontwerpbestemmingsplan. De effecten op het milieu zijn niet van een dergelijke mate dat daardoor de ontwikkeling niet toegestaan kan worden. Derhalve is de gemeente van mening dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
2	De hoogbouw zorgt voor meer schaduw in de omliggende tuinen.	In het kader van de stedenbouwkundige visie is een bezonningsstudie uitgevoerd om te voorkomen dat de ontwikkeling onevenredige schaduwtoename veroorzaakt. De HBG-locatie ligt ten zuidoosten van de kruising van de Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan. Hierdoor valt het grootste deel van de schaduw van de bebouwing overdag op de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast zijn de gebouwen zo gesitueerd dat de hoogtes van de gebouwen aflopen richting de bestaande bebouwing. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de omliggende woningen en tuinen hierdoor slechts een kleine hoeveelheid meer schaduw ondervinden ten opzichte van de huidige situatie. De negatieve invloed van deze nieuwe schaduwval is erg beperkt. Aan de Haagse norm, waarin in het kader van dit plan is getoetst, wordt dan ook het gehele jaar ruimschoots voldaan. De Haagse norm, gebaseerd op zogenaamde TNO normen, is daarbij als volgt gedefinieerd: "De ondergrens ligt op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden." De bebouwing wordt daarmee vanuit het oogpunt van schaduwwerking acceptabel geacht.

Inspraakreactie 6

#	Vraag	Antwoord
1	De ontwikkeling heeft een grote impact op de luchtverontreiniging.	Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden.
2	Indiener vraagt of de impact van de gebouwen op de wind en de zon onderzocht is.	Bij het ontwerpbestemmingsplan zal tevens een onderzoek naar wind worden toegevoegd. In het traject richting de herziene stedenbouwkundige opzet is bij de ontwerpstudies nadrukkelijk ontworpen op het aspect windhinder (in de windtunnel). Bij het voorontwerpbestemmingsplan, maar ook ten aanzien van de herziene stedenbouwkundige opzet is reeds de impact van de gebouwen op de zon onderzocht. Uit het onderzoek naar schaduwwerking is gebleken dat er in de nieuwe situatie een kleine hoeveelheid meer schaduw op de omringende bebouwing valt. Echter, vanwege de situering van het project met de bestaande woningbouw aan de zuid- en zuidwest kant en het Woonzorgcentrum Steenvoorde op een grotere afstand aan de noordzijde van de locatie, is de negatieve invloed van deze nieuwe schaduw erg beperkt. Aan de Haagse norm wordt dan ook het gehele jaar ruimschoots voldaan, zoals verwoordt in de beantwoording van inspraakreactie 5 onder #2.

Inspraakreactie 7

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat er al veel files in de stad zijn, dit zal door de ontwikkeling nog meer toenemen.	Ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan is reeds een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waaruit de aanvaardbaarheid van dit planvoornemen blijkt voor wat betreft de verkeersontwikkeling. Dit onderzoek wordt geactualiseerd op basis van de herziene stedenbouwkundige opzet en bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.
2	Indiener stelt dat de luchtverontreiniging in Rijswijk al hoog is, door de ontwikkeling zal dit nog meer toenemen.	Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden.

Inspraakreactie 8

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat het bouwvolume te hoog is. De hoeveelheid woningen en de hoogte van de gebouwen is te ruim. Dit past niet bij de achterliggende woonwijken zoals de Ministerbuurt en de Presidentenbuurt.	Voor het ontwerp van de HBG-locatie is een dichtheidsonderzoek gedaan. Het aantal van circa 550 woningen past het beste bij de 'Rijswijkse dichtheid' op een knooppunt als dit. De Ministerbuurt en de Presidentenbuurt wordt getypeerd als woongebied met een afwisseling van midden- en laagbouw in het kerngebied en hoogbouw langs de randen van de wijk. Op veel plekken in Rijswijk staan laagbouw en hoogbouw zoals kantoren en galerijflats naast elkaar. De gemeente is zoals in de inleiding vermeld - mede op basis van deze reactie - na de inspraakprocedure met de ontwikkelaar aan de slag gegaan om de stedenbouwkundige opzet en het bestemmingsplan aan te passen. Deze herziene stedenbouwkundige opzet wordt op 15 januari gepresenteerd tijdens een inspraakavond en vervolgens 2 weken ter inzage gelegd. Aan de ingediende reactie is met name tegemoet gekomen op de volgende aspecten: - Er is niet langer sprake van 6 torens op een 'groene terp', maar van 5 torens (de centrale toren is vervallen) met daartussen stadswoningen. Door de aanpassingen in het bouwvolume past het plan beter in de bestaande stedenbouwkundige structuur van de Ministerbuurt. Bovendien ontstaan door de stadswoningen levendige plinten langs het openbaar gebied; - De hoogte van de torens is enigszins lager dan in de oorspronkelijke opzet; - Aan de zijde van de Generaal Spoorlaan wordt meer ruimte gecreëerd voor groen en langs de Minister Van den Tempellaan is er meer aandacht voor een goede ecologische inrichting - Daarnaast is er nadrukkelijk aandacht voor diverse kwalitatieve meerwaarden vanuit het oogpunt van leefbaarheid, duurzaamheid en sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Het gaat dan bijvoorbeeld om natuurinclusief bouwen, kwalitatief nieuw groen, goed toegankelijke, ruime fietsenstallingen en ruimte voor collectieve voorzieningen in de plinten van de nieuwbouw, (eetgelegenheid, buurt-huiskamer o.i.d.) met een meerwaarde voor de wijk. In zowel het bouwplan als het bestemmingsplan zal hier ruimte voor worden geboden. Door de aanpassingen in het bouwvolume ontstaat er een meer aanvaardbare inpassing in de bestaande omgeving.
2	Indiener stelt dat de korte afstanden tussen de hoge gebouwen zullen leiden tot overlast door wind. Dit met name voor het fietspad tussen de Generaal Spoorlaan en de Prinses Irenelaan.	Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een onderzoek naar wind worden toegevoegd. In het traject richting de herziene stedenbouwkundige opzet is bij de ontwerpstudies nadrukkelijk ontworpen op het aspect windhinder (in de windtunnel).

