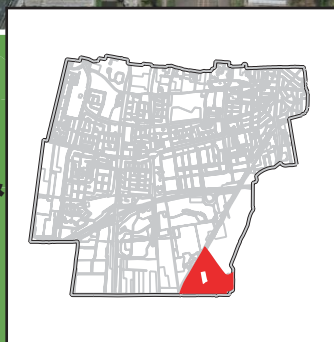


# Jf]YbVUb



J Ugh] YghYX'VYghYa a ]b[ gd`Ub` &) `gYdhYa VYf` `&\$%&





**HASKONING NEDERLAND B.V.  
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING**

George Hintzenweg 85  
Postbus 8520  
3009 AM Rotterdam  
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon  
+31 (0)10 443 36 88 Fax  
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail  
www.royalhaskoning.com Internet  
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Bestemmingsplan Vrijenban  
Toelichting  
Verkorte documenttitel Bestemmingsplan Vrijenban  
Status Vastgesteld  
Datum 25 september 2012  
Projectnaam Bestemmingsplan Vrijenban  
Projectnummer 9W1423  
Opdrachtgever Gemeente Rijswijk  
Referentie 9W1423/R0003/903357/Rott

Auteur(s) ing. M.A.M. ten Dam  
Collegiale toets ir. H.F. Zwaan  
Datum/paraaf 25 sept 2012 BZW  
Vrijgegeven door ir. H.F. Zwaan  
Datum/paraaf 25 sept 2012 BZW



**Toelichting**



## INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerende plannen	2
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	3
2.1	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2	Huidige situatie	4
2.3	Ontwikkelingen	12
3	BELEIDSKADER	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	26
3.5	Conclusie	30
4	OMGEVINGSASPECTEN	31
4.1	Lucht	31
4.2	Geluid	34
4.3	Bodem	37
4.4	Externe veiligheid	39
4.5	Milieuhinder bedrijven	48
4.6	Water	52
4.7	Natuur en ecologie	57
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	60
4.9	Duurzaamheid	63
4.10	Verkeer en parkeren	63
4.11	Overige aspecten	66
4.12	Algemene beoordeling milieueffecten	67
5	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	69
5.1	Planopzet	69
5.2	Artikelsgewijze toelichting	70
6	UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING	79
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
6.2	Economische uitvoerbaarheid	79
6.3	Handhaving	80
7	PROCEDURE	81
7.1	Vorbereidingsfase	81
7.2	Ontwerpfase	81
7.3	Vaststellingsfase	81

## BIJLAGEN

1. Ruimtelijke onderbouwing 'De Ruijt'
2. Onderzoek luchtkwaliteit
3. Akoestisch onderzoek
4. Bodemonderzoek
5. Onderzoek externe veiligheid DSM
6. Onderzoek groepsrisico Broekmolenweg
7. Onderzoek externe veiligheid Vrijenbanselaan
8. Bedrijven en milieuzonering Broekmolenweg
9. Watertoets
10. Ecologisch onderzoek
11. Natuurtoets
12. Archeologisch onderzoek
13. Nota van Inspraak en Overleg
14. Nota van zienwijzen



## **1 INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de wijk Vrijenban en directe omgeving in het zuidoosten van Rijswijk. Het betreft een algehele herziening van de geldende bestemmingsplanregelingen in dit gebied. Dit heeft tot doel een actueel planologisch kader te bieden voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden in dit deel van Rijswijk. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat bestemmingsplannen eens in de tien jaar worden herzien. Op deze manier kan de gemeente haar actuele ruimtelijke beleidskaders laten doorwerken in het gemeentelijk bestemmingsplan.

Met het nieuwe bestemmingsplan worden diverse belangen met hun ruimtelijke effecten tegen elkaar afgewogen. Hiervoor zijn diverse studies en onderzoeken uitgevoerd. De resultaten en conclusies hiervan staan in deze toelichting beschreven. De toelichting vormt zodoende de beleidsmatige verantwoording van de gemaakte keuzes met betrekking tot het toekennen van bestemmingen met bijbehorende regels.

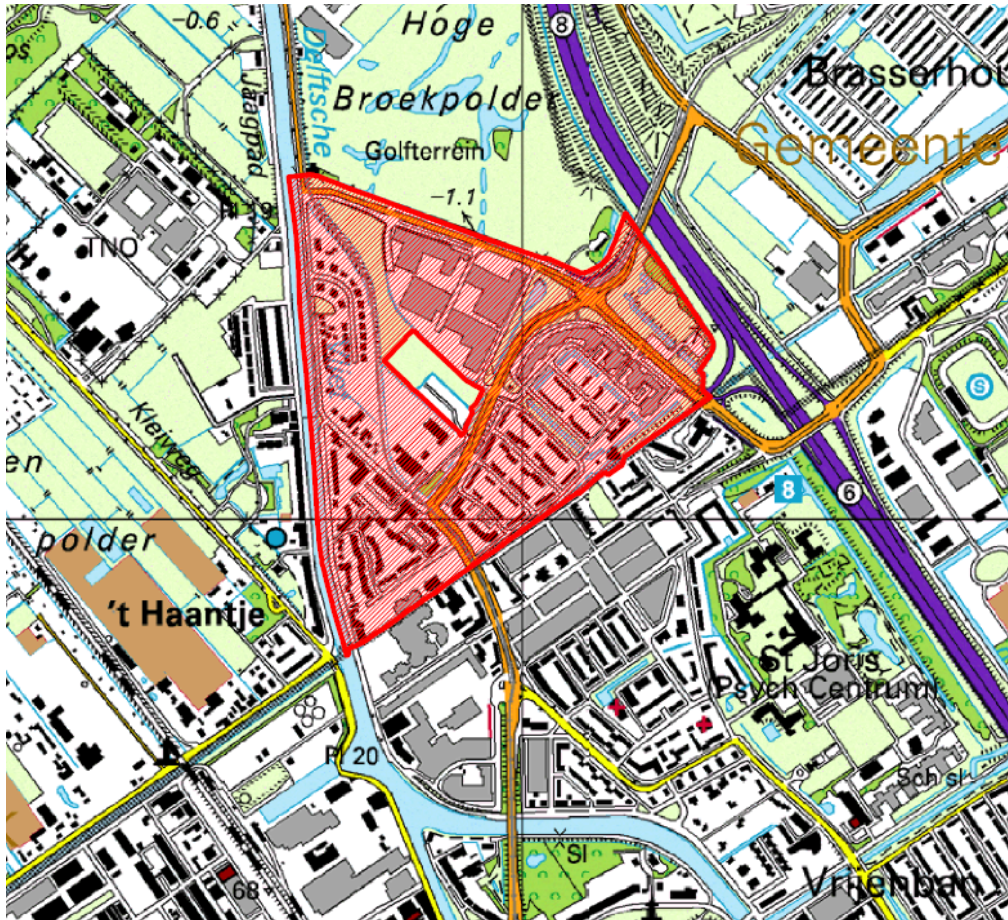
In de afgelopen jaren zijn diverse vrijstellingen verleend van de geldende bestemmingsplannen, waarmee nieuwe woningen en bedrijven zijn gerealiseerd. Deze vrijstellingen ex artikel 19 WRO worden met dit nieuwe bestemmingsplan bestendigd. Vooruitlopend op dit bestemmingsplan is een vrijstelling verleend van het geldende bestemmingsplan voor de bouw van een aantal woningen aan De Ruijt (vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO De Ruijt II). In dit kader zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Ten slotte vormt de geplande realisatie van een kantoor en een autobedrijf aan de Vrijenbanselaan alsook de mogelijke ontwikkeling van maximaal 30 woningen aan de Broekmolenweg een aanleiding voor dit nieuwe bestemmingsplan.

### **1.2 Ligging plangebied**

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Vrijenban' is gelegen in het zuidoosten van Rijswijk. Het plangebied bestaat grofweg uit de driehoek gevormd door het Rijn-Schiekanaal (ter plaatse ook wel de Delftse Vliet genoemd), de gemeentegrens met Delft en de Zuiderweg. Zie figuur 1.1 voor de precieze ligging en begrenzing van het plangebied.

In het zuiden wordt de plangrens gevormd door de gemeentegrens met Delft tussen het Rijn-Schiekanaal en de Vrijenbanselaan. Deze grens loopt door het midden van de Broekmolensloot. In het noordoosten wordt de plangrens gevormd door de sloot ten westen van rijksweg A13 en de sloot ten westen van golfbaan van de Rijswijkse Golfclub. De westelijke grens van het plangebied is het midden van het Rijn-Schiekanaal.

Middenin dit gebied ligt de woonwagenlocatie Molenhof. Vanwege de herstructurering van Molenhof is voor deze locatie een afzonderlijk bestemmingsplan vastgesteld. De woonwagenlocatie Molenhof hoort daarom niet tot het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan 'Vrijenban'.



Figuur 1.1: Ligging en begrenzing plangebied.

### 1.3 Vigerende plannen

Tot het moment dat dit bestemmingsplan van kracht wordt, gelden er diverse bestemmingsplannen in dit plangebied. Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de naam en de datum van vaststelling en goedkeuring door de provincie van de vigerende bestemmingsplannen.

Naam	Vaststelling	Goedkeuring
Bestemmingsplan 'Ypenburg Midden'	02-02-1979	29-04-1980
Bestemmingsplan 'Ypenburg West'	30-05-1988	03-01-1989
Bestemmingsplan 'Delftkwartier'	19-02-1981	10-03-1982
Plan in onderdelen 'Sion Delftkwartier'	25-04-1952	12-05-1953
Partieel uitbreidingsplan 'Stadslandschap Rijswijk Zuid'	15-11-1957	15-12-1958
Bestemmingsplan 'Vrijenban'	24-06-1987	16-02-1988
Bestemmingsplan 'Tramtracé Vrijenbanselaan'	29-01-2008	21-04-2008
Paraplubestemmingsplan Regeling Seksinrichtingen	17-12-2002	04-03-2003

## 2 BESCHRIJVING PLANGEBIED

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het plangebied. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied. Een goed begrip van de historische ontwikkeling van het plangebied geeft een beter inzicht in de bestaande ruimtelijke inrichting van het gebied. Paragraaf 2.2 geeft een toelichting op de bestaande situatie aan de hand van ruimtelijke structuren en functionele eigenschappen. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 een toelichting gegeven op enkele ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Op sommige locaties wordt een verandering van functie en inrichting voorzien.

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis

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

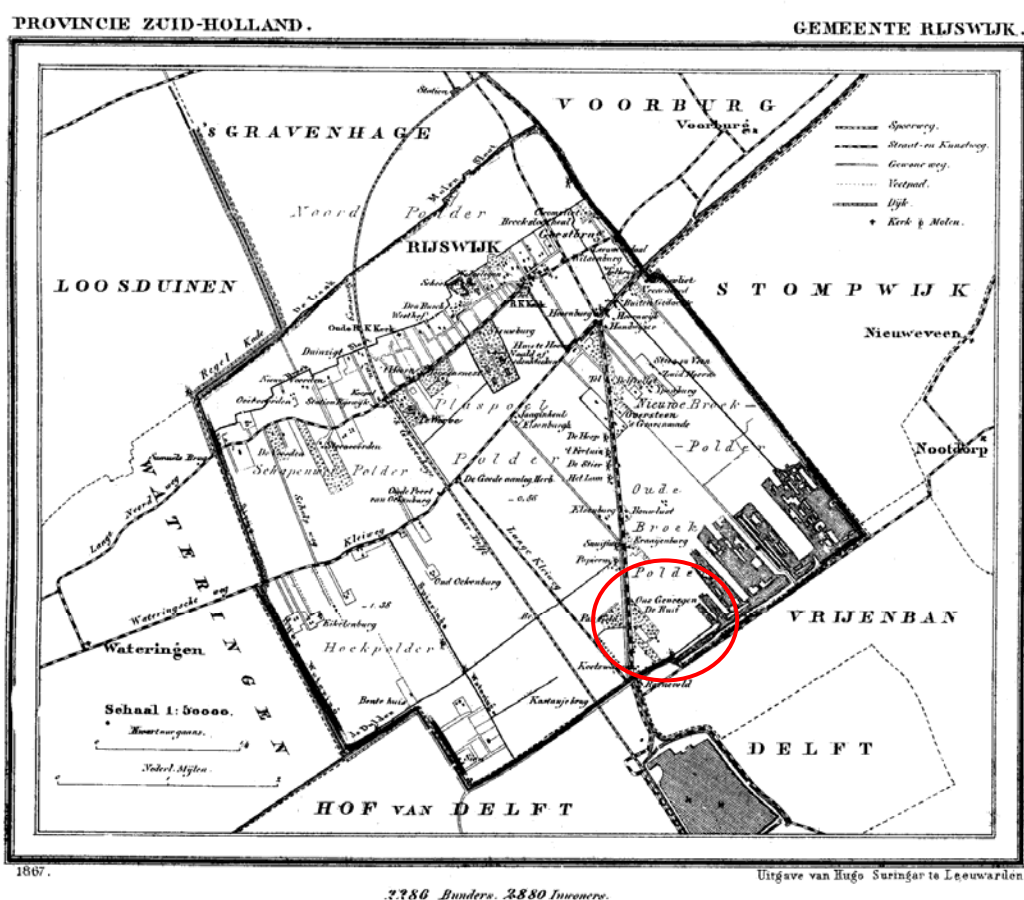
In de zeventiende eeuw werd Den Haag het centrum van de macht van de Republiek der Nederlanden. Dit stimuleerde de vestiging van welgestelde burgers in Rijswijk. In de zeventiende en achttiende eeuw zijn er diverse buitenplaatsen en kastelen gebouwd op Rijswijks grondgebied, zoals Huys ter Nieuburch, Cromvliet en Leeuwendaal. Naast de veeteelt kwam ook de bouwnijverheid en textielnijverheid op als economische bestaansmiddelen. In de negentiende eeuw kwam de industrialisatie op gang. De spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam werd aangelegd. Toch bleef Rijswijk in de negentiende eeuw nog voornamelijk een agrarisch dorp. Zie figuur 2.1 voor een kaart van Rijswijk halverwege de negentiende eeuw.

