



**Nota van Zienswijzen
Bestemmingsplan Herontwikkeling
HBG-locatie, Ontwerp** d.d. 14 mei 2019

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Herontwikkeling HBG-locatie" (gedateerd op 14 mei 2019) per zienswijze samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure van het ontwerpbestemmingsplan toegelicht (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van terinzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 4).

Vervolgens wordt inhoudelijk op de zienswijzen ingegaan. Als daartoe aanleiding is, is in de conclusie aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Een overzicht van de wijzigingen is in paragraaf 5 opgenomen.

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbestemmingsplan "Herontwikkeling HBG-locatie", tezamen met de daarbij behorende bijlagen, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit gebeurde in de periode van vrijdag 24 mei 2019 tot en met donderdag 4 juli 2019. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de gemeentelijke website en in de Nederlandse Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

3. ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

Er zijn zes zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Alle zes de zienswijzen zijn door privépersonen ingediend binnen de termijn van terinzagelegging. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld. Eén zienswijze is niet gericht aan het juiste orgaan: de gemeenteraad. In het kader van de doorzendplicht is deze zienswijze echter aan de gemeenteraad doorgezonden. De zes zienswijzen zijn geanonimiseerd terug te vinden in bijgevoegde lijst.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.1	Gewekt vertrouwen		
	Indiener is van mening dat het plan voorbij gaat aan eerder door het college gedane toezegging (brief kenmerk 07.001354/DGZ). Hierin stelt het college dat het bouwplan in ieder geval in de omgeving zal worden ingepast, dat wil zeggen hogere bebouwing waar dat kan (aan de zijde van de Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan) en rekening houdend met de laagbouw aan de zijde van de Prinses Irenelaan/Minister van den Tempellaan). Op grond van deze toezegging heeft indiener destijds zijn woning niet verkocht aan de projectontwikkelaar. Er wordt gesteld dat er sprake is van gewekt vertrouwen. En op grond van deze toezegging maakt hij bezwaar tegen het gebouw van tien verdiepingen (nr. 1) dat achter zijn woning komt. Er wordt vastgesteld dat de wijzigingen, naar aanleiding van de inspraakreacties, geen betrekking hebben op de door hem ingediende schriftelijke reactie op het voorontwerp.	<i>In de brief waarop wordt gedoeld, uit 2007, staat niets concreets genoemd over de hoogte van de gebouwen, alleen dat rekening zal worden gehouden met de laagbouw. In de stedenbouwkundige opzet is juist aandacht besteed aan een betere aansluiting op omliggende woningen, door middels getrapte hoogbouw en stadswoningen (onder andere achter de woningen aan de Prinses Irenelaan) een schaa sprong te maken tussen de hoogbouw en de grondgebonden omliggende woningen. De bouwhoogte van de twee woontorens grenzend aan de bestaande woningen langs de Prinses Irenelaan, waaronder genoemde toren nr. 1, zullen aflopen richting de bestaande woningen. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.</i> <i>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 aanzienlijk teruggeschoefd ten opzichte van het plan van 2007. Ook in het ontwerpbestemmingsplan zijn wijzigingen aangebracht, mede naar aanleiding van de inspraakreactie van indiener. Zo is de toren op de hoek Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan verder verlaagd en is de inrit van de parkeergarage verder van de bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan gelegd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
1.2	Groen		
	Indiener merkt op dat zijn woning niet is meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De woning is direct gesitueerd aan het plangebied. In het aan de achtertuin van indiener grenzend (parkeer)terrein staan al jarenlang volwassen wilgen. Indiener kijkt uit over groenstroken rondom de singel aan de Minister van den Tempellaan. Deze zijn als uitloper van park Steenvoorde, onderdeel van de extra beschermde landgoederenzone, een aaneengesloten ecologisch gebied met een grote diversiteit aan flora en fauna. Recent onderzoek van Alterra laat zien dat buurtgroen een effectief, eenvoudig en goedkoop middel is om problemen als overlast, onveiligheid en verloedering aan te pakken. Een groene wijk vermindert stress en is goed voor de sociale en motorische ontwikkeling van kinderen. Ook draagt groen bij aan een koeler en schoner klimaat in de stad en verhoogt het de waarde van huizen. Indiener verzoekt in het	<i>Het ecologische karakter van de bestaande water- en groenstructuur van de Minister van Den Tempellaan wordt versterkt ten opzichte van de huidige situatie. Deze zone heeft reeds de dubbelbestemming Waarde – Ecologie en zal dientengevolge ook ecologisch blijven / worden ingericht. De dubbelbestemming is in lijn met de gemeentelijke standaard, met dien verstande dat vanuit het oogpunt van een doelmatige ontsluiting van het plangebied en vanuit verkeersveiligheid de afweging is gemaakt om bruggen toe te staan bij afwijking. Dit is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het in ecologisch opzicht waardevolle gebied. Daarvoor is het advies van een ecoloog noodzakelijk op basis van de uitgangspunten in het Groenbeleidsplan. Daarbij wordt ook gedacht aan natuurinclusieve ontwerpen van de bruggen (bijvoorbeeld nestgelegenheden voor vogels).</i> <i>In het kader van het bestemmingsplan zijn daarnaast diverse onderzoeken uitgevoerd op het vlak van ecologie, geluid en luchtkwaliteit, waaruit blijkt dat de planontwikkeling niet tot onevenredig negatieve effecten leidt.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

TL = Toelichting
RE = Regels
VB = Verbeelding

	ontwerpbestemmingsplan het groengebied rondom de singel aan te duiden als WR-E gebied en hierin de lijn van het milieu-, dierenwelzijn- en bijenbeleid van de gemeente te volgen en dus geen bruggen, aanlegsteigers, gebouwen of andere bouwwerken toe te staan. Het terrein is een broed- en foerageergebied van vleermuizen, egels, uilen, spechten, parkieten en talloze andere vogels en kleine dieren. Indiener geniet nu ten eerste van de rust en het groen achter zijn woning. Vanwege de voorziene planontwikkeling zal indiener geconfronteerd worden met een groot verlies aan flora en fauna, constante overlast, veroorzaakt door (een forse toename) van verkeers- en omgevingsgeluid en van schadelijk fijnstof in de lucht. Terwijl het plan niet voorziet in de noodzakelijke compensatie voor schade aan de (leef)omgeving.	<i>De te verwijderen bomen zijn nog relatief jonge treurwilgen. In het plan worden ook groenkwaliteiten teruggebracht in de strook achter uw woning en in de groene binnentuin.</i>	
1.3	Provinciale Omgevingsvisie Zuid-Holland		
	Het ontwerpplan sluit niet aan bij de eisen gesteld aan nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zoals neergelegd in de Provinciale Omgevingsvisie Zuid-Holland. Er is sprake van strijd met artikel 6.9 van de Omgevingsvisie, nu het ontwerpplan niet past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, niet past bij de aard en schaal van het gebied en tevens niet voldoet aan de relevante richtlijnen van de kwaliteitskaart In de wijk Steenvoorde is sprake van een dorpse woonomgeving. De voorgenomen ontwikkeling – o.a. vijf hypermoderne woontorens – dragen derhalve niet bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van de wijk. Het ontwerpplan past niet binnen de aard en schaal van het gebied. De woning van de indiener valt volledig weg bij de hoogte van de torens. Het feit dat de torens afnemen richting de achterliggende wijk doet hier geen afbreuk aan. Het contrast tussen de woontorens en woonwijk is gewoonweg te groot. De geplande woontoren op de hoek van de Prinses Irenelaan met de Prinses Beatrixlaan bestaat uit 12 verdiepingen. Een woontoren van deze omvang detoneert in de bestaande omgeving en bebouwing en is in disharmonie met de woning van de indiener die uit 3 bouwlagen bestaat.	<i>Het plangebied ligt op de overgang van de wijk Steenvoorde naar het meer stedelijke karakter van het centrumgebied, dat onder meer bepaald wordt door hoogbouwaccenten en het grootschalige winkelcentrum In de Bogaard. De invulling van het plan, met een getrapte opbouw van hoogteaccenten, geeft daaraan invulling. Daarmee wordt aangesloten bij de uitgangspunten van de Provinciale Omgevingsvisie, met name de opgave 'Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied'. Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. De beleidskeuze hierbij is verstedelijking en wonen.</i> <i>De getrapte opbouw draagt naar de mening van de gemeente wel degelijk bij aan een goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving. Van detonatie in de bestaande omgeving als gevolg van een woontoren van 12 bouwlagen langs de Prinses Beatrixlaan is naar de mening van de gemeente geen sprake, mede ook gezien het feit dat in de huidige situatie de bebouwing langs de Prinses Beatrixlaan al 10 à 11 bouwlagen hoog is.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
1.4	Toename verkeersbewegingen		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de realisatie van 510 appartementen. Er wordt uitgegaan van een	<i>In het verkeerskundig onderzoek van Royal HaskoningDHV ('Memo kruispuntanalyse') is geen rekening gehouden met een aftrek van</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	verdeling huur- en koopappartementen van 50%. Daarnaast zullen er 40 stadswoningen gebouwd gaan worden. Uit het ontwerpplan blijkt dat de doorstroming van de Prinses Beatrixlaan richting de Prinses Irenelaan een onopgelost knelpunt vormt. Er wordt uitgegaan van 1,3 auto inclusief bezoek per appartement. Er wordt gerekend met 920 autobewegingen voor het al bijna twintig jaar leegstaande HBG-gebouw, postkantoor en voor de onbemande KPN-datacentrale die ook als kantoor wordt aangemerkt. Indiener is van mening dat de berekening van toename van de autobewegingen onjuist zijn. Daarom maakt indiener ernstig bezwaar tegen deze berekeningen en verzoekt een berekening op basis van actuele gegevens.	<i>autobewegingen (à 920 mvt per etmaal), zoals indiener beweert, aangezien deze 'kantoorgeneratie' al niet meer in de actuele verkeerscijfers was verwerkt. Er is derhalve gekeken naar de totale verkeersbelasting, op basis van actuele gegevens. De doorstroming van de Prinses Beatrixlaan richting de Prinses Irenelaan vormt geen onopgelost knelpunt, maar een punt dat in het kader van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan zal worden meegenomen. In het kader van die beoogde herinrichting is verkennend onderzoek verricht op groter schaalniveau, met oog voor de overige ontwikkelingen in de omgeving, inclusief de HBG-locatie.</i> <i>Het extra verkeer dat wordt gegenereerd door het bouwplan op de voormalige HBG-locatie kan worden afgewikkeld binnen de bestaande verkeersstructuur, met uitzondering van de kruising Generaal Spoorlaan/Prinses Beatrixlaan. Op basis van de analyse wordt aanbevolen de opstelstrook van de Prinses Beatrixlaan richting het zuiden enigszins te verlengen. Dit wordt meegenomen bij de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan.</i>	
	Er is op aangedrongen maatregelen in het ontwerpbestemmingsplan te treffen die voorkomen dat de dagelijkse autostroom de woonstraten in rijdt. In de verkeersanalyse heeft men hier niet naar gekeken, alleen slechts naar de kruispunten op de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de verkeersveiligheid in en verdere belasting van de twee 30 km woonstraten, waar veel langzaam verkeer door gaat van en naar de winkelcentra en de basisschool die er ligt. Indiener verzoekt concrete maatregelen in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen die voorkomen dat de dagelijkse stroom auto's van dit project de woonstraten in kan rijden.	<i>Het bestemmingsplan is daarvoor niet het geëigende instrument. Middels verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de hoofdwegen in basis voldoende capaciteit bieden om de extra verkeersbewegingen af te wikkelen. Er is geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat er van een substantiële toename van verkeer door de 30 km woonstraten sprake zal zijn. Mocht op basis van monitoring blijken dat hiervan onverhoopt toch sprake is, dan zal nader over concrete verkeerskundige maatregelen worden nagedacht.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Er zal door het plan in de ochtendspits op de kruising van de Prinses Irenelaan met de Prinses Beatrixlaan een wachtrij van voertuigen ontstaan. Ook de algehele doorstroming van voertuigen op de Prinses Beatrixlaan richting de Prinses Irenelaan is een aandachtspunt aldus het ontwerpplan. In de nieuwe situatie zullen er 87 extra voertuigen linksaf slaan. Deze voertuigen moeten afremmen om de bocht te kunnen nemen wat de doorstroming en de veiligheid op de Prinses Beatrixlaan niet ten goede komt. Het ontwerpplan geeft echter geen oplossing. Er wordt enkel aangegeven dat dit bij de herinrichting van de	<i>De verkeerafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan richting Prinses Irenelaan en vice versa is in het kader van de kruispuntanalyse onderzocht. De haalbaarheid van het planvoornemen in het kader van verkeersafwikkeling is aangetoond; het extra verkeer dat wordt gegenereerd door het bouwplan op de voormalige HBG-locatie kan worden afgewikkeld binnen de bestaande verkeersstructuur, met uitzondering van de kruising Generaal Spoorlaan/Prinses Beatrixlaan. Op basis van de analyse wordt aanbevolen de opstelstrook van de Prinses Beatrixlaan richting het zuiden te verlengen met 10 m. Dit wordt, evenals genoemd aandachtspunt bij de aansluiting Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan, meegenomen bij de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan. In het kader van die beoogde herinrichting is verkennend onderzoek verricht op groter schaalniveau, met oog voor de overige ontwikkelingen in de omgeving, inclusief</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Prinses Beatrixlaan nader bekeken zal worden. Indiener verzoekt om voor instemming met het ontwerpplan een daadwerkelijke oplossing aan te dragen voor dit significante mobiliteitsprobleem.	de HBG-locatie.	
1.5	Geluidsoverlast verkeer		
	Door de toename van het aantal voertuigen en het aantal verkeersbewegingen in de nabijheid van de woning van de indiener zal de geluidsoverlast toenemen. Niet alleen door het stoppen en starten van motoren, het aanhoudende optrekken en afremmen en de hoeveelheid extra voertuigen die door de straat rijden, maar ook toenemend claxonneren. Door de gemeente is een aanvraag ingediend bij de Omgevingsdienst Haaglanden voor een hogere grenswaarde geluid (van 48 dB naar het maximale van 63 dB). De woning van de indiener ligt binnen het kwadrant van wegen waarvoor die hogere grenswaarde van 63 dB is aangevraagd. Het betekent dat indiener in plaats van 48 dB maar gewoon 63 dB aan geluidsoverlast over zich heen moet laten komen. Nu al kan geen raam aan de straatzijde open worden gezet, vanwege de alsmaar toenemende stroom (sluip- en vracht-)verkeer, waarvan het merendeel veel harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. In de aanvraag is uitgegaan van een oud geluidsplan van de gemeente terwijl er medio 2018 al een nieuw goed gekeurd geluidsplan had moeten liggen. De aanvraag is dus ook eens gestoeld op verouderde en onjuiste gegevens. Indiener verzoekt in het ontwerpplan maatregelen op te nemen die de geluidsoverlast in de woonstraten reduceert tot maximaal 48 dB. Op de Prinses Beatrixlaan zijn in de huidige situatie al dagelijkse grote verkeersopstoppen die bij verkeersdeelnemers grote frustraties opwekken. Deze geluidsoverlast zal in aanzienlijke mate toenemen nu er geen oplossing wordt geboden voor het mobiliteitsprobleem. Indiener maakt bezwaar tegen deze verdere toename van het verkeer rondom zijn woning.	<i>Nieuwe ruimtelijke plannen worden getoetst aan de wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt dat als uit akoestisch onderzoek blijkt dat niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden er hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek van dit project blijkt dat niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaa. Daarom wordt voor de geprojecteerde woningen een aanvraag hogere grenswaarde doorlopen. Deze aanvraag heeft geen betrekking op de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied omdat er ingevolge artikel 76 lid 3 van de Wet geluidhinder bij de vaststelling van dit plan niet op de bestaande woningen, gelegen in de zone van de bestaande wegen getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.</i> <i>Met de opmerking over een "nieuw goedgekeurd geluidsplan" bedoelt u naar verwachting het Actieplan Geluid 2018-2022. Dit Actieplan is reeds vastgesteld, maar per abuis niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Actieplannen geluid doorlopen een aparte procedure. Het Actieplan Geluid wordt opgesteld in het kader van de EU richtlijn omgevingslawaa en is gericht op de sanering van bestaande geluidknelpunten. Van een geluidknelpunt is sprake wanneer de drempelwaarde die in het Actieplan geluid is gesteld wordt overschreden. De drempelwaarde in het Actieplan Geluid 2018-2022 is 65dB. Vooruitlopend op het Actieplan geluid worden geluidbelastingkaarten vastgesteld. Uit de vastgestelde geluidbelastingkaarten Rijswijk 2017, blijkt dat de woning van de indiener valt binnen de geluidbelastingklasse 50-55 dB. Er is dus geen sprake van een overschrijding van de drempelwaarde van het Actieplan Geluid 2018-2022. In verband hiermee worden er in het kader van het Actieplan Geluid 2018-2022 geen geluidreducerende maatregelen uitgewerkt voor de woning van de indiener. In het akoestisch onderzoek wordt een verwijzing opgenomen naar het Actieplan Geluid 2018-2022 .</i>	In het akoestisch onderzoek wordt een verwijzing opgenomen naar het Actieplan Geluid 2018-2022 .
1.6	Programma Aanpak Stikstof		
	Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna; Afdeling) uitspraak gedaan in enkele beroepszaken tegen Natura 2000-vergunningen die zijn gebaseerd	De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) heeft inderdaad eind mei jl. een serie uitspraken gedaan die een streep hebben gezet door het Programma Aanpak Stikstof (PAS).	Aan het bestemmingsplan wordt een stikstofberekening toegevoegd.

op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De uitspraak heeft per direct consequenties voor individuele ondernemers, maar ook voor ambities van gemeenten, provincies en de Rijksoverheid op het terrein van onder meer waterveiligheid, infrastructuur, woningbouw en klimaat. De uitspraak van de Afdeling vormt een prikkel om stikstofemissies via innovatie te beperken. Indiener verwijst naar een kamerbrief d.d. 11 juni 2019 waarin Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit stelt dat de uitspraak noopt tot een fundamentele herbezinning op hoe we met de schaarse stikstofruimte in ons land om willen gaan, hoe we de bestaande stikstofdepositie effectief kunnen terugdringen en hoe we in dit verband natuur wegen ten opzichte van andere maatschappelijke en economische functies. De PAS-uitspraken hebben niet alleen gevolgen voor het PAS en toestemmingsbesluiten die gebaseerd zijn op de PAS, zoals vergunningen, handhavingsbesluiten en meldingen op grond van de Wet tracébesluiten en bestemmingsplannen. De PAS-uitspraken zijn ook relevant voor andere zaken, die niet zijn gebaseerd op het PAS. De Afdeling stelt namelijk haar rechtspraak bij ten aanzien van de eisen waaraan een passende beoordeling moet voldoen. Omdat de passende beoordeling de onderbouwing is voor de verlening van alle toestemmingen die passen binnen de bestaande en beschikbaar gestelde depositieruimte, betekent dit dat een vergunning voor een activiteit die stikstofdepositie veroorzaakt op een Natura 2000-gebied niet mocht worden verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Het maakt daarbij volgens de Afdeling niet uit of er sprake is van een prioritair of overig project. Verder betekent dit dat de grens- en drempelwaarde en de afstand die de basis vormen voor de uitzondering op de vergunningplicht voor activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken- die die grens – en drempelwaarde niet overschrijden of die op een grotere afstand dan de vastgestelde afstand worden gerealiseerd – niet konden worden vastgesteld. Indiener stelt dat er, met het oog op de PAS-uitspraken, een herbezinning dient plaats te vinden van het ontwerpplan.	<i>Voor het plan zijn stikstofberekeningen uitgevoerd (voortoets), waaruit blijkt dat zowel in de gebruiks- als de aanlegfase geen significante negatieve effecten optreden op stikstofgevoelige habitats in Natura2000-gebieden (stikstofberekening komt uit op 0,00 mol/ha/jaar). Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan afdoende aangetoond.</i>	
---	---	--

1.7	Parkeeroverlast																	
	Indiener voorziet overlast door de toename van geparkeerde auto's in zijn straat en omgeving. Uit het ontwerpplan volgt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen, uitgaande van maximaal flexibele inzetbaarheid van de parkeervoorzieningen, voor de ontwikkeling 607 plaatsen is. De ontwikkeling voorziet in een parkeerterp met 550 parkeerplaatsen. Dit betekent dat op het piekmoment 57 parkeerplaatsen plaats moet zijn in de openbare ruimte. Bij het scenario beperkt dubbelgebruik zijn 631 parkeerplaatsen nodig. Dit betekent dat op het piekmoment 81 parkeerplaatsen opgevangen moeten worden in de openbare ruimte. Indiener acht het niet wenselijk dat zijn reeds smalle en drukke woonstraat na zes uur 's avonds en in de weekenden vol geparkeerd staat met auto's, waardoor er voor de reeds woonachtige buurtbewoners geen parkeerplek meer is. De parkeerproblematiek brengt daarnaast tevens aanvullende geluidsoverlast van slaande deuren, startende auto's en luidruchtige mensen met zich mee. Indiener stelt dat in het ontwerpplan geen rekening is gehouden met de overlast afkomstig van de toename van parkeren in de openbare ruimte. Daarnaast is er tevens geen rekening gehouden met de toename van verkeersbewegingen door rondrijdende voertuigen die 's avonds op zoek moeten naar een parkeerplek. Er dient een aanpassing te komen van het plan ten aanzien van een vermeerdering van het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen om zo de parkeerdruk in de omliggende straten te verminderen.	<i>Op piekmomenten zal inderdaad een potentiële overloop van parkeren naar de omliggende openbare ruimte plaatsvinden, van ten hoogste 89 parkeerplekken. Om de haalbaarheid hiervan te bezien is in een eerder stadium op basis van parkeeronderzoek van Empaction de parkeerdruk in de directe omgeving in beeld gebracht. Hieruit bleek dat er voldoende capaciteit in de directe omgeving (binnen een straal van 200 meter van het plangebied) is om deze parkeerpiek op te vangen, voordat een kritieke parkeerdruk van 85% in de omgeving wordt bereikt. Parkeertellingen uit 2019, waarvan de resultaten zullen worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan, bevestigen dit beeld. Uit de parkeertellingen blijkt dat binnen een straal van 200 meter 471 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Uit tellingen blijkt dat er 217 onbezet zijn op werkdagavonden. De 89 benodigde parkeerplaatsen voor de HBG-locatie zorgen er niet voor dat de bezetting boven de 85% uitkomt. Er is voldoende ruimte voor in ieder geval de 'overloop' aan bezoekersparkeren bij het scenario beperkt dubbelgebruik op het piekmoment (werkdag – avond). Er is dan ook geen aanleiding om het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te vermeerderen.</i> <table><tr><td></td><td>100 m</td><td>200 m</td></tr><tr><td>Aantal parkeerplaatsen</td><td>253</td><td>471</td></tr><tr><td>15% tot piekbezetting 85%</td><td>38</td><td>71</td></tr><tr><td>Aantal parkeerplaatsen onbezet</td><td>130</td><td>217</td></tr><tr><td>Overschot (minus 15%)*</td><td>92</td><td>146</td></tr></table> *benodigd bij piekmoment beperkt dubbelgebruik: 89 De parkeertellingen uit 2019 zijn opgenomen in het geactualiseerde parkeeronderzoek van Empaction.		100 m	200 m	Aantal parkeerplaatsen	253	471	15% tot piekbezetting 85%	38	71	Aantal parkeerplaatsen onbezet	130	217	Overschot (minus 15%)*	92	146	In het bestemmingsplan wordt het geactualiseerde parkeeronderzoek opgenomen.
	100 m	200 m																
Aantal parkeerplaatsen	253	471																
15% tot piekbezetting 85%	38	71																
Aantal parkeerplaatsen onbezet	130	217																
Overschot (minus 15%)*	92	146																
1.8	Groenvoorziening en aanduiding 'groen'																	
	Uit de boomeffect analyse V2.0 volgt dat er van de 147 bestaande/geïnventariseerde bomen minstens 104 bomen niet behouden kunnen worden. Indiener stelt dat een dergelijke vermindering van het openbaar groen in strijd is met de visie van de gemeente voortvloeiend uit het Groenbeleidsplan 'BomenNatuurRecreatie' 2010-2020. In dit beleidsplan stelt de gemeente immers dat er een duurzaam beleid wordt gevoerd door onder andere handhaving van het bestaande groenvolume. Uit het ontwerpplan volgt niet dat het verlies van bomen op enige wijze wordt	<i>Een meer dan aanzienlijk deel van genoemde 104 bomen betreft geen openbaar groen, maar bomen die op private gronden staan. Van een vermindering van bestaand openbaar groen is dan ook slechts in geringe mate sprake. In het inrichtingsplan is er daarbij nadrukkelijk aandacht voor compensatie in de vorm van nieuwe bomen (zie figuur 4.9 op pagina 70 van het ontwerpbestemmingsplan). De ecologische zone langs de Minister van den Tempellaan heeft daarbij nadrukkelijk de aandacht. Hier zal in afstemming met een ecooloog een hoogwaardige ecologische inrichting gerealiseerd worden. Ook de groenstructuur achter de woningen aan de Prinses Irenelaan zal met hoogwaardig groen (deel behoud van bestaande bomen, deels groenblijvende beplanting) worden ingericht. Hiervoor is in overleg met de betreffende bewoners</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.															