3	Indiener stelt dat het parkeren niet volledig onder de groene terp kan worden opgelost, dit zal alsnog in de directe omgeving terecht komen.	De berekeningen van het parkeeronderzoek (een geactualiseerde versie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd) laten zien dat parkeren grotendeels binnen het plangebied kan worden opgelost. Alleen in de avonden en op zaterdag zal ook gebruik gemaakt moeten worden van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving, hetgeen volgens het onderzoek getalsmatig kan. Daarbij volgt nog de kanttekening dat in werkelijkheid de verwachting van het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte beduidend lager zal liggen dan de gehanteerde rekenkundige parkeernormen doen vermoeden. Oorzaken hiervoor zijn: • Volgens het CBS is de laatste jaren vooral in de randstad het percentage autobezit behoorlijk afgenomen. Veel steden hebben hierop hun parkeernormen, met name in het centrum, al aangepast. Rijswijk werkt momenteel ook aan een actualisatie van de Nota Parkeernormen. • De CROW-richtlijnen voor bezoek (0,3 per woning) is aantoonbaar te hoog.
4	Er zijn al regelmatig files op de Prinses Beatrixlaan, indiener stelt dat deze zullen toenemen. Daardoor neemt de luchtvervuiling tevens toe.	Het verkeer wordt afgewikkeld langs de Minister Van den Tempellaan en de Prinses Irenelaan naar de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat afwikkeling van de extra vervoersbewegingen via deze wegen niet tot onacceptabele situaties leidt. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een geactualiseerd verkeersonderzoek worden bijgevoegd. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

Inspraakreactie 9

#	Vraag	Antwoord
1	BP wenst nadere onderbouwing over dat de gemeente heeft aangegeven dat een eventuele wijziging van de ontsluiting van het plangebied geen negatieve impact zal hebben op de bereikbaarheid van het tankstation.	Aan de ontsluiting van het tankstation ter plaatse van de Prinses Beatrixlaan zal niets veranderen als gevolg van het voorgenomen bouwplan.
2	De voorgenomen wijziging dient mede in het licht te worden gezien van toekomstige ontwikkelingen in de infrastructuur ter plaatse van het huidige tankstation. Dus de plannen voor de HBG locatie combineren met de toekomstige planvorming (mede met betrekking tot het project A4 passage en Poorten en Inprikkers, waarin voor de Prinses Beatrixlaan een tunnelbak is voorzien). BP wil graag een overleg met de gemeente om te bezien of binnen de thans voorgenomen plannen reeds ruimte kan worden gecreëerd voor herplaatsing van het huidige tankstation voor het geval het project A4 Passage en Poorten en Inprikkers mettertijd zal worden uitgevoerd.	Aangezien er nog geen duidelijkheid is over de planvorming rondom de Prinses Beatrixlaan is uitgegaan van de bestaande situatie. We betrekken u graag bij de plannen rondom de Prinses Beatrixlaan en gaan in het kader van het Masterplan In de Bogaard daarover graag met u in gesprek.

Inspraakreactie 10

#	Vraag	Antwoord
1	In het plan is niet aangegeven hoeveel huur- en koopwoningen in welke klasse gebouwd gaan worden. Daarmee is het niet duidelijk waar de berekening van extra autobewegingen op gebaseerd is. Indiener stelt dat deze cijfers juist moeten worden berekend.	De gemeente heeft de kaders aangegeven. Daarbinnen bepaalt de ontwikkelaar op basis van marktonderzoek wat een goede mix is qua huur en koop en qua prijssegment. De onderzoeken gaan uit van een verdeling van de toekomstige appartementen in het huren en kopen in het middensegment. In de nieuwe stedenbouwkundige opzet is daarnaast sprake van (duurdere) grondgebonden vrije sector woningen. De verwachte woningprogrammering zal zo gespecificeerd als op dit moment mogelijk worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en worden gehanteerd voor de actualisatie van diverse onderzoeken.
2	Indiener stelt dat door de toename van verkeersbewegingen de geluidsbelasting en luchtverontreiniging nog verder zal verslechteren.	Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling is het aspect luchtkwaliteit onderzocht. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Eveneens is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de nieuwe woningen. Ook hiervoor geldt dat de normen niet worden overschreden.
3	Het bouwvolume is te groot ten opzichte van de omliggende woningen.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 8 onder #1.
4	Het plan voorziet in het overschrijden en in het afwijken op overschrijden van de bouwgrenzen. Het wordt al een dicht bebouwd gebied, indiener stelt dat de bouwgrenzen daarom niet overschreden moeten kunnen worden.	Middels het opnemen van de regeling wordt enige flexibiliteit gegeven voor de fase van bouwplanontwikkeling. Hierdoor hoeven ondergeschikte afwijkingen (zoals bijvoorbeeld kleinschalige architectonische wijzigingen) niet direct te leiden tot een nieuw bestemmingsplan. Het gaat daarbij te allen tijde om ondergeschikte aspecten / bouwdelen.
5	Het plan staat toe om met een omgevingsvergunning af te wijken van het aantal van 550 wooneenheden en meer wooneenheden toe te staan. Dit geeft enkel nog meer overlast.	B&W kunnen inderdaad met een omgevingsvergunning afwijken en meer woningen toestaan met inachtneming van een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn o.a. dat er geen onevenredige aantasting plaats mag vinden van de kwaliteit van de openbare ruimte, de verkeersveiligheid en het milieu. Bovendien moet er worden voldaan aan de onderzoeksverplichting op o.a. de onderdelen parkeerbehoefte, luchtkwaliteit en geluid. De aanvrager dient hiervoor een ruimtelijke onderbouwing in te dienen. De randvoorwaarden en onderzoeksverplichting zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan en juridisch bindend.
6	Indiener stelt dat er geen sprake is van een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing in de dorpse woonomgeving van de wijk Steenvoorde. Indiener wenst minder woontorens en lagere woontorens die beter aansluiten bij de omliggende bebouwing in de wijk.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 8 onder #1.