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

De ontstaansgeschiedenis van het plangebied is sterk beïnvloed door de ligging nabij Delft. Het Rijn-Schiekanaal was de belangrijkste verbinding tussen Delft en Den Haag/Leiden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de oudste bebouwing gelegen is langs het Rijn-Schiekanaal. Met het slechten van de stadsmuren van Delft werd het gebied ten noorden van de stad aantrekkelijk voor bebouwing. Met name nieuwe industrieën kregen hier een plek door de gunstige ligging ten opzichte van water- en spoorwegen. De gronden langs het Rijn-Schiekanaal vormden een aantrekkelijke vestigingslocatie voor diverse vormen van bedrijvigheid uit Delft. Ook de rijkere burgers bouwden hier een woning buiten de drukke stad. Aan de Delftweg staan enkele karakteristieke panden uit de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw. De rest van het plangebied is nog lange tijd onbebouwd gebleven. Over de Delftweg bestaat al sinds eind negentiende eeuw een tramverbinding. Met de aanleg van de rijksweg tussen Rotterdam en Den Haag werd ook een nieuwe weg aangelegd richting Delft door het plangebied (Vrijenbanselaan). De trambaan werd toen ook verlegd naar de Broekmolenweg.

Dit was een belangrijke route tussen Delft via de nieuwe Reineveldbrug en het Vliettracé richting Rijswijk. Hoewel het gebied deel uitmaakt van het grondgebied van Rijswijk, is het gebied van oudsher sterk georiënteerd op Delft.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben nog enkele bedrijven zich gevestigd in het plangebied. In de loop van de twintigste eeuw zijn diverse bedrijfspercelen vrijgekomen en hebben plaatsgemaakt voor woningbouw. De verandering van de aansluiting van de Vrijenbanselaan op de A13 ging gepaard met de bouw van de woonwijk Vrijenban. Deze wijk is gerealiseerd rond 1990 in het gebied tussen de Vrijenbanselaan en de Broekmolensloot. Ten noorden van de Vrijenbanselaan is in die periode ook het vervoerderscentrum gerealiseerd. In de zone langs het Rijn-Schiekanaal heeft de woonfunctie een steeds prominentere plek gekregen.



Figuur 2.1: Kaart van Rijswijk uit 1867 (het plangebied bevindt zich binnen de rode cirkel).

## 2.2 Huidige situatie

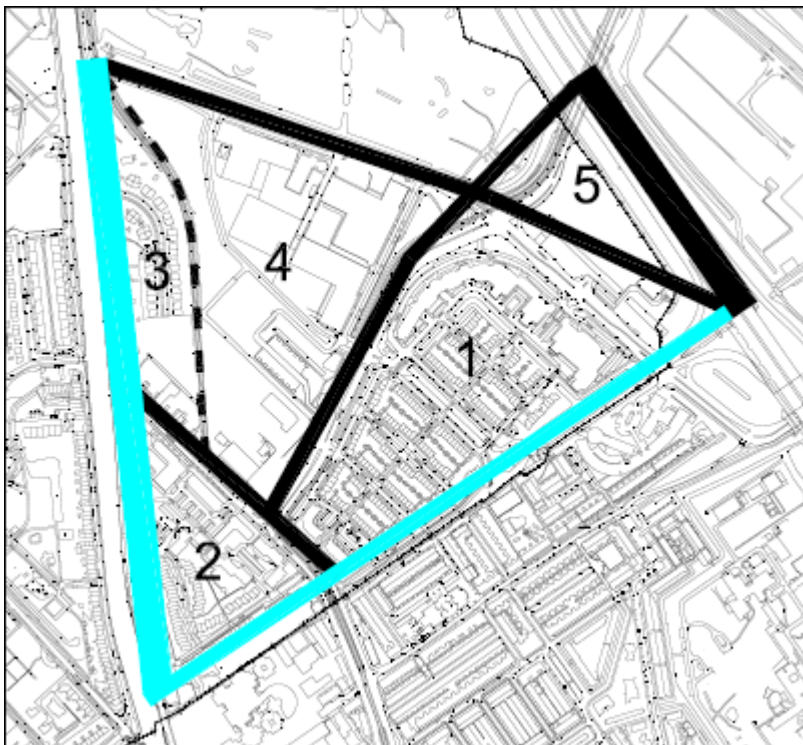
Vrijenban is een gebied zonder eenduidig karakter en kent een grote menging van functies. Dit valt te begrijpen uit de historische ontwikkeling van het gebied. In de volgende paragrafen wordt de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en diverse te onderscheiden deelgebieden beschreven. In de eerste subparagraaf wordt het plangebied aan de hand van structurerende lijnen en deelgebieden in beeld gebracht. Het gaat hier om bepalende richtingen van infrastructuur en bebouwing en de vorm en omvang van bouwvolumes. De paragrafen daarna gaan in op de diverse functies die in het plangebied voorkomen. Dit betreft met name wonen en bedrijvigheid.

Het aantal voorzieningen is beperkt. Er is geen winkelcentrum in het gebied aanwezig. De inwoners zijn aangewezen op het buurtwinkelcentrum in de Indische buurt in Delft.

### 2.2.1 Ruimtelijke structuur

De ontginningsrichting van het gebied loopt van noordwest naar zuidoost, precies haaks op de richting van de kavels in Delft. De ontwateringsloten werden haaks op de ontginningsbasis (Van Vredenburgweg) aangelegd. Hoewel deze ruimtelijke structuur de basis vormt van het cultuurlandschap, zijn deze lijnen nauwelijks meer te herkennen in het plangebied. Dit komt door grootschaligere infrastructuurlijnen die in de loop van de tijd in het gebied zijn aangelegd. De straten in de woonbuurt Vrijenban (tussen Vrijenbanselaan en Broekmolensloot) zijn wel op basis van de karakteristieke kavelrichting aangelegd. Ook de Broekmolensloot zelf is als dwarswetering een structuurbepalende lijn op basis van de ontginningsstructuur.

De aanleg van het Rijn-Schiekanaal heeft gezorgd voor een schuine afsnijding van de kavels in het gebied. Het kanaal is een harde begrenzing in het landschap. Rijksweg 13 vormt ook een structurerende lijn in het gebied. De verkeerswegen Vrijenbanselaan, Broekmolenweg, Zuiderweg en de tramlijn vormen de overige structuurbepalende lijnen van het plangebied. Zie voor een schematisch overzicht van deze lijnen figuur 2.2.



Figuur 2.2: Ruimtelijke structuur van het plangebied.

De meer kleinschalige bebouwing is geconcentreerd aan de zuid- en westzijde van het plangebied. De grootste bouwvolumes zijn in het oostelijk deel te vinden. Het plangebied is in ontwikkeling gekomen door de aanleg van infrastructuur. Hierdoor werd het gebied aantrekkelijk voor wonen en werken. Doordat de infrastructuur eerder is aangelegd dan de meeste bebouwing, is de bebouwingsstructuur bepaald door de ligging van de infrastructurele lijnen. De deelgebieden die zijn ontstaan als gevolg van de infrastructuur, zijn als het ware naderhand ingevuld. De ruimtelijke structuur is niet in zijn totaliteit ontworpen, maar in de loop van de tijd ontstaan als gevolg van de aanleg van infrastructurele verbindingen op regionaal niveau. Hieronder wordt de ruimtelijke structuur van de deelgebieden beschreven (de nummering komt overeen met de nummers in figuur 2.2).

De eerste is de buurt gelegen tussen de Vrijenbanselaan, de Broekmolenweg en de Broekmolensloot. Opvallend is het grote bouwblok aan de zijde van de A13 (zie figuur 2.3). Dit betreft een groot bedrijfspand. Ook aan de zijde van de Broekmolenweg staan grotere bouwvolumes. Dit zijn appartementengebouwen. Daartussenin bestaat de bebouwing uit eengezinswoningen. De interne structuur wordt bepaald door een singel (zie figuur 2.4) en woonstraten in de ontginningsrichting. Dwars door de wijk heen is haaks op deze richting een langzaam-verkeersverbinding aanwezig, alleen toegankelijk voor voetgangers.



Figuur 2.3



Figuur 2.4

Het tweede deelgebied ligt tussen de Broekmolenweg en het Rijn-Schiekanaal. Dit deelgebied is net als het hele plangebied een driehoek. Langs de Delftweg is historische bebouwing aanwezig. Dit betreft met name woonhuizen (zie figuur 2.5), maar ook enkele bedrijfspanden. Op plekken waar vroeger bedrijfsbebouwing aanwezig was, zijn grotere appartementengebouwen gebouwd. Ook langs de Broekmolenweg staan bouwvolumes met een grotere bouwmassa (zie figuur 2.6). Het gebied daartussenin is bebouwd met zowel eengezinswoningen als grotere appartementengebouwen. Ter plaatse van de twee bedrijfspanden aan de Broekmolenweg worden op termijn 30 woningen gerealiseerd. Deze woningen moeten een representatieve bebouwingswand langs de Broekmolenweg vormen.



Figuur 2.5



Figuur 2.6

Tussen de tramlijn, de Delftweg en de Broekmolenweg is een woonstraat aangelegd in de richting van het Rijn-Schiekanaal (De Ruijt). Hiermee wordt het gebied achter de oudere bebouwing langs de Delftweg ontsloten. Langs het begin van deze straat staan nu eengezinswoningen (zie figuur 2.7). Aan de kant van de Broekmolenweg staat oudere bebouwing, vooral twee-onder-een-kapwoningen, maar ook bedrijfspanden.

Het vierde deelgebied bestaat grofweg uit het gebied tussen de Zuiderweg, de tramlijn en de Vrijenbanselaan. Een groot deel wordt ingenomen door het vervoerderscentrum. Op dit terrein staan vier grote bouwmassa's (zie figuur 2.8). In de hoek tussen de tramlijn en de Vrijenbanselaan staan ook grote bedrijfsgebouwen. De onbebouwde terreinen in deze hoek zijn in gebruik voor opslag en verwerking van materialen.

Daartussenin ligt het woonwagencentrum Molenhof. De bebouwing hier is kleinschalig en compact. De rest van het deelgebied is ongebouwd. Dit zijn nog weilanden. Het laatste deelgebied (nummer 5) is een bijna onbebouwd gebied. Er zijn een aantal parkeerplaatsen, een skatebaan en er staat een reclamemast. Daarnaast staat er ook nog een trafogebouw. Het is een zichtlocatie direct tegen de snelweg aan bij een afrit. Voor dit deelgebied zijn plannen voor de bouw van een kantoor en een autogarage.



Figuur 2.7



Figuur 2.8

### 2.2.2 Wonen

Woningen zijn te vinden in het zuidelijke en westelijke deel van het plangebied. De woningvoorraad in het plangebied is relatief jong. Langs de Delftweg zijn woningen uit het begin van de twintigste eeuw te vinden, maar voor het overige zijn er vooral veel woningen van na 1980. Aan de Delftweg zijn afwisselend vrijstaande woningen, halfvrijstaande woningen en korte rijen aaneengebouwde woningen te vinden. Tevens staan er twee appartementengebouwen uit een latere bouwperiode. Ook langs de Broekmolenweg komen wat oudere woningen voor. Dit zijn vrijstaande of halfvrijstaande woningen.

De woonbuurt Vrijenban tussen de Vrijenbanselaan en de Broekmolensloot heeft twee blokken met gestapelde woningen aan de kant van de Broekmolenweg en voor de rest grondgebonden woningen. De gebouwen met gestapelde woningen hebben drie tot vier bouwlagen. De grondgebonden woningen betreffen allemaal rijwoningen van twee lagen met een kap. Aan de overkant van de Broekmolenweg staat een ensemble van gestapelde woningen (zie figuur 2.9). De hoogte is afwisselend drie tot vijf lagen hoog. In dit deelgebied staan ook nog rijwoningen, waarvan de gevel per twee woningen verspringt (zie figuur 2.10).



Figuur 2.9



Figuur 2.10

#### *Kwadrantwoningen De Ruijt*

Aan de noordzijde van het plangebied ligt tussen de Delftweg en de trambaan De Ruijt. Aan het begin van de straat zijn kwadrantwoningen gebouwd. Dit zijn grondgebonden woningen die in een groep van vier aan elkaar zijn gebouwd. Er staan vijf van deze groepen kwadrantwoningen.

De kwadrantwoningen kenmerken zich door een alzijdige oriëntatie. Daarbij zijn de twee woonblokken langs de Delftweg een kwartslag gedraaid ten opzichte van de overige drie. De architectuur van de woonblokken kenmerkt zich door een kubische bouwvorm in twee bouwlagen met een terugliggende derde bouwlaag met kap. Het woonblok heeft aan de zijden van de woningtoegangen een klein aangebouwd bijgebouw in één bouwlaag. Aan deze zijden bevinden zich ook twee doorgaande verticale raampartijen. Aan de andere zijden, de zijden van de woonkamers, bevinden zich twee kleinere aanbouwen in één bouwlaag.

Na de oplevering is bij een aantal woningen de hoofdbouwmassa uitgebreid met bebouwing in één bouwlaag. Het betreft vergrotingen van de woonkamers met een serre en vergrotingen van de bestaande aanbouw nabij de woningentree. Ook is op enkele percelen een vrijstaand bijgebouw gerealiseerd. Geconstateerd kan worden dat door deze bebouwing de karakteristieke open ruimte tussen de gebouwen is verkleind of bij enkele woningen op tuinniveau nagenoeg geheel is verdwenen. Vanaf het openbare gebied onttrekken enkele vrijstaande bijgebouwen het beeld op de hoofdbouwmassa. Door de aanbouwen aan de woonkamers over de volle woningbreedte, wordt de karakteristieke hoek van de hoofdbouwmassa in enige mate aangetast.