	gecompenseerd. Indien er verzoekt de gemeente om compensatie van het te verwijderen groen in het ontwerpplan op te nemen.	<i>een inrichtingsplan gemaakt.</i> <i>Vanuit het project zal tevens de hoofdgroenstructuur (dubbele bomenrij Generaal Spoorlaan) op openbare grond versterkt worden, ter compensatie van bomen die op private gronden worden gekapt. In samenwerking met de Gemeente wordt hiervoor nog een plan uitgewerkt.</i>	
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet binnen de bestemming "Groen" in de bouw van 7 meter hoge lichtmasten in de groengebieden en langs de geplande in/uitritten. Deze masten zullen, indien er maximaal gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden, de dakgoot van de woning van de indiener overstijgen. Indien er ernstige lichthinder van dergelijke lichtmasten nu aangrenzend aan de achterzijde van de woning een groenstrook gelegen is. Indien er verzoekt de bouwregels uit artikel 4.2 aan te passen naar: '4 m voor lichtmasten en 7 m voor kunstobjecten'.	<i>Het verlichtingsplan zal pas bij nadere uitwerking van het bouw- en inrichtingsplan vorm krijgen. Bij het opstellen hiervan zal lichtvervuiling richting omliggende woningen uiteraard zo veel mogelijk worden voorkomen. Er dient uiteraard wel rekening te worden gehouden met verkeers- en sociale veiligheid. De hoogte van maximaal 7 meter is opgenomen vanuit het oogpunt van flexibiliteit. De lichtmasten zullen waarschijnlijk niet zo'n hoogte krijgen. Om die reden zal de maximale hoogte van lichtmasten binnen de groenbestemming achter de bestaande woningen worden verlaagd naar 4 meter. De maximale hoogte van kunstobjecten zal 7 meter blijven, conform de wens van indiener.</i>	In de groenbestemming achter de bestaande woningen wordt de maximale bouwhoogte van lichtmasten terug gebracht naar maximaal 4 meter.
	Indiener merkt tevens op dat het ontwerpplan niet past in de wijk alsmede niet aansluit bij de visie voor de wijk zoals deze is vastgelegd in het herziene bestemmingsplan "Steenvoorde Noord". In dat plan wordt aangegeven dat de bevolkingsdichtheid van de wijk reeds te hoog is alsmede dat er een schaarste bestaat aan openbare groenvoorzieningen. Indien er stelt dat het ontwerpplan aan deze groene schaarste een impuls had kunnen geven. Indien er verzoekt de gemeente dan ook om het ontwerpplan zodanig aan te passen deze qua groenvulling overeenkomt met de in het herziene bestemmingsplan "Steenvoorde-Noord" geschetste ontwikkellijn voor de wijk.	<i>Onduidelijk is op welke visie voor de wijk indiener precies doelt. In het vigerende bestemmingsplan voor de wijk, 'Steenvoorde' (vastgesteld d.d. 15-01-2013) is voor onderhavig plangebied reeds aangegeven dat 'er een voornemen is het kantoor op de hoek Prinses Beatrixlaan - Generaal Spoorlaan te slopen en ter plaatse een hoogstedelijk woningbouwprogramma te realiseren. Hiervoor zal te zijner tijd een separate planologische procedure worden gevoerd.' Daaraan wordt met onderhavig bestemmingsplan uitvoering gegeven.</i> <i>Bij het ontwerp van onderhavig plangebied wordt zorgvuldig omgegaan met groenstructuren, onder meer langs de Minister van den Tempellaan en de Generaal Spoorlaan en in het groengebied achter de bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan. De inrichting van laatstgenoemde groenstrook is in nauw overleg met bewoners tot stand gekomen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
1.9	Privacy		
	De gevolgen van de hoogbouw voor het woon- en leefklimaat van cliënt zullen aanzienlijk zijn. Naast de woning van de indiener zullen stadswoningen worden gebouwd van drie tot vier etages hoog met een daktuin. Daarnaast zal een woontoren worden gerealiseerd van 12 etages. Indien er vreest aanzienlijke privacy vermindering door directe inkijk in zijn woning alsmede in zijn tuin door zowel bewoners van de stadswoningen alsmede bewoners van de woontoren daarnaast. Er wordt verzocht om de hoogte van de woontoren op de hoek Prinses Beatrixlaan en	<i>Naar aanleiding van de inspraakreacties is de maximale bouwhoogte van de woontoren op de hoek Prinses Irenelaan – Prinses Beatrixlaan reeds in een eerder stadium verlaagd van maximaal zestien naar maximaal twaalf lagen. Dit met name om beter aan te sluiten op de aflopende bouwhoogte naar de Ministerbuurt. Een verdere verlaging dan 12 lagen van de toren op de hoek Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan levert een stedenbouwkundig ongewenst beeld en een bouwblok dat als geheel 'uit balans' is.</i> <i>In de aangepaste stedenbouwkundige opzet is in een eerder stadium ook reeds langs de inrit naar de parkeergarage vanaf de Prinses Irenelaan een groenwallekje met bomen opgenomen. Daarmee wordt inkijk vanaf de toren op</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de Prinses Irenelaan aan te passen naar maximaal negen etages en niet hoger dan de bestaande bebouwing.	de hoek Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan in de achtertuinen van de woningen aan de Prinses Irenelaan verder beperkt. In het bestemmingsplan is voor dit groenwallekje een bestemming ‘Groen’ opgenomen. Tussen de geplande stadswoningen en de toren langs de Minister van den Tempellaan en de woning van indiener wordt een ruime groenstrook gerealiseerd, met hoge opgaande, groenblijvende beplanting / bomen. De inrichting van deze groenstrook is in nauw overleg met bewoners tot stand gekomen. Hiermee wordt inzicht in sterke mate gereduceerd c.q. voorkomen. Daarmee wordt op een zorgvuldige wijze omgegaan met de privacy van omliggende woningen. De mogelijkheid dat, ondanks zorgvuldige inpassing, enige inzicht ontstaat, is echter inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Ook vanuit het bestaande kantoorgebouw was er reeds sprake van potentiële inzicht.	
1.10	Vergroten bouwgrenzen		
	Indiener verzocht de gemeente om ten aanzien van artikel 16 ‘algemene afwijkingsregels’ sub a onder 2 de volgende toevoeging op te nemen: <i>‘het in geringe mate afwijken ten aanzien van bouwgrenzen, hoogtescheidingslijnen en overige aanduidingen in het horizontale vlak, indien bij definitieve uitmeting of verkaveling blijkt dat deze afwijking in het belang van een juiste verwezenlijking van het plan redelijk, gewenst of noodzakelijk is en de afwijking ten opzichte van hetgeen is aangegeven niet meer bedraagt dan 3 m en de afwijking geen verkleining van omliggend ‘groen’ ten gevolge heeft alsmede geen negatieve gevolgen heeft voor omliggende woningen’.</i>	Genoemde afwijkingsregels ziet uitsluitend op het in geringe mate afwijken van bouwgrenzen, hoogtescheidingslijnen en overige aanduidingen in het horizontale vlak. Nadrukkelijk dus niet op het afwijken van bestemmingsgrenzen. Verkleining van de bestemming ‘Groen’ kan daarmee derhalve niet aan de orde zijn, waarmee de verzochte toevoeging geen meerwaarde heeft. Het toevoegen van de zinsnede ‘geen negatieve gevolgen voor omliggende woningen’ is reeds ondervangen door de nadere bepalingen die in artikel 16 sub b zijn opgenomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Indiener stelt dat het opschuiven van bouwgrenzen het plangebied niet mag vergroten en dat het zeker niet ten koste mag gaan van (omgevings-)groen. Zoals de grond rondom de singel. Het opschuiven moet naar binnen gericht zijn. De bebouwing mag geleid op de grote impact op het woon- en leefklimaat van omwonenden, niet nog dichter naar de woningen schuiven.	Zoals bovenstaand aangegeven zien de afwijkingsregels nadrukkelijk niet op het verschuiven danwel overschrijden van bestemmingsgrenzen. Van een vergroting van het plangebied kan dan ook geen sprake zijn.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
1.11	Vergroten bouwvlak 10%		
	Indiener heeft grote bezwaren tegen de opname van artikel 17 sub b in het ontwerpplan. Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om het bestemmingsplan met 10% te vergroten. Indiener stelt dat de gevolgen van dit artikel te verstrekkend zijn voor zichzelf en mede omwonenden. Toepassing van dit artikel kan mogelijk leiden tot verkleining van omliggende groengebieden	Artikel 17 ziet op algemene wijzigingsregels. Deze bepaling is opgenomen om enige flexibiliteit te bieden indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan. Om aan de flexibiliteitsbepalingen die hierin zijn opgenomen invulling te kunnen geven, is een wijzigingsprocedure vereist op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Hiertoe zal dus een nieuwe procedure doorlopen dienen te worden, waarin de gevolgen van de wijziging nauwkeurig dienen te worden gemotiveerd	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	alsmede verdere belemmering van het uitzicht en verdere vermindering van privacy (indien het bouwvlak richting de reeds bestaande woningen wordt vergroot/verplaatst). Indien er verzoek om deze mogelijkheid uit artikel 17 sub b van het ontwerpplan te halen.	<i>en afgewogen, mede ten aanzien van omwonenden. Daarmee worden de belangen van omwonenden voldoende geborgd.</i>	
1.12	Horeca, bed & breakfast		
	Indiener vreest vergroting van geluid-, verkeer-, en parkeeroverlast door mogelijke komst van horeca alsmede een bed & breakfast. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een horecaonderneming, in praktijken aan huis en in bed & breakfast activiteiten tot wel 7 bedden per 2 à 3 kamer appartement (?!). Al deze activiteiten veroorzaken nog meer autobewegingen in onze woonstraten en vragen om parkeerplaatsen. Tevens veroorzaakt een horecaonderneming zo dicht op de bestaande woningen geluidsoverlast met name in de avonduren. Indien er verzoek de aanwezigheid van horeca (alle categorieën) alsmede de mogelijkheid tot het oprichten van een bed & breakfast niet op te nemen in het ontwerpplan.	<i>De mogelijkheid tot vestiging van een bed & breakfast betreft een afwijkingsbepaling waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Een bed & breakfast is dus niet direct toegestaan. Aan verstrekking van deze omgevingsvergunning zijn nadere voorwaarden verbonden, onder meer ten aanzien van parkeren en verkeersaantrekkende werking. Dit betreft in standaard afwijkingsbepaling die in de meeste recente gemeentelijke bestemmingsplannen is opgenomen. Een kleinschalige bed & breakfast zou inpasbaar kunnen zijn binnen het plan, bijvoorbeeld in de stadswoningen. Er is geen reden om deze standaardbepaling niet in dit bestemmingsplan op te nemen.</i> <i>De mogelijke horecavestiging binnen het plangebied is in alle onderzoeken meegenomen, waarmee haalbaarheid is aangetoond. In het ontwerpbestemmingsplan zijn zowel categorie 1a en 1b toegestaan zoals opgenomen in de 'Staat van Horeca-activiteiten'. Het betreft lichte horeca; horecabedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken.</i> <i>Aangezien het niet de bedoeling is om een restaurant of hotel te vestigen in het plangebied, zal alleen horecacategorie 1a in het vast te stellen bestemmingsplan worden toegestaan. Binnen deze horecacategorie vallen o.a. een lunchroom, ijssalon en een tearoom. Horecacategorie 1a veroorzaakt over het algemeen minder overlast dan horecacategorie 1b. Voor het exploiteren van een horecagelegenheid zal overigens een exploitatievergunning moeten worden aangevraagd. In deze vergunning worden o.a. voorwaarden gegeven voor de openbare orde en veiligheid.</i> <i>Bovendien dienen horecabedrijven aan milieunormen te voldoen. Deze normen zijn voor alle niet vergunningplichtige horecabedrijven opgenomen in het zogenaamde 'Activiteitenbesluit' (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer). Met name van belang zijn de algemene regels op het gebied van de geluidsoverlast en afvoer van afvalwater, oliën en vetten.</i>	De toegestane horecacategorie 1b wordt gewijzigd naar 1a binnen de bestemming 'Gemengd'.
1.13	Milieueffectrapportage (m.e.r.)		
	Indiener stelt dat de HBG-locatie, alsmede de omvorming van de 'Generaal' en de Churchill Tower, onderdeel uitmaakt van het (in ontwikkeling zijnde) masterplan 'In de Bogaard'. Dit masterplan voor het ontwikkelen van een nieuw stadscentrum, waarin voornoemde projecten als onderdeel vermeld staan,	<i>Er wordt inderdaad al enige tijd gewerkt aan een Masterplan voor In de Bogaard en omgeving. Omdat de ontwikkeling van de HBG-locatie, evenals de Generaal en de Churchill Tower, vooruitloopt op de vaststelling van dit Masterplan, is voor dit project een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Daarin is ook reeds de cumulatie met omliggende, concrete ontwikkelingen beschouwd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	wordt door de gemeente op vele momenten en in de diverse media gecommuniceerd. Indien er heeft de gemeente op verschillende gelegenheden erop gewezen dat de HBG-locatie als onderdeel van het Masterplan "In de Bogaard" gezien wordt en dus onderdeel dient te zijn van de MER-procedure voor het Masterplan. Indien er stelt dat op basis van het zorgvuldigheidsbeginsel er een totale MER over het hele gebied moet worden gemaakt, waarin ook de gevolgen van het HBG-project zichtbaar worden, alvorens het ontwerpplan HBG vast te stellen.	<i>Daarnaast is er inmiddels ook een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor het Masterplan In de Bogaard waarin alle ontwikkelingen, waaronder de HBG-locatie, zijn meegenomen. Geconcludeerd is dat belangrijke nadelige milieugevolgen zonder meer kunnen worden uitgesloten. Hierdoor is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.</i>	
1.14	Conclusie		
	Indiener verzoekt om het ontwerpplan niet in de aangeleverde vorm definitief vast te stellen, maar opdracht te geven om een nieuw plan te ontwikkelen waarbij meer aandacht wordt besteed aan de belangen van de indiener. Deze zienswijze bevat standpunten op hoofdlijnen. Indien er behoudt zich het recht voor om deze nog nader aan te vullen en/of te verduidelijken.	<i>Het voorliggende plan is na een zorgvuldig proces, waarbij op diverse momenten inspraak en participatie mogelijk was, tot stand gekomen. Belangen van omwonenden zijn daarbij in ogenschouw genomen, evenals het algemeen belang. Inspraakreacties hebben geleid tot diverse aanpassingen. Er bestaat naar de mening van de gemeente geen aanleiding om een nieuw plan te ontwikkelen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
2	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
2.1	Algemeen		
	Indiener woont sinds 2003 op ongeveer 240 meter afstand van het plangebied. Aangezien de hoogte van de 5 geplande woontorens binnen het plangebied een maximale hoogte van 107 heeft, heeft indiener direct zicht op het plangebied. De zeer hoge bebouwingsdichtheid op een relatief klein plangebied, te weten maximaal 550 woningen, maken dat de ruimtelijke impact van dit plan op de omgeving aanzienlijk is. Hierbij moet worden gedacht aan factoren als verkeer, parkeren en luchtkwaliteit. Indien er kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hierdoor de initiatiefnemers (pensioenfondsen) winstmaximalisatie het leidmotief is waarbij de grenzen van wat ruimtelijk aanvaardbaar is, zijn opgezocht. Wat opvalt is namelijk dat de inspraakreacties van omwonenden weliswaar hebben geleid tot een aanpassing van het stedenbouwkundig plan, maar dat het maximaal aantal te realiseren woningen van 550 niet is verlaten. Daarmee is het accent volledig komen te liggen op het terugbrengen van de bouwhoogten (niet onbelangrijk), maar wordt	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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.</i> <i>De impact ten aanzien van factoren als verkeer, parkeren en luchtkwaliteit zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgebreid onderzocht en leiden niet tot onevenredig negatieve effecten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de impact wat betreft verkeer, luchtkwaliteit en parkeren niet anders.		
2.2	Bezonningsstudie		
	Indiener heeft bezwaar tegen de hoogte van in het bijzonder de hoogste toren van 107 meter. Deze komt niet voor in de hoogbouwvisie en is volledig in onbalans met de rest van de omgeving. De kaders die in de bezonningsstudie worden gesteld (cirkels en rechthoekige situatieschetsen), zijn beperkt gesteld. Duidelijk is dat de schaduwwerking veel verder reikt dan de grens van die kaders waardoor een te beperkt en daarmee onjuist beeld van de situatie wordt gegeven. De totale impact moet worden weergegeven. Indiener brengt daarbij in herinnering dat in hartje winter in park De Voorde al serieuze schaduwhinder optrad als een gevolg van de 70 meter hoge Churchill Tower. Er is dus alle aanleiding om niet alleen de lichte TNO-norm te hanteren, maar inzicht te hebben in de volledige schaduwwerking van het bouwplan en dus niet alleen van de slagschaduw. Daarnaast de berekening gemist van de daadwerkelijke zontoetreding in de woningen volgens de TNO-norm.	<i>In de hoogbouwvisie staat omschreven dat er op enkele locaties in Rijswijk hoogbouw gebouwd mag worden, met namelijk langs de stedelijke assen; de HBG-locatie ligt binnen één van deze locaties. Een hoogteaccent op deze locatie, als 'vierde markering' van het stadscentrum In de Bogaard, wordt stedenbouwkundig passend geacht. De getrapte opbouw van de bebouwing op de HBG-locatie draagt naar de mening van de gemeente bovendien bij aan een goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving.</i> <i>Ten aanzien van bezonning geldt inderdaad dat het bezonningsrapport een globale beoordeling betrof. Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd, uitgaande van de lichte TNO-norm en met inzicht in de volledige schaduwwerking op relevante data. Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. Zoals vele gemeentes hanteren we om die reden de lichte TNO-richtlijn.</i> <i>Volgens de 'Lichte TNO-richtlijn' dient er minimaal 2 uur direct zonlicht te vallen op de gevels van woningen op de maatgevende kalenderdag 19 februari. De bezonning is hier beoordeeld voor deze datum alleen. Als op deze dag namelijk aan de norm wordt voldaan, zal dat ook in de overige maanden (tot en met 21 oktober) het geval zijn.</i> <i>Kijkend naar het geheel, zien we dat de situatie met betrekking tot de bezonning als positief en acceptabel kan worden beschouwd voor in een stedelijke omgeving. Waar op dit moment in de huidige situatie de lichte TNO-normen gehaald worden, zullen na het uitvoeren van de ontwikkelingen op de HBG-locatie de lichte TNO-norm nog steeds worden gehaald.</i> <i>Voor het openbaar gebied is er geen richtlijn beschikbaar. Uit het aanvullende onderzoek blijkt wel dat er alleen een klein deel van de ochtend sprake is van schaduw in een gedeelte van park De Voorde als gevolg van het bouwplan.</i> <i>Het aanvullende bezonningsonderzoek wordt als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.</i> Daglichttoetreding is wat anders dan bezonning. Bij bezonning gaat het om zonlicht in de tuin, openbare ruimte of op de gevel. Bij daglichttoetreding gaat het om daglicht in de woning. In het bouwbesluit staan eisen voor de daglichttoetreding in woningen. Bij nieuwe woningen wordt getoetst of het plan hieraan voldoet. Het bouwbesluit stelt geen eisen aan de daglichttoetreding bij naastgelegen woningen. In het bouwbesluit staat in artikel 3.11 dat een gebouw voldoende daglichttoetreding moet hebben.	Er wordt een gedetailleerdere bezonningsstudie aan het bestemmingsplan toegevoegd.
2.3	M.e.r.-plicht		
	De gemeente stelt dat ruimtelijk gezien de Churchilltower, de Generaal en het HBG-plan deel	<i>Er wordt inderdaad al enige tijd gewerkt aan een Masterplan voor In de Bogaard en omgeving. Omdat de ontwikkeling van de HBG-locatie, evenals de Generaal</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	uitmaken van het Masterplan 'In de Bogaard'. Dat hele gebied is MER-plichtig. Door het Masterplan 'op te knippen' in 3 postzegelplannen wordt onder MER-plicht uitgekomen. Indiener stelt dat op deze wijze de rechtsbescherming van omwonenden op oneigenlijke wijze wordt beperkt.	<i>en de Churchill Tower, vooruitloopt op de vaststelling van dit Masterplan, is voor dit project een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Daarin is ook reeds de cumulatie met omliggende, concrete ontwikkelingen beschouwd.</i> <i>Daarnaast is er inmiddels ook een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor het Masterplan In de Bogaard waarin alle ontwikkelingen, waaronder de HBG-locatie, zijn meegenomen. Geconcludeerd is dat belangrijke nadelige milieugevolgen zonder meer kunnen worden uitgesloten. Hierdoor is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.</i>	
2.4	Parkeerbehoefte		
	De parkeergarage wordt aan één zijde ontsloten, te weten aan de zijde van de Prinses Irenelaan. Wat opvalt, is dat – met uitzondering van de gronden met de bestemming 'Groen' of 'Verkeer', het gehele gebied de bestemming 'Woongebied' heeft gekregen. Die bestemming is ruim gedefinieerd, met andere woorden: het gebruik is aanzienlijk ruimer dan wonen alleen. Ter illustratie: per woongebouw mag maximaal 400 m2 voor facility- en serviceruimte worden gebruikt. Daar wordt volgens de regels onder verstaan: niet-commerciële functies ondersteunend aan de woonfunctie om het woongebied te versterken en de levendigheid te vergroten (zoals een zorginlooppunt, een wasserette, een buurthuis e.d.). Uitgaande van 5 woontorens betekent dat een totaal aan 2000 m2 voor deze variatie aan functies kan worden gebruikt. Het plan maakt niet duidelijk of dat ten koste gaat van het aantal woningen en zo ja, hoeveel. Het plan maakt evenmin duidelijk of dergelijke voorzieningen door derden te gebruiken zijn. Het zou merkwaardig zijn het gebruik slechts mogelijk te maken voor de nieuwe bewoners, omdat er belang wordt gehecht aan de integratie van dit woongebied in Rijswijk. Het mag geen op zichzelf functionerende woonwijk worden. Bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen moet dus rekening gehouden worden met de verkeersaantrekkende werking van deze functie.	<i>De parkeergarage wordt niet enkel via de Prinses Irenelaan ontsloten, maar ook via een tweede ontsluiting op de Minister van den Tempellaan.</i> <i>Binnen de bestemming 'Woongebied' zijn inderdaad ondersteunende niet-commerciële functies toegestaan ter versterking van de levendigheid en ter ondersteuning van de woonfunctie binnen het plangebied. Dit gaat niet ten koste van het maximum aantal woningen, maar is aanvullend op het woonprogramma. Nadrukkelijk is sprake van niet-commerciële activiteiten, die primair gericht zijn op het woongenot van nieuwe bewoners. Uiteraard kan er sprake zijn van interactie met de omliggende woonwijk, vanuit het oogpunt van de inclusieve wijk. Die ruimte kan bijvoorbeeld functioneren als een ontmoetingsplek voor de bewoners en omwonenden. Dit kan de sociale cohesie bevorderen. Van een verkeersaantrekkende werking is nagenoeg geen sprake, gezien het in dat geval puur buurtverzorgende karakter. In het nieuwe parkeeronderzoek is een geringe toename van parkeerbehoefte voor dit soort voorzieningen opgenomen.</i> <i>Bij nader inzien wordt er, met het oog op het ondergeschikte karakter, overigens voor gekozen om per woongebouw maximaal 220 m² voor facility- en serviceruimte toe te staan, zoals in het voorontwerpbestemmingsplan.</i>	Er wordt een geactualiseerd parkeeronderzoek toegevoegd aan het bestemmingsplan. Het maximaal toegestane aantal vierkante meters aan facility- en serviceruimte wordt verlaagd naar 220 m2 per woongebouw.
	Ook zijn beroepsmatige, bedrijfsmatige en Bed & Breakfastactiviteiten toegestaan. Weliswaar is voor de laatste twee functies een omgevingsvergunning vereist, voor het beroepsmatig gebruik van de woning geldt die verplichting echter niet. Gezien het zeer intensieve gebruik van dit plangebied uitgaande van	<i>Het toestaan van medegebruik van woningen als praktijkruimte voor beroepsmatige activiteiten is een standaard bepaling in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit betreft kleinschalige activiteiten, die goed verenigbaar zijn met de woonfunctie (werken vanuit huis).</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de woonfunctie alleen, vraagt indiener zich af of de planwetgever er verstandig aan heeft gedaan voormeld gebruik te faciliteren.		
	In het parkeeronderzoek door Empaction BV wordt niet duidelijk of de bezoekersnorm van 0,3 per woning ziet op bezoek als gevolg van voormeld gebruik. Dat inzicht moet wel worden geboden uit een oogpunt van zorgvuldige besluitvorming.	<i>In de bezoekersnorm zitten ook bezoekers ten behoeve van aan de woonfunctie ondergeschikte activiteiten, zoals beroepsmatige activiteiten aan huis, besloten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	In de toelichting staat dat 50% van de woningen uit koopwoningen zal bestaan en de andere helft uit huurwoningen. In het parkeeronderzoek ligt de verdeling echter anders: 250 koop en 300 huur. Ook dat maakt uit voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Wanneer de gewenste indeling van 50%/50% zou worden gehanteerd, komt dat aantal niet op 631, maar op 710 plaatsen uit. Dat betekent een tekort van 79 parkeerplaatsen. Het effect daarvan op de conclusie van het parkeeronderzoek kan de indiener niet overzien. Duidelijk is in ieder geval dat 'de ruime jas' wat betreft het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte rond het plangebied aanzienlijk minder ruim is. Daarbij is bovendien niet inzichtelijk of het aantal langspaarkeerplaatsen die verloren gaan aan de Prinses Irenelaan als een gevolg van de versmalling benodigd voor de aarden geluidswal in mindering is gebracht. Gezien de ontsluiting van het plangebied aan die zijde, ligt het voor de hand dat juist daar bezoekers die niet in de parkeergarage terecht kunnen, als eerste zouden willen parkeren. Dat is straks niet meer mogelijk. Het parkeeronderzoek roept meerdere serieuze vragen op en kan in zijn huidige vorm niet ten grondslag aan dit bestemmingsplan worden gelegd.	<i>De exacte verdeling van huur- en koopwoningen is nog niet duidelijk. In basis wordt uitgegaan van een verdeling van rond de 50/50%, waarbij het accent op basis van de meest recente informatie van de ontwikkelaar op huurwoningen ligt. Dat is ook weerspiegeld in de uitgangspunten van het parkeeronderzoek, dat daarmee representatief wordt geacht. Indien de verdeling op exact 50/50% zou worden bepaald, zou dit – anders dan uw berekening – resulteren in een parkeervraag van 640 plaatsen bij scenario beperkt dubbelgebruik. Het effect op de conclusie van het parkeeronderzoek is daarmee nihil.</i> <i>Langs de Prinses Irenelaan zullen als gevolg van de planontwikkeling in beginsel geen parkeerplaatsen komen te vervallen. Dit geldt wel voor de vijf langspaarkeerplaatsen langs de Minister van Houtenlaan; die zullen vervallen als gevolg van de nieuwe inrit van de parkeergarage. Deze parkeerplaatsen zijn dan ook niet meegeteld bij de meest recente telling van beschikbare parkeerplaatsen.</i> <i>In het geactualiseerde parkeeronderzoek is een gevoeligheidsanalyse opgenomen ten aanzien van de verhouding koop/huur. Hieruit blijkt dat in alle scenario's voldaan kan worden aan de parkeervraag.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Zelfs wanneer dat wel zou kunnen, merkt indiener op het merkwaardig te vinden dat de uitvoering van de parkeeropgave waarvoor de planwetgever zich gesteld ziet, afhankelijk wordt gesteld van afspraken tussen de initiatiefnemer en toekomstige bewoners en bezoekers. De uitvoering van de parkeeropgave kan volgens indiener niet aan 'de markt' worden overgelaten. Te meer nu binnen het plangebied slechts 250 parkeerplaatsen worden gerealiseerd en de overige parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de	<i>Anders dan indiener stelt worden er binnen het plangebied 550 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze afspraak is anterieur vastgelegd tussen de ontwikkelaar / initiatiefnemer en de gemeente. Slechts een beperkt deel van de parkeerbehoefte dient op piekmomenten te worden afgewenteld op de openbare ruimte. Op basis van parkeeronderzoek is gebleken dat daarvoor voldoende plaatsen beschikbaar zijn. Het plan wordt daarmee uitvoerbaar geacht.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	publieke ruimte waar bewoners van de gemeente Rijswijk 'gestraft' gaat worden doordat zij (en hun bezoekers) voortaan betaald moeten gaan parkeren, wil de omgeving bereikbaar blijven. Dit betekent feitelijk dat er binnen de openbare ruimte gewoonweg onvoldoende plaatsen zijn om het tekort binnen het plangebied op te vangen. Het plan is om die reden niet uitvoerbaar.		
2.5	Verkeer		
	In de plantoelichting bestrijkt de paragraaf over de impact van dit bestemmingsplan op het verkeer zich tot slechts één A4. Uitgaande van een verkeerstoename van bijna 1600 mvt/etmaal als gevolg van dit plan, is het merkwaardig dat de enige verkeersaanpassing die als een gevolg hiervan wordt aanbevolen: de opstelstrook van de Prinses Beatrixlaan richting het zuiden te verlengen met 10 m. Dit terwijl de ontsluiting plaats vindt op de straten binnen de woonwijk en het effect van de verkeerstoename daar aldus (het eerste) merkbaar is. Wat doet deze substantiële toename aan verkeersbewegingen met de doorstroming en de veiligheid? Juist ouderen vormen volgens de toelichting de doelgroep voor deze woonwijk. Volgens cijfers van Veilig Verkeer Nederland vormen juist ouderen een kwetsbare groep in het verkeer. Aan doorstroming en veiligheid ter hoogte van de twee ontsluitingspunten wordt ten onrechte geen aandacht besteed. Volgens indiener kan dan ook niet worden volstaan met enkel een Memo Kruispuntenanalyse. De impact van de verkeerstoename (door Royal Haskoning DHV wordt in ieder geval erkend dat er geen ruimte is voor een aftrek van 900 mvt/etmaal vanwege de reeds jaren bestaande leegstand op het voormalige HBG-terrein) reikt verder dan langere wachtrijen op kruispunten van de hoofdwegen.	<i>Er is bij de inschatting van de (toekomstige) verkeersgeneratie van HBG en de verdeling daarvan over het netwerk wel degelijk rekening gehouden met extra verkeer richting de Margrietsingel en via de twee ontsluitingspunten. Dit betreft echter een beperkt percentage van de totale verkeerstoename en zal geen significant effect hebben op de onderliggende wijkwegen.</i> <i>Voor erftoegangswegen geldt dat een maximale verkeersintensiteit van 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal alleszins acceptabel is. Uit verkeerstellingen en –modellen blijkt dat deze intensiteiten op betreffende wegen in de wijk, ook met inbegrip van de toename van verkeer als gevolg van de HBG-locatie, niet bereikt worden.</i> <i>Reden om specifiek op de kruisingen met de Prinses Beatrixlaan te rekenen is dat (1) het meeste extra verkeer naar verwachting via deze richtingen wordt afgewikkeld en (2) deze kruisingen al dicht tegen hun maximum capaciteit lijken te zitten. Om te beoordelen of hier een knelpunt optreedt, is op dit punt een nadere analyse uitgevoerd, welke aan het bestemmingsplan is toegevoegd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	De Prinses Beatrixlaan op haar beurt is een verkeersaders binnen de metropoolregio waar pal tegenaan 550 nieuwe woningen worden gebouwd. De vraag dient aldus niet alleen te zijn: 'wat is de impact van de nieuwbouw op de aangrenzende wegen voor wat betreft de doorstroming?', maar ook 'welke binnen de planperiode te verwachten ontwikkelingen binnen de metropoolregio hebben impact op de Prinses	<i>De impact van ontwikkelingen binnen de metropoolregio op de Prinses Beatrixlaan worden verwerkt in actuele verkeersmodellen, waaronder het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de onderzoeken voor de HBG-locatie. In die zin wordt rekening gehouden met de impact van regionale ontwikkelingen op het woon- en leefklimaat van de bewoners van de nieuw te realiseren 550 woningen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Beatrixlaan en daarmee op het woon- en leefklimaat van de bewoners van de nieuw te realiseren 550 woningen?' Dit speelt temeer nu het uw raad bekend is dat het verkeer op de Prinses Beatrixlaan met name tijdens de spits heel druk is en de gewenste tunnel er om de financiële reden (de komen jaren) niet komt.		
2.6	Luchtkwaliteit		
	Ook het luchtkwaliteitsonderzoek door Peutz kent gebreken. Peutz houdt geen rekening met het feit dat er al jaren sprake is van leegstand op het voormalige HBG-terrein. Uiteraard mag er op dit niveau in de onderliggende onderzoeken geen verschil in uitgangspunten bestaan. Indiener begrijpt niet hoe de totale verkeersgeneratie als gevolg van het plan op 644 mvt/weekdag kan worden gesteld. Dit lijkt een optelfout te zijn. Helaas is de uitkomst niet controleerbaar aangezien bij het rapport van Peutz de bijlagen ontbreken. De verkeersgegevens, de invoergegevens en meetresultaten zijn niet bekend gemaakt; zij zijn althans via het enige wettelijk erkende loket www.ruimtelijkeplannen.nl niet waarneembaar hetgeen een ernstig zorgvuldigheidsgebrek is dat de gemeente Rijswijk tot het opnieuw ter inzage leggen van het ontwerpplan verplicht.	<i>Dit betreft geen optelfout. In de berekening is uitgegaan van de verkeersgeneratie van de bestaande kantooroppervlakte op het terrein. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteitsonderzoek is het verdedigbaar om rekening te houden met de planologisch toegestane situatie.</i> <i>De verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie is bepaald door de verkeersgeneratie van de huidige situatie in mindering te brengen op de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling. Hiermee kom je uit op een verkeersgeneratie van 644 mvt/etmaal.</i> <i>Inderdaad ontbraken de bijlagen bij het luchtkwaliteitsonderzoek. Deze zullen alsnog worden toegevoegd. Van een ernstig zorgvuldigheidsgebrek dat zou moeten leiden tot opnieuw ter inzagelegging is geen sprake. Indieners hebben immers kennis kunnen nemen van het luchtkwaliteitsonderzoek.</i>	De bijlagen bij het luchtkwaliteitsonderzoek worden alsnog toegevoegd.
3	Zienswijze		
3.1	Inspraakreactie		
	Er wordt verzocht om de inspraakreactie (d.d. 19 oktober 2017) als herhaald en ingelast te beschouwen.	<i>Deze inspraakreactie is reeds van een beantwoording voorzien in de 'Nota van Inspraak en Overleg Bestemmingsplan Herontwikkeling HBG-locatie, Voorontwerp d.d. 21 augustus 2017', zoals opgenomen in bijlage 1 bij het ontwerpbestemmingsplan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.2	Feitelijke situatie		
	Op dit moment bevindt zich ten noorden van het perceel van de indiener geen bebouwing. In het huidige bestemmingsplan is er daarbij geen sprake van het toestaan van woningbouw op deze locatie. Het bestemmingsplan legt vast van hetgeen op dat moment bestaand was. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van de bouw van een woongebouw met zes bouwlagen.	<i>Dit is correct. De nu voorliggende planvorming voor het gebied is echter niet passend binnen deze wijzigingsbevoegdheden. Daarom is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.3	Hoogte bebouwing		