7	Gezien de hoge bebouwingsdichtheid verzoekt de indiener een onderzoek naar de veiligheid en bereikbaarheid voor brandweer, politie en andere hulpdiensten.	De Veiligheidsregio Haaglanden heeft reeds een advies gegeven. Op dit moment vindt ook al vooroverleg plaats met de brandweer. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning zal dit aspect formeel worden beoordeeld.
8	Indiener stelt dat Burgemeester en Wethouders op 27 februari 2007 een toezegging heeft gedaan tegen het toestaan van hogere bebouwing / woontorens achter de woningen aan de Prinses Irenelaan.	In deze brief staat niets concreets genoemd over de hoogte van de gebouwen, alleen dat rekening zal worden gehouden met de laagbouw. Voor wat betreft de hoogte en inpassing van de woontorens is rekening gehouden met de bestaande woningen in de omgeving. De woontorens ter plaatse van de Prinses Irenelaan zijn lager dan de woontorens aan de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan. Daarbij is de desbetreffende brief reeds 10 jaar oud; de ruimtelijke inzichten en behoeften kunnen mettertijd veranderen. Het aantal woningen en het volume van de totale ontwikkeling is bijvoorbeeld teruggeschoefd ten opzichte van het plan van 2007.
9	De in-/uitrit is geprojecteerd op de Prinses Irenelaan. Deze grote verkeersstroom samen met de luchtverontreiniging is op deze plek niet gewenst. De in-/uitritten moeten zo worden gesitueerd dat het extra autoverkeer niet direct bij deze woningen overlast geeft en niet de 30km woonstraten in kan rijden.	Het is gezien de verkeersafwikkeling niet mogelijk om de in-/uitritten rechtstreeks te situeren aan de Generaal Spoorlaan en/of de Prinses Beatrixlaan. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. Het plan draagt niet in betekende mate bij en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Uit het verkeersonderzoek, dat in geactualiseerde vorm bij het ontwerpbestemmingsplan zal worden gevoegd, blijkt dat de verkeersafwikkeling kan worden opgevangen op de omliggende wegen zonder dat onacceptabele situaties ontstaan.
10	Indiener verzoekt de in-/uitrit aan de Minister van den Tempellaan te positioneren op de plek waar nu de noordelijke in-/uitrit ligt van het huidige parkeerterrein en de groenstrook langs de singel in tact te laten.	Op basis van verkeerskundig onderzoek is de beoogde in-/uitrit in afwijking van de huidige ontsluiting op grotere afstand van de Generaal Spoorlaan gepositioneerd. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Gebruik maken van de huidige locatie is verkeerskundig en met het oog op veiligheid niet wenselijk. In de planuitwerking zal aandacht worden besteed aan een zorgvuldige (ecologische) inpassing van de brug binnen de singelstructuur.
11	Het plan voorziet in één parkeerplaats per appartement, het geeft echter niet aan hoeveel huur- en koopappartementen er in welke klasse worden gebouwd. Indiener stelt dat daarmee niet is vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Eén parkeerplaats per appartement is te weinig volgens gangbare berekeningen en de berekening van de gemeente	De gemeente heeft de kaders aangegeven, daarbinnen bepaalt de ontwikkelaar op basis van marktonderzoek wat een goede mix is qua huur en koop en qua prijssegment. Het voorontwerpbestemmingsplan bevat "de woningen zijn voor een substantieel deel voorzien in de middeldure huursector". De onderzoeken gaan uit van een verdeling van de toekomstige appartementen in het huren en kopen in het middensegment. Een nadere specificering van het woningprogramma voor zover nu bekend zal worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en de geactualiseerde onderzoeken. De berekeningen van het parkeeronderzoek (een geactualiseerde versie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd) laten zien dat parkeren grotendeels binnen het plangebied kan

	(1,4). Het plan voorziet niet in een oplossing voor het tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk in de omliggende straten is al hoog.	worden opgelost. Alleen in de avonden en op zaterdag zal ook gebruik gemaakt moeten worden van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving, hetgeen volgens het onderzoek getalsmatig kan. Daarbij volgt nog de kanttekening dat in werkelijkheid de verwachting van het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte beduidend lager zal liggen dan de gehanteerde rekenkundige parkeernormen doen vermoeden. Oorzaken hiervoor zijn: • Volgens het CBS is de laatste jaren vooral in de randstad het percentage autobezit behoorlijk afgenomen. Veel steden hebben hierop hun parkeernormen, met name in het centrum, al aangepast. Rijswijk werkt momenteel ook aan een actualisatie van de Nota Parkeernormen. • De CROW-richtlijnen voor bezoek (0,3 per woning) is aantoonbaar te hoog.
12	Het plan voorziet in de aanleg van fiets/brommer/scooterpaden in de als 'Groen' aangeduide gebieden en in de aanleg van een tweede brug over de singel aan de Minister van den Tempellaan. Indiener stelt dat dit niet toegestaan moet worden, dit moet groen blijven.	Dit is een standaarddefinitie uit de begripsbepaling voor bestemmingsplanregels van de gemeente Rijswijk. In dit geval kan voor het gebied achter de woningen aan de Prinses Irenelaan hiervan worden afgeweken, aangezien hier uitsluitend voetgangerspaden worden beoogd. In dit gebied met de bestemming "Groen" zullen fietspaden daarom expliciet worden uitgesloten. In de groenbestemming langs de Minister Van den Tempellaan zullen paden en bruggen voor langzaam verkeer mogelijk blijven. Voor het realiseren van een goede en prettige ontsluiting, mede van de nieuwe stadswoningen, is een aparte ontsluiting voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) voorzien; vandaar de twee bruggen. Daarbij zal nadrukkelijk sprake zijn van een goede ecologische inpassing van deze bruggen binnen de singelstructuur.
13	Indiener stelt dat de hoge lichtmasten niet moeten worden toegestaan in verband met lichtvervuiling voor de omliggende woningen en tuinen.	In het kader van het inrichtingsplan zal deze wens worden meegenomen. Er zal dan een lichtplan worden opgesteld waarin de locatie van lichtpunten zoals lantaarnpalen wordt bepaald. Het bestemmingsplan biedt alleen de mogelijkheid om lantaarnpalen te plaatsen, maar spreekt zich nog niet uit over exacte locatie en/of hoogte.
14	Indiener vraagt om het groengebied rondom de singel aan te duiden als WR-E gebied en ter plaatse geen bruggen, aanlegsteigers, gebouwen of andere bouwwerken toe te staan.	Het gebied rondom de singel heeft al de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie". Binnen deze bestemming zijn niet direct bouwwerken toegestaan. Wel kan B&W daarvan afwijken voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken mits de ecologische verbindingzone niet wordt geschaad. De aanvrager dient hiervoor schriftelijk advies te overleggen die door een ecooloog wordt beoordeeld.
15	Het plan voorziet in de mogelijkheid af te wijken van de bouwregels in de groengebieden en in Waarde-Ecologie grondgebied. Hierbij wordt het begrip 'onevenredige aantasting' gebruikt, indiener stelt dat dit vrij subjectief is. Indiener ziet graag dat de mogelijkheid	Deze definitie is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Een duidelijke, objectieve begrenzing van een afwijkingsbevoegdheid is goed voor de rechtszekerheid, maar daar tegenover staat dat er altijd nog een belangenafweging mogelijk moet blijven. Het advies van de gemeentelijk ecooloog borgt in deze dat het belang vanuit ecologisch oogpunt niet 'onevenredig' wordt aangetast.