Verderop aan de straat staan twee-onder-een-kapwoningen. Deze woningen hebben net als de kwadrantwoningen drie lagen en een flauwe kaplaag, waarvan de derde laag en de kaplaag een kleinere oppervlakte hebben dan de eerste twee bouwlagen. Aan het einde van De Ruijt ligt nog een braakliggend terrein, waar op korte termijn nog zestien woningen gerealiseerd worden. Dit betreft woningen van vergelijkbare omvang als de bestaande woningen aan De Ruijt. Aansluitend op de bestaande woningen komen zes twee-onder-een-kapwoningen. De andere tien woningen worden in twee rijen van vijf aaneengebouwde woningen gerealiseerd.

### 2.2.3 Bedrijven en kantoren

In het oostelijk deel van het plangebied is een bedrijvenzone aanwezig. Het betreft één groot bedrijvencomplex, waarin diverse bedrijfsruimten en kantoorruimten gevestigd zijn. De bedrijven worden aan de voorzijde ontsloten via een parallelweg van de Vrijenbanselaan: de Patrijsweg. Aan de achterzijde worden de panden ontsloten via de Reigerweg. Beide straten staan met elkaar in verbinding via de Vinkweg. Er is hier sprake van een onderdoorgang in het gebouw. Hier bevindt zich ook de aansluiting op de Vrijenbanselaan.

De bedrijfspanden bieden aan de achterzijde de mogelijkheid voor laden en lossen met vrachtwagens. De hoogte van het hele gebouw varieert. Aan de kant bij de toe- en afrit van de A13 is het gebouw het hoogst (vier verdiepingen). Langs de Vrijenbanselaan in het zicht van de A13 kent het gebouw voor het grootste deel drie verdiepingen. Het resterende deel tegenover het vervoerderscentrum telt twee verdiepingen of slechts één. Bedrijfsactiviteiten die hier voorkomen zijn onder meer industriële dienstverlening, kleinschalige productie, autoservice, handel en reparatie. De bedrijfsactiviteiten hebben beperkte hinder voor de omgeving.

#### *Vervoerderscentrum*

Het terrein tussen de Vrijenbanselaan en de Zuiderweg wordt aangeduid als het vervoerderscentrum. Op het terrein zijn diverse bedrijven voor opslag, overslag, transport en distributie gevestigd. Het feit dat deze typen bedrijven bij elkaar gevestigd zijn op het vervoerderscentrum, betekent dat zij gebruik kunnen maken van gezamenlijke voorzieningen. Dit levert belangrijke bedrijfseconomische voordelen op. Dit geldt ook voor het feit dat de bedrijven op het vervoerderscentrum direct op een doorgaande weg ontsloten zijn en dat de afslag Delft Noord op korte afstand ligt. Hierdoor heeft het vrachtverkeer slechts een korte route naar het hoofdwegennet. Dit betekent ook minder vrachtverkeer door de stad, wat de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid ten goede komt. De panden hebben een bouwhoogte van ongeveer 9 meter. Er zijn twee bedrijfswoningen op het terrein aanwezig.



#### *Van Puffelen Metaal*

Aan de Broekmolenweg is het terrein van het bedrijf Van Puffelen gelegen. Het betreft een bedrijf voor de opslag, verhandeling en verwerking van metaal en schroot. Op het terrein staan twee bedrijfshallen. Verder vindt ook opslag en verwerking in de open lucht plaats. Op het terrein van het metaalverwerkingsbedrijf zijn ook twee bedrijfswoningen gelegen.

#### *Overige bedrijven*

Aan de Broekmolenweg nummer 9 was een bouwbedrijf gevestigd. Het pand staat nu leeg. Verder is op Delftweg 147 het kantoor van een uitgeverij gevestigd. In het pand van het Kunstgebouw (Broekmolenweg 16) zit een architectenbureau. Het kantoorpand aan de Broekmolenweg 14 is gesloopt. Ter plaatse van dit voormalige kantoorpand worden bij recht maximaal 16 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Het perceel Broekmolenweg 16 (het Kunstgebouw) kan op termijn via een wijzigingsbevoegdheid ook worden ontwikkeld. Hier worden maximaal 14 woningen toegestaan.

### 2.2.4 Voorzieningen

#### *Detailhandel*

Bij de aansluiting van de Reigerweg op de Vrijenbanselaan staat een bloemenkiosk. Aan de Patrijsweg zijn enkele detailhandelsvestigingen gelegen, waaronder in elk geval een meubelzaak.

#### *Onderwijs*

Aan de Pauwhof is het nieuwe pand van het ROC Mondriaan gelegen (Zie figuur 2.11). Hier worden MBO-opleidingen op het gebied van ICT gegeven.



Figuur 2.11



Figuur 2.12

#### *Cultuur*

In het plangebied is het Kunstgebouw gevestigd. Het gebouw aan de Broekmolenweg huisvest de stichting voor kunst en cultuur in Zuid-Holland. De organisatie is actief als adviseur, conceptontwikkelaar, trainer en intermediair op alle terreinen van het kunst- en cultuurbeleid.

Aan de Delftweg is op nummer 133 De Delftse Pauw gevestigd (zie figuur 2.12). Dit is een traditionele aardewerkfabriek uit de zeventiende eeuw. Het is een van de weinige plekken waar handmatig Delfts aardewerk wordt gemaakt. De Delftse Pauw trekt jaarlijks meer dan 100.000 bezoekers. Zij kunnen een rondleiding krijgen door de fabriek, een workshop volgen en een kijkje nemen in de showroom.

#### *Zorg*

Het gebouw Chateau Blanc aan de Broekmolenweg 20 herbergt praktijkruimten en kantoorruimten voor kraamzorg, chiropractie en zorg- en welzijnsinstellingen.

*Religie*

Op het adres Zuiderweg 80 is een omgevingsvergunning verleend voor het gebruik van een deel van het pand (begane grond en eerste verdieping) ten behoeve van kerkdiensten op de zondagochtend, zondagavond en woensdagavond.

*Nutsvoorzieningen*

In het plangebied is een aantal transformatorhuisjes aanwezig, onder andere aan de Vinkweg, een aan de Reigerweg, twee aan de Delftweg en twee aan de Zuiderweg. Langs de Vrijenbanselaan bij de Rijswijkse Landingslaan is een transformatorgebouw aanwezig ten behoeve van de stroomvoorziening van de trambanen.

## 2.2.5 Groen en water

In het plangebied komt open water voor in de vorm van sloten en singels. De belangrijkste zijn de Broekmolensloot op de grens met Delft, de Zwaluwsingel, de singel aan de Reigerweg en de sloten langs het vervoerderscentrum en langs woonwagencentrum Molenhof. Ook een deel van het Rijn-Schiekanaal is in het plangebied gelegen. Dit is de hoofdroute voor het scheepvaartverkeer tussen Rotterdam en Den Haag. Aan de Snijlaan is het gemaal van de Lage Broekpolder gelegen. Hier is tevens een bedrijfswoning aanwezig.

Het plangebied ligt in de nabijheid van de stadsparkzone. Dit is een groot groengebied met belangrijke natuurlijke en recreatieve waarden. De onbebouwde zone langs de A13 en de singels fungeren als verbindende schakel tussen de stadsparkzone en het Delftse Hout/Bieslandse Bos ten zuidoosten van het plangebied. Bovenstaande verbindingen zijn de belangrijkste aaneengesloten groene zones. Ze komen voor langs de singels en langs de wegen in de vorm van gras of dichte begroeiingen. Een van de grotere groene zones ligt tussen de Vrijenbanselaan en het metaalverwerkingsbedrijf. Ook het gebied tussen de A13 en de Vrijenbanselaan is nog onbebouwd en heeft een groene inrichting. Hier is tevens een speelplek (skatevoorziening) en een reclamemast aanwezig. Tussen het vervoerderscentrum en de trambaan van lijn 1 komt een open grasland voor. Het is in feite nog een stuk agrarisch weideland, maar de gronden zijn in eigendom bij de gemeente en niet langer agrarisch in gebruik.

Naast bovenstaande grotere groene zones is er ook versnipperd groen aanwezig. In plangebied komen diverse kleinere groenstroken en plantsoenen voor. Ook de tuinen bij de woningen dragen bij aan het groene beeld in het gebied. Met name de tuinen bij de appartementengebouwen zijn wat grotere groenvoorzieningen. Langs de Snijlaan is een speelvoorziening aanwezig. Ook bij De Ruijt komt een plantsoen met een speelvoorziening voor. Nabij het gemaal zijn de restanten van de Oude Broekmolen zichtbaar.

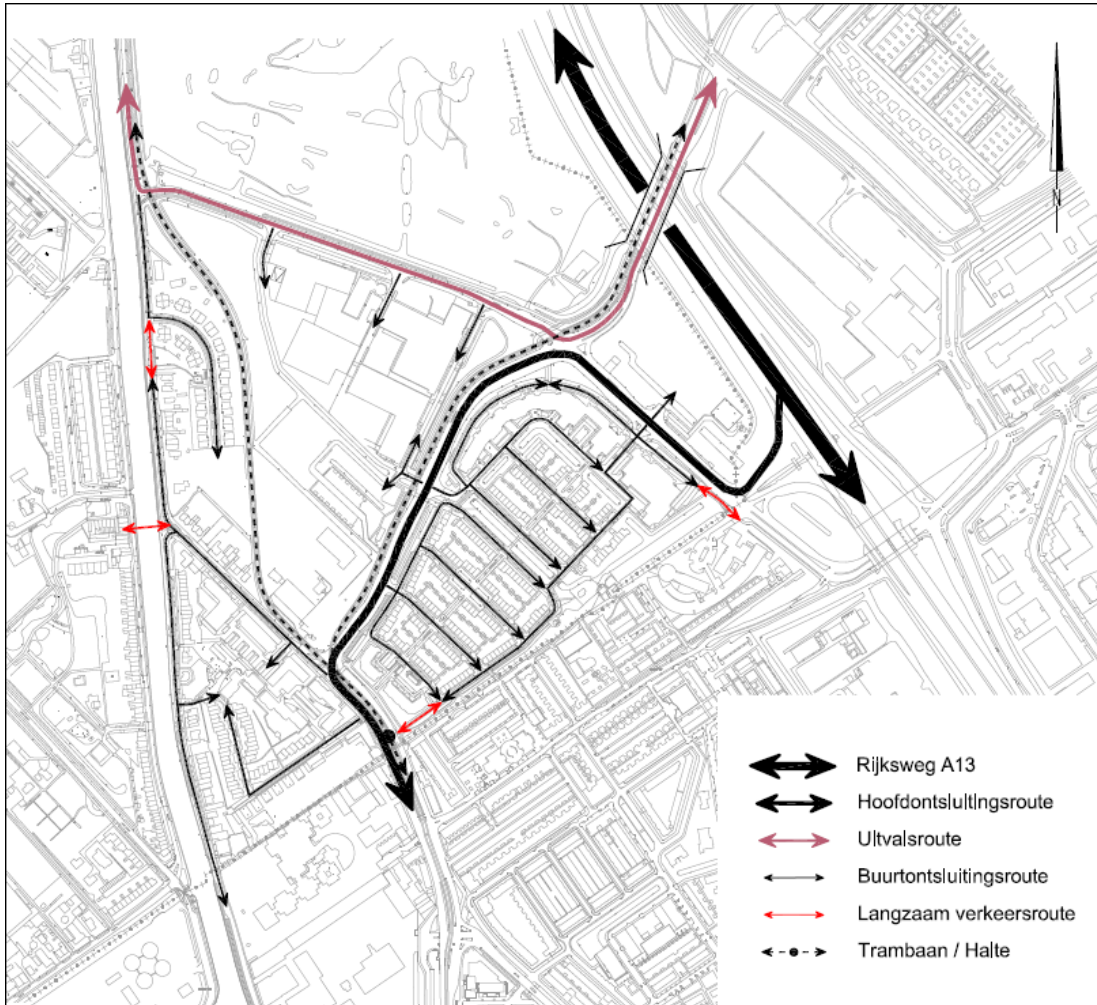
## 2.2.6 Verkeer

*Auto*

In het plangebied ligt een belangrijke ontsluitingsweg: de Vrijenbanselaan. Deze weg verbindt Delft-noord en Rijswijk-zuid met de A13. De weg heeft twee keer twee rijstroken. Bij de kruisingen met de Broekmolenweg, Kievitlaan, Reigerweg, Zuiderweg en Vinkweg zijn ook opstelstroken aanwezig. De Zuiderweg en de Rijswijkse Landingslaan zijn belangrijke wegen richting het noorden en oosten. De Zuiderweg is tevens ontsluitingsweg voor het vervoerderscentrum. Zie figuur 2.13 voor een overzicht van de verkeersstructuur van het plangebied.

Het gebied ten zuiden van de Vrijenbanselaan is toegankelijk via de Kievitlaan, de Reigerweg en de Vinkweg. Hoewel er geen afsluitingen zijn aangebracht in de straten in het gebied, is er door de ligging van de straten wel sprake van een segmentering in het gebied en kent ieder deel een eigen toegang op de Vrijenbanselaan.

De Delftweg vormt een lange doorgaande route langs het Rijn-Schiekanaal van Delft naar Den Haag via Rijswijk. De weg heeft echter geen functie voor het doorgaande verkeer. Ter hoogte van Delftweg nummer 84 is de weg gesloten voor autoverkeer. Het gedeelte van de Delftweg in het plangebied heeft de functie van erftoegangsweg voor de aanliggende woningen en enkele aansluitende straten. Het gebied tussen de Delftweg en de Broekmolenweg wordt ontsloten middels de Pauwhof.