	De bebouwing die voorzien is, wordt dusdanig hoog dat deze niet meer passend is in de omgeving. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er een opbouw is vanaf de huidige woningen tot de steeds hoger wordende torens. Dit doet echter niets af aan het feit dat er enorme bouwmassa's ontstaan die niet passen in de omgeving. Dit heeft negatieve gevolgen voor indiner voor wat betreft schaduwwerking, uitzicht en het aangezicht in de omgeving als geheel. Dat er sprake is van een lichte daling ten opzichte van het voorontwerp doet hier niet aan af.	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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 zorgvuldig gekeken naar de hoogteopbouw in relatie tot de omgeving. Een hoogteaccent op deze locatie, als 'vierde markering' van het stadscentrum In de Bogaard, wordt stedenbouwkundig passend geacht. De getrapte opbouw van de bebouwing op de HBG-locatie draagt naar de mening van de gemeente bovendien bij aan een goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving.</i> <i>De impact ten aanzien van schaduwwerking is in het kader van het bestemmingsplan onderzocht en leidt niet tot onevenredig negatieve effecten. Dat het uitzicht en aanzicht van het gebied wijzigt is ontegenzeggelijk waar, maar de gemeente is van mening dat de voorliggende planontwikkeling een positieve impuls geeft aan deze locatie en de stad.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.4	Bebouwingsdichtheid		
	De ontwikkeling zorgt voor een enorme bebouwingsdichtheid. De stedenbouwkundige visie waaraan getoetst wordt, is geen besluit dat aanvechtbaar is en derhalve doet toetsing hieraan geen recht aan de belangen van omwonenden. De bebouwingsdichtheid en bewoningsdichtheid is niet passend in de omgeving en zeker niet gelet op verkeer, parkeren en milieu	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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.</i> <i>De impact ten aanzien van factoren als verkeer, parkeren en milieu zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgebreid onderzocht en leiden niet tot onevenredig negatieve effecten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.5	Verkeer		
	Indiener vreest dat er door de enorme toename aan woningen ook een enorme toename van verkeersstromen gaat ontstaan. Volgens de berekening in de toelichting zou dit bijvoorbeeld al gaan om 1738 extra verkeersbewegingen per dag. In de toelichting van het bestemmingsplan staat al opgenomen dat dit voor verkeersproblemen gaat leiden. Daarnaast zorgt het voor een enorme toename in de drukte in de omgeving.	<i>De verkeerafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan richting Prinses Irenelaan en vice versa is in het kader van de kruispuntanalyse onderzocht. De haalbaarheid van het planvoornemen in het kader van verkeersafwikkeling is aangetoond; het extra verkeer dat wordt gegenereerd door het bouwplan op de voormalige HBG-locatie kan worden afgewikkeld binnen de bestaande verkeersstructuur, met uitzondering van de kruising Generaal Spoorlaan/Prinses Beatrixlaan. Op basis van de analyse wordt aanbevolen de opstelstrook van de Prinses Beatrixlaan richting het zuiden te verlengen met 10 m. Dit wordt, evenals genoemd aandachtspunt bij de aansluiting Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan,</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		<i>meegenomen bij de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan. In het kader van die beoogde herinrichting is verkennend onderzoek verricht op groter schaalniveau, met oog voor de overige ontwikkelingen in de omgeving, inclusief de HBG-locatie.</i>	
3.6	Luchtkwaliteit/geluidsoverlast		
	Het bovenstaande zal ertoe leiden dat indiener te maken krijgt met allerhande gevolgen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Indiener zet dan ook grote vraagtekens bij de conclusie uit het onderzoeksrapport dat de grenswaarden niet overschreden worden. Als dit al het geval zou zijn, neemt dat niet weg dat er wel degelijk aanzienlijke gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Dit behoort bij de afweging betrokken te worden.	<i>De monitoring Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) toont aan dat de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de wettelijke normen voor zowel fijn stof als stikstofdioxide. De verwachte ontwikkeling leidt zowel in 2020 als voor 2030 niet tot een overschrijding van de grenswaarden. Daarnaast draagt het bouwplan, gezien de aard en omvang hiervan, niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Wij hebben geen aanleiding te twifelen aan de volledigheid en juistheid van de in het kader van het NSL gehanteerde uitgangspunten en toegepaste berekeningsmethode.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.7	Parkeeroverlast		
	Indiener vreest dat er gevolgen zijn voor de parkeeroverlast in de omgeving.	<i>Het merendeel van de benodigde parkeerplaatsen wordt aangelegd op eigen terrein. Een klein deel van de benodigde bezoekersplaatsen wordt gevonden door gebruik te maken van onbenutte parkeerplaatsen langs de openbare weg.</i> <i>In het kader van het bestemmingsplan is een parkeeronderzoek verricht, waaruit blijkt dat – ook na recente parkeertellingen – er voldoende ruimte in de directe omgeving is voor in ieder geval de ‘overloop’ aan bezoekersparkeren bij het scenario beperkt dubbelgebruik op het piekmoment (werkdag – avond). Er is derhalve op voorhand geen reden aan te nemen dat de planontwikkeling tot parkeeroverlast in de omgeving leidt.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.8	Privacy/rust		
	Door de toename in hoeveelheid mensen die ter plaatse woonachtig zullen zijn, wordt de rust en privacy van indiener behoorlijk verstoord. Dit wordt met name versterkt door de enorme bouwhoogte die toegestaan wordt, waardoor er ook zicht op de tuinen zal zijn.	<i>Er is in en rond het plangebied sprake van een stedelijke omgeving, waarin rust niet vanzelfsprekend is. Door een zorgvuldige inpassing van het bouwplan - onder meer middels groenstructuren tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouw - worden privacy problemen zoveel mogelijk voorkomen. De mogelijkheid dat, ondanks zorgvuldige inpassing, enige inkijk ontstaat, is echter inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.9	Geen goede ruimtelijke ordening		
	Het bovenstaande leidt, zeker in samenhang bezien, tot de conclusie dat er sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	<i>Deze stelling delen wij, in het licht van bovenstaande beantwoordingen, niet. Er is zorgvuldig onderzoek gedaan naar de impact van de planontwikkeling op haar omgeving. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Daarmee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.10	Schade		
	Naast dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat heeft dit feit ook gevolgen voor de waarde van de woningen. De regeling omtrent planschade biedt allerhande drempels waardoor indiener nooit een volledig schadebedrag in rekening zal kunnen brengen. Ook dit is een aspect dat meegewogen moet worden.	<i>De planschaderegeling is juist bedoeld om een reëel beeld van de hoogte en verhaalbaarheid van eventueel geleden schade als gevolg van planontwikkelingen te krijgen. In het bestemmingsplan wordt het aspect goede ruimtelijke ordening, mede in relatie tot omliggende woningen, onderbouwd. Eventuele effecten op woningwaardes dienen in het licht van de planschaderegeling te worden beschouwd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.11	Overlast bouw		
	Eveneens zal indiener aanzienlijke overlast en schade ondervinden als gevolg van het verblijven in een bouwput voor een periode van meerdere jaren. Dit kan zelfs wel vijf jaar gaan duren waardoor indiener jaren last kan krijgen van geluidsoverlast, drukte en andere hinder. Ook het gederfde woongenot en de schade dient meegewogen te worden en anders tot een minimum te worden beperkt.	<i>Het is op dit moment nog niet duidelijk welke fasering zal worden aangehouden en daarmee hoe lang de bouwwerkzaamheden zullen duren. Streven is echter nadrukkelijk om de overlast voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden, ook in tijd. Hierover zullen met de ontwikkelaar / bouwver afspraken worden gemaakt en zal richting omwonenden te zijner tijd gecommuniceerd worden.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.12	Onzorgvuldige voorbereiding/gebrekkige motivering		
	De onderzoeken die uitgevoerd zijn, zijn soms ruime tijd geleden uitgevoerd. Bijvoorbeeld het aanvullende ecologische onderzoek dateert van meer dan 2 jaar geleden. De quickscan Flora en Fauna en het luchtkwaliteitsonderzoek zijn nog ouder. Daardoor is het besluit onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd.	<i>De onderzoeken zijn daar waar nodig geactualiseerd. Zo is het luchtkwaliteitsonderzoek van 30 januari 2019. Voor het ecologisch onderzoek geldt dat dit weliswaar ruim 2 jaar oud is, maar dat in het onderzoek afdoende is gemotiveerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden. Er wordt op basis van het uitgevoerde aanvullend onderzoek ontheffing aangevraagd voor de gewone dwergvleermuis. In het voorjaar van 2019 zijn vleermuiskasten geplaatst op de gebouwdelen die niet gesloopt gaan worden. Aangezien het plan voldoende ruimte biedt voor mitigerende en compenserende maatregelen, vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de uitvoering van het plan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Daarbij berust het besluit voor een groot gedeelte op de vastgelegde stedenbouwkundige visie uit 2016. Dit is geen juridisch aanvechtbaar besluit en daardoor kan niet volstaan worden met een verwijzing naar de stedenbouwkundige visie. Door de toetsing hieraan wordt de indiener benadeeld.	<i>De stedenbouwkundige visie / haalbaarheidsstudie is vastgesteld door het College van B&W op 14 juni 2016. Bij de totstandkoming van deze haalbaarheidsstudie is de bevolking uitgebreid geïnformeerd en gesproken, te beginnen met een vertegenwoordiging van de buurt, direct gevolgd door een presentatie aan direct omwonenden en een grote algemene informatieavond voor alle bewoners en andere geïnteresseerden. Hoewel het besluit tot vaststelling niet juridisch aanvechtbaar is, is daarmee dus wel degelijk rekening gehouden met belangen van omwonenden e.a.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.13	Plan niet uitvoerbaar		
	Mede gelet op de verouderde onderzoeksrapporten is het sterk de vraag of het plan wel uitvoerbaar is. Het is daarbij de vraag of financiering is geregeld om alle ontwikkelingen uit te voeren. Daarbij kunnen er grote	<i>De uitvoerbaarheid is afdoende aangetoond middels de diverse onderzoeken. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid geldt dat een privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	claims ontstaan vanwege bijvoorbeeld planschade.	<i>andere het kostenverhaal en planschade zijn verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.</i>	
	Indiener vraagt zich of wel goed onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om de bouwwerkzaamheden uit te voeren. De werkzaamheden gaan immers lang duren en kunnen ook overlast en schade tot gevolg hebben.	<i>Ten aanzien van de bouwplanning en bouwlogistiek zal ten tijde van de omgevingsvergunningverlening een concreet plan worden uitgewerkt door de ontwikkelaar / bouwer.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3.12	Belangenafweging		
	Het ontwerpbesluit geeft blijk van een onevenwichtige belangenafweging. Alles lijkt er immers op gericht om zo hoog en veel als mogelijk te bouwen in de omgeving om maar zoveel mogelijk woningen te creëren. Daarbij is de balans compleet doorgeslagen in de richting van de nieuwe bewoners en de ontwikkelaar. Zelfs als de gemeente van oordeel is dat op alle fronten de ontwikkeling binnen de toegestane waarden blijven, dan zal er nog een belangenafweging plaats moeten vinden of dit, in samenhang gezien, geen onevenredige inbreuk is op de leefomgeving van omwonenden. De belangen van de indiener zijn helemaal naar de achtergrond geschoven en daardoor geeft het ontwerpbesluit geen blijk van een evenwichtige belangenafweging. Verzocht wordt om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Voor zover u daar niet toe overgaat wordt verzocht het bestemmingsplan – conform zienswijze – aan te passen (door bijvoorbeeld drastisch verminderen bebouwing en het verplaatsen van de bebouwing weg van de bestaande woningen). Indiener behoudt zich nadrukkelijk het recht om deze zienswijze nog nader aan te vullen c.q. toe te lichten.	<i>Wij vinden het zeer spijtig om deze reactie te lezen. De gemeente is inderdaad verantwoordelijk voor een evenwichtige belangenafweging. Ook in de herontwikkeling van de HBG-locatie doen wij ons best om zo goed mogelijk de belangen van de Rijswijkse burgers c.q. omwonenden te behartigen. We hebben te maken met een grote behoefte aan woningen in deze regio. Dit project draagt bij aan deze verstedelijkingsopgave. Tevens kan het toevoegen van woningen in de directe omgeving van het winkelcentrum een kwalitatieve impuls geven aan het gebied. De herontwikkeling van de HBG-locatie kan dan ook een belangrijke stimulans vormen voor het centrum van Rijswijk. Gelet op de centrale ligging, in de nabijheid van diverse voorzieningen (winkelcentrum In de Bogaard, station Rijswijk) en ontsluitingswegen (Prinses Beatrixlaan, A4, Generaal Spoorlaan), leent de HBG-locatie zich uitstekend voor een intensief (woon)programma. Naar onze mening is er sprake van een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling in de bestaande omgeving, op een locatie die – gezien de leegstand van de huidige bebouwing – al jaren vraagt om een kwalitatieve impuls door herontwikkeling. Op basis van diverse inspraakreacties in eerdere stadia is reeds gezocht naar een betere aansluiting op omliggende woningen, door middels getrapte hoogbouw en stadswoningen (onder andere langs de Prinses Irenelaan) een schaalsprong te maken tussen de hoogbouw en de grondgebonden omliggende woningen. De bouwhoogte van de twee woontorens grenzend aan de bestaande woningen langs de Prinses Irenelaan zullen aflopen richting de bestaande woningen. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
4	Zienswijze		
4.1	Masterplan In de Bogaard		
	Inwoners van Rijswijk die deze ontwikkeling op de voet hebben gevolgd, zijn bekend met het aankomende Masterplan 'In de Bogaard'. Volgens de laatste berichten zal dat in december 2019 ter visie worden gelegd. Cruciaal in dat Masterplan is de reconstructie van de Prinses Beatrixlaan. Zoals het zich nu laat aanzien komen alle rijbanen naast elkaar te liggen, direct grenzend aan de HBG-locatie. Vast staat dat de capaciteit van de weg wordt vergroot.	<i>Er wordt inderdaad al enige tijd gewerkt aan een Masterplan voor In de Bogaard en omgeving. Omdat de ontwikkeling van de HBG-locatie vooruitloopt op de vaststelling van dit Masterplan en de beoogde verlegging van de Prinses Beatrixlaan daarmee nog geen voldongen feit is, kan in dit stadium nog niet worden gerekend op basis van deze potentiële nieuwe situatie. De haalbaarheid van onderhavige ontwikkeling is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan aangetoond. Bij de beoogde reconstructie van de Prinses Beatrixlaan op termijn, zal ook voor dat project de haalbaarheid worden beschouwd, rekening houdend met de op dat moment geldende situatie,</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Door het verplaatsen van de weg ontstaat er aan de Bogaardzijde ruimte voor aanpassingen: sloop en nieuwe hoogbouw ter realisatie van een nieuw stadshart. Tussen de wegen en het nieuwe stadscentrum komt een fysieke scheiding waarop speciale beplanting komt ter verbetering van de luchtkwaliteit en biodiversiteit. De huidige bufferfunctie die de kantoren langs de Prinses Beatrixlaan voor de achterliggende woningen hebben, verdwijnt wanneer daarvoor in de plaats de nieuwe woonwijk met vernieuwde Prinses Beatrixlaan komt te liggen. Feitelijk wordt met onderzoeken gewerkt die op korte termijn hun betekenis verliezen. De vernieuwing van de Prinses Beatrixlaan is cruciaal voor het gebied en de gegevens die daarmee samenhangen kunnen een compleet andere uitkomst geven van de nu voorliggende onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid- en doorstroming. Het nu voorliggende plan kan om die reden met goed fatsoen nu niet worden vastgesteld.	<i>waaronder waarschijnlijk de nieuwe invulling van de HBG-locatie. In het kader van de planstudie Prinses Beatrixlaan is op hoofdlijn al wel de haalbaarheid ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit e.d. beoordeeld. De voorgestelde aanpassing stuit daarbij niet op onevenredige bezwaren.</i> <i>Daarmee is sprake van een zorgvuldig, volgordelijk proces van afwegingen.</i>	
4.2	Negatieve gevolgen voor bewoners		
	Indiener vindt het moeilijk om te ervaren dat de bufferzone nu zal gaan dienen ter bescherming van het stadscentrum. De wijk waarin indiener woont dateert uit de jaren '50. Het geldende bestemmingsplan stelt dat het hier overwegend oude sociale portiekwoningen van 4 bouwlagen betreft en dat de wijk een hoge bevolkingsdichtheid kent, het aan groen ontbreekt en de woonkwaliteit matig is. Het ontbreekt in het nu voorliggende ontwerpplan aan oog voor de negatieve gevolgen van dit plan voor de bewoners van de bestaande, aangrenzende wijk.	<i>In het vigerende bestemmingsplan voor de wijk, 'Steenvoorde' (vastgesteld d.d. 15-01-2013) is voor onderhavig plangebied reeds aangegeven dat 'er een voornemen is het kantoor op de hoek Prinses Beatrixlaan - Generaal Spoorlaan te slopen en ter plaatse een hoogstedelijk woningbouwprogramma te realiseren. Hiervoor zal te zijner tijd een separate planologische procedure worden gevoerd.' Daaraan wordt met onderhavig bestemmingsplan uitvoering gegeven.</i> <i>Bij het ontwerp van onderhavig plangebied wordt zorgvuldig omgegaan met groenstructuren, onder meer langs de Minister van den Tempellaan en de Generaal Spoorlaan en in het groengebied achter de bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan. De gemeente is van mening dat de voorliggende planontwikkeling een positieve impuls geeft aan de wijk en aan de stad op deze locatie.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
4.3	Feitelijke situatie		
	Indiener woont sinds 1978 op ongeveer 280 m afstand van het plangebied. Aangezien de hoogste van de 5 geplande woontorens binnen het plangebied een maximale hoogte van 107 m heeft, heeft indiener direct zicht op het plangebied. De zeer hoge bebouwingsdichtheid op een relatief klein plangebied, te weten maximaal 550 woningen, maken dat de ruimtelijke impact van dit plan op de omgeving aanzienlijk is. Hierbij moet worden gedacht aan	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	factoren als verkeer, parkeren en luchtkwaliteit. Indienen kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hier door de initiatiefnemers winstmaximalisatie het leidmotief is waarbij de grenzen van wat ruimtelijk aanvaardbaar is, zijn opgezocht. Wat opvalt is namelijk dat de inspraakreacties van omwonenden weliswaar hebben geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan, maar dat het maximaal aantal te realiseren woningen van 550 niet is verlaten. Daarmee is het accent volledig komen te liggen op het terugbrengen van de bouwhoogten (niet onbelangrijk), maar wordt de impact wat betreft verkeer, luchtkwaliteit en parkeren, niet anders.	<i>locatie in Rijswijk, omdat de HBG-locatie nabij het (her te ontwikkelen) stadscentrum In de Bogaard ligt en de locatie goed bereikbaar is.</i> <i>De impact ten aanzien van factoren als verkeer, parkeren en luchtkwaliteit zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgebreid onderzocht en leiden niet tot onevenredig negatieve effecten.</i>	
	Overeenkomst met zienswijze 2		
	Aangezien het overige gedeelte van de zienswijze overeenkomt met de zienswijze onder nummer 2, wordt kortheidshalve verwezen naar de inhoud van de zienswijze en de beantwoording onder 2.2 t/m 2.6.	<i>Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2, onder 2.2 tot en met 2.6.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5	Zienswijze		
5.1	Onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat		
	Ooit heeft indienen bewust de keuze gemaakt om in Rijswijk te gaan wonen, komend uit het oosten van het land is Rijswijk een groene oase in de randstad. De wijk is autoluw, heeft voldoende parkeergelegenheid en grenst aan de Landgoederenzone. Inmiddels heb ik het gevoel dat ik beter in Oud Rijswijk had kunnen gaan wonen. De afgelopen jaren heeft Rijswijk geïnvesteerd in het weren van auto's in Oud Rijswijk. En plannen voor 'hoogbouw' van 4 lagen in Leeuwendaal worden direct afgeschoten. Aan de andere kant van Rijswijk wonend voel ik me in de steek gelaten voor de gemeente in zijn volle breedte. Het lijkt of de gemeente worstelt met een identiteitscrisis. Van 'Welkom in de Groene stad', naar 'Rijswijk past innovatie toe' naar uiteindelijk 'welkom in Rijswijk' in twee jaar tijd. Ik mis een duidelijke totaalvisie van de gemeente op de identiteit van Rijswijk. Met uitvoering van de plannen zoals deze er nu liggen op de kavel van de HBG-locatie zal mijn woon- en leefklimaat alsmede mijn woon- en leefgenot op een onevenredige wijze worden aangetast. De	<i>Zoals in de Stadsvisie 2030 is aangegeven heeft Rijswijk sedert de tweede wereldoorlog zich ontwikkeld tot een stad met twee gezichten: de historische dorpskern en de landgoederen tegenover de hoogbouw van de wederopbouwwijken, het uitgestrekte bedrijventerrein Plaspoelpolder en het nieuwe winkelcentrum In de Bogaard. Deze uitersten karakteriseren Rijswijk: het is modern én historisch, druk én rustig, grijs én groen, stad én dorp. In deze Stadsvisie is ook de ambitie voor de stad bepaald. Het gebied rond In de Bogaard, waartoe ook de HBG-locatie behoort, 'wordt ontwikkeld tot modern stedelijk gebied met levendige ontmoetingsplekken. Hier wonen inwoners van diverse leeftijden en achtergronden. Dit is wonen dichtbij winkels, horeca en andere voorzieningen. Leegstaande panden zijn in 2030 (her)ontwikkeld tot aantrekkelijke woningen of hebben een andere bestemming gekregen. Enkele gebouwen – waaronder het genoemde kantoor van de European Patent Office, een hoge woontoren langs de Prinses Beatrixlaan en het Huis van de Stad – zijn uitgegroeid tot herkenbare iconen van Rijswijk op zichtlocaties.'</i> <i>Met onderhavig planvoornemen wordt invulling gegeven aan die herkenbare icoon langs de Prinses Beatrixlaan. Er is dus geen sprake van een 'identiteitscrisis', maar van uitvoering van ambities zoals geformuleerd in een breed gedragen Stadsvisie.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	hoogte van de hoogste toren zal gelijk of hoger zijn dan van het EPO-gebouw en zal alle zichtlijnen in de wijde omtrek domineren. En zo het ruimtelijk volledig teniet doen.		
5.2	Behoorlijk bestuur		
	De gemeente is bezig met salamitactiek door continue postzegels langs de Beatrixlaan te ontwikkelen zonder de impact van het totaal van de ontwikkelingen te bekijken. In de beantwoording van de inspraakreactie staat dat de ontwikkelingen wel degelijk in hun samenhang worden bekeken, maar dat door de grote behoefte aan woningen de HBG-locatie niet kan wachten. Hiermee wordt erkend dat het een aangesloten gebied is volgens de Wet Ruimtelijke Ordening. Dat het niet los van elkaar gezien kan worden, blijkt ook uit de verschillende onderzoeken. Volgens indiener dient er dan ook een integrale mer beoordeling (mer) plaats te vinden, waarbij rekening gehouden wordt met de cumulatieve effecten van de meerdere (ver)bouwplannen in het desbetreffende gebied. De woningnood was al jaren voorzien evenals de herontwikkeling van leegstaand vastgoed en de ontwikkelingen rondom de Beatrixlaan. De gemeente heeft de voorgaande jaren verzuimd dit adequaat op te pakken. De focus heeft zich de afgelopen jaren vooral gericht op 7.000 m2 stadhuis, waarbij de rest van Rijswijk even stil lijkt te hebben gestaan. Het kan niet zo zijn dat gebrek aan planning en visie aan de kant van de gemeente leidt tot een onomkeerbare verslechtering van het leefklimaat in de wijken rondom de Beatrixlaan	<i>Er wordt inderdaad al enige tijd gewerkt aan een Masterplan voor In de Bogaard en omgeving, waarin de ontwikkelingen in dit gebied in samenhang worden bekeken. Omdat de ontwikkeling van de HBG-locatie, evenals de Generaal en de Churchill Tower, vooruitloopt op de vaststelling van dit Masterplan, is voor dit project een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Daarin is ook reeds de cumulatie met omliggende, concrete ontwikkelingen beschouwd.</i> <i>Daarnaast is er inmiddels ook een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor het Masterplan In de Bogaard waarin alle ontwikkelingen, waaronder de HBG-locatie, zijn meegenomen. Geconcludeerd is dat belangrijke nadelige milieugevolgen zonder meer kunnen worden uitgesloten. Hierdoor is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.</i> <i>In de suggestie dat aandacht voor andere projecten heeft geleid tot gebrek aan planning en visie voor het gebied In de Bogaard herkennen wij ons geenszins.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Ooit was er de hoogbouwvisie, welke ondanks toezegging in de tusseninspraak nog steeds niet terug te vinden is op de site van de gemeente, welke wel onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Steenvoorde en derhalve bijgevoegd bij deze zienswijze. Dit was een zorgvuldige visie. Naast een visie op de locaties van hoogbouw en landmarks werd een zorgvuldige aanpak beschreven van inbreiding. Indien de gemeente toen had geacteerd en naar deze visie had gehandeld dan was het ontstane woningprobleem vele malen minder geweest.	<i>De hoogbouwvisie is inmiddels wel terug te vinden op de gemeentelijke website (https://www.rijswijk.nl/inwoners/wonen/woonvisie) . Overigens is gemeentelijk beleid altijd op te vragen bij de gemeente.</i> <i>Met onderhavige planontwikkeling wordt aangesloten bij de uitgangspunten van deze hoogbouwvisie. Zo is de Prinses Beatrixlaan in de visie aangewezen als noord-zuidlijn waarlangs hoogbouw kan worden ontwikkeld. Ook de Generaal Spoorlaan wordt als 'stedelijke boulevard' geduid als lijn waarlangs het voor de hand ligt om te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing. Juist op het snijpunt van deze lijnen, in het hart van de 'centrale stad', wordt de grootste hoogte nagestreefd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Door de gang van zaken lijkt het in ieder geval of de belangen van de ontwikkelaar zwaarder wegen dan de belangen van de burger. Dit is in tegenspraak met het rechtzekerheidsbeginsel.	<i>Wij vinden het spijtig om deze reactie te lezen. De gemeente is verantwoordelijk voor een evenwichtige belangenafweging. Ook in de herontwikkeling van de HBG-locatie doen wij ons best om zo goed mogelijk de belangen van de Rijswijkse burgers c.q. omwonenden te behartigen. We hebben te maken met een grote behoefte aan woningen in deze regio. Dit project draagt bij aan deze verstedelijkingsopgave. Tevens kan het toevoegen van woningen in de directe omgeving van het winkelcentrum een kwalitatieve impuls geven aan het gebied. De herontwikkeling van de HBG-locatie kan dan ook een belangrijke stimulans vormen voor het centrum van Rijswijk. Gelet op de centrale ligging, in de nabijheid van diverse voorzieningen (winkelcentrum In de Bogaard, station Rijswijk) en ontsluitingswegen (Prinses Beatrixlaan, A4, Generaal Spoorlaan), leent de HBG-locatie zich uitstekend voor een intensief (woon)programma. Naar onze mening is er sprake van een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling in de bestaande omgeving, op een locatie die – gezien de leegstand van de huidige bebouwing – al jaren vraagt om een kwalitatieve impuls door herontwikkeling.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het bestemmingsplan is opgebouwd uit een veelheid van stukken gegenereerd in de afgelopen 4 jaar. Waarbij veel onderwerpen op meerdere plaatsen vermeld staan en niet consistent zijn. Het document is hierdoor onleesbaar en niet transparant, wat een goede heldere reactie niet mogelijk maakt, zeker in de korte tijd die ervoor staat. Daarnaast vraagt de gemeente voor de 3^e keer om een reactie van de bewoners. Voor het voorontwerpbestemmingsplan, bestaande uit 1034 pagina's, heeft indiener de volle 6 weken nodig gehad om het e.e.a. te doorgronden. Uiteindelijk heeft indiener een beknopte zienswijze ingediend en is er een gesprek geweest met de gemeente op 22 december 2017. Tijdens dit overleg is door de gemeente aangegeven dat 550 woningen vanuit de ontwikkelaar het minimum is, omdat anders de ontwikkeling niet rendabel is. Daarop is door de bewoners aangegeven dat dit een ondernemersrisico is wat niet mag worden afgewenteld op de omgeving. Na deze inspraak heeft de gemeente een 'tusseninspraak' ingelast waarbij er 2 weken de tijd was om te reageren. Een tusseninspraakprocedure is niet een formele procedure en de termijn van 2 weken gaat in tegen de termijnen als in de Wet Openbaar Bestuur genoemd. Indiener heeft toen gekozen om een groot deel wat niet eerder was ingediend alsnog in te dienen. Inmiddels ligt het plan voor de 3^e keer	<i>Juist door meerdere momenten van inspraak te bieden, naast de gesprekken die in het voorstadium met omwonenden zijn gevoerd, geven wij ruimte aan een ieder om reacties kenbaar te maken. Eerdere inspraakreacties hebben ook geleid tot aanpassing van de plannen.</i> <i>Het betreft inderdaad een omvangrijk plan, waaraan vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid en een goede ruimtelijke ordening veel deelonderzoeken ten grondslag liggen. Het is aan de gemeente om de stukken van de ontwikkelaar te beoordelen. Dat is in het kader van onderhavig bestemmingsplan gebeurd. Van 'kritiekloos doorleggen zonder de belangen van de burger te behartigen' is dan ook geenszins sprake.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	voor aan de bewoners. Het zijn nu ruim 1200 pagina's en helaas heb ik niet 6 weken elke avond om het stuk te doorgronden, genoemde publicaties te lezen en in detail te reageren. Wat blijktbaar nodig is, omdat het stuk op zijn minst het gevoel uitstraalt dat de stukken van de ontwikkelaar kritiekloos zijn doorgelegd en de gemeente niet de belangen van de burger lijkt te behartigen. Indiener behoudt het recht voor om in een verdere procedure eventuele zaken op tafel te leggen die aan de aandacht zijn ontsnapt in deze fase van het proces. Het is ondoenlijk om 6 weken te hebben waar ontwikkelaar/gemeente maanden tot ruim een jaar voor gebruikt.		
5.3	Stedenbouw		
	De ontwikkeling wordt omschreven als een 4^e hoogte accent, echter de hoogste toren is vele malen hoger dan de andere hoogteaccenten (De Generaal, Hoogvoorde en de Churchilltower) en het is geen accent meer maar meer een verzameling torens. Dus een wolkenkrabber pukkel, welke de beoogde balans van een 4^e hoogteaccent volledig mist. Wolkenkrabbers (icoon/landmark) zijn niet per definitie de oplossing voor een woningtekort een leefbare omgeving (https://www.stichtinghoogbouw.nl/download/hoogbouwbeleid.pdf en https://amsterdamsebinenstad.nl/nieuws/index.html?nieuws=81)	<i>Het beoogde hoogteaccent op de HBG-locatie is met max. 107 m inderdaad hoger dan de andere accenten (64 m van De Generaal, 74 m van Hoogvoorde en 85 m van de Churchilltower), en daarmee met recht een icoon in de stad. Iets wat in de Stadsvisie 2030 ook is beoogd. De stedenbouwkundige opzet voor de HBG-locatie voorziet in een zorgvuldige compositie van hoogbouwvolumes op een stedelijke plint. Er is daarbij ons inziens wel degelijk sprake van een goede balans. Zoals in de genoemde publicaties wordt gemeld, kan hoogbouw een aanvulling zijn op de lokale of regionale woningmarkt. Het is inderdaad geen garantie voor stedelijk succes. De keuze voor een toren binnen de gemeentegrenzen vraagt om een heldere afweging ten aanzien van de eigen stedelijke kwaliteiten en ambities. Die afweging is in het kader van de Stadsvisie 2030 gemaakt; juist voor het gebied rond In de Bogaard, onderdeel van de zogenaamde Stadsas, wordt de keuze voor verdichting in de vorm van hoogbouw gemaakt.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.4	Beleidskaders		
	Er wordt aangegeven dat de ontwikkeling past binnen de diverse beleidskaders. Dit zou blijken uit de toets hoewel op punten die juist niet past. De redenatie van de toetsing laat te wensen over en wekt op zijn minst de schijn naar de ontwikkelaar toe te zijn geschreven. Algemeen wordt aangeraden om de toetsing op basis van feiten duidelijker te verwoorden. Door wie is deze toets uitgevoerd?	<i>Toetsing aan de diverse beleidskaders heeft zorgvuldig plaatsgevonden. Van 'toeschrijven naar de ontwikkelaar' of redeneringen die te wensen over laten is naar de mening van de gemeente geen sprake. Het bestemmingsplan is opgesteld door Rho adviseurs en beoordeeld door de gemeente. Onduidelijk is waar indiener verduidelijking van de toetsing wenselijk acht.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Is het ontwerpbestemmingsplan aangeboden bij de provincie? Kan ik een afschrift hiervan ontvangen? Uit de criteria van de provincie komt dat het hier een 'transformatie' betreft. In tegenstelling tot de bewoording in het bestemmingsplan worden geen van de richtpunten in acht genomen. De ontwikkeling draagt niet bij aan de karakteristieke kenmerken van	<i>Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan de provincie middels het E-formulier. Uit de vragenlijst is gebleken dat er geen sprake is van strijdigheid met provinciaal beleid en om die reden niet opgestuurd hoeft te worden. Zoals in het bestemmingsplan staat gemotiveerd, draagt de ontwikkeling wel degelijk bij aan de karakteristieke kenmerken van haar omgeving. De ontwikkeling draagt namelijk bij aan het versterken van de identiteit van de stad</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de stad, dorp of kern. Aan de ene zijde van het plan ligt een kleinschalige wijk, aan de andere zijde een laagbouw (woonzorgcentrum) en de landgoedbiotoop. De invloed en effecten van deze hoogbouw op de wijde omgeving zijn onaanvaardbaar. Het heeft bijvoorbeeld een enorme impact op de belevingswaarde van de landgoedbiotoop en draagt niet bij aan de versterking van de stedelijke groenstructuur. Er wordt een aantal volwassen bomen gekapt en er wordt maar beperkt herplant.	<i>en met name het stadscentrum rondom winkelcentrum In de Bogaard. Door het creëren van het vierde hoogteaccent rond het centrum wordt de stedelijke kwaliteit en identiteit van de locatie versterkt. Daarbij zorgt de gekozen inrichting van het plangebied en plaatsing van de gebouwen er voor dat de woongebieden aan de westzijde van de Prinses Beatrixlaan beter aansluiting vinden met het winkelcentrum. Het beeldkwaliteitsplan zorgt er daarbij voor dat de voorgenomen (stedenbouwkundige) kwaliteit van de voorgenomen ontwikkeling aansluit bij de omgeving. Bij het ontwerp van onderhavig plangebied wordt bovendien zorgvuldig omgegaan met groenstructuren, onder meer langs de Minister van den Tempellaan en de Generaal Spoorlaan en in het groengebied achter de bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan. Daarmee is de beoogde ontwikkeling wel degelijk in lijn met de provinciale richtpunten. De provincie Zuid-Holland heeft dan ook geen zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.</i>	
	Onduidelijk is op welke wijze de gemeente deze klimaatbestendigheid voor zich ziet. Bij het te berekenen versteend oppervlak dient niet alleen het horizontale vlak maar ook het verticale vlak mee te worden genomen. Op welke wijze wordt voorzien in het afkoppelen van het hemelwater, zodat het riool niet overbelast wordt en op andere plaatsen weer leidt tot problemen? Daarnaast zorgt de kap van volwassen bomen en beperkt herplanten van jonge bomen voor toename van de hittestress.	<i>Voor het bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd, in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het Hoogheemraadschap van Delfland kijkt bij de berekening alleen naar het horizontale oppervlak. Zowel terreinverharding als dakoppervlak van bebouwing worden meegeteld, maar het maakt voor de hoeveelheid water die in een plangebied valt niet uit hoe hoog de muren zijn. Uitgangspunt is een gescheiden stelsel waarbij de neerslag (HWA) wordt afgevoerd naar het oppervlakte water. Een deel van de neerslag wordt in het groen-dak boven het parkeren opgeslagen middels natuurlijke infiltratie. Het groen in combinatie met het opgeslagen water reduceert hittestress.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	De provincie wil in 2035 al energieneutraal zijn, maar zelfs 2050 is circa 25 jaar na het gereedkomen van het gebouw. Dit betekent dat het gebouw direct energieneutraal moet worden uitgevoerd, omdat er hierna naar alle waarschijnlijkheid geen natuurlijk moment is. Hier ziet indiener geen eisen voor terug komen. Daarnaast zal een dergelijk hoog gebouw panelen op omliggende gebouwen onrendabel maken en zal het gebouw dus ook bij moeten dragen aan de energieneutraliteit voor de omgeving.	<i>Er zijn wettelijk eisen ten aanzien van energiezuinigheid van gebouwen. Op dit moment in de vorm van de Energieprestatiecoëfficiënt (EPC), per 1 juli 2020 in de vorm van de Bijna Energieneutrale Gebouw eisen (BENG). Nieuwbouw zal aan deze eisen moeten voldoen. Er is geen wettelijk kader ten aanzien van de impact van de hoogbouw op de opbrengst van zonnepanelen op omliggende gebouwen. Dit effect is derhalve niet onderzocht. Mochten indiener of derden verwachten schade te ondervinden, dan kan dit in het licht van de planschaderegeling te worden beschouwd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het toevoegen van een dergelijke concentratie aan woningen zal op de Beatrixlaan op tijden een verkeersinfarct geven, waardoor de bereikbaarheid minder wordt. Dit wordt versterkt door de overige plannen in de omgeving. Daarnaast zal bij de bouw vanuit veiligheids oogpunt een aanzienlijke afstand voor het gebouw tot de weg moeten worden genomen, wat geruime tijd verkeershinder op de Beatrixlaan zal veroorzaken.	<i>Middels verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de hoofdwegen, waaronder de Prinses Beatrixlaan, in basis voldoende capaciteit bieden om de extra verkeersbewegingen af te wikkelen. Ten aanzien van veiligheidsafstanden bij de bouw zal ten tijde van de omgevingsvergunningverlening een concreet plan worden uitgewerkt door de ontwikkelaar / bouwer, waarin hiermee rekening wordt gehouden. Indien daarvoor tijdelijke verkeerskundige maatregelen nodig zijn, zullen deze in het kader van het project worden genomen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Door alle ontwikkelingen zal de gezondheid van de leefomgeving er niet op vooruit gaan. Ook zal de belevingswaarde van de wijken rondom en de landgoederenzone door een dergelijk dominant gebouw achteruit gaan. De genoemde 'levendige plint' zal moeten worden uitgevoerd met een 'dove' gevel wat de leefbaarheid zal verminderen.	<i>Alle milieukundige aspecten zijn onderzocht en daaruit zijn geen belemmeringen gebleken. Er ligt een ontwerpuitdaging om een levendige plint te realiseren met een dove gevel. Hier zullen oplossingen voor moeten komen bij de uitwerking van het plan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.5	Geluid		
	In de stukken wordt gewerkt met een verlopen actieplan geluid. Er is wel een concept actieplan geluid 2018-2022; echter deze is niet vastgesteld en sluit daarnaast de Beatrixlaan uit. Ook hier voldoet de gemeente dus niet aan wet- en regelgeving gezien het feit dat het actieplan geluid vastgesteld moest zijn voor 18 juli 2018, met een uitloop naar uiterlijk eind oktober 2018. Er wordt in het document gesproken over de herinrichting van de Beatrixlaan binnen afzienbare tijd en dat de weg verder van de bebouwing af komt te liggen. Echter in dezelfde plannen voor de gelijkvloerse oplossing ligt de Beatrixlaan aan de HBG-zijde op dezelfde locatie. Daarbij komt dat op het moment van het vaststellen van het rapport het reeds bekend was dat de gelijkvloerse oplossing niet gewenst is en er een andere oplossing moet komen.	<i>Het Actieplan geluid 2018-2022 is vastgesteld op 9 juli 2019. In het Actieplan zijn de wegen of wegvakken opgenomen waar er sprake is van een overschrijding van de beleidsmatige plandrempel van 65dB. Voor deze situaties zullen geluidreducerende maatregelen worden uitgewerkt en uitgevoerd in combinatie met het grootonderhoud van de weg of het wegvak.</i> <i>De herinrichting van de Prinses Beatrixlaan is nog geen vaststaand plan; om die reden is hier nog geen rekening mee gehouden bij de ontwikkeling van de HBG-locatie. De HBG-locatie zal als bestaande situatie worden meegenomen als de plannen voor de Prinses Beatrixlaan vastliggen. In het kader van het Masterplan In de Bogaard is de verlegging van de Prinses Beatrixlaan globaal beoordeeld. Er is op basis hiervan geen reden aan te nemen dat de verlegging in relatie tot de ontwikkeling van de HBG-locatie tot onoverkomelijke problemen leidt.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Er ontbreekt een verkeerskundige analyse van het gebied. Uit het hoofdstuk geluid is iets op te maken, maar geeft geen inzicht in de verkeersgeneratie en de impact op de omgeving. Er wordt ook met geen woord gesproken over gelijktijdigheid van het verkeer in de omgeving waaronder verkeer van de school. Naar het oordeel van de indiener had een aanvullende geluidsonderzoek voor het hele gebied uitgevoerd moeten worden waarbij rekening wordt gehouden met cumulatie van geluid zowel van de geplande bouwplannen alsmede de bestaande geluidsbronnen. Uit jurisprudentie vloeit immers voort dat naast de beoordeling van geluid (in het kader van de Wet geluidhinder) op grond van een goede ruimtelijke ordening een akoestische afweging gemaakt dient te worden. Zie hiervoor onder meer de uitspraak van 30 mei 2007 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:RVS:2007:BA5973).	<i>In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling. Tevens is in het ontwerpbestemmingsplan in het hoofdstuk 'mobiliteit' nader ingegaan op de verkeersafwikkeling. Wat betreft het verkeer van de school: dit is opgenomen in de aangeleverde verkeersgegevens. Daarmee is op deze wijze dus wel degelijk rekening gehouden met het verkeer ten gevolge van de school.</i> <i>Bovendien zijn in voorliggende situatie enkel het geluid ten gevolge van wegverkeerslawaaï en de bedrijfsactiviteiten ter plaatse van het KPN gebouw relevant. Alle overige omliggende bedrijvigheid is op een passende afstand gelegen. Wegverkeerslawaaï is hierbij ter plaatse van de beoogde ontwikkeling de dominerende geluidbron. Het KPN gebouw valt onder het Activiteitenbesluit milieubeheer. De cumulatie van deze bronnen hoeft op basis van de Wet geluidhinder niet inzichtelijk gemaakt te worden, aangezien het KPN gebouw niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder valt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening vraagt de gecumuleerde geluidbelasting echter wel om aandacht. In voorliggende situatie behoeft dit echter geen nadere beschouwing, aangezien wegverkeerslawaaï maatgevend is. Bovendien worden</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Voor het plan is gerekend met het verkeersmodel Haaglanden 1.1, terwijl het vigerend verkeers- en vervoermodel van de MRDH het V MRDH 2.0 is. Gelieve de berekeningen hierop aan te passen. Daarnaast zijn in oktober 2018 verkeerstellingen uitgevoerd in opdracht van de gemeente. In hoeverre zijn deze gebruikt bij het opstellen van de stukken? Ten behoeve van de verkeersgeneratie is gewerkt met getallen ten aanzien van de woningverdeling welke niet stroken met de andere bijlagen (zie tabel). Er wordt gesuggereerd dat de bewoners een verwacht beperkt autobezit hebben. Waaruit blijkt dit? De doelgroep is tweepersoons huishoudens tussen de 55 en de 75 jaar in het midden en dure segment. Bij uitstek een doelgroep met juist meer auto's.	<i>er maatregelen getroffen om het geluid ten gevolge van het KPN gebouw te reduceren, waarmee sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van verkeersgegevens die op dat moment actueel waren (zoals opgenomen in het verkeersmodel Haaglanden 1.1). Op dit moment wordt gewerkt aan een update van het verkeersmodel voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Uit een vergelijking van de verkeersprognoses op basis van het nieuwe MRDH-model en de verkeersprognoses uit het Verkeersmodel Haaglanden (VMH), die ten grondslag liggen aan het verkeersonderzoek, blijkt dat de meest actuele verkeersmodelgegevens de etmaalintensiteiten(en daarmee de geluidsintensiteiten) op de Prinses Beatrixlaan beperkt lager liggen dan in de prognoses die in het akoestisch onderzoek t.b.v. onderhavige planontwikkeling zijn gehanteerd. Daarmee kan dit onderzoek als "worst case" benadering en daarmee als zijnde voldoende representatief worden beschouwd.</i> <i>Tot slot is in het akoestisch onderzoek voor de verkeersgeneratie uitgegaan van kencijfers van het CROW. Het CROW hanteert voor deze kencijfers een bandbreedte. Bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is juist de maximale waarde gehanteerd. Hiermee is niet uitgegaan van beperkt autobezit, zoals indiener aangeeft.</i>	
	Voor de verkeersgeneratie wordt uitgegaan dat de locatie al bestemming Kantoor heeft; zelfs de telefooncentrale welke geen verblijfsfunctie heeft. Het kantoor staat echter al geruime tijd leeg. Het verkeersmodel wordt opgesteld op basis van aannames van gebruik en gecorrigeerd aan de hand van visuele waarneming, waarbij het vermoeden bestaat dat ten tijde van de visuele waarneming voor model 1.1 belangrijke toegangs/afvoerwegen afgesloten waren. Indiener heeft zich destijds verwonderd dat er verkeer geteld werd terwijl er geen doorgaand verkeer mogelijk was. Kortom de correctie ten opzichte van de functie kantoor is ten onrechte en dient te worden herzien. Overigens is dit, op de correctie voor de centrale na, bij de kruispuntanalyse wel gedaan.	<i>Gebruik is gemaakt van verkeersgegevens op basis van het verkeersmodel Haaglanden. Het vigerende bestemmingsplan staat kantoren toe ter plaatse van het plangebied. Er kan dus vanuit worden gegaan dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening wanneer hier wel een kantoor in gebruik is. Het is aldus verdedigbaar om hier in de verkeersgegevens rekening mee te houden.</i> <i>Verkeersmodellen worden niet op basis van eenmalige visuele waarnemingen bijgesteld. Er bestaat geen reden te twifelen aan de correctheid van het gehanteerde verkeersmodel.</i> <i>Het feit dat er bij de kruispuntanalyse geen correctie is toegepast heeft te maken met het feit dat deze 'kantoorgeneratie' al niet meer in de actuele verkeerscijfers was verwerkt. Er is derhalve voor dit onderzoek gekeken naar de totale verkeerbelasting, op basis van actuele gegevens en niet naar de planologische situatie.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Gezien de bovenstaande opmerkingen is het aannemelijk dat het geluid op meer plaatsen boven de maximaal toegestane grenswaarde komt dan waar het rapport op dit moment vanuit gaat. Gelieve deze berekening aan te passen. Inclusief de bijbehorende hogere waarde procedure.	<i>In het akoestisch onderzoek is de geluidssituatie van de nieuwbouw woningen berekend. De woning van de indiener is gelegen aan een 30 km weg. De geluidbelasting aan de gevel van deze woning is niet bij het onderzoek betrokken omdat het bij dit project niet gaat om de aanleg van een nieuwe weg in de zin van de Wet geluidhinder. De indiener maakt geen aanspraak op een hogere waarde procedure omdat het bouwplan geen nadelige gevolgen heeft</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		voor de woningen aan de 30 km weg. <i>Gezien bovenstaande beantwoordingen kan het akoestisch onderzoek als "worst case" benadering worden beschouwd en daarmee als zijnde voldoende representatief. Er is geen reden de berekeningen aan te passen danwel de procedure hogere waarden opnieuw te doorlopen.</i>	
	Er wordt uitgegaan van een gelijkmatige verdeling over de Irenelaan naar de Beatrixlaan en de Minister vd Tempellaan naar de Generaal Spoorlaan. Waaruit blijkt dit? Voor de kruispuntanalyse zijn andere aannames gedaan.	<i>De gelijkmatige verdeling van uitrijdend verkeer uit de parkeergarages is een aanname. Gebaseerd op de huidige verkeerstromen lijkt het gebruik van de uitgang aan de Minister Tempellaan voor een aanzienlijke deel van de in- en uitrijdende auto's (met bestemming Generaal Spoorlaan, Den Haag, Schaapweg) de meest voor de hand liggende keuze. In de verdere uitwerking en vormgeving van de parkeergarage kan meer sturing worden gegeven aan de verdeling van verkeer over de beide uitritten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	De gemeente heeft vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ook de 30 km zones bekeken. Echter is er geen vervolg aan gegeven in de vorm van een eis voor de locatie	<i>Middels verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de hoofdwegen in basis voldoende capaciteit bieden om de extra verkeersbewegingen af te wikkelen. Er is geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat er van een substantiële toename van verkeer door de 30 km woonstraten sprake zal zijn. Daarom is er geen aanleiding om een eis op te nemen voor de locatie.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Om het geluidsniveau binnen acceptabele grenzen te houden, wordt voorgesteld geluid reducerend asfalt toe te passen op de Generaal Spoorlaan, ondanks de extra onderhoudskosten van circa 33 % meer dan regulier asfalt. Daarbij is het niet plaatselijk te repareren, dus zal het onderhoud meer overlast geven op de toch al belaste Beatrixlaan. Ook is geluid reducerend asfalt niet toepasbaar op kruisingen, bij opstelvakken en op de plaatsen die lang nat blijven. Wellicht kan het wel op de kruising Minister van den Tempellaan/Generaal Spoorlaan doordat het een ongelijkwaardige kruising is. Het genoemde wegdek zal zeer schaduwrijk zijn en derhalve nat blijven, waardoor het geluid reducerend effect snel afneemt. Op basis van bovenstaande zal een groot deel van de 'levendige plint' als dove gevel moeten worden uitgevoerd. Wat de levendigheid teniet zal doen en waarbij moet worden afgevraagd hoe leefbaar de woningen zijn met aan een kant een parkeergarage en aan de andere kant een dove gevel (dus een woning waar geen te openen delen zijn).	<i>Geluid reducerend asfalt kent, zoals indiener aangeeft, niet enkel voordelen, maar toepassing van stil asfalt wordt in deze situatie een doelmatige maatregel geacht. Inmiddels zijn er typen stilasfalt die beter toepasbaar zijn bij kruisingen en andere bijzondere omstandigheden.</i> <i>De levendige plint, die deels 'doof' zal moeten worden uitgevoerd, zal qua ontwerp nader uitgewerkt moeten worden. Er zijn echter oplossingen denkbaar die voor een prima leefbare situatie en voldoende interactie tussen plint en straat zorgen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.6	Kruispuntenanalyse/doorstroming		
	Voor de stukken zijn alleen de kruispunten met de Beatrixlaan geanalyseerd, op basis van de berekende	<i>In het verkeerskundig onderzoek van Royal HaskoningDHV ('Memo kruispuntanalyse') is geen rekening gehouden met een aftrek van</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	verkeersgeneratie uit het geluidsonderzoek. Derhalve zijn ook hier dezelfde onjuistheden gebruikt. Graag dit onderzoek herzien op basis van de juiste gegevens.	<i>autobewegingen (à 920 mvt per etmaal), aangezien deze 'kantoorgeneratie' al niet meer in de actuele verkeerscijfers was verwerkt. Er is derhalve gekeken naar de totale verkeerbelasting, op basis van actuele gegevens. De doorstroming van de Prinses Beatrixlaan richting de Prinses Irenelaan vormt geen onopgelost knelpunt, maar een aandachtspunt dat in het kader van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan zal worden meegenomen.</i> <i>Het extra verkeer dat wordt gegenereerd door het bouwplan op de voormalige HBG-locatie kan worden afgewikkeld binnen de bestaande verkeersstructuur, met uitzondering van de kruising Generaal Spoorlaan/Prinses Beatrixlaan. Op basis van de analyse wordt aanbevolen de opstelstrook van de Prinses Beatrixlaan richting het zuiden te verlengen met 10 m. Dit wordt meegenomen bij de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan.</i> <i>Er bestaat geen aanleiding om het onderzoek te herzien.</i>	
	Er is naast de geanalyseerde kruispunten niet gekeken naar de kruispunten in de wijk en met de Generaal Spoorlaan, omdat deze zogenaamd niet maatgevend zijn. Maatgevend voor wat? Het is van belang de impact voor de bewoners inzichtelijk te maken. Indien er verzoek de analyse hiermee uit te breiden. Ook tot en met het kruispunt van de Generaal Spoorlaan en de Kennedylaan. Zeker in samenhang met de school en de overige ontwikkelingen van de Churchilltower, de J.C. van Markenlaan, verbreding A4 etc. Nu staat er simpelweg vermeld dat de wachtrij de J.C. van Markenlaan blokkeert en wordt er verder niet meer met dit gegeven gedaan. Aannemelijk is dat het verkeer via de parallelbaan langs de school rijdt wat de veiligheid niet ten goede komt. Op basis waarvan is de verdeling bepaald van de ochtendspits over het netwerk? In de stukken wordt aangegeven dat de doorstroming op het kruispunt van de Beatrixlaan/Generaal Spoorlaan stagneert en de opstelstrook verlengd moet worden. Dit is alleen ten gevolge van de ontwikkeling van de HBG-locatie. De accumulatie van de andere plannen is onduidelijk en niet uitgezocht. Stagnatie op het kruispunt van de Beatrixlaan/Generaal Spoorlaan heeft direct impact op de bereikbaarheid van de Presidentenbuurt. Daarnaast valt de voorgestelde verlenging van de uitvoegstrook in een ander bestemmingsplan en gaat ten koste van het groen. Ook hier blijkt weer het belang van een integrale MER voor het hele gebied.	<i>De toename van verkeer in de wijk betreft naar verwachting een beperkt percentage van de totale verkeerstoename en zal geen significant effect hebben op de onderliggende wijkwegen. De J.C. van Markenlaan wordt niet continu geblokkeerd door een wachtrij – er is voldoende ruimte om in te voegen. De accumulatie met andere plannen - voor zover voldoende concreet - is verwerkt in het verkeersmodel waarmee is gerekend.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