	om af te wijken op de bouwregels in de groengebieden en in de Waarde-Ecologie gebieden verwijderd worden uit het bestemmingsplan.	
16	Het plan vermeldt niet of en waar ventilatie-inrichtingen komen voor de overdekte parkeergarages. Indiener wilt dat deze niet worden toegestaan in de richting van de woningen aan de Prinses Irenelaan.	In het bestemmingsplan worden de exacte locaties van ventilatie-inrichtingen voor de parkeergarage niet vastgelegd. Hier wordt bij de bouwplanontwikkeling in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen naar gekeken. De emissies vanuit de parkeergarage zullen niet voor grenswaardeoverschrijdingen zorgen, wanneer: • de parkeergarage is ontworpen volgens NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages"; • de maatregelen zijn uitgevoerd die beschreven staan in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (activiteitenbesluit) en de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. In het kader van het beoordelen van de aanvraag omgevingsvergunning zal er worden getoetst aan deze NEN 2443, het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer en de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer.
17	Het is onduidelijk wat de begrippen overbebouwing en overhangende bouwdelen betekenen. Indiener ziet deze graag nader uitgelegd in het bestemmingsplan met daarbij een aanduiding waar deze komen.	Overhangende bouwdelen zijn delen van het gebouw die niet verbonden zijn met de grond, maar wel buiten het bouwvlak vallen. In de oorspronkelijke opzet van dit plan ging dit om delen van het middelste gebouw aan de Prinses Beatrixlaan. Delen van de hogere verdiepingen vielen daar buiten het bouwvlak. Met een onderbroken lijn werd dit aangegeven in de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan. In de herziene stedenbouwkundige opzet is hiervan niet langer sprake.
18	Het plan voorziet in de mogelijkheid de bouwgrenzen met 3 meter te vergroten. Het opschuiven van bouwgrenzen mag het plangebied niet vergroten en niet ten koste gaan van groen. Het opschuiven moet naar binnen gericht zijn en tevens niet dicht naar de woningen toe.	De mogelijkheid om de bouwgrenzen met 3 meter te verschuiven is opgenomen ten behoeve van het behouden van enige flexibiliteit bij de architectonische uitwerking van de gebouwen. Deze bevoegdheid geldt binnen grenzen van het plangebied. De bebouwing zal hierdoor niet dichterbij de woningen komen te staan en de dichtheid zal niet vergroot worden. De architectonische uitwerking van de gebouwen wordt getoetst aan de stedenbouwkundige visie, waarin de uitgangspunten, zoals zichtlijnen en groen, zijn opgenomen.
19	Indiener verzoekt geen bouwwerken toe te staan in de singel / Water-2 gronden. Dit met het oog op het dierenwelzijnsbeleid van de gemeente.	Het toestaan van overige bouwwerken ter plaatse van Water-2 gronden is een standaardbepaling van de gemeente en is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan "Minister van Houtenlaan e.o.". Derhalve is er geen verandering t.o.v. de huidige situatie.
20	Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van vier meter hoge gebouwen zonder wijziging van het	Dit zijn de gemeentelijke standaard regels om af te wijken van de bouwregels. In dit geval is het niet noodzakelijk. Om die reden schrappen we in de bestemming "Groen" de afwijkmogelijkheid voor het bouwen van gebouwen en overkappingen.

	bestemmingsplan. Indiener stelt dat dit leidt tot een verdere bebouwingsdichtheid, de zichtlijnen belemmert en ten koste gaat van het groen.	
21	Indiener zegt te genieten van de rustige woonomgeving en ziet er tegenop jarenlang met bouwoverlast te moeten wonen.	Er is door de initiatiefnemer in beginsel gekozen voor een gefaseerde uitvoering om zo goed in te kunnen spelen op eventuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Deze fasering wordt momenteel opnieuw bekeken, mede met het oog op het zo veel mogelijk voorkomen van overlast voor omwonenden. Hierover zal te zijner tijd overleg plaatsvinden met de omwonenden. De fasering is overigens niet te reguleren in het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 11