Figuur 2.13: Verkeersstructuur Vrijenban.

Parkeren gebeurt in het woongebied voornamelijk op straat. Er zijn wel enkele garages aanwezig. Achter de bedrijfspanden aan de Reigerweg en bij de appartementengebouwen aan de Merellaan en het Pauwhof zijn terreinen ingericht als parkeerplaats. Ook achter het Kunstgebouw is een parkeerterrein aanwezig. Bij de woningen aan de Delftweg, Broekmolenweg en De Ruijt komt vaker parkeren op eigen terrein voor. Ter hoogte van de Delftse Pauw zijn op de Delftweg parkeerplaatsen ingericht voor touringcars. Op het terrein tussen het Kunstgebouw en het appartementengebouw aan de Delftweg staat nog een rij garages. Ten slotte is noemenswaardig dat aan de Vrijenbanselaan bij de afslag Delft-Noord een carpoolplaats is gesitueerd.

#### *Openbaar vervoer*

In het plangebied liggen twee trambanen. Deze komen samen op de Broekmolenweg en worden gebruikt door lijn 1 en lijn 19. Lijn 1 loopt vanuit Delft over de Broekmolenweg en buigt na de kruising met de Vrijenbanselaan af en loopt daarna evenwijdig aan het Rijn-Schiekanaal. Bij de Zuiderweg buigt de trambaan weer af richting de Delftweg.

De kruising met de Zuiderweg is beveiligd met een AHOB-systeem (automatische halve overwegbomen) vanwege de hoge snelheid van de trams ter plaatse. Lijn 19 loopt langs de Vrijenbanselaan en de Rijswijkse Landingslaan richting Den Haag Ypenburg. De dichtstbijzijnde halte ligt aan de Broekmolenweg ter plaatse van de Broekmolensloot.

#### *Langzaam verkeer*

De Vrijenbanselaan is niet toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Die moeten gebruik maken van de parallel gelegen Nachtegaallaan en Patrijsweg. Langs de Rijswijkse Landingslaan, de Zuiderweg en een klein stuk van de Vrijenbanselaan richting Delft is een vrijliggend fietspad in twee richtingen gelegen. Ook langs het gedeelte van de Delftweg vanaf de Broekmolenweg ligt een vrijliggend fietspad. Op de andere wegen en straten maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerde verkeer.

Het bebouwde gebied ten zuiden van de Vrijenbanselaan heeft een centrale as, die ingericht is als verblijfsgebied en enkel toegankelijk voor voetgangers (het Eksterpad). Het Eksterpad kruist alle straten en loopt vanaf de Broekmolenweg tot aan de Reigerweg bij de bedrijvenszone. De Zwaluwsingel wordt gekruist door middel van een voetgangersbrug.

Voor het langzaam verkeer zijn er enkele aanvullende verbindingen. In het verlengde van de Kievitlaan ligt een brug over de Broekmolensloot richting de Indische buurt in Delft. Ter hoogte van de kruising van de Broekmolenweg en de Delftweg is een voetgangersveer aanwezig. Langzaam verkeer kan hier het Rijn-Schiekanaal oversteken.

## **2.3 Ontwikkelingen**

Het bestemmingsplan 'Vrijenban' betreft voor een groot deel een actueel juridisch-planologisch kader voor bestaande functies en bebouwing in het plangebied. De hoofdstructuur van het plangebied blijft ongewijzigd. Op vier plaatsen in Vrijenban speelt wel een ruimtelijke ontwikkeling. Deze ontwikkelingen bevinden zich in een verschillend stadium van het besluitvormingsproces. De eerste ontwikkeling betreft de revitalisering van het woonwagencentrum Molenhof. Hiervoor is een apart bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Dit bestemmingsplan is inmiddels in werking getreden. De tweede ontwikkeling betreft de bouw van zestien woningen op het braakliggende terrein aan het einde van De Ruijt. De bouw van deze woningen wordt mogelijk gemaakt met een ander ruimtelijk besluit, namelijk een vrijstelling ex artikel 19 WRO (oud) onder de naam 'De Ruijt II'. De vrijstelling is inmiddels verleend, maar nog niet onherroepelijk in werking. De derde ontwikkeling betreft de bouw van een kantoor en autobedrijf op het terrein tussen de Vrijenbanselaan en de rijksweg A13. Over deze ontwikkeling wordt met dit bestemmingsplan een besluit genomen. De vierde ontwikkeling betreft de percelen aan de Broekmolenweg 14 en 16. Het kantoorpand aan de Broekmolenweg 14 is gesloopt. Ter plaatse van dit voormalige kantoorpand worden bij recht maximaal 16 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Het perceel Broekmolenweg 16 (het Kunstgebouw) kan op termijn via een wijzigingsbevoegdheid worden ontwikkeld. Hier worden maximaal 14 woningen toegestaan.

### **2.3.1 Vrijenbanselaan**

De locatie tussen de A13 en de Vrijenbanselaan is op dit moment onbebouwd. Dit terrein is tot op heden nog niet bebouwd geweest, maar de gronden zijn ook niet langer agrarisch in gebruik. Het terrein kent een ruige, groene inrichting en is door zijn ligging tussen infrastructuur te bestempelen als 'restlocatie'. Gezien de ligging van het terrein tussen grootschalige infrastructuur, de bouw van Ypenburg aan de overzijde van de A13 en de grote mate van stedelijkheid in het gebied, acht de gemeente het verantwoord om bebouwing toe te laten op deze locatie. Er is sprake van een mooie (zicht-)locatie langs de A13, waar bijvoorbeeld de bouw van woningen vanwege milieuaspecten niet mogelijk is. Bedrijfsfuncties daarentegen zijn goed inpasbaar en zijn ook een logische invulling van het gebied.

### *Kantoren voor kantoren*

Dezelfde partij die zich met de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan bezig houdt, is betrokken bij de ontwikkeling van een nieuwbouwproject (woningen) aan de Sir Winston Churchillaan 275 te Rijswijk. Op deze locatie heeft tot voorheen een kantorengedouw gestaan. Deze is in 2007 gesloopt. Op deze locatie rustte tot voor kort de bestemming 'Kantoren'. Het was hier mogelijk om een kantoor te bouwen met een bruto vloeroppervlakte van 20.350 m<sup>2</sup>.

Op 1 november 2011 is voor deze locatie een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. In dit plan is voor het perceel Sir Winston Churchillaan 275 een bestemming 'Wonen Uit te werken opgenomen. In deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan: bedrijven (categorie 1 + 2, maximaal 3.500 m<sup>2</sup>), dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen (alleen op de begane grond en eerste verdieping), webshops en wonen (alleen op de verdiepingen).

Vergeleken met de voorgaande planologische situatie (het bestemmingsplan uit 1980) is hiermee 20.350 m<sup>2</sup> b.v.o. aan kantoren komen te vervallen. Omdat in het nieuwe bestemmingsplan uit 2011 nog 3.500 m<sup>2</sup> b.v.o. aan bedrijvigheid is toegestaan, kan worden gesteld dat hierbij in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan (20.350 - 3.500 =) in ieder geval 16.850 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorruimte is komen te vervallen. Er is dus een forse hoeveelheid aan harde plancapaciteit uit de Rijswijkse kantorenmarkt onttrokken.

Omdat beide locaties door dezelfde partij worden ontwikkeld, kunnen de op de Plaspoelpolder vrijgekomen m<sup>2</sup>'s (16.850) worden benut ter plaatse van de Vrijenbanselaan (8.500 m<sup>2</sup> + 4.200 m<sup>2</sup> = 12.700 m<sup>2</sup>). Feitelijk is er dan ook geen toename van het aantal m<sup>2</sup>'s kantoren en bedrijvigheid, maar van een afname van (16.850 - 12.700 =) 4.150 m<sup>2</sup> b.v.o.

Gelet op het voorgaande kan worden voldaan aan het principe van 'kantoren voor kantoren' uit de structuurvisie

Aan een kantoorgebouw van 8.500 m<sup>2</sup> op een deze locatie bestaat nog steeds behoefte. De ontwikkelaar heeft laten weten dat zich inmiddels drie serieuze huurders hebben gemeld voor het nieuwe kantorengedouw. De bestaande leegstaande kantoren die de overcapaciteit op de kantorenmarkt veroorzaken, kunnen doorgaans bij lange na niet voldoen aan het tegenwoordig gestelde eisenniveau ten aanzien van uitstraling, duurzaamheid en functionaliteit. Binnen de regio (behalve Den Haag) is er nauwelijks of geen sprake van kantoren die hieraan kunnen voldoen, vooral wat betreft de omvang. Kantoren van dit kwaliteitsniveau zijn geconcentreerd in Den Haag-Centrum.

Deze locatie betreft dan ook een aanbod van kantoorruimte die anders is dan andere, en toekomt aan de marktvraag. Ook op basis van de vigerende positionering van Rijswijk als bovenregionaal stedelijk centrum is de realisatie van het plan van groot belang.

Overigens staat het plan reeds vele jaren op de planningslijsten van kantoorontwikkelingen in de regio, die daar mee heeft ingestemd. De kavel is een stedenbouwkundige restlocatie, waarvan de meerwaarde voor het groen in twijfel wordt getrokken. De ligging van de locatie (aan de snelweg) en de invulling de omgeving (vooral infrastructuur) maken de kavel geschikt voor de beoogde invulling. Gezien de infrastructuur en bedrijvigheid in de omgeving zou de locatie lastig in te vullen zijn met een andere functie (zoals bijvoorbeeld wonen) De locatie valt bovendien buiten de bebouwingscontouren.

### *Groenwaarde*

Ook al is door de ontwikkeling groen op deze plek als hoofdfunctie niet meer mogelijk, de eventuele groene/ecologische waarden van het perceel blijven wel behouden. Met de ontwikkelaar is afgesproken dat in de plannen een doorgaande groenstrook van minimaal 5 meter breed langs het water wordt aangehouden. Het dan nog resterende verlies aan oeverlengte zal worden gecompenseerd in een groenfonds.

### *Kantoor en autobedrijf*

Er worden twee gebouwen ontwikkeld, een kantoor en een autobedrijf met showroom. Het autobedrijf wordt gesitueerd aan de kant van de afslag van de A13. Het kantoorgebouw zal tegen de Rijswijkse Landingslaan gebouwd worden.



Figuur 2.14: Impressie situatie ontwikkeling Vrijenbanselaan.

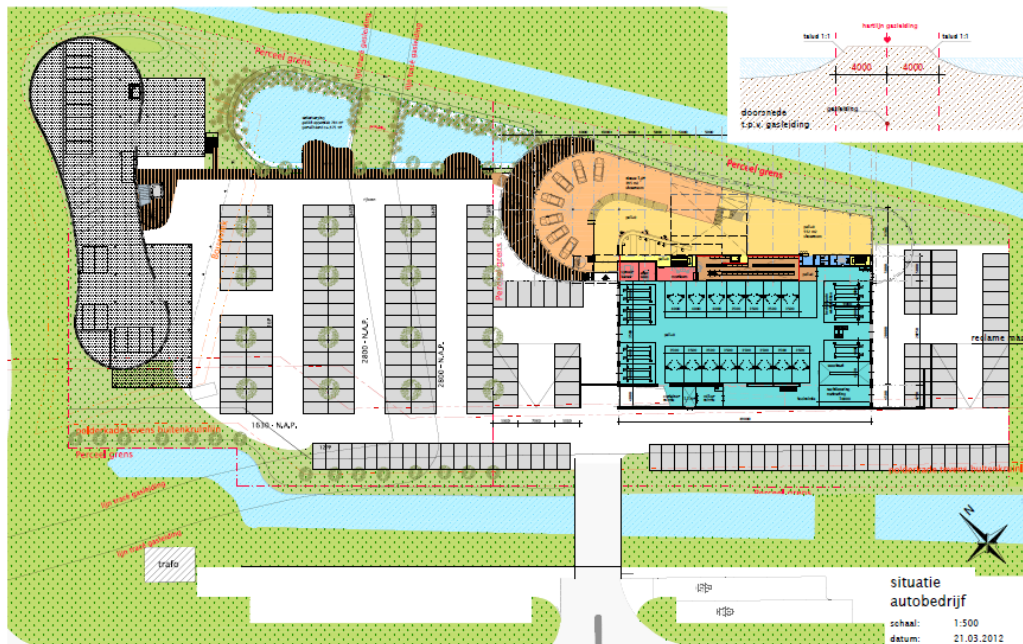
Het autobedrijf bestaat uit twee geschakelde gebouwdelen. Een deel voor de showroom en een deel voor de werkplaats. Het bedrijf presenteert zich aan de A13 met de showroom in drie lagen. Dit gedeelte van het gebouw wordt 12 meter hoog. De achtergelegen werkplaats wordt ongeveer 8 meter hoog met een parkeerdek op het dak. Het bedrijf inclusief showroom heeft een omvang van circa 4.200 m<sup>2</sup> b.v.o

Het kantoorgebouw zal bestaan uit drie delen, een horizontaal element en twee hogere elementen met verschillende hoogtes. Zie figuur 2.14 voor een impressie van het nieuwe gebouw vanaf de A13. Het horizontale element verbindt de hoogteaccenten en vormt een antwoord op de kromming van de Rijswijkse Landingslaan. Het hoogste element is ongeveer 33 meter. Dit hoogteaccent reageert op het hoge gebouw aan de Patrijsweg in de tegenover gelegen hoek en is een herkenningspunt langs de snelweg. De totale oppervlakte van het gebouw bedraagt maximaal 8.500 m<sup>2</sup>. Dit is zonder ruimte voor parkeren.