5.7	Parkeren		
	In het overleg van 22 december 2017 met de gemeente is toegezegd dat de parkeerberekeningen opnieuw zouden worden gemaakt en zouden worden vereenvoudigd. Echter wat er nu ligt is vele malen complexer dan wat er lag. Zoals gezegd is er een parkeernorm binnen Rijswijk geldig. De gemeente neemt bij elk plan de vrijheid af te wijken van de parkeernorm, echter verzuimt een nieuwe parkeernorm op te stellen. Hierdoor komt een goede ruimtelijke ordening in gevaar. Indien er wordt verzoekt de gemeente te houden aan de vigerende parkeernorm, danwel eerst een nieuwe parkeernorm te maken. Door college B&W is het besluit genomen dat mag worden afgeweken van de parkeernorm. Dit besluit is niet terug te vinden in de besluitenlijsten. Wanneer is dit besluit genomen en wat was precies de inhoud van het besluit? Uit de cijfers blijkt dat de parkeerdruk boven de 85% op wegen in de directe buurt tussen de 80 en groter dan 100% ligt. Indien wordt uitgegaan van de CROW-norm, welke norm is dan gebruikt? De cijfers wijken af van de CROW-norm 381, van 2018. Waarom is gerekend met de norm van 2012? Voor de parkeernorm zijn andere uitgangspunten gehanteerd dan bij de verkeersberekeningen en ook weer andere uitgangspunten dan bij het Stec onderzoek. Dit wekt de indruk dat of het document niet zorgvuldig is opgesteld of deze afwijking een bewuste keuze is geweest om ergens naartoe te rekenen. Indien er raadt aan om eenduidige uitgangspunten te hanteren bij alle berekeningen. En straks toe te zien op de naleving van deze invulling. Voor de parkeerberekening van Empaction is uitgegaan van alle woningen middenduur en goedkoop, terwijl Stec uitgaat van vrije sector (voor het gemak midden, maar dit kan net zo goed duur zijn) en dure koop. Dit geeft al direct een groot verschil in uitgangspunten en dus parkeerplaatsen. De tellingen uit 2015 door de firma Peutz zijn gedaan in een straal van 200 meter. Zowel de parkeernorm als de CROW-norm gaat uit van een straal van 100 meter. Er wordt hiermee ten onrechte afgeweken van de geldende parkeernormen, waarbij motivering van deze afwijking ontbreekt. Daarnaast is van groot	<i>Op 23 augustus 2016 heeft het college het besluit tot afwijken van de parkeernormen genomen, als onderdeel van de (vertrouwelijke) besluitvorming over de Anterieure Overeenkomst met ontwikkelaar. Dit is de reden dat het besluit niet terug te vinden is in de besluitenlijst.</i> <i>Omdat inzichten ten aanzien van parkeren in de tijd wijzigen (zo blijkt ook uit actualisatie van de parkeerkencijfers van het CROW), bestaat er aanleiding om met gewijzigde normen te werken ten opzichte van de gemeentelijke Nota Parkeernormen uit 2011 en ten opzichte van de afspraak uit 2016. Daarom wordt nu, op basis van de meest recente inzichten van CROW (november 2018), opnieuw een besluit tot afwijken genomen. Dat daarmee sprake is van maatwerk klopt; parkeernormen zijn ook sterk afhankelijk van de situatie en invulling van de planontwikkeling. Er wordt, anders dan indiener aangeeft, dus wel gerekend met de CROW-norm van 2018 (70% van de bandbreedte) en niet met de norm uit 2012.</i> <i>Op basis van recente parkeertellingen (juni 2019) blijkt dat de parkeerdruk, anders dan indiener aangeeft, veel lager ligt dan de norm van 85%. Deze recente parkeertellingen zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan.</i> <i>CROW cijfers met betrekking tot acceptabele loopafstanden zijn richtlijnen en geen normen. CROW geeft in haar publicatie aan dat de acceptatie van loopafstanden marges vertoont. De loopafstand van 100 m in CROW publicaties heeft met name betrekking op bewoners. Voor bezoekers aan bewoners wordt door CROW een loopafstand van 100 tot 250 meter gehanteerd. Per saldo is de door de gemeente gehanteerde loopafstand van 200 meter daarmee een correcte maat voor een acceptabele loopafstand voor bezoekers aan bewoners.</i> <i>De momenten waarop geteld is, zijn representatief: de maand juni is voor woongebieden een representatieve telmaand, uitgezonderd eventuele feestdagen. Het aantal bewoners dat in juni tijdens de avonduren van een reguliere werkdag niet thuis is en de auto daarbij gebruikt voor verplaatsingen wijkt niet af ten opzichte van het verplaatsingsgedrag van bewoners in andere maanden. De resultaten van de nachtelijke parkeertelling wijkt niet significant af van de avondparkeertelling</i> <i>In het bestemmingsplan wordt gerekend met middeldure huur- en koopappartementen. Daarin zit geen onderscheid met het Stec-rapport, enkel is daar de differentiatie minder scherp geformuleerd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	belang dat commerciële parkeerplaatsen meegenomen worden in de telling. Hierdoor komt het over alsof er meer parkeerplaatsen in de directe omgeving beschikbaar zijn dan daadwerkelijk het geval is. En de tellingen zijn alleen gedaan in juni om 19:30 uur. Dit zijn natuurlijk bij uitstek dagen dat je met vrienden een terras bezoekt in plaats van thuis afspreekt. Om een goed beeld te krijgen zou er op verschillende momenten – en dan bij voorkeur op momenten dat iedereen thuis is, voornamelijk in de late avonduren, de nachtperiode en/of aanvullend nog weekendperioden – verschillende tellingen moeten plaatsvinden. Het voorgaande levert mijns inziens strijd op met vaste rechtspraak waaruit blijkt dat parkeertellingen moeten plaatsvinden op representatieve momenten. Zie hiervoor onder meer de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 april 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1325). Ook het CROW volgt deze wijze van verrichten van parkeertellingen, aangezien zij spreken van ‘maatgevende momenten’ voor het doen van parkeertellingen. Er staat in de stukken dat de hertellingen in 2018 geen ander beeld opleveren. Als je kijkt naar evaluatie fiscaal parkeren is in de nacht binnen deze straal een aanzienlijke parkeerdruk van soms meer dan 100%. Daarnaast wordt een aanzienlijke parkeerdruk veroorzaakt door bezoekers van In de Bogaard die niet bereid zijn te betalen bij Qpark. De straal voor een winkelcentrum ligt volgens de parkeernorm op 600 meter dus dat heeft een ruime overlap met de planlocatie.		
	Uit de berekeningen (die op basis van minimale aannames zijn) en niet volgens de parkeernorm, blijkt dat er 132 auto's in de omgeving moeten parkeren. Er zijn 140 plaatsen binnen een straal van 200 meter dus veel minder plaatsen binnen een straal van 100 meter. Dus loopt de parkeerdruk nog hoger op. Welke verklaring is ervoor dat er blijkbaar geen hoge parkeerdruk is rondom de locatie, maar er wel fiscaal parkeren is ingesteld? Zoals gesteld op pagina 3 van het Empaction onderzoek zullen de straten rondom de planlocatie een hogere parkeerdruk ervaren. En mogelijk wat minder dicht bij hun woning kunnen parkeren. Dit betekent dat ze verder weg parkeren,	<i>Het is onduidelijk welke berekening van de indiener leidt tot een aantal van 132 auto's die zouden moeten parkeren in de omgeving; zodoende kan hierop niet gereageerd worden.</i> <i>Essentie is dat er in een straal van 200 m voldoende onbenutte parkeerplaatsen zijn in de avonduren op werkdagen. De verdeling van bezoekers is mogelijk niet gelijkmatig verdeeld over alle parkeervakken in het hele gebied met een straal van 200 meter rondom het project. Wel is duidelijk dat uitstraling naar straten verder weg gelegen dan 200 m niet is te verwachten.</i> <i>De aanleiding om fiscaal parkeren of betaald parkeren in te voeren is meestal vanwege een hoge parkeerdruk die aanwezig is om gevreesd wordt voor de toekomst. In het laatste geval wordt betaald parkeren pro-actief ingevoerd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	wat weer een verdrijvende werking heeft naar straten verderop waar mensen dan ook weer verderop kunnen parkeren. Dit heeft een verdrijvende werking en zal resulteren in een hogere parkeerdruk in de Presidentenwijk, welke al aanzienlijk is toegenomen na de invoering van fiscaal parkeren en welke ook aanzienlijk is op dagen dat de Bogaard open is.	<i>De invoering van fiscaal parkeren heeft in vrijwel alle gevallen tot gevolg dat de bezettingsgraad van parkeerplaatsen daalt. Reden is dat zogenaamde gebiedsvreemde bezoekers geen gebruik meer maken van parkeerplaatsen waar betaald parkeren is ingevoerd. Zo gezien is het logisch dat de bezettingsgraad van parkeerplaatsen laag is in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd.</i>	
	Op pagina 67 staat gemaakte afspraken, waarbij afspraak 1 gelijk teniet wordt gedaan door de andere afspraken. Met wie zijn deze afspraken gemaakt en op basis waarvan? Advies is tijdens de ontwikkeling te kijken naar het werkelijke autobezit en gebruik. Echter dit is vanzelfsprekend te laat want uitbreiden kan dan niet meer.	<i>Genoemde afspraken zijn (anterieur) vastgelegd tussen gemeente en ontwikkelaar. Uiteraard wordt tijdens de ontwikkeling werkelijk autobezit en gebruik gemonitord. Op basis van de uitgevoerde parkeerberekeningen is er echter op voorhand geen reden om aan te nemen dat er een onevenredige parkeerdruk op de omgeving ontstaat als gevolg van de planontwikkeling. Belangrijk aspect hierbij is de afspraak met de ontwikkelaar dat nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen om op straat te parkeren. Hierdoor moet de parkeerbehoefte van bewoners volledig op eigen terrein worden opgelost.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Voor de oplossing van het parkeerprobleem wordt bedacht om P3 of P4 te gebruiken. Echter in de overige plannen gaan de parkeerplaatsen bij de Beatrixlaan vervallen en zijn er nog 2500 woningen gepland die ook ergens moeten parkeren. Ook hieruit blijkt weer dat een vormvrije MER niet volstaat, maar er een integraal onderzoek moeten worden gedaan naar de ontwikkelingen in het hele gebied. Het standpunt dat de gemeente geen risico loopt is kort door de bocht.	<i>In het kader van het Masterplan In de Bogaard, waarin indiener refereert, wordt een integrale parkeerbalans voor het gebied gemaakt. Voor onderhavige ontwikkeling wordt met de in het bestemmingsplan voorgestelde parkeerbalans voorzien in een afdoende oplossing voor bewonersparkeren. Voor bezoekers geldt slechts op piekmomenten dat een overloop naar de wijk noodzakelijk kan blijken. Daarbij wordt inderdaad ook verwezen naar commerciële parkeerplaatsen (P3, P4) in de directe omgeving als uitwijkmogelijkheid. Deze optie is inmiddels achterhaald en het parkeeronderzoek zal om o.a. die reden worden geactualiseerd. Ook in de nieuwe situatie van In de Bogaard zullen dergelijke commerciële voorzieningen voorhanden zijn in de directe omgeving van het plangebied.</i>	Er wordt een geactualiseerd parkeeronderzoek toegevoegd aan het bestemmingsplan.
	Realiseert de planwetgever dat hij instemt met het oplossen van het parkeerprobleem wat gecreëerd wordt door de ontwikkelaar en de daarbij behorende risico's zoals: • De gemeente neemt de volledige regie over P3; • Er komt een goede loopverbinding tussen appartementencomplex en parkeerveld; • Als werkelijk gebruik hoger is, verplicht de gemeente zich tot herinrichting van voldoende extra parkeerplaatsen; • De ontwikkelaar betaalt een afkoopsom, waarmee het risico overgaat naar de gemeente.	<i>Met de ontwikkelaar is afgesproken dat nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen om op straat te parkeren. Hierdoor moet de parkeerbehoefte van bewoners volledig op eigen terrein worden opgelost. Hierdoor is niet de gemeente verantwoordelijk voor een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen, maar de ontwikkelaar.</i> <i>De onderbouwingen bij het bestemmingsplan laten echter zien dat er geen parkeerprobleem wordt gecreëerd, maar dat voorzien wordt in een passende parkeeroplossing. P3 speelt daarin geen rol.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Hoe wordt omgegaan als het bouwplan gefaseerd wordt uitgevoerd met de parkeerplaatsen?	<i>In dat geval zal er ook een faseringsplan voor de parkeervoorzieningen dienen te worden gemaakt door de ontwikkelaar. Oplevering van woningen zonder dat voorzien is in afdoende parkeerplaatsen is niet acceptabel.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Toekomstige bewoners kunnen geen parkeervergunning aanvragen noch een beroep doen op een gemeentelijke parkeerregeling voor bezoekers. Op dit moment is het betaald parkeren alleen overdag. Dus de parkeerdruk loopt (onder meer in de avond- en nachtelijke uren) dus op. Als de tijden uitgebreid worden zal er nog meer druk op de omliggende Presidentenwijk ontstaan. Op dit moment worden al 2^e auto's geparkeerd in de wijk en komen de eigenaren met auto 1 naar auto 2.	<i>In de avond en nacht zijn ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar in de buurt. De parkeerdruk loopt mogelijk op, maar nooit verder dan 85%, hetgeen acceptabel wordt geacht.</i> <i>Als op enig moment de parkeerdruk in een bepaalde buurt of wijk hoger is dan 85% en een meerderheid van de bewoners is voorstander van de invoering van betaald parkeren, dan zal de gemeente aan de gemeenteraad voorstellen om in de betreffende buurt of wijk (of deel daarvan) ook betaald parkeren in te voeren. Hiermee wordt voorkomen dat andere bezoekers (uit andere wijk(delen)) gebruik maken van parkeerplaatsen die bedoeld zijn door bewoners of bezoekers aan bewoners.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.8	Luchtkwaliteit		
	Het spreekt voor zich dat ook op het gebied van luchtkwaliteit het cumulatieve effect van belang is.	<i>In het kader van het Masterplan In de Bogaard is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de beoogde ontwikkelingen in het gebied niet leiden tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden. Daarnaast draagt het bouwplan, gezien de aard en omvang hiervan, niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Nader onderzoek is daardoor niet noodzakelijk.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.9	Bezonning		
	De bezonningsstudie beperkt zich tot het plangebied. Echter de schaduw van een toren van ruim 100 meter hoog is op momenten 1,5 kilometer en valt ruim buiten het plangebied. In februari liep indiener in de Voorde achter het schapenweijde in de schaduw van de Churchilltower, slechts 70 meter hoog. Indiener woont tegenover een flat van 13 etages en haalt vermoedelijk al niet de lichte TNO-norm. Daarom vindt indiener het belangrijk om inzicht te hebben in de volledige schaduwwerking van het plan. Er wordt verzocht om de weergave van de slagschaduw uit te breiden naar de volledige schaduw.	<i>De beelden zijn aangepast zodat de volledige slagschaduw inzichtelijk zijn gemaakt. Kijkend naar het geheel in het kader van de uitgevoerde bezonningsstudie, zien we dat de situatie met betrekking tot de bezonning als positief en acceptabel kan worden beschouwd voor in een stedelijke omgeving. Waar op dit moment in de huidige situatie de lichte TNO-normen gehaald worden, zullen na het uitvoeren van de ontwikkelingen op de HBG-locatie de lichte TNO-norm nog steeds worden gehaald. De bezonningsstudie wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.</i>	Er wordt een gedetailleerdere bezonningsstudie aan het bestemmingsplan toegevoegd.
	In de studie staat dat de schaduwwerking inzichtelijk wordt gemaakt op de TNO genormeerde dagen 21/3, 21/6, 23/9 en 22/12. Echter deze komen net niet overeen met de dagen in het rapport 21/3, 21/6, 21/9 en 21/12. En komen ook niet overeen met de genoemde tijden 9:00 uur, 12:00 uur, 15:00 uur en 18:00 uur. Waarbij voor 21 december 18:00 uur niet mee hoeft te tellen, maar voor juni dan wel weer 20:00 uur mee moet worden genomen. Graag het plan aanpassen naar de door TNO genormeerde dagen en tijdstippen. Graag op 21 maart ook de tijdstippen van 7:00 en 8:00 uur meenemen, omdat als er overlast van schaduw is voor indiener het zich in de ochtend	<i>Ten aanzien van bezonning geldt inderdaad dat het bezonningsrapport een globale beoordeling betrof. Er is een aanvullend onderzoek uitgevoerd, uitgaande van de lichte TNO-norm en met inzicht in de volledige schaduwwerking op relevante data. Dit onderzoek wordt als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.</i> <i>Ten aanzien van genoemde data geldt dat de lichte norm wordt berekend aan de hand van één maatgevende dag: 19 februari. Als er op die dag aan de norm (2 mogelijke bezonningsuren per dag, red.) wordt voldaan, zal dit ook in de overige maanden tot en met 21 oktober het geval zijn.</i> <i>De genoemde data 21/3, 21/6, 23/9 en 22/12 worden gebruikt om een bezonningsdiagram te maken en vooral gebruikt om inzichtelijk te maken wat het</i>	Er wordt een gedetailleerdere bezonningsstudie aan het bestemmingsplan toegevoegd.