#	Vraag	Antwoord
1	De inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 10, maar de indiener heeft nog enkele punten toegevoegd. Zie voor de beantwoording van de meeste punten inspraakreactie 10.	
2	Indiener stelt dat een woontoren van 110 meter hoog niet in Rijswijk past en dat de visie voor de bouwhoogtes niet steekhoudend is. Daarbij ontbreekt een windonderzoek. Ook de inkijk op de bestaande bebouwing is ongewenst.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie 8, onder #1.
3	Indiener stelt dat het bestemmingsplan 'Herontwikkeling HBG-locatie' niet past in de ontwikkeling vastgesteld in het 'Herzien Bestemmingsplan Steenvoorde Noord'. Indiener stelt dat het bestemmingsplan moet worden aangepast naar de ontwikkellijn geschetst in 'Herzien Bestemmingsplan Steenvoorde Noord'.	Indiener beroept zich op een ouder bestemmingsplan. Echter veranderen de ruimtelijke inzichten van de gemeente in de loop der jaren. De gemeente heeft het recht dit vast te leggen in een (nieuw) bestemmingsplan.
4	De in-/uitrit is geprojecteerd op de Prinses Irenelaan. Dit zorgt voor een toename van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De in-/uitritten moeten zodanig worden aangelegd dat het extra autoverkeer niet direct naast de woningen aan de Prinses Irenelaan plaats vindt en niet de 30km woonstraten in kan rijden.	Zie de beantwoording inspraakreactie 10, onder #9.
5	Het plan voorziet in een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming groen te wijzigen in de bestemming Verkeer-3. Indiener vraagt waarom de gemeente dit voornemen heeft.	Dit is de wijzigingsbevoegdheid uit artikel 4.4. Deze bevoegdheid wordt standaard opgenomen, omdat er dan, bij bijvoorbeeld herinrichting van het openbaar gebied, sprake is van flexibiliteit. Het is wel zo dat er voor een wijzigingsbevoegdheid een formele procedure moet worden doorlopen. Aangezien het in deze situatie niet voor de hand ligt om groen te wijzigen in de bestemming "Verkeer-3" zal deze wijzigingsbevoegdheid in dit specifieke geval verwijderd worden.
6	Indiener stelt dat de mogelijkheid tot 10% afwijken van de voorgeschreven maatvoering van gebouwen te ruim is	Deze afwijking van 10% is in vele bestemmingsplannen opgenomen en zo ook in dit voorontwerpbestemmingsplan. Dit is opgenomen om enige flexibiliteit van het bestemmingsplan te waarborgen in gevallen van architectonische afwijkingen. Op deze manier leidt dit niet tot een

	gezien de al aanwezige hoge bouwvolumes. Indiener stelt voor een maximale afwijking van 5% toe te staan voor de maatvoering en geen afwijking op de bouwhoogte.	wijziging van het bestemmingsplan. In dit specifieke geval zal, met name gezien de voorgestane bouwhoogtes, naast de 10% marge de bepaling worden opgenomen dat deze marge geldt met een maximum van 2 meter.
7	Het plan staat toe dat 20% overschrijding mag plaatsvinden bij overige bouwwerken. Overige bouwwerken mogen al 4 meter hoog zijn. De afwijking moet maximaal 5% worden.	Dit is een standaard afwijkingsregel die wordt opgenomen in bestemmingsplannen. Wij zien geen aanleiding om deze afwijkingsregel aan te passen.
8	Het bestemmingsplan voorziet in een horecaonderneming, in praktijken aan huis en in bed & breakfast activiteiten. Deze activiteiten veroorzaken nog meer autobewegingen en vraag om parkeerplaatsen. Tevens schaadt dit de al bestaande horeca. Indiener stelt dat dit niet moet worden toegestaan.	Het voorontwerpbestemmingsplan voorziet in een kleinschalige horecavoorziening. Dit is meegenomen in de berekening voor het parkeren en het verkeer. Binnen de voorgenomen ontwikkeling is ruimte beoogd voor 125 m ² horeca. Ondanks de kleinschaligheid van de toevoeging van het aantal vierkante meters horeca, is de ontwikkeling van een horecaverkooppunt zorgvuldigheidshalve getoetst aan de treden van de ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit is gebleken dat er voldaan wordt aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. In het ontwerpbestemmingsplan wordt deze mogelijkheid nog nader beschouwd op haalbaar- en wenselijkheid. De mogelijkheid voor praktijken aan huis en bed & breakfast activiteiten is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan "Minister van Houtenlaan e.o.". Deze afwijkende activiteiten moeten worden aangevraagd middels een omgevingsvergunning. Bij de aanvraag worden de gevolgen voor de omgeving getoetst. Daarbij is dit een standaardbepaling die is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.
9	Het bestemmingsplan voorziet in een gefaseerde uitvoering. Dit is noodzakelijk om de woningen in de markt te kunnen afzetten. Hierbij is echter de oplevering van de Generaal en de Churchilltower niet in meegenomen. Met de aangegeven fasering wordt het risico gelopen dat er in hetzelfde tijdsvak teveel vrijesectorhuurwoningen op de markt komen en halverwege, met een stagnerende woningmarkt, blijven zitten met het oude HBG-gebouw. Indiener pleit voor een kleiner aantal vrijesectorhuurwoningen en een omkering in de fasering. Hiervoor dienen nieuwe berekeningen te worden	Voor de komende jaren is de verwachting dat de vraag naar nieuwe woningen in de regio het aanbod overtreft. En zeker naar het middensegment is veel vraag, zowel in de huur als in de koop. Marktonderzoek geeft dit ook aan. Het op voorhand al verkleinen van het geplande aantal woningen lijkt ons dan ook niet noodzakelijk. Een zekere fasering en afstemming met De Generaal en de Churchilltower is uiteraard wel gewenst, maar daar wordt in de ontwikkeling van de HBG locatie ook al rekening mee gehouden.