Het gebied wordt ontsloten vanaf de Vrijenbanselaan. Er wordt een secundaire weg aangelegd met openbare parkeerplaatsen en door middel van een brug wordt het water overgestoken naar het terrein van de gebouwen. Het terrein wordt rondom ingebed in groen en aan de kant van de rijksweg A13 wordt water aangelegd. Zie figuur 2.15 voor een overzichtstekening van hoe het terrein er in de nieuwe situatie ongeveer uit komt te zien.

Vanwege de ligging van kabels en leidingen in dit terrein is het gedeelte wat bebouwd kan worden beperkt. Hierdoor ontstaat een grote ruimte tussen deze gebouwen. Deze ruimte wordt grotendeels benut voor parkeren. Door de grote open ruimte tussen de gebouwen blijft de bedrijfsbebouwing aan de Patrijsweg zichtbaar vanaf de snelweg en kunnen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

De verharding loopt niet helemaal door tot aan de Vrijenbanselaan. De huidige sloot wordt gedeeltelijk aangepast en herinricht met groene oevers. Het omliggende terrein wordt vorm gegeven als een stadsrandpark door een landschapsarchitect. De vormgeving van het hoog gelegen water wordt opgewaardeerd. De ecologische functie van de sloot en de oevers wordt versterkt. Door het opwaarderen van deze groene zone wordt de impact op de ecologische verbindingzone zo veel mogelijk geminimaliseerd.



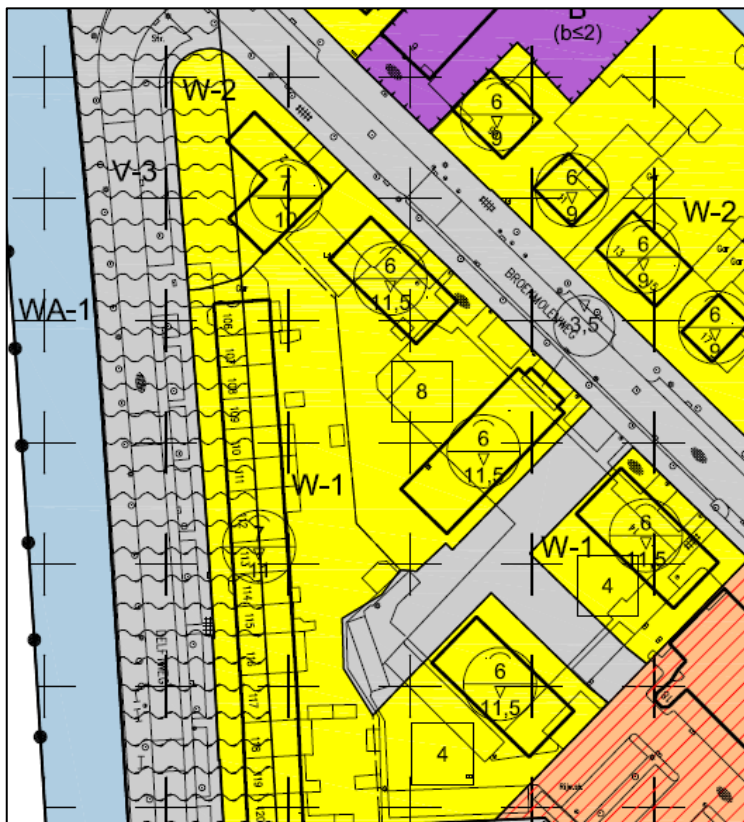
Figuur 2.15: Overzicht nieuwe situatie bouwplan Vrijenbanselaan.

### 2.3.2 Grondgebonden woningen Broekmolenweg

Het oude kantoorpand aan de Broekmolenweg 14 is gesloopt. Herontwikkeling naar woningbouw wordt beschouwd als een passende invulling van deze locatie. Stedenbouwkundig geldt als randvoorwaarde dat een representatieve bebouwingwand langs de Broekmolenweg gerealiseerd moet worden. Ter plaatse van dit voormalige kantoorpand worden bij recht in dit bestemmingsplan maximaal 16 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Dit is fase 1 van de herontwikkeling aan de Broekmolenweg. De directe bestemmingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan nadat in samenspraak met omwonenden is bepaald welk plan hier het beste gerealiseerd kan worden. Zie figuur 2.16 en 2.17 voor de invulling van deze locatie.



Figuur 2.16: invulling locatie Broekmolenweg 14 met grondgebonden woningen.



Figuur 2.17: Uitsnede verbeelding locatie Broekmolenweg 14 met grondgebonden woningen.



Ook het naastgelegen Kunstgebouw kan op termijn worden vervangen door grondgebonden woningen. Dit is fase 2 van de herontwikkeling aan de Broekmolenweg. Voor fase 2 is in dit bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hier worden maximaal 14 woningen toegestaan. Ook hier geldt weer als voorwaarde dat een representatieve bebouwingswand langs de Broekmolenweg gerealiseerd moet worden.

### 2.3.3 De Ruijt II

In het noorden van het plangebied is de ontwikkelingslocatie de Ruijt II gelegen. Dit gebied sluit aan op de bestaande woningen aan De Ruijt en heet derhalve 'De Ruijt II'. Er is een bouwplan opgesteld voor de realisatie van 16 woningen. Om het plan te kunnen realiseren is een goede ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Voor het plan De Ruijt II is een artikel 19.1 WRO vrijstellingsprocedure doorlopen en is een bouwvergunning verleend. Hiertegen zijn beroepen ingesteld. Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan 'Vrijenban' werd er vanuit gegaan dat de uitspraak over de beroepen zou zijn gedaan voordat het bestemmingsplan 'Vrijenban' zou worden vastgesteld. Nu dit niet het geval blijkt te zijn is ervoor gekozen om de ruimtelijke onderbouwing 'De Ruijt II' integraal onderdeel te laten uitmaken van het bestemmingsplan 'Vrijenban' waardoor het bestemmingsplan over deze ontwikkeling een ruimtelijk besluit neemt. De ruimtelijke onderbouwing is volledig opgenomen in bijlage 1.

De 16 woningen die binnen het plan De Ruijt II mogelijk worden gemaakt worden op een zorgvuldige manier ingepast in de omgeving. De woningen worden gebouwd in het verlengde van de woonstraat De Ruijt. Met de bouw van het project De Ruijt II wordt het braakliggende driehoekige terrein tussen de woningen aan de Broekmolenweg, De Ruijt, de Delftweg en de tramlijn, vanuit stedenbouwkundig oogpunt een 'restlocatie' te noemen, logischerwijs ingevuld met woningbouw.

Met de bouw van de 6 twee-onder-één-kapwoningen wordt de structuur van de bestaande bebouwing aan De Ruijt, waarvan de bebouwing de maximale hoogte bereikt van drie bouwlagen met een kap, doorgezet en afgemaakt.



### 3 BELEIDSKADER

De hoofdrichting van het bestemmingsplan is te vinden in diverse gemeentelijke en regionale beleidsnotities. Dit beleid staat echter niet op zichzelf, maar vormt veelal een uitwerking van het rijks- en provinciaal beleid. Daarom volgt eerst een overzicht van het planologisch relevante beleid van de hogere overheden.

#### 3.1 Rijksbeleid

##### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Rijswijk maakt onderdeel uit van de MIRT-regio Zuidvleugel, die een groot deel van de provincie Zuid-Holland beslaat. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- het verbeteren van de economische kernregio's in dit gebied door met name het vergroten van de bereikbaarheid en het faciliteren van de woningbouwopgave;
- het vernieuwen en versterken van mainport Rotterdam
- het versterken van primaire waterkeringen;
- samenwerking met decentrale overheden in het kader van waterprogramma's;
- versterken van infrastructuur van buisleidingen en hoogspanningslijnen;
- het tot stand brengen en beschermen van natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

##### 3.1.2 Amvb Ruimte

De doorwerking van het ruimtelijk beleid wordt geregeld met een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de beleidsuitgangspunten in de diverse planologische kernbeslissingen (pkb) in principe alleen bindend voor het Rijk.

In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid staat een overzicht van de nationale ruimtelijke belangen in de vigerende pkb's. Ook is aangegeven waarvoor de bevoegdheid voor het stellen van regels per AMvB wordt ingezet.

De inwerkingtreding van de AMvB vindt gefaseerd plaats. Met uitzondering van enkele onderdelen is de AMvB op 30 december 2011 in werking getreden. De regels zijn bedoeld om op lokaal niveau in bestemmingsplannen te worden verwerkt. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en evt. concrete beleidsbeslissingen) uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Het Rijn-Schiekanaal is aangewezen als belangrijk vaarwater voor motorboten. Een nieuw bestemmingsplan mag niet leiden tot een nieuwe belemmering ten aanzien van doorvaartbreedte, -diepte en hoogte.

## 3.2 Provinciaal beleid

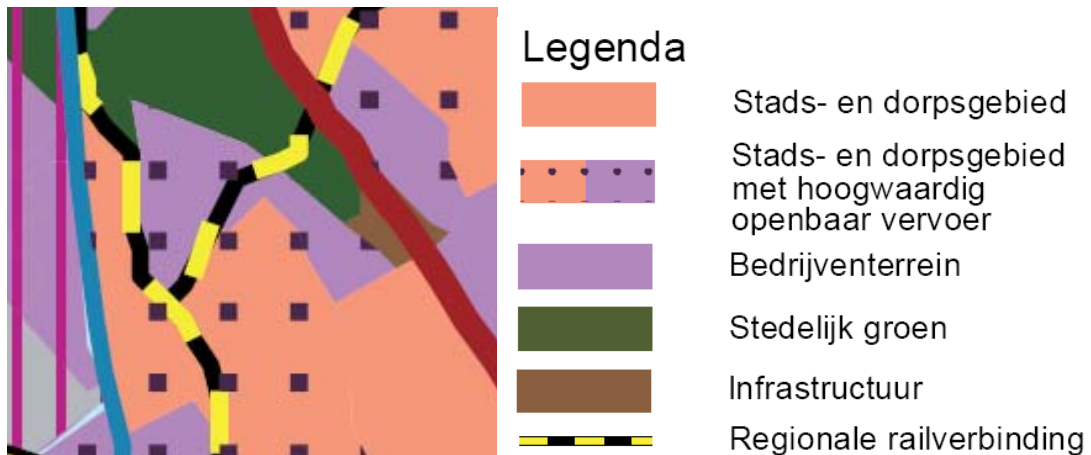
### 3.2.1 Provinciale structuurvisie Zuid-Holland + Verordening

De provincie heeft in juli 2010 een integrale structuurvisie voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland vastgesteld. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen en geeft zij haar kijk op de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040. Samen met inwoners en betrokken partijen wil de provincie het toekomstbeeld van Zuid-Holland gaan invullen.

De belangrijkste aanleiding voor het maken van een provinciale structuurvisie is de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die juli 2008 in werking trad. In deze Wro staat dat provincies, net als gemeenten en regio's, een structuurvisie voor hun grondgebied moeten maken. De oude vier streekplannen zijn daarom vervangen door één provinciale structuurvisie: 'Visie op Zuid-Holland'.

De sturingslijn is zo veel mogelijk vrijheden te laten bij lokale (en regionale) overheden en enkel die zaken provinciaal (centraal) op te pakken die moeten. De kern van Visie op Zuid-Holland is een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk realiseren. Hierin is het goed wonen, werken en leven voor de inwoners. Deze toekomstige ruimtelijke inrichting versterkt de economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor natuur en water zijn kenmerkend voor de provincie. Een brede landbouw is drager van het landschap.

De provincie wil het ruimtebeslag voor wonen en werken beperken om daarmee de kwaliteit van de steden en van het landelijk gebied te versterken. Er wordt ingezet op de opgave voor wonen en werken voor minstens 50% in bestaand bebouwd gebied te realiseren. Voor de Zuidvleugel wordt 80% in bestaand bebouwd gebied gehanteerd. Het uitgangspunt is bundeling van verstedelijking in combinatie met een goede afstemming met infrastructuur. Belangrijk middel is een betere koppeling van binnenstedelijke intensivering, infrastructuur en openbaar vervoer.



Figuur 3.1: Uitsnede functiekaart Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland.

Zie figuur 3.1 voor een uitsnede van de functiekaart van de structuurvisie. Het plangebied is deels aangewezen als 'stads- en dorpsgebied' en deels als 'bedrijventerrein'. Met bedrijventerreinen worden in de structuurvisie aaneengesloten bebouwde gebieden met als hoofdfunctie bedrijvigheid bedoeld. Voor de provincie is het goed functioneren van bestaande bedrijventerreinen (eventueel middels intensiveren, innoveren en herstructureren) van belang. Pas in laatste instantie komt de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in beeld. Afspraken hierover zijn gemaakt met betrokken partijen.

Zowel het deel 'stads- en dorpsgebied' als het deel 'bedrijventerrein' is tevens aangewezen als 'stads- en dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer', waarbij de trambanen zijn aangegeven als regionale railverbinding. Met name in de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer wordt een intensivering van het stedelijk gebied voorgestaan. Deze benadering beperkt het stedelijk ruimtebeslag, stimuleert de benutting van het openbaar vervoer en vergroot het draagvlak van voorzieningen in het stedelijk gebied.

Het onbebouwde deel tussen de A13 en de Vrijenbanselaan en Rijswijkse Landingslaan is aangewezen als 'stedelijk groen.' De gebieden met deze aanduiding betreffen de grotere eenheden stedelijk groen, die een essentiële functie vervullen voor het leef- en vestigingsklimaat in de stad. De provincie beschouwt daarom de grotere eenheden stedelijk groen als onderdeel van de groenstructuur en streeft ernaar deze beter in te bedden in de samenhangende groenstructuur. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, mits behoud van de groene functies en kwaliteiten voorop staat.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat nieuwe kantoorlocaties nodig blijven en specifiek in Rijswijk. "Nieuwbouw blijft nodig om de kwaliteit van de kantorenlocaties op peil te houden en te voorzien in de marktvraag. Aanvullende nieuwe kantoorontwikkeling moet dan ook gedoseerd en gefaseerd worden en dient alleen plaats te vinden in de volgende centra, die mede beschouwd worden als kantoorontwikkelingslocaties: (onder andere) Rijswijk.