	zal bevinden.	<i>effect is op de kortste dag, de langste dag en de twee dagen daar precies tussen. Informatief dus. Deze zaten in het eerdere rapport dat aan bij het bestemmingsplan was gevoegd. In het nieuwe bezonningsrapport, dat n.a.v. de inspraak is toegevoegd, hebben we de lichte TNO norm als uitgangspunt gehanteerd, dus 19 februari als maatgevende dag.</i> <i>De overige dagen die in beeld zijn gebracht zijn puur informatie/aanvullend, om het specifieke effect op een aantal gevels in de omgeving aan te geven. Deze gevels worden beïnvloed op een aantal dagen in het jaar. We brengen op deze manier in beeld wat dat effect is, aanvullend op de lichte TNO-eis dus.</i>	
	De conclusie in het rapport dat de uitkomst van de studie positief en acceptabel is, is voorbarig. Naast de boven genoemde punten wordt namelijk alleen gekeken naar de schaduwwerking maar niet naar de bezonningsuren in het midden van de vensterbank binnenkantraam. Indiener mist de berekening van de daadwerkelijke zontoetreding in de woningen volgens de TNO norm. Graag deze berekening toevoegen.	<i>Ten aanzien van bezonning geldt inderdaad dat het bezonningsrapport een globale beoordeling betrof. Er zal een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd, uitgaande van de lichte TNO-norm en met inzicht in de volledige schaduwwerking op relevante data. Dit onderzoek wordt als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.</i>	Er wordt een gedetailleerdere bezonningsstudie aan het bestemmingsplan toegevoegd.
5.10	Klimaatbestendigheid		
	Op dit moment is het nog moeilijk hoogbouw energieneutraal te maken, laat staan energie leverend. En heeft de hoogte enorm negatieve invloed op verduurzamen van de directe omgeving. Daarnaast moet de gebouwde omgeving wettelijk in 2050 energieneutraal zijn en vanuit provinciaal beleid in 2035, respectievelijk 30 en 15 jaar. Beide perioden niet genoeg om een grootschalige renovatie van het gebouw te hebben en een natuurlijk moment voor deze verduurzaming te hebben. Het zou getuigen van visie als de gemeente de eis aan deze ontwikkeling stelt dat deze energieneutraal wordt. Waarbij ook gekeken wordt naar optimaal gebruik van water.	<i>Er zijn wettelijk eisen ten aanzien van energiezuinigheid van gebouwen. Op dit moment in de vorm van de Energieprestatiecoëfficiënt (EPC), per 1 juli 2020 in de vorm van de Bijna Energieneutrale Gebouw eisen (BENG). Nieuwbouw zal aan deze eisen moeten voldoen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Ten aanzien van regenwater is er gesteld dat er waterberging benodigd is. Onduidelijk is op welke wijze dit berekend is. Bij een dergelijke hoogbouw dient niet alleen het horizontale vlak mee te worden genomen, maar ook het verticale vlak. Graag de hoeveelheid water aanpassen of verwijzen naar de gangbare norm.	<i>Voor het bestemmingsplan is , in nauw overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland, een watertoets uitgevoerd. Het totaal verharde oppervlak in de huidige situatie bedraagt 16.152 m² en in de toekomstigesituatie 18.652 m². Op basis van deze gegevens is de watersleutel van het Hoogheemraadschap van Delfland ingevuld. Hieruit volgt dat de wateropgave 195m³ bedraagt en het totaal te realiseren wateroppervlak betreft hierbij 390 m². Indien het voor een ontwikkeling niet mogelijk is compensatie in oppervlaktewater te realiseren, zal moeten worden gezocht naar andere vasthoudmaatregelen. Door de parkeergarages uit te rusten met groene daken wordt in deze situatie in voldoende waterbergend oppervlak voorzien.</i> <i>Een standaard groendak kent een waterhoudend vermogen van 32 tot 150 liter/m². Binnen het plangebied wordt circa 8.000 m² groendak gerealiseerd, wat</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		<i>betekent dat 256.000 liter water opgevangen kan worden. Het oppervlak van deze voorziening is groter dan het te compenseren oppervlak. Bovendien kan het dak 256 m³ water opvangen, waarmee de bergingscapaciteit groter is dan de benodigde compensatie. De hoeveelheid neerslag die niet direct wordt opgenomen door de vegetatielaag op het dak wordt langzaam en vertraagd afgevoerd. Hiermee wordt het rioleringsstelsel ontlast en wordt wateroverlast voorkomen. Het te realiseren groendak kan hiermee als effectief worden beschouwd, aangezien er voldoende capaciteit is om hemelwater tijdens piekmomenten op te vangen en het overschot aan hemelwater vervolgens vertraagd af wordt gevoerd.</i>	
	Het is onduidelijk of het bestaande riool de extra hoeveelheid regenwater aankan en niet voor overlast gaat zorgen op andere plaatsen in het systeem. Graag onderzoek naar de gevolgen van extra water op het riool ook in relatie met de verwachte grotere extremen regen en droogte. Graag in het plan eisen stellen aan het afkoppelen van hemelwater van het riool en op een goede wijze gebufferd wordt op het terrein, zodat het toegevoegd wordt aan het grondwater en niet het systeem belast.	<i>De capaciteit van de riolering is reeds op hoofdlijnen beoordeeld. Daaruit bleek dat er voldoende capaciteit is. Er zal sprake zijn van een gescheiden stelsel. Voor de omgevingsvergunning zal dit verder uitgewerkt moeten zijn.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5.11	Regels		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid de bouwgrenzen met 10% en maximaal 3 meter te vergroten. En maximaal 3 meter hoger te bouwen. Het opschuiven van bouwgrenzen mag het plangebied niet vergroten en zeker niet ten koste gaan van (omgevings-)groen. Deze afstand rondom is een aanzienlijke vergroting van het bebouwd oppervlak met alle gevolgen van dien. Verzocht wordt de voorwaarde mee te geven dat dit niet de buitengrenzen betreft en alleen als het geen invloed heeft op zaken als windhinder.	<i>Genoemde afwijkingsregel ziet uitsluitend op het in geringe mate afwijken van bouwgrenzen, hoogtescheidingslijnen en overige aanduidingen in het horizontale vlak. Nadrukkelijk dus niet op het afwijken van bestemmingsgrenzen. Verkleining van de bestemming 'Groen' kan daarmee derhalve niet aan de orde zijn.</i> <i>Het toevoegen van de voorwaarde dat er geen sprake mag zijn van negatieve invloed is reeds ondervangen door de nadere bepalingen die in artikel 16 sub b zijn opgenomen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de bouw van vier meter hoge gebouwen zonder wijziging van het bestemmingsplan. Dit geeft een verdere bebouwingsdichtheid, belemmert en gaat ten koste van groen. Het is in strijd met de bouwkundige visie. Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen waardoor het realiseren van vier meter hoge bouwwerken alleen met een bestemmingswijziging kan plaatsvinden.	<i>Onduidelijk is op welke vier meter hoge gebouwen indiener precies doelt. Waarschijnlijk worden 'gebouwen ten dienste van het openbaar nut (met een oppervlakte van ten hoogste 35 m²)' bedoeld, die in de algemene afwijkingsregels mogelijk worden gemaakt. Dit betreft een standaard bepaling. Aan deze afwijkingsbepaling zitten voorwaarden gekoppeld (artikel 16, sub b), waarmee, indien de noodzaak tot dergelijke bebouwing ontstaat, een zorgvuldige inpassing te allen tijde gewaarborgd is.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid van een geluidswerende voorziening van	<i>Deze bepaling betreft een standaard bepaling, die voor onderhavig plan inderdaad geen toegevoegde waarde heeft. Deze bepaling zal worden</i>	De mogelijkheid om 6 meter hoge geluidswerende voorzieningen te