	gemaakt waarin de oplevering van de Generaal en de Churchilltower zijn opgenomen.	
10	Door een gefaseerde ontwikkeling wordt de regie uit handen gegeven. Bij het ontwikkelen van de omgevingsvergunning voor de 2 ^e en 3 ^e fase krijgt Syntrus Achmea alle vrijheid van handelen om af te wijken van het bestemmingsplan en daar kan de gemeente niets tegen doen. Het bestemmingsplan voorziet in allerlei mogelijke afwijkingen die door de omgevingsvergunning van fase 2 en 3 worden afgedwongen en waarop voor omwonenden geen gerechtvaardigde controle en inspraak meer mogelijk is.	De omgevingsvergunning moet worden aangevraagd bij de gemeente. De gemeente toetst de aanvraag en kan het hierbij goedkeuren of afkeuren. Syntrus Achmea heeft hierin niet alle vrijheid. De fasering van het bouwplan wordt momenteel overigens opnieuw bekeken, mede met het oog op het zo veel mogelijk voorkomen van overlast voor omwonenden. Hierover zal te zijner tijd overleg plaatsvinden met de omwonenden. De fasering is niet te reguleren in het bestemmingsplan.
11	Indiener verzoekt de gemeente om een MER rapportage. Hoewel het in dit geval niet strikt vereist wordt, zou het vanuit de verantwoordelijkheid en zorgplicht voor de burgers vanuit de gemeente netjes zijn.	Een vormvrije mer beoordeling voor deze ontwikkeling zal ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan beschikbaar worden gesteld.
12	Indiener stelt dat er tijdens de verscheidene inspraakmomenten steeds tegenstrijdige informatie is verstrekt. Hierdoor is het voor belanghebbenden lastig een nauwkeurig beeld te vormen over de inhoud.	Wij betreuren het dat u het beeld heeft van een onzorgvuldige informatieverstrekking en proberen u uiteraard in het vervolgtraject een zo nauwkeurig mogelijk beeld te geven van de planvoornemens.

Inspraakreactie 12

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat de gebouwen te hoog zijn.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 8, onder #1.
2	De schaal van de 100 meter hoge woontoren past niet bij het profiel van groene gemeente Rijswijk en ook niet bij de andere hoogbouw in de omgeving van de Beatrixlaan. Daarbij zorgt de hoogte van het gebouw voor horizonvervuiling vanuit het groene gebied van de Voordes.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 8, onder #1.
3	Indiener stelt dat de hoge gebouwen windhinder veroorzaken.	Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een onderzoek naar wind worden toegevoegd. In het traject richting de herziene stedenbouwkundige opzet is bij de ontwerpstudies nadrukkelijk ontworpen op het aspect windhinder (in de windtunnel).
4	Parkeren van bezoekers in het omliggende gebied zorgt voor een nog hogere parkeerdruk.	De berekeningen van het parkeeronderzoek (een geactualiseerde versie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd) laten zien dat parkeren grotendeels binnen het plangebied kan worden opgelost. Alleen in de avonden en op zaterdag zal ook gebruik gemaakt moeten worden van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving, hetgeen volgens het onderzoek getalsmatig kan. Daarbij volgt nog de kanttekening dat in werkelijkheid de verwachting van het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte beduidend lager zal liggen dan de gehanteerde rekenkundige parkeernormen doen vermoeden. Oorzaken hiervoor zijn: • Volgens het CBS is de laatste jaren vooral in de randstad het percentage autobezit behoorlijk afgenomen. Veel steden hebben hierop hun parkeernormen, met name in het centrum, al aangepast. Rijswijk werkt momenteel ook aan een actualisatie van de Nota Parkeernormen. • De CROW-richtlijnen voor bezoek (0,3 per woning) is aantoonbaar te hoog.
5	Indiener stelt dat er reeds veel verkeersproblemen zijn rondom de projectlocatie, dit zal nog meer toenemen.	Het verkeer wordt afgewikkeld langs de Minister van den Tempellaan en de Prinses Irenelaan naar de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat afwikkeling van de extra vervoersbewegingen via deze wegen niet tot onacceptabele situaties leidt. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een geactualiseerd verkeersonderzoek worden bijgevoegd. Uit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

Inspraakreactie 13

#	Vraag	Antwoord
1	Inspraakreactie 13 is gelijk aan inspraakreactie 11. Zie voor de beantwoording de inspraakreactie 11.	Zie beantwoording van inspraakreactie 11.

Inspraakreactie 14

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat het bouwvolume te hoog is.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 1, onder #1.
2	Het project zal een negatieve invloed hebben op de al hoge parkeerdruk en zal de verkeersintensiteit meer doen toenemen waarmee de luchtkwaliteit verslechtert.	De berekeningen van het parkeeronderzoek (een geactualiseerde versie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd) laten zien dat parkeren grotendeels binnen het plangebied kan worden opgelost. Alleen in de avonden en op zaterdag zal ook gebruik gemaakt moeten worden van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving, hetgeen volgens het onderzoek getalsmatig kan. Daarbij volgt nog de kanttekening dat in werkelijkheid de verwachting van het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte beduidend lager zal liggen dan de gehanteerde rekenkundige parkeernormen doen vermoeden. Oorzaken hiervoor zijn: • Volgens het CBS is de laatste jaren vooral in de randstad het percentage autobezit behoorlijk afgenomen. Veel steden hebben hierop hun parkeernormen, met name in het centrum, al aangepast. Rijswijk werkt momenteel ook aan een actualisatie van de Nota Parkeernormen. De CROW-richtlijnen voor bezoek (0,3 per woning) is aantoonbaar te hoog. Uit onderzoek blijkt dat zowel de huidige als na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. Het plan draagt niet in betekende mate bij en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.
3	De woordkeuze in het samenvattende document en de 'artist impression' zijn niet in overeenstemming met de uitkomsten van de onderliggende stukken en zijn misleidend.	Gezien het feit dat een nadere onderbouwing van deze stelling ontbreekt, wordt deze opmerking ter kennisgeving aangenomen.
4	Indiener vraagt zich af of de gemeente in het belang van de bewoners breder dan naar de ontwikkeling kijkt dan alleen het plangebied, denk aan 'De Generaal' en 'De Schoone Ley', uitbreiding Rijswijk Buiten en toekomstige ontwikkelingen in diverse kantoren in de omgeving en de daarmee gegenereerde verkeersstromen.	Uiteraard bezien we ontwikkelingen als die op de HBG-locatie in een bredere context. In gehanteerde verkeersmodellen ten behoeve van de verkeersonderzoeken bijvoorbeeld, wordt het beoogde bouwprogramma van voorgenomen ontwikkelingen in de omgeving meegenomen.
5	In de brief waarbij de stukken worden	De coördinatieregeling is bedoeld om verschillende procedures voor vergunningverlening

aangeboden aan de raad staat: “Voor de eerste fase passen we de coördinatieregeling toe”. Dit besluit door de raad geeft aan dat vergunningen kunnen worden gecoördineerd, echter dat er per besluit wordt besloten of hier daadwerkelijk gebruik van wordt gemaakt. Wanneer en op welke grond is besloten in dit geval gebruik te maken van deze regeling? De ontwikkeling is omstreden en de uitwerking van een bouwplan voor een vergunningsaanvraag kost miljoenen. Op het moment dat het vergunningen traject gelijktijdig loopt betekent dat dat de ontwikkelaar hoge kosten heeft gemaakt. Hiermee zit het project in een klem waarbij wellicht geen terugweg mogelijk is. Mocht het project geen doorgang kunnen vinden, in hoeverre lijdt de gemeente dan (financiële) schade middels anterieure en andere overeenkomsten?	gezamenlijk te verlopen. Hiermee is de inhoudelijke samenhang en afstemming tussen de besluiten beter zichtbaar. Voor onderhavig plan zal daarvan echter bij nader inzien geen gebruik worden gemaakt. Het kostenverhaal is verzekerd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.
--	---