### Provinciale verordening

De Verordening Ruimte Zuid-Holland is één van de instrumenten van de provincie om het beleid uit de structuurvisie te kunnen uitvoeren. In de verordening zijn regels opgenomen waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen en projectbesluiten dienen te voldoen. De provincie heeft geconstateerd dat doorwerking en borging voor een aantal belangen het beste via een ruimtelijke verordening kan plaatsvinden. Het gaat met name om zaken die generiek van aard zijn (voor alle gemeenten van toepassing) en in eerste instantie een werend of beperkend karakter hebben. In de artikelsgewijze toelichting bij de verordening is bij de bepalingen een korte duiding en verantwoording gegeven van de provinciale belangen. Bij de inwerkingtreding zijn de 'Regels voor Ruimte' komen te vervallen.

### 3.2.2 Eerste herziening provinciale structuurvisie en verordening Ruimte

Begin 2011 is de eerste herziening van de structuurvisie en de verordening ruimte vastgesteld. Voor een aantal onderwerpen was bij de vaststelling structuurvisie nog geen passende oplossing gevonden. Daarnaast is een aantal moties aangenomen. Met de eerste herziening worden deze zaken opgenomen in de structuurvisie en de verordening. Het gaat onder meer om een aantal landgoedbiotopen en landgoederenzones. Ook worden de kaarten met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur, de transformatiegebieden en glastuinbouwgebieden aangepast.

### 3.2.3 Actualisering 2011 provinciale structuurvisie en verordening Ruimte

Eind 2011 heeft onder de naam 'Actualisering 2011 Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte' een volgende herziening ter inzage gelegen. De hoofdlijnen, hoofdpogaven en provinciale belangen van het ruimtelijk beleid blijven ongewijzigd. De belangrijkste wijzigingen gaan over de volgende onderwerpen:

- verbeterde Kwaliteitskaart (effectiever sturen op kwaliteit);
- kantorenbouw (beperking aantal nieuwe kantorenlocaties);
- woningbouw (inspelen op ontwikkelingen woningmarkt);
- glastuinbouw (nieuwe locaties in Binnenmaas en Nieuwkoop, glas-voor-glasregeling, SER-ladder);
- bodemenergie (efficiënt gebruik ondergrond);
- gemeentelijke verzoeken (beperkte aanpassing bebouwingscontouren en functies).

Daarnaast zijn er technische correcties doorgevoerd voor de volgende onderwerpen:

- compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap;
- ecologische Hoofdstructuur en landgoedbiotoop;
- regionale waterkeringen in Rijnland en Rivierenland.

Inmiddels is er ook een ontwerp-actualisering 2012.

#### *Provinciaal belang kantorenbouw*

Op basis van de huidige situatie (economische crisis en transformatie) en het nieuwe beleid van de provincie, wordt door de provincie gekozen voor nieuw beleid op het gebied van kantoren. Van dat beleid was bij het ontwikkelen van het bouwplan en de start van het bestemmingsplan nog geen sprake. Basis van het nieuwe beleid is gelegen in het zoveel mogelijk bewaken en stimuleren van een gezonde kantorenmarkt, waarin een goede balans is tussen aanbod en vraag, die aansluit op de beoogde kantoorlocaties uit de PSV. Bij extra sloop of transformatie van kantoren, in verband met een grote incurante voorraad, kan een verhoging van de regionale nieuwbouwbehoefte aan de orde zijn. Het principe 'kantoren voor kantoren' kan daarin mogelijk een rol spelen. Gezien de ontwikkelende partij op twee locaties is verbonden (Plaspoelpolder en Vrijenbanselaan), kunnen de op de Plaspoelpolder vrijgekomen m<sup>2</sup>'s worden benut ter plaatse van de Vrijenbanselaan. Feitelijk is er dan geen sprake van toename van het aantal m<sup>2</sup>'s kantoren en bedrijvigheid, maar van een afname. Zie ook paragraaf 2.3.1

Dit onderdeel van het beleid kan in dit geval van toepassing zijn, wat ook in lijn is met artikel 7, lid 4 van de VR bij nieuwe kantoren van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> moet een verantwoording over de behoefte aan nieuwe kantoren als gevolg van de vervangings- en uitbreidingsvraag worden opgenomen alsmede een onderbouwing waarom deze behoefte niet kan worden ondervangen door hergebruik van bestaande kantoorgebouwen binnen de regio. Ook moet volgens dat artikel onderzocht worden of ter compensatie elders de kantoormruimte kan worden beperkt door sloop of functieverandering van bestaande kantoren of het wegbestemmen van nog niet gerealiseerde kantoorbestemmingen).

Tevens kan toepassing worden verleend aan artikel 7, lid 5 onder a van de VR (die een afwijkingsmogelijkheid geeft voor de realisatie van nieuwe kantoren) aangezien strikte toepassing van lid 1 van artikel 7 (het verbod op het bestemmen van nieuwe kantoren buiten de kantoorontwikkelingslocaties) zou leiden tot onevenredige benadeling van andere belangen: De locatie aan de Vrijenbanselaan is regionaal afgestemd, is in stedenbouwkundige zin een restlocatie, heeft nauwelijks ecologische en of groene waarden en een ander functie is vanuit diverse milieuaspecten niet mogelijk of wenselijk.

### 3.2.4 Woonvisie Zuid-Holland 2005-2014

Op 26 januari 2006 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Woonvisie Zuid-Holland 2005-2014 vastgesteld. In deze visie geeft de provincie aan hoeveel woningen er in die periode in Zuid-Holland gebouwd moeten worden en welke kwalitatieve accenten zij daarbij legt. De Woonvisie is gebaseerd op een analyse van de ontwikkelingen in de periode 1995 - 2005 en op de inzichten in woningbehoeften van toen.

In de provinciale woonvisie wordt de ambitie uitgesproken om in de periode tot 2015 in heel Zuid-Holland 214.000 woningen te realiseren. In de periode 2000-2005 kwamen er jaarlijks circa 1.000 woningen bij als gevolg van bestemmingswijziging, woningsplitsing en dergelijke. In die periode kwamen er 15.700 woningen bij als gevolg van vervanging en toevoeging. De stedelijke regio's hebben deze ambitie als uitgangspunt genomen voor het maken van verstedelijkingsafspraken met de Rijksoverheid.

Het provinciale beleid is erop gericht ernaar te streven dat alle bevolkingsgroepen kunnen beschikken over passende woningen. In de woonvisie wordt daarom zorgvuldig gekeken naar de behoefte aan sociale woningbouw, naar het scheppen van woonmilieus voor midden- en hogere inkomens en de behoefte aan woningen voor ouderen en jongeren. Daarnaast blijft er ook aandacht voor de gezinshuishoudens. De provincie heeft vooral de taak de lange termijnbehoefte transparant te maken en te bewaken dat de gestelde doelen worden bereikt.

### 3.2.5 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Provinciale staten van Zuid-Holland hebben in 2005 het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP), deel B vastgesteld. Het PVVP, deel B omvat de uitwerking van de provinciale visie en ambities op hoofdlijnen voor verkeer en vervoer, zoals die in de Nota Beheerst Groeien (PVVP, deel A) is vastgelegd. In deel B (de Beleidsagenda) wordt een eerste uitvoeringsprogramma geschetst. De algemene beleidslijnen zijn daarin omgezet in concrete maatregelen (zoals de Rijnlandroute) en geprogrammeerd in de tijd. Deel B geeft daarmee richting aan de provinciale investeringen en activiteiten voor verkeer en vervoer op de korte termijn. Het PVVP wordt tevens gebruikt om de (mobiliteits-)plannen van andere overheden en instanties te beoordelen en te beïnvloeden.

In het provinciale verkeers- en vervoersplan heeft de provincie een groot aantal ambities uiteengezet. Voor Rijswijk geldt onder andere het volgende:

- bundeling van verkeer op een beperkter aantal wegen;
- gebiedsteams selecteren deze wegen, in overeenstemming met de kwaliteitseisen ten aanzien van de bereikbaarheid;
- aanleg en reconstructie van wegen uitvoeren conform de principes van Duurzaam Veilig (consequent toepassen van CROW-richtlijnen);
- de weggebruiker moet een helder wegbeeld worden aangeboden;
- het opzetten van anticiperend milieubeleid op basis van integratie met het ruimtelijk, het economisch en het verkeersbeleid.

### 3.3 Regionaal beleid

#### 3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

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

#### *Tien centrale investeringsprojecten*

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

De drie gebiedsontwikkelingen zijn:

- de Internationale Zone uitbouwen, in het bijzonder het World Forum in Den Haag tot hart van de World's Legal Capital;
- een internationaal profiel voor Nieuw Binckhorst;
- doorgroei van het Technologisch Innovatief Complex in Delft.

De zeven dragende projecten zijn:

- dynamiek en innovatiekracht in de Greenport Westland-Oostland;
- verrijken van het leisure- en (top)sportaanbod voor toeristen en recreanten;
- anticiperen op de veranderingen in het klimaat en verkleinen van de bijdrage van Haaglanden aan klimaatveranderingen;
- mobiliteit duurzaam ontwikkelen;
- groene landschappen versterken, verbinden en ontsluiten;
- herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken;
- herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen.

Voor Rijswijk staat de ontwikkeling van de Beatrixlaan, nieuwe woon- en werkmilieus in Rijswijk Zuid in combinatie met een nieuw station en een kwaliteitsverbetering van de landgoederenzone centraal. In het RSP is de locatie Vrijenbanselaan aangeduid als 'structurend element regionale groenstructuur'. Bij ontwikkeling van het plan voor een kantoorgebouw en autobedrijf op deze locatie, is groencompensatie vereist. Het plan biedt ruimschoots aandacht aan groencompensatie voor de groene/recreatieve verbinding tussen de Vliet en de Delftse Hout. Er wordt rekening gehouden met een doorgaande groenstrook van minimaal 5 meter langs het (bestaande) water met een maximale taludhelling van 1:6 (bij voorkeur 1:10). Het dan nog resterende verlies aan oeverlengte zal (financieel) worden gecompenseerd in een groenfonds. De verdere uitwerking hiervan zal in een realisatieovereenkomst met de ontwikkelende partij worden vastgelegd. In dit bestemmingsplan "Vrijenban" is deze strook reeds bestemd als "Groen" en geldt ook een beschermende dubbelbestemming "Waarde – Ecologie". Overigens blijkt uit een uitgevoerde natuurtoets dat de natuurwaarde van de locatie in werkelijkheid beperkt is.



### 3.3.2 Regionale Woonvisie 2000-2015

De Woonvisie verwoordt de regionale ambities van de samenwerkende gemeenten in de stadsregio Haaglanden. Hierbij wordt ingezet op:

- groen als drager van woonkwaliteiten, met als consequentie dat de groenstructuur beperkingen oplegt aan bouwensen;
- verschillen accentueren tussen woningen en woonmilieus, met accenten op stedelijke en groenstedelijke woonmilieus;
- inspelen op de keuzemogelijkheden die mensen vragen, teneinde zelf vorm te geven aan hun woonwens;
- waarborgen bieden voor mensen die dat nodig hebben, van vragen rond wonen en zorg tot nieuwe kwaliteiten in de sociale huursector.

In de regionale woonvisie heeft Rijswijk het profiel 'Wonen in het groen aan de stad' gekregen. In Rijswijk, maar bijvoorbeeld ook in Leidschendam-Voorburg, worden tal van herstructurerings- en nieuwbouwprojecten ontwikkeld. Van regionaal belang is dat die projecten elkaar versterken en juist in samenhang zorgen voor blijvend herkenbare, groenstedelijke woonmilieus, in aanvulling op de meer stedelijke woonmilieus in bijvoorbeeld Den Haag. Daartussenin zal Rijswijk haar identiteit als weliswaar veelzijdige, maar vooral ook ruime en rustige woongemeente willen behouden en versterken. Dat vergt bovenal afstemming en samenwerking.

### 3.3.3 Regionale nota mobiliteit

Op 29 juni 2005 heeft het algemeen bestuur van Haaglanden haar eigen Regionale Nota Mobiliteit vastgesteld. De nota richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020.

Kern van de Regionale Nota Mobiliteit is dat er in de komende jaren veel maatregelen zullen moeten worden genomen om, ondanks een aanzienlijke verkeersgroei, de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan centraal in de nota.

De belangrijkste plannen voor de regio zijn:

- 40% meer reizigers in het openbaar vervoer in 2020;
- meer gebruik van de fiets;
- kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto – vooral in de spits;
- minder verkeersslachtoffers;
- een beter en gezonder leefklimaat.

Daarnaast wil het stadsgewest bevorderen dat mensen bewuster kiezen voor het juiste vervoermiddel bij de juiste verplaatsing.

### 3.3.4 Regionaal Groenbeleidsplan

Het Groenbeleidsplan is een uitwerking van het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020. Hierin wordt benadrukt welke verschillende functies de groengebieden voor de bewoners en voor de natuur vervullen. Groene gebieden zijn een belangrijke succesfactor voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners. Gebieden van regionale betekenis komen aan de orde, waaronder de grote landschapsparken en de duinen. Ook gaat het plan in op de stadsrandparken en de onderlinge verbindingen, de 'groen-blaauwe aders'. Groen heeft een waarde en een functie voor gezondheid, ontspanning, duurzaamheid, natuur, economie en recreatie en toerisme. Het stadsgewest wil met het Groenbeleidsplan een extra stimulans geven aan de uitvoering van projecten.