	6 meter hoog te bouwen. Dit heeft grote impact van de belevingswaarde van het gebied. Op basis waarvan is deze regel erin komen te staan? Verzocht wordt deze regel te verwijderen.	<i>verwijderd.</i>	realiseren via een algemene afwijkingsregel wordt uit de regels verwijderd.
6	Zienswijze		
6.1	Stedenbouwkundige inpassing		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de realisatie van een kolossaal bouwproject vlak achter en naast mijn woning. Ongevraagd verandert u met dit plan mijn woonomgeving, dat u in de stedenbouwkundige visie met een dorps karakter aanduidt, in een hoogstedelijk woongebied dat voor Rijswijkse begrippen onvoorstelbaar kolossaal wordt. Dat had indier bij de aankoop van de woning niet voor ogen en ook nu niet. Wanneer de bestemming van een tuindergebied verandert in wonen, zorgt u voor een goede regeling voor de bewoners die moeten wijken voor de plannen. Bij dit plan wordt een simpel lijntje op de kaart om het huis van de indiener getrokken en wordt de woning buiten beschouwing gelaten. De gevolgen voor de bewoners worden genegeerd en er wordt de andere kant opgekeken. Dat de HBG-locatie wordt ontwikkeld is goed voor iedereen, ook voor indiener. Het gaat daarbij wel om de wijze waarop het wordt ontwikkeld. Het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan is geen goed plan en in strijd met zowel Europees, landelijk als met vele aspecten van gemeentelijk beleid. Het bouwproject is veel te omvangrijk voor de kleine locatie en het vindt door zijn hoogte geen aansluiting op de achterliggende wijk. Dat de bouwhoogte afloopt in de richting van de wijk is geen argument voor goede ruimtelijke ordening en om tot hoogtes van 110 meter te bouwen. De torens dichtstbij de woning van indiener zijn nog altijd 10 en 12 verdiepingen. Aflopend is slechts een term, zonder enige inhoud. Je kunt daarmee niet spreken van een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing. Daarbij komt dat je maaiveldniveau niet ervaart dat de torens aflopen. Je ervaart dat alle torens extreem hoge gebouwen zijn. De bebouwingsdichtheid van het project behoort tot de hoogste van Nederland. Niet is onderzocht hoe de samenhang van fysieke, gebouwde omgeving en	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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 zorgvuldig gekeken naar de hoogteopbouw in relatie tot de omgeving. Een hoogteaccent op deze locatie, als 'vierde markering' van het stadscentrum In de Bogaard, wordt stedenbouwkundig passend geacht. De getrapte opbouw van de bebouwing op de HBG-locatie draagt naar de mening van de gemeente bovendien bij aan een goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving.</i> <i>In het kader van genoemde stedenbouwkundige visie voor de HBG-locatie is tevens 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.</i> <i>Zoals in de Stadsvisie 2030 is aangegeven heeft Rijswijk sedert de tweede wereldoorlog zich ontwikkeld tot een stad met twee gezichten: de historische dorpskern en de landgoederen tegenover de hoogbouw van de wederopbouw wijken, het uitgestrekte bedrijventerrein Plaspoelpolder en het nieuwe winkelcentrum In de Bogaard. Deze uitersten karakteriseren Rijswijk: het is modern én historisch, druk én rustig, grijs én groen, stad én dorp.</i> <i>In deze Stadsvisie is ook de ambitie voor de stad bepaald. Het gebied rond In de Bogaard, waartoe ook de HBG-locatie behoort, 'wordt ontwikkeld tot modern stedelijk gebied met levendige ontmoetingsplekken. Hier wonen inwoners van diverse leeftijden en achtergronden. Dit is wonen dichtbij winkels, horeca en andere voorzieningen. Leegstaande panden zijn in 2030 (her)ontwikkeld tot aantrekkelijke woningen of hebben een andere bestemming gekregen. Enkele gebouwen – waaronder het genoemde kantoor van de European Patent Office, een hoge woontoren langs de Prinses Beatrixlaan en het Huis van de Stad – zijn uitgegroeid tot herkenbare iconen van Rijswijk op zichtlocaties.'</i> <i>Met onderhavig planvoornemen wordt invulling gegeven aan die herkenbare</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	sociale processen, ervaringen van veiligheid en onveiligheid genereren. Dit is sociaal maatschappelijk onverantwoord. Hier hebben wij in Rijswijk geen ervaring mee en het is in strijd met wat de inwoners van Rijswijk in de Stadsvisie hebben aangegeven. Een rijtje zestiger jaren eengezinswoningen tussen vijf woonkolossen uit 2025 is een miskleun in ruimtelijke ordening. Bewoners voelen en ervaren dit of ze de fietsenstalling van Manhattan zijn geworden. Het stedenbouwkundig beleid van de gemeente is in de laatste jaren met horten en stoten verlopen, is weinig consistent en verandert voortdurend. Veranderingen die niet ingegeven worden door een goed onderbouwde visie, maar wordt ingegeven door wensen van projectontwikkelaars waar argumentatie bij gezocht wordt. Het plan wordt de volgende stedenbouwkundige argumenten onderbouwd. • Het hoge gebouw van het EPO, 'de Dikke' genoemd, heeft op ruim 3 kilometer afstand aan de rand van een woonwijk een ander extreem gebouw (110 meter hoog) dat 'de Dunne' wordt genoemd • Rijswijk heeft behoefte aan een landmark, een icoon waarmee het zich op de kaart wil zetten. Een achterhaalde visie die stamt uit de zestiger jaren van de vorige eeuw of nog veel verder terug. Bovendien hebben we met het EPO al een landmark in Rijswijk of wil de gemeente er twee? • Het winkelcentrum In de Bogaard heeft behoefte aan een vierde toren, een vierde accent. Na zestig jaar komt de gemeente erachter dat er maar drie torens van gelijke hoogte staan. Vervolgens komt er niet een vierde toren, maar vijf torens waarvan er één bijna twee keer zo hoog is als de bestaande drie accenten. Kijken we naar het Masterplan In de Bogaard, waar de ontwikkeling van de HBG-locatie onderdeel uitmaakt, dan komen er nog eens zo'n vijf of zes hoge torens in het Bogaard kwadrant. Hoezo dan de stedenbouwkundige noodzaak van een vierde accent?	<i>icoon langs de Prinses Beatrixlaan. Er is dus geen sprake van een 'uit de duim gezogen argumenten', maar van een uitvoering van ambities zoals geformuleerd in een breed gedragen Stadsvisie.</i>	
--	--	---	--