Inspraakreactie 15

#	Vraag	Antwoord
1	Indiener stelt dat de hoogte van de torens op de HBG-locatie het zicht belemmeren voor de woningen aan de John F. Kennedylaan, hoek Generaal Spoorlaan. Daarbij zal in delen van het jaar een flinke schaduwwerking gaan optreden.	De afstand tussen de woningen aan de John F. Kennedylaan en de HBG-locatie is bijna 300 meter. Dat er sprake zal zijn van een ander uitzicht valt niet te ontkennen, maar van een belemmering van het zicht is geen sprake. Daarbij zijn de gebouwen zo gesitueerd dat de hoogte van de gebouwen aflopen richting de bestaande bebouwing. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de omliggende woningen en tuinen hier slechts een kleine hoeveelheid meer schaduw door ondervinden. De negatieve invloed van deze nieuwe schaduw val is erg beperkt. Voor de woningen aan de John F. Kennedylaan is überhaupt geen sprake van bezonningshinder.
2	In het plan wordt gesteld dat de voorgenomen hoogbouw in het gebied past, omdat er al hoogbouw aanwezig is. Indiener stelt dat er juist geen hoogbouw in het gebied past, omdat er reeds voldoende hoogbouw aanwezig is.	Met de ontwikkeling wordt aangesloten op de Hoogbouwvisie van de gemeente. Deze hoogbouwvisie is in 2007 vastgesteld als richtinggevend kader voor nieuwe ontwikkelingen die hoogbouw behelzen. Hierbij wordt op enkele punten in Rijswijk de hoogbouw geconcentreerd. Een punt hiervan is de hoek Generaal Spoorlaan/Prinses Beatrixlaan. De beoogde ontwikkeling sluit hierbij aan.
3	Indiener vraagt zich af of een toename van rond de 1.000 inwoners niet een zware druk op de woonomgeving en het voorzieningenniveau gaat leggen.	De toename van de inwoners wordt juist gezien als een impuls voor de omgeving, het zorgt voor meer levendigheid en meer sociale controle op straat. Daarbij vormt het een antwoord op de woningvraag in de regio. De ontwikkeling draagt bovendien bij aan het verbeteren van het draagvlak van winkelcentrum "In de Bogaard", dat de komende jaren waarschijnlijk een grote transformatie door gaat maken.
4	Indiener stelt dat de omgeving de toename aan verkeersbewegingen niet kan opvangen.	Het verkeer wordt afgewikkeld langs de Minister Van den Tempellaan en de Prinses Irenelaan naar de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat afwikkeling van de extra vervoersbewegingen via deze wegen niet tot onacceptabele situaties leidt. Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een geactualiseerd verkeersonderzoek worden bijgevoegd.
5	Indiener stelt dat het bouwvolume van het plan te groot is.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 1, onder #1.

Inspraakreactie 16

#	Vraag	Antwoord
1	Inspraakreactie is gelijk aan inspraakreactie 1. Zie voor de beantwoording inspraakreactie 1.	Zie de beantwoording van inspraakreactie 1

Vooroverleg reactie 1 – Hoogheemraadschap van Delfland

De conclusie van het Hoogheemraadschap is dat zij niet akkoord kunnen gaan met het voorontwerp van het plan, omdat de wateraspecten onvoldoende zijn meegenomen.

#	Vraag	Antwoord
1	Er ontbreekt een waterparagraaf waarin alle aspecten van water goed worden beschouwd. Er moet gebruik worden gemaakt van de handreiking Watertoets van het Hoogheemraadschap.	In het ontwerpbestemmingsplan zal een uitgebreide waterparagraaf worden opgenomen. In de waterparagraaf wordt ingegaan op alle relevante wateraspecten van de huidige en toekomstige situatie. Dit sluit aan bij de handreiking watertoets van het hoogheemraadschap. In de waterparagraaf wordt tevens ingegaan op de beoogde aanleg van de 'groene' waterberging. Ook wordt een korte bijdrage opgenomen met betrekking tot beheer en onderhoud.
2	In de regels onder artikel 5 en 6 ontbreekt de mogelijkheid voor groen en water. Het Hoogheemraadschap verzoekt dit uit te breiden, zodat het ook mogelijk wordt om binnen de bestemming 'Verkeer' wel groen of water aan te brengen.	Aangesloten wordt bij het advies van het hoogheemraadschap: In artikel 5 'Verkeer 2' wordt onder 5.1 bestemmingsomschrijving, sub c opgenomen: <i>c. bij de bestemming behorende voorzieningen waaronder groen, water, bruggen, viaducten en tunnels ten behoeve van kruisende infrastructuur, met uitzondering van verkooppunten motorbrandstoffen.</i> In artikel 6 'Verkeer 3' wordt onder 6.1 bestemmingsomschrijving, sub b opgenomen: <i>b. bij de bestemming behorende voorzieningen waaronder groen, water, bruggen, viaducten en tunnels ten behoeve van kruisende infrastructuur, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.</i>
3	In artikel 7 zijn afwijkende bouwregels opgenomen. Dit lijkt overbodig omdat binnen 'Water' niet gebouwd mag worden, anders dan bruggen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Vooral 7.3 leidt tot verwarring. Het Hoogheemraadschap verzoekt dit te verduidelijken of te verwijderen.	De artikelen van het voorontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkeling HBG-locatie' is gebruik gemaakt van de regels van het geldende bestemmingsplan 'Minister van Houtenlaan e.o.' Het genoemde artikel onder 7.3 sluit echter niet aan bij de voorgenomen ontwikkeling. Het kunnen afwijken van de bouwregels is niet wenselijk. Gekozen is om artikel 7.3 te verwijderen uit de regels conform het advies van het hoogheemraadschap.
4	In artikel 8.3 wordt gesteld, dat er "voldoende water conform het beleid van het Hoogheemraadschap" moet worden voorzien. Het Hoogheemraadschap verzoekt dit concreter te maken en de hoeveelheid waterberging van 252 m ³	In overleg is bepaald dat wordt aangesloten bij de strekking van het hoogheemraadschap. Hierbij zal de maximale hoeveelheid waterberging, in het kader van watercompensatie in de regels worden opgenomen. Tevens zal de volgende regel worden opgenomen: ' <i>Over de exacte invulling van deze verplichting moet worden afgestemd met het hoogheemraadschap.</i> '