Voor het aanjagen van de uitvoering worden twee nieuwe beleidsinstrumenten voorgesteld:

- het uitvoeringsprogramma, een programma van concrete regionale uitvoeringsprojecten;
- het Regionale Groenfonds; een door gemeenten en partners gevoed fonds dat de nodige financiële prikkels kan geven.

Veel van die groenprojecten zijn grensoverschrijdend.

### 3.3.5 Regionaal Milieuplan Haaglanden

De samenwerkende gemeenten in de regio Haaglanden hebben een eigen ambitie neergelegd in het Regionaal Milieuplan Haaglanden om te komen tot een regio waar de inwoners wonen, werken en recreëren in een prettig en schoon leefklimaat. De regionale milieusamenwerking concentreert zich in de periode tot en met 2012 op: klimaat en energie, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geluid en handhavingssamenwerking. Verder wordt ook gewerkt aan een Duurzaamheidsvisie Haaglanden.

Voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen hebben de samenwerkende gemeenten in Haaglanden de ambitie gesteld om als regio 30% CO<sub>2</sub> te reduceren in 2020 en in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om hiernaartoe te werken ontwikkelt het Stadsgewest de regionale routekaart 'klimaatneutraal Haaglanden'. Deze kaart maakt duidelijk hoe deze doelstellingen worden bereikt en welke partijen daarvoor nodig zijn.

Milieu en milieusamenwerking staan in Haaglanden niet op zich. Milieuaspecten vervlechten zich meer en meer met de economische en ruimtelijke dynamiek van deze regio. Het Regionale Structuurplan Haaglanden voor de periode tot 2020 zet het integrale beeld van Haaglanden neer. Duurzaamheid geldt hierbij als één van de uitgangspunten. Het regionaal Milieuplan bevat met name een aantal doelen en acties voor de korte termijn.

### 3.3.6 MIRUP

Het Stadsgewest Haaglanden heeft een milieu-instrument voor ruimtelijke plannen (MIRUP) opgesteld. Het MIRUP geeft aanknopingspunten voor een traject van duurzame ruimtelijke planvorming en heeft als doel om de inbreng van verschillende duurzaamheidsaspecten in het ruimtelijke planproces te structureren. Het biedt instrumenten, methodieken, kaartmateriaal, ambities, maatregelen en voorbeelden. In het MIRUP worden duurzaamheidsambities en maatregelen weergegeven voor de thema's ruimtegebruik, verkeer, water, natuur, energie en leefbaarheid. Bij het benoemen van duurzaamheidsambities onderscheidt het MIRUP negen verschillende gebiedstypen. Vrijenban valt onder het gebiedstype 'suburbaan gebied' en 'bedrijventerrein.'

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Woonvisie 2007+ (Comfortabel wonen en samen leven) en hoogbouwvisie

In de woonvisie Rijswijk 2007+ worden de belangrijkste keuzes ten aanzien van het wonen in brede zin verantwoord. De gemeente Rijswijk wil de keuzemogelijkheden voor de verschillende huishoudens in Rijswijk vergroten, zodat er voldoende goede woningen voor alle inwoners zijn. Op dit moment zijn er relatief veel meergezinswoningen uit de jaren '50-'70 in Rijswijk aanwezig. Hoewel in de huidige situatie zowel de vraag als het aanbod van woningen groot is, is de verwachting dat in de toekomst de woningvoorraad niet geheel aansluit op de vraag. Derhalve zijn er voor Rijswijk meer koopwoningen, luxe huurwoningen en eengezinswoningen nodig. Daarnaast speelt de woonomgeving een grote rol; ligging, uitstraling en karakter van woonmilieus zijn daarin heel belangrijk. Er is behoefte aan gevarieerde woonmilieus met een eigen karakter, van stedelijk tot suburbaan en groen. Het werken aan kwaliteit in nieuwe en bestaande wijken is breder dan nieuwbouw, slopen en renoveren. Het gaat ook om investeren in sociaal opzicht.

### **Hoogbouwvisie Rijswijk**

Het ontwikkelen van hoogbouw binnen een bestaand stedelijk verband vraagt om een zorgvuldige ruimtelijke afweging. Toekomstige hoogbouw moet een meerwaarde van kwaliteit, beleving en duurzaamheid opleveren. Om structuur aan te brengen en te behouden in de Rijswijkse hoogbouw is ervoor gekozen om de gelaagde opbouw te accentueren. Hoogbouw wordt geconcentreerd aan de belangrijke structuurdragende lijnen van de 'centrale stad' en op één concentratieplek (centrumstedelijk Stationsgebied). De ruimtelijke structuur wordt benadrukt door de twee oost-westlijnen: Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchillaan te benoemen als 'stedelijke boulevard'. Deze stedelijke boulevards zijn de belangrijkste routes naar de voorzieningencentra Oud-Rijswijk en In De Bogaard. Langs deze routes ligt het voor de hand om de bebouwde ruimte te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing. De maximale hoogte wordt vooral in het hart van de 'centrale stad' nagestreefd (Stationsgebied en In De Bogaard). Voor Vrijenban geldt ten aanzien van hoogbouw een 'nee, tenzij'-principe.

#### 3.4.2 Verkeers- en vervoerplan + parkeerbeleid

Rijswijk heeft een strategische ligging binnen de Randstad aan de belangrijke snelwegen A4 en A13 en de spoorverbinding Den Haag – Rotterdam. De gemeente is een schakel in het stedelijke netwerk van de regio Haaglanden. Het is belangrijk om dit prettige woon- en verblijfsklimaat en de strategische ligging vast te houden in een periode waarin de mobiliteit onverminderd blijft groeien. Uitgaande van deze groei moet een evenwicht worden gezocht tussen de gevolgen van verkeer en vervoer op het woon- en verblijfsklimaat enerzijds (leefbaarheid) en het sociaal en economisch functioneren (bereikbaarheid) van de gemeente anderzijds.

Uit de analyse voor wonen kan worden geconcludeerd dat de leefbaarheid van de woongebieden over het algemeen goed is. Uitzondering hierop zijn de blackspotlocaties van verkeersongevallen, de hoge (auto)intensiteiten en doorgaand verkeer op een aantal wegen, de 'enge plekken', de hoge parkeerbezetting in een aantal wijken, de slechte oversteekbaarheid van bepaalde wegen en de ontbrekende schakels in het langzaam verkeersnetwerk. In 2000 was een groot aantal wijken nog niet ingericht als 30 km-zone, inmiddels is dat veelal wel het geval. De woongebieden zijn redelijk goed bereikbaar, behalve met het openbaar vervoer. Een aantal belangrijke fietsroutes loopt niet direct tussen de voorzieningen en woongebieden, maar via een omweg. De gemeente werkt inmiddels aan de opvolger van het verkeers- en vervoerplan voor de komende periode.

#### **Parkeerbeleid en parkeernormen**

Het parkeerbeleid vormt een onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid. Het parkeerbeleid, de parkeernormen- en kengetallen alsmede het beleid tot toepassing hiervan, worden door de gemeenteraad vastgesteld en geregeld herzien. Er wordt nu gewerkt met 'Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk', vastgesteld op 8 februari 2011. Deze parkeernota is het uitgangspunt bij het bepalen van de benodigde parkeergelegenheid bij ver- en nieuwbouwplannen alsmede functiewijzigingen in de gemeente Rijswijk.

#### 3.4.3 Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuurRecreatie'

In 2009 is een nieuw gemeentelijk Groenbeleidsplan, 'BomeNatuurRecreatie' genaamd, opgesteld. Het plan is begin 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. In het plan staan de 'groene' ambities voor ontwikkelingen in de stad. Het groen komt te vaak op de tweede plek. Met het groenbeleidsplan krijgt het weer de plek op de kaart van Rijswijk die het verdient. De groenstructuur van Rijswijk is de basis en dus het fundament van het groenbeleidsplan. Die groenstructuur bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur en duurzaam, verbinden en beleven zijn de leidende principes.

De visie van het groenbeleidsplan bestaat uit het creëren van een duurzame groenstructuur, door het behoud van de bestaande hoeveelheid groen, de identiteit en de kwaliteit van het groen te versterken en te zorgen voor groen dat in de omgeving past. Verbindingen zorgen voor samenhang in de groenstructuur. Dit vergroot de belevingswaarde van het groen. Investeren in de groenstructuur door middel van herinrichting en beheer betekent investeren in de stad als geheel. Het groenbeleidsplan fungeert als het groene toetsingskader voor ontwikkelingen en geeft richting aan het denken over groen, prioritering bij de uitvoering en keuzes in groenbeheer.



Figuur 3.2: Deelgebied Q (Vrijenban) Groenstructuurplan.

Zie figuur 3.2 voor de uitwerking van het groenbeleidsplan voor Vrijenban. Dit gedeelte van Rijswijk grenst aan de noord- en noordoostzijde aan de stadsparkzone van Rijswijk. Er loopt een primaire verbindingzone door het plangebied over het onbebouwd deel langs de A13 tussen de stadsparkzone (de golfbaan) en het Delftse Hout/Bieslandse Bos. Verder is een secundaire verbinding opgenomen via het groen en water ten zuidoosten van het vervoerderscentrum, de Zwaluwsingel en de Broekmolensloot. Er liggen kansen deze secundaire verbinding beter te laten functioneren door het aanleggen van een faunapassage en het afstemmen van de inrichting op de doelsoorten.

De ligging nabij de stadsparkzone is een sterk punt van Vrijenban, evenals de groenzone tussen het vervoerderscentrum en de trambaan van lijn 1. Dit stuk groen heeft potentie om als pauzegroen gebruikt te worden door de medewerkers van nabij gelegen bedrijven. Streefbeeld is dat het groen langs de Broekmolenweg en de Zuiderweg/Vrijenbanselaan en de Vliet de hoofdstructuur vormt van dit deelgebied. Dit komt tot uitdrukking door bomenrijen. De bomenlaan langs de Vliet is onderdeel van de hoofdboomstructuur. Voor het water wordt gestreefd naar 'praktisch water', met hier en daar een natuurvriendelijke oever.

#### 3.4.4 Milieubeleidsplan 2006-2010

Hoewel de planhorizon van het Milieubeleidsplan 2006-2010 is verstreken, zijn de doelstellingen nog actueel. Het beleid blijft vooralsnog van kracht. Het milieubeleidsplan van de gemeente Rijswijk is benaderd vanuit de aspecten leefbaarheid en duurzaamheid. De gemeente Rijswijk wil de wettelijke taken, die gericht zijn op het bewaken van een goede milieukwaliteit, goed op de rails hebben. Hierbij wil de gemeente kansen die zich voordoen om een bijdrage te leveren aan een duurzame ontwikkeling van Rijswijk optimaal benutten. Het gaat hierbij met name om het inbrengen van milieuaspecten zoals duurzaam bouwen en energiebesparing in ruimtelijke planvorming.

Onder meer de volgende doelstellingen zijn opgenomen in het milieubeleidsplan:

- duurzaam bouwen maakt onderdeel uit van alle bouwplannen binnen de gemeente Rijswijk;
- milieukwaliteitsaspecten maken deel uit van alle ruimtelijke plannen;
- milieuambities worden nagestreefd bij ruimtelijke ontwikkelingen op basis van uitgangspunten MIRUP (Milieu in Ruimtelijke Plannen).

#### 3.4.5 Plan van aanpak duurzaam bouwen

De gemeente Rijswijk heeft een plan van aanpak duurzaam bouwen vastgesteld (december 2006) waarin de ambities voor duurzaam bouwen in beleid zijn verankerd. Dit beleid is gericht op het besparen van energie en duurzaam materiaalgebruik in nieuwbouw- en herstructureringsprojecten. Ook is het van toepassing op woningen, bedrijven, kantoren, scholen en andere gemeentelijke gebouwen en grond-, weg- en waterbouw.

De gemeente Rijswijk ziet duurzaam bouwen breder dan alleen de bouwmaterialen genoemd in het nationaal pakket woningbouw. Ook het stedenbouwkundig niveau, de utiliteitsbouw, de renovatiefase en de sloopfase zijn aandachtspunten. De gemeente hanteert de volgende definitie voor duurzaam bouwen: het op zodanige wijze inrichten, bouwen, beheren en slopen van gebouwen en van de gebouwde omgeving, op zodanige wijze dat de schade aan het milieu in alle stadia van ontwerp tot en met sloop, zoveel mogelijk wordt beperkt of tot stand wordt gebracht. Duurzaam bouwen betekent ook het toevoegen van positieve milieuaspecten, waardoor de draagkracht van milieu wordt verhoogd. De ambities geformuleerd in het plan van aanpak dienen als uitgangspunt voor de duurzame kwaliteit van de woningen en gebouwen binnen deze gemeente.

Om duurzaam bouwen meetbaar te maken, maakt de gemeente gebruik van het rekenprogramma GPR gebouw (gemeentelijk praktijk richtlijn gebouw). Door het invoeren van gegevens worden prestaties zichtbaar voor de thema's energie, milieu, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. De gemeente heeft in het plan van aanpak duurzaam bouwen aangegeven dat ze een ambitie van GPR 7 of hoger heeft voor nieuwbouwwoningen en een EPC-waarde (energieprestatiecoëfficiënt) van 10% onder het wettelijk minimum. Daarnaast is GPR-gebouw ook geschikt voor bestaande bouw; het geeft inzicht in kwaliteitsverbetering van een ingreep. De gemeente streeft ernaar om dit beleid bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringsonderdelen, renovatie en sloop toe te passen.