	Het zijn min of meer uit de duim gezogen en bijna lachwekkende argumenten om de betekenis en de identiteit te duiden van 'de Dunne'. Het laat zien hoe de gemeente worstelt met de stadsvisie en achter de wensen van de projectontwikkelaars aanloopt. Door nu per bestemmingsplan vrijheden aan projectontwikkelaars te geven om te doen wat ze zelf willen, komt er een wildgroei aan uitvoeringen met eigen regels per plan.		
	Er is een nieuwe Rijswijk brede visie nodig die recht doet aan de stadsvisie van de burgers, die de kaders aangeeft waarmee de gemeente de regie strak in handen neemt en waarbinnen projectontwikkelaars dienen te opereren. De gemeente heeft getracht bewoners te betrekken bij het ontwikkelen van een stadsvisie. Veel bewoners hebben hier effort in gestoken. Het resultaat is in een diepe bureaulade verdwenen, want deze strookt niet met de plannen van de gemeente. Hierdoor verliest Rijswijk zijn identiteit en is het straks stedenbouwkundig geannexeerd door Den Haag. In de uitvoering is gepast en ongepast van de uitgangspunten afgeweken. Niets is er meer over van de zichtlijnen die zo belangrijk waren voor het zo luchtig mogelijk maken van het kolossale project. Van het één op de andere moment waren de torens aaneengeregen door stadswoningen. Weg zichtlijnen. Het project zou vooral voor aansluiting zorgen van de achterliggende wijk Steenvoorde Noord met het winkelcentrum In de Bogaard. Door het verdwijnen van de zichtlijnen en door het aaneenrijgen van de torens staat het kolossale bouwproject als een gigantisch fort tussen de wijk en In de Bogaard. Weg aansluiting van de wijk.	<i>Met de ontwikkeling van onderhavig bouwplan wordt, zoals bovenstaand geschetst, juist uitvoering gegeven aan de ambities zoals geformuleerd in de Stadsvisie 2030.</i> <i>Ten aanzien van de genoemde zichtlijnen tussen de torens is inderdaad als gevolg van gewijzigde inzichten – met name het windonderzoek – een wijziging in de planvorming doorgevoerd. Dat er sprake zou zijn van het verdwijnen van aansluiting met de wijk bestrijden wij echter. Integendeel: in de herziene stedenbouwkundige opzet is juist aandacht besteed aan een betere aansluiting op omliggende woningen, door middels getrapte hoogbouw en stadswoningen (onder andere achter de woningen aan de Prinses Irenelaan) een schaalsprong te maken tussen de hoogbouw en de grondgebonden omliggende woningen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.2	Communicatie		
	De vele gesprekken die indier de afgelopen drie jaar heeft gevoerd met de gemeente en de projectontwikkelaar hebben helaas niet mogen leiden tot een verantwoorde inpassing van het project in de omgeving. Indier vond zowel de projectontwikkelaar als de gemeente tegenover zich. De gemeente behartigde vooral de belangen van de projectontwikkelaar. Het overleg had niets van overleg. Het was een éénrichting mededelingen uurtje	<i>De gemeente is verantwoordelijk voor een evenwichtige belangenafweging. Ook in de herontwikkeling van de HBG-locatie doen wij ons best om zo goed mogelijk de belangen van de Rijswijkse burgers c.q. omwonenden te behartigen. De vele gesprekken met omwonenden hebben wij serieus genomen en deze gesprekken hebben ook tot diverse aanpassingen in de planvorming geleid. Er is echter niet met alle wensen van omwonenden rekening gehouden, zoals met de wens tot sterke reductie van het bouwprogramma. We hebben te maken met een grote behoefte aan woningen in deze regio. Dit project draagt bij aan deze verstedelijkingsopgave. Tevens kan het toevoegen van woningen in de directe omgeving van het winkelcentrum een kwalitatieve impuls geven aan het gebied.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		<i>De herontwikkeling van de HBG-locatie kan dan ook een belangrijke stimulans vormen voor het centrum van Rijswijk. Gelet op de centrale ligging, in de nabijheid van diverse voorzieningen (winkelcentrum In de Bogaard, station Rijswijk) en ontsluitingswegen (Prinses Beatrixlaan, A4, Generaal Spoorlaan), leent de HBG-locatie zich uitstekend voor een intensief (woon)programma. Naar onze mening is er sprake van een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling in de bestaande omgeving, op een locatie die – gezien de leegstand van de huidige bebouwing – al jaren vraagt om een kwalitatieve impuls door herontwikkeling.</i>	
6.3	Provinciaal en gemeentelijk beleid		
	Het plan is in strijd met de Verordening Ruimte dat aangeeft dat een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder voorwaarde dat deze past binnen de aard en schaal van het gebied. Aan de randen van het gebied kan hoogbouw die aansluit bij bestaande hoogbouw in de omgeving. Het gedeelte dat aansluit bij de rijtjeswoningen aan de Minister van de Tempellaan en aan de Prinses Irenelaan moet vrij blijven van hoogbouw, zoals eerder door het college is toegezegd (brief kenmerk 07.001354/DGZ). Hierin staat: <i>'het bouwplan zal in ieder geval in de omgeving ingepast worden, d.w.z. hogere bebouwing waar dat kan (aan de zijde van de Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan) en rekening houdend met de laagbouw aan de zijde van de Prinses Irenelaan/Minister van de Tempellaan'</i>. Op grond van deze toezegging heeft indiener destijds zijn woning niet verkocht aan de projectontwikkelaar. En op grond van deze toezegging maakt indiener bezwaar tegen het gebouw van tien verdiepingen (nr. 1) dat achter mijn woning komt. De hoogbouwvisie geeft aan dat onder hogere bebouwing wordt verstaan gebouwen die 2 à 3 keer zo hoog zijn als aangrenzende gebouwen. De woning van indiener van 3 etages is grenzend aan het gebouw van 10 verdiepingen. Indiener maakt bezwaar tegen woontoren 1 en verzoekt om woontoren 1 te verwijderen. In plaats daarvan zou voormalig woontoren 3 opnieuw in het plan opgenomen kunnen worden. Waarom woontoren 3 is geschrapt in plaats van op onze verzoeken woontoren 1 te schrappen is voor indiener een raadsel en nooit toegelicht.	<i>Het plangebied ligt op de overgang van de wijk Steenvoorde naar het meer stedelijke karakter van het centrumgebied, dat onder meer bepaald wordt door hoogbouwaccenten en het grootschalige winkelcentrum In de Bogaard. De invulling van het plan, met een getrapte opbouw van hoogteaccenten, geeft daaraan invulling. Daarmee wordt aangesloten bij de uitgangspunten van de Provinciale Omgevingsvisie, met name de opgave 'Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied'. Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. De beleidskeuze hierbij is verstedelijking en wonen.</i> <i>In de brief waarop wordt bedoeld, uit 2007, staat niets concreets genoemd over de hoogte van de gebouwen, alleen dat rekening zal worden gehouden met de laagbouw. In de stedenbouwkundige opzet is juist aandacht besteed aan een betere aansluiting op omliggende woningen, door middels getrapte hoogbouw en stadswoningen (onder andere achter de woningen aan de Prinses Irenelaan) een schaalsprong te maken tussen de hoogbouw en de grondgebonden omliggende woningen. De bouwhoogte van de twee woontorens grenzend aan de bestaande woningen langs de Prinses Irenelaan, waaronder genoemde toren nr. 1, zullen aflopen richting de bestaande woningen. Dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.</i> <i>In de hoogbouwvisie staat bovendien niet limitatief dat onder hoogbouw wordt verstaan gebouwen die 2 à 3 keer zo hoog zijn als aangrenzende gebouwen, maar als definitie van wat als zijnde hoogbouw wordt beschouwd in het kader van die visie. Hoger kan dus ook.</i> <i>Het schrappen van woontoren 3 had een positieve impact op de stedenbouwkundige compositie en op aspecten als windhinder en bezonning. Bovendien betrof dit een toren op soortgelijke afstand van bestaande woningen als toren 1, zijnde wellicht niet de woning van indiener. Het verwijderen van woontoren 1 zou het bouwplan onevenwichtig maken en wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk geacht.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6.4	Verkeersbewegingen		
	Er is niet aangegeven hoeveel huur- en koopwoningen in welke klasse gebouwd gaan worden. Hierdoor is de berekening van extra autobewegingen op lucht gestoeld. In de berekening van de toename van het aantal autobewegingen wordt uitgegaan van 1,3 auto per appartement (inclusief bezoek). Er wordt gerekend met 920 autobewegingen voor het al bijna twintig jaar leegstaande HBG-gebouw en postkantoor en voor de onbemande KPN datacentrale (die ook als kantoor wordt aangemerkt). De berekeningen zijn onjuist. Indiener maakt ernstig bezwaar tegen de berekeningen en verzoekt met exacte en op de actualiteit gestoelde gegevens te komen.	<i>Het percentage huur- en koopwoningen is in dit stadium nog niet exact bekend. Grosso modo wordt uitgegaan van circa 50%-50%.</i> <i>In het verkeerskundig onderzoek van Royal HaskoningDHV ('Memo kruispuntanalyse') is geen rekening gehouden met een aftrek van autobewegingen (à 920 mvt per etmaal, aangezien deze 'kantoorgeneratie' al niet meer in de actuele verkeerscijfers was verwerkt. Er is derhalve gekeken naar de totale verkeersbelasting, op basis van actuele gegevens.</i> <i>In het luchtkwaliteitsonderzoek is wél uitgegaan van een aftrek als gevolg van de verkeersgeneratie van de bestaande kantooroppervlakte op het terrein. Planologisch gezien is dit nog steeds mogelijk; daarmee is het vanuit het oogpunt van luchtkwaliteitsonderzoek verdedigbaar dat hier rekening mee is gehouden. De verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie is bepaald door de verkeersgeneratie van de huidige situatie in mindering te brengen op de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.5	Geluid		
	Door het plan zal de verkeerstoename en de daarmee gepaard gaande verhoging van de geluidsbelasting op de wegen rond de HBG-locatie verder toenemen naar geluidswaarden ver boven de toegestane waarde van maximaal 48 dB. Voor het ontwerpbestemmingsplan is door de gemeente een aanvraag ingediend bij de Omgevingsdienst Haaglanden voor een hogere grenswaarde geluid (van 48 dB naar het maximale van 63 dB). De woning van indiener ligt binnen het kwadrant van wegen waarvoor die hogere grenswaarde geluid is aangevraagd. Indiener woont in een eengezinswoning met een tuin. Het betekent dat indiener in plaats van 48 dB maar gewoon 63 dB aan geluidsoverlast over zich heen moeten laten komen. Nu kan er al geen raam aan de straatzijde worden opgezet vanwege de als maar toenemende stroom (sluip- en vracht-)verkeer, waarvan het merendeel veel harder rijdt dan de toegestane 30 km/u.	<i>Nieuwe ruimtelijke plannen worden getoetst aan de wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt dat als uit akoestisch onderzoek blijkt dat niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden er hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek van dit project blijkt dat niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaa. Daarom wordt voor de geprojecteerde woningen een aanvraag hogere grenswaarde doorlopen. Deze aanvraag heeft geen betrekking op de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied omdat er ingevolge artikel 76 lid 3 van de Wet geluidhinder bij de vaststelling van dit plan niet op de bestaande woningen, gelegen in de zone van de bestaande wegen getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.</i> <i>De melding dat er over deze weg harder wordt gereden dan de toegestane 30 km/u zullen wij doorgeven aan de politie.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	In de aanvraag is uitgegaan van een oud geluidsplan van de gemeente terwijl er medio 2018 al een nieuw goedgekeurd geluidsplan had moeten liggen. De aanvraag is dus gestoeld op verouderde en onjuiste gegevens. Het nieuwe geluidsplan voorziet in een aantal aanwijzingen waaraan het geluidsplan moet voldoen. Deze aanwijzingen zijn bij deze aanvraag	<i>Met de opmerking over een "nieuw goedgekeurd geluidsplan" bedoelt u naar verwachting het Actieplan Geluid 2018-2022. Dit Actieplan is reeds vastgesteld, maar per abuis niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Actieplannen geluid doorlopen een aparte procedure. Het Actieplan Geluid wordt opgesteld in het kader van de EU richtlijn omgevingslawaa en is gericht op de sanering van bestaande geluidknelpunten. Van een geluidknelpunt is sprake wanneer de drempelwaarde die in het Actieplan geluid is gesteld wordt overschreden. De</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	voor hogere geluidswaarden niet gevolgd. Eén van die aanwijzingen betreft het consulteren van omwonenden en dat in het plan opnemen. Dat is niet gebeurd. Indiener maakt dan ook bezwaar tegen deze handelswijze van de gemeente en tegen de aangevraagde hogere grenswaarden geluid op de gevel van de woning van de indiener.	<i>drempelwaarde in het Actieplan Geluid 2018-2022 is 65dB. Vooruitlopend op het Actieplan geluid worden geluidbelastingkaarten vastgesteld. Uit de vastgestelde geluidbelastingkaarten Rijswijk 2017, blijkt dat de woning van de indiener valt binnen de geluidbelastingklasse 50-55 dB. Er is dus geen sprake van een overschrijding van de drempelwaarde van het Actieplan Geluid 2018-2022. In verband hiermee worden er in het kader van het Actieplan Geluid 2018-2022 geen geluidreducerende maatregelen uitgewerkt voor de woning van de indiener. Het Actieplan Geluid 2018-2022 wordt in het akoestisch onderzoek opgenomen. Voor de totstandkoming van het akoestisch onderzoek van het ruimtelijk plan is het consulteren van omwonenden geen vereiste. Het ontwerp plan en de bijhorende rapporten wordt ter inzage gelegd. Belanghebbenden worden op deze manier in de gelegenheid gesteld zienswijzen naar voren te brengen.</i>	
	In het Masterplan In de Bogaard wordt de oostelijke rijbaan van de Prinses Beatrixlaan verlegd naar de westelijke rijbaan. Dit betekent dat de geluidswaarde verkeer langs en rondom de HBG-locatie hierdoor mogelijk wordt verdubbeld en ver boven de maximaal toelaatbare grens van 63 dB uit zal komen. In de aanvraag is deze ontwikkeling achterwege gelaten. Indiener pleit ervoor om de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan geluidswerende voorzieningen aan te brengen op plaatsen waar de weg vlak langs bebouwd gebied loopt door bijvoorbeeld een half verdiepte weg en/of geluidswal/scherm aan te leggen. Deze maatregelen hadden in de aanvraag voor hogere grenswaarde geluid kunnen worden meegenomen.	<i>In het kader van de studie naar verlegging rijbanen Prinses Beatrixlaan is een verkennend onderzoek naar geluidswaarden op omliggende woningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat in beginsel geen ontoelaatbare overschrijdingen plaatsvinden die om geschetste maatregelen vragen. In het kader van de procedure verlegging Prinses Beatrixlaan, die nog doorlopen dient te worden, zal specifiek onderzoek uitgevoerd worden.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.6	Verkeersveiligheid		
	De ontwikkeling veroorzaakt dagelijks ongeveer 2500 autobewegingen. De ontsluiting vindt plaats op de woonstraten Minister van de Tempellaan en de Prinses Irenelaan. Bewoners hebben erop aangedrongen in het ontwerpbestemmingsplan maatregelen te treffen die voorkomen dat deze dagelijkse autostroom de woonstraten inrijdt. In de verkeersanalyse heeft men hier niet naar gekeken, alleen slechts naar de kruispunten op de Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan. Daarmee wordt voorbij gegaan aan de verkeersveiligheid in en verdere belasting van de twee 30 km woonstraten, waar veel langzaam verkeer door gaat van en naar het winkelcentra en de basisschool die er ligt. Indiener	<i>Door middel van verkeerskundig onderzoek door Royal Haskoning DHV is berekend dat de ontwikkeling ongeveer 1.500 extra autobewegingen per etmaal genereert. Tevens is aangetoond dat de hoofdwegen in basis voldoende capaciteit bieden om de extra verkeersbewegingen af te wikkelen. Er is geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat er van een substantiële toename van verkeer door de 30 km woonstraten sprake zal zijn, noch van het feit dat verkeer via de parallelbaan langs de school zal rijden. Mocht op basis van monitoring blijken dat hiervan onverhoopt toch sprake is, dan zal nader over concrete verkeerskundige maatregelen worden nagedacht.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	maakt zich ernstig zorgen voor de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen, de mensen op scootmobielen en overig langzaam verkeer. Indiener verzoekt concrete maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen die voorkomen dat dagelijkse stroom auto's van dit project de woonstraten in kan rijden.		
6.7	Luchtkwaliteit		
	De luchtkwaliteit zal verder afnemen en de luchtvervuiling verder toe nemen. Rijswijk is de gemeente in Nederland met de op één na hoogste luchtverontreiniging en dan vooral op en rond de Prinses Beatrixlaan. De Rijswijkse burger in het gebied rondom de Prinses Beatrixlaan rookt dagelijks 6 sigaretten aan luchtvervuiling. Dat betekent een levensduur verkorting van 4,5 jaar. Rijswijk is er trots op dat er nieuwe duurzame wijken gebouwd worden. Met 2500 extra autobewegingen in een toch al auto overspannen gebied is hiervan bij dit project geen sprake. Daarom acht indiener dit bouwproject in deze omvang onverantwoord. Naast de HBG-locatie wordt de Generaal ontwikkeld en de Churchilltower op 100 m afstand, nog eens 500 woningen, nog eens 2500 autobewegingen in hetzelfde gebied. Het merendeel van deze autobewegingen zal richting de Prinses Beatrixlaan gaan, die nu al dagelijks en zelfs in het weekeinde verstopt zit; eindeloze rijen stationair draaiende en optrekkende auto's. Indiener beroept zich op het recht van schone lucht en doet een beroep op de bescherming van de overheid van de burger. Indiener verzoekt de gemeente, in de lijn van Europees, landelijk en gemeentelijk beleid en vanuit zorgplicht voor de burgers, alle maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit in- en om het HBG-gebied aantoonbaar te verbeteren in plaats van verder te verslechteren.	<i>Het plan is getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Er is geen overschrijding van de normen. Daarnaast valt op te merken dat de gemeente bezig is met het opstellen van een actieplan luchtkwaliteit waarin maatregelen zijn opgenomen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.8	Afwijkingsmogelijkheid		
	Het ontwerpbestemmingsplan staat B&W toe met de omgevingsvergunning af te wijken van het aantal van 550 wooneenheden en meer wooneenheden toe te staan. Het moge duidelijk zijn dat nog meer woningen nog meer parkeeroverlast geeft, nog meer autobewegingen en dus nog meer luchtverontreiniging	<i>Naar aanleiding van de zienswijzen wordt deze mogelijkheid geschrapt.</i>	De binnenplanse afwijkingsmogelijkheid om meer woningen toe te staan wordt geschrapt.