	op te nemen. Tevens dient worden toegevoegd “Over de exacte invulling van deze verplichting moet worden afgestemd met het hoogheemraadschap.”.	
5	In artikel 11 staat “... voor het beheer en onderhoud van de waterkering.” Er ligt echter geen waterkering, maar een watergang en een ondergrondse waterverbinding (duiker). Het Hoogheemraadschap verzoekt “waterkering” te vervangen “watersysteem”. Het laatste deel uit artikel 11.3b “de veiligheid of de mogelijkheid voor versterking van de betreffende keringen” kan worden verwijderd.	Artikel 11 is conform het geldende bestemmingsplan 'Minister van Houtenlaan e.o.' overgenomen naar het voorontwerpbestemmingsplan. Het artikel wordt aangepast conform het voorstel van het hoogheemraadschap.
6	Op de verbeelding is de mogelijkheid van een brug aangeduid over de bestaande watergang. Als er een brug wordt aangelegd op deze manier, wordt het moeilijk of onmogelijk om het uiteinde van de waterpartij goed te onderhouden. Voor de aanleg van een brug moet een watervergunning worden aangevraagd en er gelden voorwaarden met betrekking tot de doorvaarhoogte en –breedte. Dit moet in de toelichting worden opgenomen.	In de waterparagraaf wordt een verwijzing opgenomen naar de vergunningplicht voor de realisatie van de brug over de watergang. In de regels, artikel 7.2 worden de minimale maten voor de doorvaarbreedte en doorvaarhoogte opgenomen.
7	In de toelichting, paragraaf 4.7 staat een onjuiste regel over zomer- en winterpeil. Het Hoogheemraadschap verzoekt om deze te vervangen door “In het plangebied ligt het peilvak I met een waterpeil van -1,25 NAP en het gemiddelde...”. De maximale toelaatbare peilstijging in dit gebied is	De wijziging zal worden opgenomen in de nieuwe waterparagraaf.

	0,50 m.	
8	In de toelichting dient opgenomen te worden dat er naast de planlocatie een bestaande hoofdwatgang ligt. Het beheer en onderhoud hiervan wordt door Delfland gedaan.	De wijziging zal worden opgenomen in de nieuwe waterparagraaf.
9	Graag toevoegen na “....toename van 3.723 m ² aan verhard oppervlak.” “Delfland hanteert het standstill-principe, waarbij een toename van verharding niet mag leiden tot verslechtering van het watersysteem. De toename van verharding betekent in dit geval, dat er 252 m ³ water moet worden gecompenseerd.	De wijziging zal worden opgenomen in de nieuwe waterparagraaf.
10	De conclusie van de waterparagraaf klopt niet. Er is wel degelijk sprake van watercompensatie. In het bestemmingsplan dient opgenomen te worden dat er een wateropgave van 252 m ³ is die opgelost moet worden.	De waterparagraaf wordt aangepast, waarbij de conclusie wordt aangepast conform de opmerking van het hoogheemraadschap.
11	Het kan zo zijn dat een watervergunning of melding nodig is.	Indien noodzakelijk wordt de benodigde watervergunning, dan wel melding ingediend.

Vooroverleg reactie 2 – Veiligheidsregio Haaglanden

#	Vraag	Antwoord
1	Het plangebied ligt in de nabijheid van de risicobronnen met het transport van gevaarlijke stoffen. De ergst denkbare scenario's zijn beschreven door Veiligheidsregio Haaglanden. Echter is de kans dat deze scenario's plaatsvinden zeer klein.	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. In de toelichting wordt aandacht besteed aan het aspect Externe Veiligheid.
2	Door de ontwikkeling van maximaal 550 woningen nemen de risico's toe. In combinatie met de aanwezige risicobronnen is de ontwikkeling in overeenstemming met het beleid / de wet- en regelgeving.	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. In de toelichting wordt aandacht besteed aan het aspect Externe Veiligheid.
3	De Veiligheidsregio adviseert wel voor enkele maatregelen om incidenten te verkleinen, de effecten van incidenten te beperken de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren. - Afschakelbare ventilatie - Bereikbaarheid en bluswatervoorziening - Vluchtweg van risicobron af - Voorbereiding interne organisatie - Risicocommunicatie	De genoemde maatregelen kunnen niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen worden. Het bestemmingsplan is hiervoor niet het geschikte instrument. Daarom worden de maatregelen uitsluitend in de toelichting beschreven. Dit wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure voldoende geacht.
4	Voor objecten is ook brandveiligheid van belang, hiervoor kunnen aanvullende maatregelen benodigd zijn.	Wanneer er een bouwplan is in het gebied wordt dit altijd getoetst door de gemeente die het weer laat toetsen door de brandweer. Op die manier is er altijd aandacht voor de brandveiligheid. Er moet voldaan worden aan de relevante wet- en regelgeving voordat een vergunning wordt verleend. In de fase van omgevingsvergunning zal daarom wederom contact met brandweer en veiligheidsregio worden gezocht. Wij informeren de initiatiefnemer van het bouwplan over het advies.