	en geluidsoverlast. Indiener verzoekt deze mogelijkheid uit het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen.		
6.9	(Sociale) veiligheid		
	Als gevolg van de hoge bebouwingsdichtheid, waar wij in Rijswijk geen ervaring mee hebben, maakt indiener zich zorgen over de (sociale) veiligheid in mijn woonomgeving en over het adequaat kunnen optreden van de instanties bij calamiteiten. Indiener verzoekt u, in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan, de veiligheid binnen dit project door brandweer, politie en andere hulpdiensten te laten onderzoeken en deze aan indiener kenbaar te maken.	<i>Er zijn al langere tijd gesprekken gaande met de hulpdiensten en gedurende het hele proces zal dit blijven gebeuren. Bij een project van deze omvang is het inderdaad belangrijk om de hulpdiensten in een vroeg stadium te betrekken. Uiteindelijk zal bij de aanvraag omgevingsvergunning het bouwplan formeel worden getoetst door de hulpdiensten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.10	Gelijkheidsbeginsel		
	Het ontwerpbestemmingsplan laat bouwhoogtes toe van 10 tot 30 verdiepingen (110 meter). De geplande gebouwen worden veel hoger dan de bestaande bebouwing (9 tot 11 verdiepingen) en de bebouwing in de omgeving. Als een woontoren van 110 meter omvalt, ligt hij op de eengezinswoningen. De noodzaak ervan wordt als een slapstick omschreven. De toegestane hoogte van 12 verdiepingen van het gebouw naast de woning van indiener veroorzaakt overdag, in de avonden en in de weekenden inkijk in mijn woning en in mijn tuin. Dat wil indiener niet en is in strijd met de Hoogbouwvisie. Bij eerdere projecten als in de Strijp, de Churchilllaan en Rijswijk Buiten) kon de hoogte op verzoek van omwonenden wel worden aangepast. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Indiener beroept zich op het gelijkheidsbeginsel en verzoekt de hoogte van de toren aan de Prinses Irenelaan te beperken tot de bestaande hoogte.	<i>Op basis van het haalbaarheidsonderzoek van mei 2016 is voor het plangebied 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 zorgvuldig gekeken naar de hoogteopbouw in relatie tot de omgeving. Een hoogteaccent op deze locatie, als 'vierde markering' van het stadscentrum In de Bogaard, wordt stedenbouwkundig passend geacht. De getrapte opbouw van de bebouwing op de HBG-locatie draagt naar de mening van de gemeente bovendien bij aan een goede ruimtelijke inpassing in de directe omgeving.</i> <i>Op verzoek van insprekers is het plan meerdere malen aangepast. Na de eerste inspraakperiode is de stedenbouwkundige opzet gewijzigd. Door het laten vervallen van de centrale zesde toren is het bouwvolume afgenomen. Ook is een aantal torens ten opzichte van het oorspronkelijke plan minder hoog; met name de twee torens aan de zijde van de Minister van den Tempellaan (met zo'n 6 tot 11 meter). Tot slot is door de toevoeging van de stadswoningen een natuurlijker overgang ontstaan tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen in de omgeving.</i> <i>De herziene stedenbouwkundige opzet is vervolgens nogmaals de inspraak ingegaan. Naar aanleiding van deze inspraakreacties is de maximale bouwhoogte van de woontoren op de hoek Prinses Irenelaan – Prinses Beatrixlaan verlaagd van maximaal zestien naar maximaal twaalf lagen. Dit met name om beter aan te sluiten op de aflopende bouwhoogte naar de Ministerbuurt. Tevens is de maximale bouwhoogte van de nieuwe stadswoningen aan de Prinses Irenelaan verder begrensd van maximaal vier naar maximaal drie lagen. Dit met name om beter aan te sluiten op bestaande, naastliggende rijenwoningen aan de Prinses Irenelaan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6.11	Ontwikkelingsmodel Steenvoorde Noord		
	Het ontwerpbestemmingsplan past niet in de wijk en in het ontwikkelingsmodel van de wijk Steenvoorde Noord zoals vastgelegd in het herzien bestemmingsplan Steenvoorde Noord. Daarin staat dat de bevolkingsdichtheid van de wijk al te hoog is en dat het ontbreekt aan benodigde groenvoorzieningen. De HBG-locatie heeft dan wel een eigen bestemmingsplan; het is en blijft onderdeel van de wijk Steenvoorde Noord en had hieraan de beloofde impuls kunnen geven. Het doet het tegenovergestelde. Wat is de waarde van een bestemmingsplan in Rijswijk als de gemeente ervan weg kijkt? Het negeren van bestaande bestemmingsplannen en voorgenomen ontwikkelingen is een zaak van onbehoorlijk bestuur. Indien er verzoekt het ontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat het beantwoordt aan de in het herzien bestemmingsplan Steenvoorde Noord geschetste ontwikkelingen voor deze wijk.	<i>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.</i> <i>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, waaronder de HBG. Er is daarmee wel degelijk sprake van een samenhangende en consistente visie op het gebied In de Bogaard/Steenvoorde in relatie tot haar omgeving en de rest van de stad.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.12	Ontsluiting		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een tweede in-/uitrit voor auto's over de singel aan de Minister van de Tempellaan. Meerdere keren hebben bewoners van de Prinses Irenelaan verzocht deze in-/uitrit meer naar het noorden aan te leggen op de Minister van Houtenlaan die het huidige parkeerterrein aan de noordzijde ontsluit en aan te sluiten op de in-/uitrit voor service- en hulpdiensten aan de kant van de Generaal Spoorlaan. Deze oplossing geeft veel minder verkeershinder, vervuiling en geluidsoverlast in de Minister van de Tempellaan. Daarmee ontstaat er een langere opstelstrook voor de auto's om de Generaal Spoorlaan op te rijden. Tegelijk hoeft er dan geen autobrug te worden aangelegd over de singel en kan het groen rondom de singel in tact blijven, wat aansluit bij het gemeentelijk beleid dat bij nieuwbouwprojecten de zorg voor bestaand groen voorrang krijgt. Indien er verzoekt in het bestemmingsplan de in-/uitrit aan de Minister van de Tempellaan te positioneren op de plek waar nu de noordelijke in-/uitrit ligt van het huidige parkeerterrein en de groenstrook langs de singel, in de lijn van het gemeentelijk beleid, in tact te laten c.q. te versterken.	<i>Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijkheden. Daaruit komt naar voren dat de ontsluiting van het plangebied via zowel de Minister van Houtenlaan/Prinses Irenelaan als via de Minister van den Tempellaan/Generaal Spoorlaan de meest logische en verkeersveilige oplossing is.</i> <i>Een parallelweg langs de Generaal Spoorlaan leidt tot verkeerskundig ongewenste / onveilige bewegingen ('180 graden draai' bij het oprijden van de Generaal Spoorlaan, in combinatie van verkeer uit de Minister van den Tempellaan).</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Indiener maakt bezwaar tegen de in-/uitrit op de Minister van de Tempellaan zoals die nu in het plan is gesitueerd en tegen de bouw van een autobrug over de singel. Het kan heel goed op een andere manier.		
6.13	Parkeren		
	Het bestemmingsplan voorziet in één parkeerplaats per appartement. Het bestemmingsplan geeft niet aan hoeveel huur- en koopappartementen er in welke prijsklasse gebouwd worden. Daardoor is niet vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Volgens de gangbare berekeningen en volgens uw eigen berekening (1,3 parkeerplaats per appartement) is één parkeerplaats per appartement veel te weinig. Er is zelfs al een tekort van 81 parkeerplaatsen. Het bestemmingsplan voorziet in geen andere oplossing voor het tekort aan parkeerplaatsen dan dat er 81 auto's in de avond en weekenden in de wijkstraten moeten parkeren. Indiener wenst niet dat hun toch al smalle en drukke woonstraten na zes uur 's avonds en in de weekenden worden vol geparkeerd met auto's, waardoor er voor hen geen plek meer is. De straten zijn daarvoor ook te smal en de geluidsoverlast van slaande deuren, startende auto's, luidruchtige mensen is niet gewenst. Indiener maakt bezwaar tegen de conclusie dat het plan voorziet in een goede voorziening voor het parkeren.	<i>De exacte verdeling van huur- en koopwoningen is nog niet duidelijk. In basis wordt uitgegaan van een verdeling van rond de 50/50%, waarbij het accent op basis van de meest recente informatie van de ontwikkelaar op huurwoningen ligt. Dat is ook weerspiegeld in de uitgangspunten van het parkeeronderzoek, dat daarmee representatief wordt geacht.</i> <i>Op piekmomenten zal inderdaad een potentiële overloop van parkeren naar de omliggende openbare ruimte plaatsvinden, van ten hoogste 89 parkeerplekken. Om de haalbaarheid hiervan te bezien is in een eerder stadium op basis van parkeeronderzoek van Empaction de parkeerdruk in de directe omgeving in beeld gebracht. Hieruit bleek dat er voldoende capaciteit in de directe omgeving (binnen een straal van 200 meter van het plangebied) is om deze parkeerpiek op te vangen, voordat een kritieke parkeerdruk van 85% in de omgeving wordt bereikt. Recente parkeertellingen, waarvan de resultaten zullen worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan, bevestigen dit beeld. Er is voldoende ruimte voor in ieder geval de 'overloop' aan bezoekersparkeren bij het scenario beperkt dubbelgebruik op het piekmoment (werkdag – avond).</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.14	Lichtmasten		
	Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van 7 meter hoge lichtmasten in de groengebieden en langs de in/uitritten, hoger dan de dakgoot van indiener. Indiener wil geen hoge lichtmasten in het groen en bij de in/uitritten. Indiener wil geen lichtvervuiling in huis, op de gevels en in de tuin. Er wordt dan ook verzocht om geen hoge lichtmasten toe te staan, maar te kiezen voor lage verlichting of grondverlichting en het bestemmingsplan hierop aan te passen.	<i>Het verlichtingsplan zal pas bij nadere uitwerking van het bouw- en inrichtingsplan vorm krijgen. Bij het opstellen hiervan zal lichtvervuiling richting omliggende woningen uiteraard zo veel mogelijk worden voorkomen. Er dient uiteraard wel rekening te worden gehouden met verkeers- en sociale veiligheid.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.15	Flora en fauna		
	De groenstroken rondom de singel aan de Minister van de Tempellaan vormen als uitloper van park Steenvoorde, onderdeel van de extra beschermde landgoederenzone, een aaneengesloten ecologische gebied met een grote diversiteit aan flora en fauna. Het is een broed- en foerageergebied van	<i>Het ecologische karakter van de bestaande water- en groenstructuur van de Minister van Den Tempellaan wordt versterkt ten opzichte van de huidige situatie. Deze zone heeft reeds de dubbelbestemming Waarde – Ecologie en zal dientengevolge ook ecologisch blijven / worden ingericht. De dubbelbestemming is in lijn met de gemeentelijke standaard, met dien verstande dat vanuit het oogpunt van een doelmatige ontsluiting van het plangebied en vanuit</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	vleermuizen, egels, uilen, spechten, parkieten en talloze andere vogels en andere kleine dieren. Recent onderzoek van Alterra laat zien dat buurtgroen een effectief, eenvoudig en goedkoop middel is om problemen als overlast, onveiligheid en verloedering aan te pakken. Een groene wijk vermindert stress en is goed voor de sociale en motorische ontwikkeling van kinderen. Ook draagt groen bij aan een koeler en schoner klimaat in de stad en verhoogt het de waarde van huizen. Indiener verzoekt om het groengebied rondom de singel in het bestemmingsplan aan te duiden als WR-E gebied en hierin de lijn van het milieu- en dierenwelzijn en bijenbeleid van de gemeente te volgen en dus geen bruggen, aanlegsteigers, gebouwen, of andere bouwwerken toe te staan.	<i>verkeersveiligheid de afweging is gemaakt om bruggen toe te staan bij afwijking. Dit is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het in ecologisch opzicht waardevolle gebied. Daarvoor is het advies van een ecooloog noodzakelijk op basis van de uitgangspunten in het Groenbeleidsplan. Daarbij wordt ook gedacht aan natuurinclusieve ontwerpen van de bruggen (bijvoorbeeld nestgelegenheden voor vogels).</i> <i>In het kader van het bestemmingsplan zijn daarnaast diverse onderzoeken uitgevoerd op het vlak van ecologie, geluid en luchtkwaliteit, waaruit blijkt dat de planontwikkeling niet tot onevenredig negatieve effecten leidt.</i> <i>De te verwijderen bomen zijn nog relatief jonge treurwilgen. In het plan worden ook groenkwaliteiten teruggebracht in de strook achter uw woning en in de groene binnentuin.</i>	
	In het gehele plan worden 107 volwassen bomen gekapt en komen er slechts 54 jonge aanplant terug. Alleen al in bovenstaande groene uitloper van het park worden 40 (!) volwassen bomen gekapt en komen er slechts 17 jonge aanplant voor terug. Indiener maakt ernstig bezwaar tegen deze vermindering van groen. Groen dat zo hard nodig is om gezond te kunnen leven. Indiener acht deze reductie tevens in strijd met de visie van het Groenbeleidsplan van de gemeente 2010-2020 waarin staat dat een duurzaam beleid wordt gevoerd door o.a. handhaving van het bestaande groenvolume. Het verlies van het aantal volwassen bomen in een woonwijk met een toch al hoge bebouwingsdichtheid en weinig groen ziet indiener nergens gecompenseerd. Tevens is in het in strijd met het gemeentelijk groen- en dierenbeleid.	<i>Een meer dan aanzienlijk deel van genoemde 107 bomen betreft geen openbaar groen, maar bomen die op private gronden staan. Een aanzienlijk deel van de te kappen bomen is daarnaast individueel in matige staat. In het inrichtingsplan is er wel degelijk nadrukkelijk aandacht voor compensatie in de vorm van nieuwe bomen (zie figuur 4.9 op pagina 70 van het ontwerpbestemmingsplan). Daarbij wordt ingezet op een hoogwaardige groene en ecologische inrichting van de buitenste groenstructuren (Minister van den Tempellaan, groenstructuur achter woningen Prinses Irenelaan) en het zo veel mogelijk inpassen van bestaande bomen. De groenstructuur wordt daarmee kwalitatief verbeterd. Binnen het plangebied wordt een groene, verhoogde binnentuin aangelegd. Ook daarbij is kwalitatief hoogwaardig groen het uitgangspunt.</i> <i>Vanuit het project zal de hoofdgroenstructuur (dubbele bomenrij Generaal Spoorlaan) op openbare grond gecompenseerd worden. In samenwerking met de Gemeente wordt het plan hiervoor verder uitgewerkt.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het afwijken van de bouwregels in de groengebieden en in Waarde-Ecologie grondgebied. Daarbij wordt het begrip 'onevenredige aantasting' gehanteerd. Dit is een arbitrair begrip, vooral als het om afwijken gaat. Voor het weinige groen dat dit bouwproject aan de wijk toevoegt mogen geen afwijkende regels gelden die een inbreuk plegen op de bestaande flora en fauna (gemeentebestuur) en op de omvang van de groengebieden. Indiener verzoekt in lijn met het gemeentelijk beleid de mogelijkheid om af te wijken op	<i>Groenbeleid en ecologisch beleid is sectoraal beleid. Door de gemeente is een integrale afweging gemaakt. Gekozen is voor een zo ecologisch mogelijke inpassing van andere functies. Zo worden de bruggen bijvoorbeeld natuurinclusief ontworpen met nestgelegenheden e.d.</i> <i>Het begrip 'onevenredige aantasting' betreft een algemeen geaccepteerd criterium. Het criterium 'onevenredige aantasting' brengt met zich dat in een voorkomend geval een afweging van de betrokken belangen dient plaats te vinden. Daartoe zijn in genoemde afwijkingsbevoegdheid criteria opgenomen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de bouwregels in de groengebieden en in Waarde-Ecologie gebieden uit het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen.		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een wijzigingsbevoegdheid in overeenstemming met artikel 3.6, lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening om de bestemming groen te wijzigen in de bestemming Verkeer-3. De bestemming Verkeer-3 betekent o.a. erftoegangswegen die bestemd zijn voor alle vervoervormen. Groengebieden bestemmen als Verkeer-3 is in strijd met het gemeentelijk groen en dierenwelzijnsbeleid. Toegangswegen zijn ingrijpende en onlosmakende gebiedsbepalende elementen die in het ontwerp bestemmingsplan moeten zijn aangegeven en niet achteraf door middel van een wijziging mogen worden aangebracht. Indien er verzoekt om in het ontwerpbestemmingsplan aan te geven waar de gemeente voornemens is om groengebieden in de bestemming Verkeer-3 te wijzigen.	<i>De gemeente is niet op voorhand voornemens deze wijzigingsbevoegdheid te effectueren en groengebieden te wijzigen in Verkeer-3. De wijzigingsbevoegdheid laat daarvoor ook niet zonder meer de ruimte; hier zijn voorwaarden aan verbonden. De wijzigingsbevoegdheid biedt slechts flexibiliteit ten aanzien van mogelijke toekomstig wenselijke, nu nog niet voorziene, aanpassingen. Om aan de flexibiliteitsbepalingen die hierin zijn opgenomen invulling te kunnen geven, is een wijzigingsprocedure vereist op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Hiertoe kan een nieuwe procedure worden doorlopen, waarin de gevolgen van de wijziging nauwkeurig dienen te worden gemotiveerd en afgewogen, mede ten aanzien van omwonenden. Daarmee worden de belangen van omwonenden voldoende geborgd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.16	Ventilatie-inrichtingen		
	Het ontwerpbestemmingsplan vermeldt niet of en waar er ventilatie-inrichtingen komen voor de overdekte parkeergarages. Indien er maakt bezwaar tegen deze omissie. Uit onderzoek blijkt dat de uitlaatgassen van dergelijke installaties zeer schadelijk zijn voor de gezondheid. Voor de gezondheid van indier er achter de woning van indier er geen ventilatie-inrichtingen komen die de vuile lucht van de parkeergarages in de lucht brengen. Indien er verzoekt om in het ontwerpbestemmingsplan geen ventilatie-inrichtingen achter de woning van indier toe te staan.	<i>Het ventilatieconcept zal nog uitgewerkt worden bij de aanvraag omgevingsvergunning. Vooralsnog wordt er uitgegaan van zoveel mogelijk "natuurlijke ventilatie". In het dek worden sparingen opgenomen zoals ook op de illustraties is te zien. Er zal nog genoeg ruimte zijn voor groen. De toegangen zullen waarschijnlijk ook deels "open" worden uitgevoerd. Eventueel aanvullende ventilatie (natuurlijk of mechanisch) zal nader onderzocht moeten worden. Naast het Activiteitenbesluit stelt het Bouwbesluit eisen aan ventilatieaspecten bij het stallen van motorvoertuigen. Hieraan zal aan worden getoetst als het ventilatieconcept verder is uitgewerkt. Toetsing aan genoemde besluit borgt het voorkomen van onacceptabele overlast voor omliggende woningen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.17	Regels		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid de bouwgrenzen 3 meter te vergroten. Het opschuiven van bouwgrenzen mag het plangebied niet vergroten en zeker niet ten koste van (omgevings)groen, zoals het grond rondom de singel. Het opschuiven moet naar binnen gericht zijn. De bebouwing mag niet nog dichter naar de woningen opschuiven. Indien er verzoekt deze voorwaarden in	<i>Genoemde afwijkingsregels ziet uitsluitend op het in geringe mate afwijken van bouwgrenzen, hoogtescheidingslijnen en overige aanduidingen in het horizontale vlak. Nadrukkelijk dus niet op het afwijken van bestemmingsgrenzen. Verkleining van de bestemming 'Groen' kan daarmee derhalve niet aan de orde zijn, waarmee de verzochte toevoeging geen meerwaarde heeft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	het ontwerpbestemmingsplan op te nemen.		
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid dat het bestemmingsvlak, nu zijnde 1,4 ha, met 10% wordt vergroot, wat 0,14 ha betekent. Dat is 1400 m2. Dit gaat ten koste van aangrenzende gebieden, zijnde groengebieden. Het hele bestemmingsvlak zou zomaar 10 tot 12 meter kunnen uitschuiven en een hele groenstrook laten verdwijnen of het uitzicht van woningen kunnen belemmeren. Indien er verzoekt het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat deze wijzigingen in bestemmingsgrenzen niet kunnen en mogen optreden.	<i>Deze bepaling is opgenomen om enige flexibiliteit te bieden indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan. Om aan de flexibiliteitsbepalingen die hierin zijn opgenomen invulling te kunnen geven, is een wijzigingsprocedure vereist op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Hiertoe kan een nieuwe procedure worden doorlopen, waarin de gevolgen van de wijziging nauwkeurig dienen te worden gemotiveerd en afgewogen, mede ten aanzien van omwonenden. Daarmee worden de belangen van omwonenden voldoende geborgd.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in bouwwerken in de singel aan de Minister van de Tempellaan. Bouwwerken in de singel verstoren de rust in het broed en foeragegebied van veel watervogels. Dit is in strijd met het dierenwelzijn beleid van de gemeente. Indien er verzoekt geen bouwwerken toe te staan in de singel/water-2 gronden.	<i>De singel zal worden ingericht als ecologische zone, mede op basis van de uitgangspunten van het Groenbeleidsplan. Bouwwerken in deze zone kunnen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld in de vorm van natuurinclusieve bruggen. Daarvoor is genoemde bouwbeperking opgenomen. Op grond van de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' worden de ecologische belangen van deze singel afdoende beschermd, omdat voor bouwwerken te allen tijde een ecologisch advies nodig is.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de bouw van vier meter hoge gebouwen zonder wijziging van bestemmingsplan. Dit geeft een verdere bebouwingsdichtheid, belemmert en gaat ten koste van groen. Het is in strijd met de bouwkundige visie. Indien er verzoekt het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen waardoor het realiseren van vier meter hoge bouwwerken alleen met een bestemmingswijziging kan plaatsvinden.	<i>Vier meter hoge gebouwen (voor openbaar nut) mogen niet met recht, maar alleen middels een afwijkingsprocedure worden gerealiseerd. Daaraan zijn voorwaarden verbonden, waarmee gestuurd kan worden op een goede inpasbaarheid. In het opnemen van deze bebouwingsmogelijkheid middels een wijzigingsbevoegdheid zien wij derhalve geen meerwaarde.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een horecaonderneming, in praktijken aan huis en in Bed & Breakfast activiteiten tot wel 7 bedden per 2 à 3 kamer appartement (?). Al deze activiteiten veroorzaken nog meer autobewegingen in de woonstraten en vragen om parkeerplaatsen. Een horecaonderneming gaat in tegen de belangen van de omliggende horeca en geeft geen positieve impuls aan in de Bogaard of aan het wijkwinkelcentrum. Grootchalige B&B schaadt de bestaande hotelfaciliteiten in Rijswijk. Ze zijn dan ook niet gewenst. Tevens veroorzaakt een horecaonderneming zo dicht op de bestaande woningen geluidsoverlast met name in de avonduren. Indien er verzoekt om in het bestemmingsplan bovenstaande activiteiten niet	<i>De mogelijkheid tot vestiging van een bed & breakfast betreft een afwijkingsbepaling waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Een bed & breakfast is dus niet direct toegestaan. Aan verstrekking van deze omgevingsvergunning zijn nadere voorwaarden verbonden, onder meer ten aanzien van parkeren en verkeersaantrekkende werking. Dit betreft in standaard afwijkingsbepaling die in de meeste recente gemeentelijke bestemmingsplannen is opgenomen. Een kleinschalige bed & breakfast zou inpasbaar kunnen zijn binnen het plan, bijvoorbeeld in de stadswoningen. Er is geen reden om deze standaardbepaling niet in dit bestemmingsplan op te nemen.</i> <i>De mogelijke horecavestiging binnen het plangebied is in alle onderzoeken meegenomen, waarmee haalbaarheid is aangetoond. In het ontwerpbestemmingsplan zijn zowel categorie 1a en 1b toegestaan zoals opgenomen in de 'Staat van Horeca-activiteiten'. Het betreft lichte horeca; horecabedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn</i>	De toegestane horecacategorie 1b wordt gewijzigd naar 1a binnen de bestemming 'Gemengd'.

	toe te staan.	<i>geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Aangezien het niet de bedoeling is om een restaurant of hotel te vestigen in het plangebied, zal alleen horecacategorie 1a worden toegestaan. Binnen deze horecacategorie vallen o.a. een lunchroom, ijssalon en een tearoom. Horecacategorie 1a veroorzaakt over het algemeen minder overlast dan horecacategorie 1b.</i> <i>Voor het exploiteren van een horecagelegenheid zal overigens een exploitatievergunning moeten worden aangevraagd. In deze voorgunning worden o.a. voorwaarden gegeven voor de openbare orde en veiligheid. Bovendien dienen horecabedrijven dienen aan milieunormen te voldoen. Deze normen zijn voor alle niet vergunningplichtige horecabedrijven opgenomen in het zogenaamde 'Activiteitenbesluit' (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer). Met name van belang zijn de algemene regels op het gebied van de geluidsoverlast en afvoer van afvalwater, oliën en vetten.</i>	
6.18	Fasering		
	Het bestemmingsplan voorziet in een gefaseerde uitvoering die mogelijk zes jaar of nog langer gaat duren. Deze fasering is volgens Syntrus Achmea noodzakelijk om de woningen in de markt te kunnen afzetten. In de onderliggende marktberendingen van vrijesector huurwoningen in Rijswijk is de oplevering van de Generaal en de Churchilltower niet meegenomen. Dit is een ernstige omissie. Met de aangegeven fasering wordt het risico gelopen dat er in het zelfde tijdsvak te veel vrijesector huurwoningen op de markt komen we, halverwege met een stagnerende woningmarkt, blijven zitten met het oude HBG-gebouw. Dit pleit voor een kleiner aantal vrijesector huurwoningen en een omkering in de fasering. Indien er verzoekt om nieuwe berekeningen te maken waarin de oplevering van de Generaal en de Churchilltower zijn opgenomen. Tevens wordt verzocht de bouwvolgorde/fasering om te draaien, waarbij eerst het HBG-gebouw wordt gesloopt en als eerste langs de Prinses Beatrixlaan en daarna langs de Generaal Spoorlaan wordt gebouwd, al is het alleen maar om nog enige tijd van de groenstrook langs de Minister van de Tempellaan te kunnen genieten.	<i>In het kader van kosten efficiënt bouwen is de voorkeur om het gehele complex in één fase te bouwen. In het kader van verantwoord ondernemerschap zal de werkelijke snelheid van verkoop van de woningen mede bepalend zijn voor het aantal fasen waarin gebouwd zal worden. Ook is dit afhankelijk van bijvoorbeeld stikstofemissie. De mogelijkheid om bij een gefaseerde realisatie, te starten met de woningen aan de Prinses Beatrixlaan is aanwezig. De sloop van bestaande opstallen, zal uiterlijk bij de oplevering van de eerste woningen afgerond zijn.</i> <i>Daarnaast zal de "groene" kwadrant achter de aangrenzende bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan aangelegd worden bij de start van de bouw, conform afspraak met de bewoners, en zal het betreffende gebied niet als bouwplaats voor opslag van materiaal of materieel worden aangewend.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Met een gefaseerde ontwikkeling wordt de regie uit handen gegeven. Bij het ontwikkelen van de omgevingsvergunning voor de 2 ^e en 3 ^e fase krijgt	<i>Het bestemmingsplan voorziet in het gehele bouwplan. Er is om die reden geen verschil tussen de diverse fasen. Alle fasen dienen te passen in het bestemmingsplan en moeten voldoen aan alle wet- en regelgeving.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	Syntus Achmea alle vrijheid van handelen om af te wijken van het bestemmingsplan en kan de gemeente niet anders doen dan te volgen. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in allerlei afwijkingen die door de omgevingsvergunning van fase 2 en 3 worden afgedwongen en waarop voor omwonenden geen gerechtvaardigde controle en inspraak meer mogelijk is. Indiener verzoekt de afwijkingsclausules in het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen.		
6.19	MER		
	Tot slot wil indiener opmerken dat de herontwikkeling van de HBG-locatie onderdeel is van het Masterplan In de Bogaard. Dat heeft indiener uit inmiddels tal van publicaties en documenten kunnen opmaken en dat is in meerdere bijeenkomsten geuit. Tevens maakt het onderdeel uit van de Gebiedsvisie In de Bogaard, vastgesteld 6 juni 2017. Ook in punt 3.4.4 van het ontwerpbestemmingsplan staat 'De ontwikkeling van de HBG-locatie met 550 woningen past binnen de ambities van het Masterplan In de Bogaard'. Voor dit Masterplan In de Bogaard is een verplichte MER vereist. Uit bovenstaande punten blijkt hoe groot de impact is van het kolossale bouwproject dat het ontwerpbestemmingsplan toe laat. Onderliggende rapporten over de luchtkwaliteit, geluidsoverlast, extra verkeerstoeename, de parkeercapaciteit, de volumestudie bagatelliseren met onjuiste, incomplete, tegenstrijdige en vaak verouderde gegevens de impact op de woon- en leefomgeving, op het woongenot en op de gezondheid van direct omwonenden. Door de salamitactiek toe te passen en per deelproject de vergunningen te verstrekken kijkt de gemeente doelbewust weg van de gevolgen die de deelprojecten tezamen in dit compacte gebied veroorzaken. Dit is weglopen voor verantwoordelijkheid, uw verantwoordelijkheid voor de burgers in dit gebied. Het gaat hier om geluidsoverlast, verkeersveiligheid in 30 km woonstraten, luchtvervuiling, parkeerdruk, etc....Het gaat om leven, de gezondheid en het welzijn van uw belasting betalende burgers. Om een eensluidend en onafhankelijk beeld te verkrijgen van de impact op en de gevolgen voor de woon- en leefomgeving van een	<i>De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die de ontwikkeling voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:</i> • de plaats van het plan; • de omvang van het plan; • de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria). <i>Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Ook voor de HBG-locatie is een dergelijke m.e.r. beoordeling opgesteld.</i> <i>Samen met de ontwikkeling van De Generaal en de Winston Churchill Tower loopt de HBG-locatie vooruit op de overige ontwikkelingen uit het Masterplan In de Bogaard. Er is inmiddels ook voor dit Masterplan een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd, waarin vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid cumulatief alle ontwikkelingen, waaronder de HBG-locatie, in de omgeving ook zijn meegenomen. Op basis van de verschillende m.e.r.-beoordelingen kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen zonder meer worden uitgesloten. Hierdoor is er geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.</i> <i>Daarmee is een eensluidend en onafhankelijk beeld geschetst van de potentiële impact ten aanzien van milieu effecten.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	dergelijk omvangrijk bouwproject in een woonwijk en met beroep op het zorgvuldigheidsbeginsel verzoekt indiener om eerst een verplichte MER procedure uit te voeren ten behoeve van het Masterplan In de Bogaard en voorts te bezien hoe de herontwikkeling van de HBG-locatie op verantwoorde wijze daarin gepast kan worden c.q. het ontwerpbestemmingsplan Herontwikkeling HBG-locatie vast te stellen.		
6.20	Conclusie		
	Indiener hoopt dat de gemeente begrijpt dat de voorstellen slechts tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan dienen en niet tot verwerping van het ontwerpbestemmingsplan. Heel veel kan, maar niet alles. Ze hebben slechts tot doel om: 1. De mijn/onze woon- en leefomgeving woonbaar en leefbaar houden; 2. Te waken voor mijn/onze gezondheid en veiligheid; 3. Te waken voor de sociale veiligheid in mijn/onze woonomgeving; 4. Te waken voor de verkeersveiligheid in mijn / onze woonstraten; 5. Ter bescherming van de natuur en ecologie en voor het behoud en bevordering van de biodiversiteit in mijn woonomgeving en in de wijk Steenvoorde Noord en meer algemeen in Rijswijk.	<i>Op genoemde aspecten is in bovenstaande beantwoordingen reeds ingegaan. Wij zijn van mening dat met genoemde aspecten afdoende rekening wordt gehouden in onderhavig bestemmingsplan.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6.21	Horen		
	Indiener wil, voor dat er op de zienswijze wordt besloten, worden gehoord.	<i>Het horen van een indiener van een zienswijze is niet verplicht. Aangezien de inhoud van deze zienswijze duidelijk is, zien wij geen noodzaak om te horen. Voorafgaand aan de raadsvergadering of het forum kan echter worden ingesproken. Bij raadsvergaderingen betreft dat alleen onderwerpen die op de agenda staan. Bij het forum stad en het forum samenleving kunt u inspreken over geagendeerde en over niet geagendeerde onderwerpen.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

5. STAAT VAN WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

1.	In het plan worden diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) doorgevoerd.
2.	Het IDN wordt gewijzigd van NL.IMRO.0603.bpherontwHBGloc-ON01 naar NL. IMRO.0603.bpherontwHBGloc-VA01.
3.	Hoofdstuk 7 van de toelichting (Procedure) wordt geactualiseerd.
4.	Aan het bestemmingsplan wordt het geactualiseerde parkeeronderzoek toegevoegd en de conclusies hieruit worden in de toelichting opgenomen.
5.	Aan het bestemmingsplan wordt een gedetailleerdere bezonningsstudie toegevoegd en de conclusies hieruit worden in de toelichting opgenomen.
6.	Aan het bestemmingsplan wordt een geactualiseerd akoestisch onderzoek toegevoegd (onder meer verwijzing naar het Actieplan Geluid 2018-2022) en de conclusies hieruit worden in de toelichting opgenomen.
7.	De bijlagen bij het luchtkwaliteitsonderzoek worden toegevoegd.
8.	Aan het bestemmingsplan wordt een stikstofberekening toegevoegd en de conclusies hieruit worden in de toelichting opgenomen.
9.	Aan het bestemmingsplan wordt een geactualiseerd ecologisch onderzoek inzake vleermuizen toegevoegd en de toelichting wordt hierop aangepast.
10.	De mogelijkheid om 6 meter hoge geluidswerende voorzieningen te realiseren via een algemene afwijkingsregel (art. 16 sub a onder 7) wordt uit de regels verwijderd.
11.	In de groenbestemming achter de bestaande woningen wordt de maximale bouwhoogte van lichtmasten terug gebracht naar maximaal 4 meter (lid. 4.2 sub a).
12.	De binnenplanse afwijkingsmogelijkheid om meer woningen toe te staan (lid 9.5.3) wordt geschrapt.
13.	De horecacategorie 1b wordt gewijzigd naar 1a binnen de bestemming "Gemengd" (lid 3.1 sub b).
14.	Het maximaal toegestane aantal vierkante meters aan facility- en serviceruimte wordt verlaagd naar 220 m2 per woongebouw (lid 9.1 sub e).