#### 3.4.6 Economische visie 2010-2018 'Vernieuwen en profileren'

In de Economische Visie geeft de gemeente Rijswijk aan hoe ze haar sterke economische positie wil behouden en versterken. Om mogelijke nivellering of zelfs daling van werkgelegenheid en bedrijvigheid tegen te gaan, is het noodzakelijk om op dit punt ambities en doelstellingen te formuleren. Rijswijk heeft in potentie een aantrekkelijk vestigingsmilieu en een uitstekende ligging. De laatste jaren heeft Rijswijk echter last van de wet van de remmende voorsprong. De werkgelegenheidsgroei blijft achter bij die van Haaglanden, zelfs in sectoren waar Rijswijk van oudsher sterk in is. Oorzaken hiervoor zijn vooral de veroudering van het vastgoed, de functiescheiding en het ontbreken van een duidelijk imago. Vernieuwing en een duidelijke profilering zijn daarom essentieel. Dit moet gestalte krijgen door middel van het inzetten op een viertal pijlers: de Plaspoelpolder, In de Bogaard, Oud-Rijswijk en het internationale vestigingsklimaat. Met deze vier gebieden/thema's kan Rijswijk zich regionaal profileren.

Voor de overige bedrijventerreinen in de gemeente, waaronder Vrijenban, wordt de constatering gedaan dat deze – voor zover bekend – goed functioneren. De gemeente heeft dan ook geen duidelijke visie of actieplan voor deze bedrijventerreinen. Het voornemen is om in de komende periode meer aandacht te besteden aan het functioneren van deze bedrijventerreinen. Dit kan bijdragen aan het behoud en de versterking van een gevarieerd vestigingsklimaat voor bedrijven.

### 3.5 Conclusie

Het bestemmingsplan Vrijenban ziet voor het overgrote deel toe op de bestaande ruimtelijke situatie. Het betreft een woon-/werkgebied in de nabijheid van twee lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit is daarom een goed gebied voor het realiseren van extra ruimte voor wonen en werken in bestaand bebouwd gebied. Een sterk punt hierbij is de ligging nabij de stadsparkzone van Rijswijk. Dit biedt recreatieve mogelijkheden voor zowel de bewoners van het gebied als de werknemers van de bedrijven in het gebied. Al met al is Vrijenban op regionaal schaalniveau een goede locatie om te voorzien in de ruimtevraag naar wonen en werken. Dit wordt met de bouw van een kantoor en een autobedrijf aan de A13 benut, en in de toekomst mogelijk met de bouw van een aantal grondgebonden woningen aan de Broekmolenweg. Gezien de beantwoording van de provincie op de ingediende gemeentelijke zienswijze op de ontwerpstructuurvisie is het aannemelijk dat deze ontwikkeling tussen de A13 en de Vrijenbanselaan passend is binnen de provinciale structuurvisie.<sup>1</sup> Een gevolg van de nieuwbouw is een verkleining van het aaneengesloten groengebied. De recreatieve waarde van dit gedeelte was al beperkt door de geïsoleerde ligging. De ecologische waarde als verbindingzone is een belangrijk aandachtspunt. Door de aanleg van de groene zone worden de negatieve effecten op de primaire verbindingzone beperkt. Daarbij kan de secundaire verbindingzone via de Zwaluwsingel worden versterkt. Bij de bouwplannen van het kantoor en het autobedrijf zullen de ambities op het gebied van duurzaam bouwen worden nageleefd.

---

<sup>1</sup> Zie pagina 173 van de Nota van Beantwoording en Wijziging, deel 3.A Thematische Beantwoording Overheden.

## 4 OMGEVINGSASPECTEN

Dit hoofdstuk geeft een nadere toelichting op enkele sectorale aspecten van het bestemmingsplan. Het gaat zowel om meer milieutechnische onderwerpen als luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en externe veiligheid als om omgevingsaspecten als ecologie, archeologie en cultuurhistorie. Met name bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om deze aspecten nader te beschouwen bij de afweging of een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling wenselijk is en om te bepalen aan welke randvoorwaarden dit zou moeten voldoen. Om die reden krijgt het bouwplan van een kantoor en autobedrijf aan de Vrijenbanselaan en de mogelijke woningbouw aan de Broekmolenweg in dit hoofdstuk specifieke aandacht.

### 4.1 Lucht

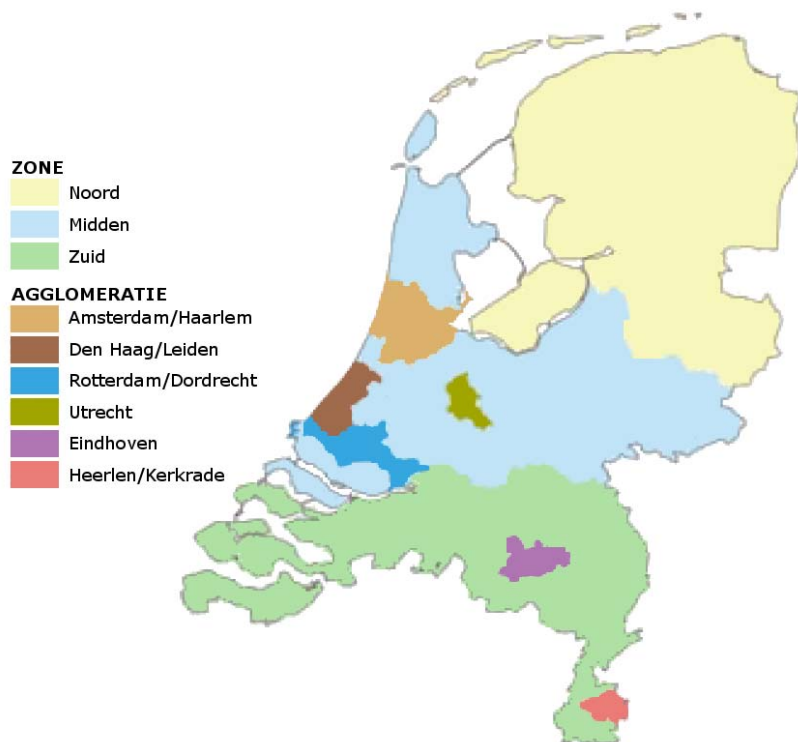
#### Wettelijk kader

Luchtvervuiling is schadelijk voor de volksgezondheid en het milieu. Verkeer, industrie en huishoudens brengen grote hoeveelheden schadelijke stoffen in de lucht. Het doel van de op 15 november 2007 van kracht geworden 'Wet luchtkwaliteit', als onderdeel van de Wet milieubeheer, is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxide, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In de wet is aangegeven in welke gevallen gemeenten en provincies de luchtkwaliteit in kaart moeten brengen en wanneer zij maatregelen dienen te treffen. Met de wijzigingen in de Wet luchtkwaliteit, is een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden.

De luchtkwaliteitsnormen zijn op Europees niveau vastgelegd. Voor veel stoffen wordt in Nederland nergens de norm overschreden. Van een aantal stoffen liggen de concentraties in Nederland boven de Europese luchtkwaliteitsnormen. Dit betreft met name stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). NO<sub>2</sub> wordt voornamelijk beïnvloed door het wagenpark (verkeersbewegingen). PM<sub>10</sub> wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals het totale wagenpark, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen. Voor de Europese luchtkwaliteitseisen is aan Nederland ten aanzien van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op 7 april 2009 derogatie verleend. Dit betekent dat er uitstel is van de termijn waarbinnen Nederland aan de luchtkwaliteitseisen moet voldoen. Verschillende termijnen van derogatie zijn verleend voor diverse zones en agglomeraties binnen Nederland. Deze zones en agglomeraties zijn weergegeven in figuur 4.1.

Rijswijk is gelegen in de agglomeratie Den Haag/Leiden. Voor dit gebied geldt dat tot 1 januari 2015 de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub> 60 µg/m<sup>3</sup> bedraagt en dat het uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden niet meer mag bedragen dan 300 µg/m<sup>3</sup>. Voor PM<sub>10</sub> geldt dat voor dit gebied geen derogatie is verleend.

Nederland heeft de derogatie gekregen, omdat een pakket aan maatregelen wordt uitgevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze maatregelen, zowel rijksmaatregelen als lokale, meer gebiedsgerichte maatregelen, moeten leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit, waardoor de luchtkwaliteitsnormen in 2015 wel worden gehaald. Hierbij wordt rekening gehouden met de uitvoering van een aantal projecten, die bijdragen aan verhoogde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.



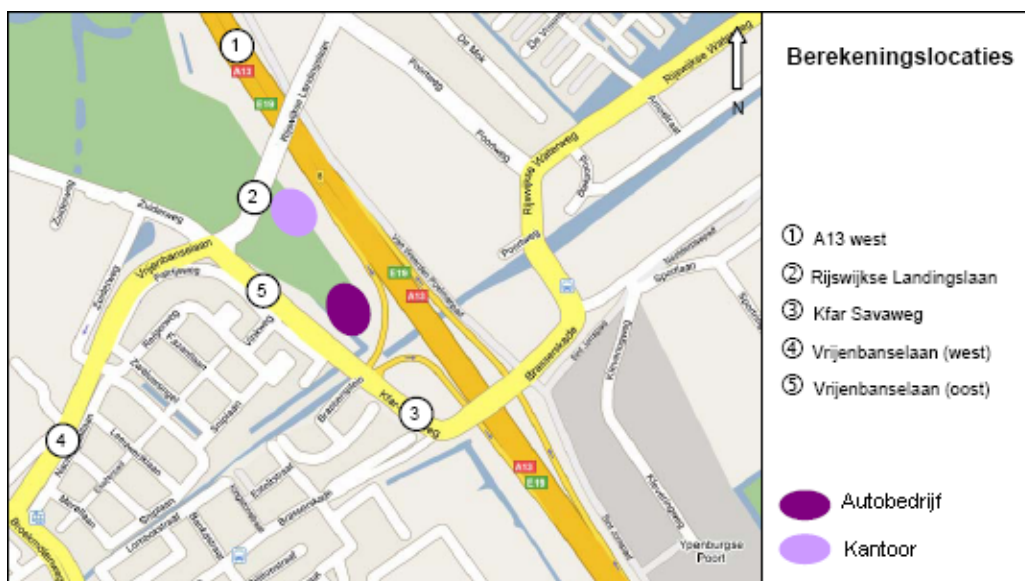
Figuur 4.1: Zones luchtkwaliteitseisen.

Een van de bepalende AmvB's is de AmvB 'Niet in Betekende mate' (NIBM). Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden). Hiervoor wordt een grens gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit betekent dat voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> projectbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Als van een project aannemelijk is gemaakt dat het niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> aan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bijdraagt, is het 'NIBM' en vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht uit de Wet milieubeheer. In de Regeling NIBM zijn categorieën van gevallen aangewezen, waarvan de projectbijdrage kleiner is dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> en geen nader onderzoek behoeven.

### Situatie Vrijenban

Eén van de belangrijkste bronnen van verhoogde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betreft het wegverkeer. Om die reden worden met name in de buurt van drukke verkeerswegen de luchtkwaliteitsnormen overschreden. In en om het plangebied bevinden zich de Vrijenbanselaan en de rijksweg A13. Het is te verwachten dat hier verhoogde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> voorkomen. Er is inzicht verkregen in de luchtkwaliteitsituatie door het uitgevoerde onderzoek vanwege de geplande ontwikkeling van het autobedrijf en kantoor aan de Vrijenbanselaan.





Figuur 4.2: Overzicht locaties luchtkwaliteitsberekeningen.

Om de effecten van de realisatie van het autobedrijf en het kantoor op de luchtkwaliteit te bepalen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Op basis van berekeningen is bepaald wat de concentratie  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  langs de belangrijke verkeerswegen in de omgeving is (zie figuur 4.2). In het referentiejaar (2009) worden nog niet alle luchtkwaliteitsnormen gehaald. De jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide ligt nabij de A13 boven de grenswaarde (zie figuur 4.3). Het maximale aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie  $\text{NO}_2$  wordt niet overschreden.

#### Jaargemiddelde concentraties $\text{NO}_2$

Wegvak	$\text{NO}_2$ [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]			
	2009 ao*	2009 po*	2015 ao	2015 po
Grenswaarde	-	-	40	40
Plاندrempel	42	42	-	-
A13	52	52	44	44
Rijswijkse Landingslaan	38	38	32	32
Kfar Savaweg	42	42	35	35
Vrijenbanselaan (west)	37	37	32	32
Vrijenbanselaan (oost)	36	36	31	31

\* ao = autonome situatie

\* po = situatie inclusief planontwikkeling

Figuur 4.3: Overzicht jaargemiddelde concentraties  $\text{NO}_2$ .

De situatie ten aanzien van fijn stof is beter te noemen. De grenswaarden van  $\text{PM}_{10}$  worden niet overschreden (zie figuur 4.4). Zowel in de huidige situatie (2009) als in de toekomstige situatie (2015) blijft de jaargemiddelde concentratie beneden de grenswaarde van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Het aantal overschrijdingen van het etmaalgemiddelde ligt in de huidige situatie (2009) bij de A13 nog wel boven de norm. Er worden jaarlijks 39 overschrijdingen berekend, terwijl de norm op maximaal 35 overschrijdingen per jaar ligt.

**Jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> (incl. zeezoutcorrectie)**

Wegvak	PM10 [µg/m <sup>3</sup> ]			
	2009 ao*	2009 po*	2015 ao	2015 po
Grenswaarde	40	40	40	40
A13	28	28	24	24
Rijswijkse Landingslaan	20	20	20	20
Kfar Savaweg	24	24	22	22
Vrijenbanselaan (west)	29	30	27	27
Vrijenbanselaan (oost)	29	29	26	26

\* ao = autonome situatie

\* po = situatie inclusief planontwikkeling

Figuur 4.4: Overzicht jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub>.

Omdat er sprake is van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> (zowel in 2009 als in 2015) en een overschrijding van het maximaal aantal overschrijdingen van het etmaalgemiddelde van PM<sub>10</sub> bij de A13, is voor deze componenten de planbijdrage bepaald. In alle drie de gevallen is de planbijdrage bepaald op 0. Dat betekent dat de bijdrage van de ontwikkeling van het autobedrijf en het kantoor langs de Vrijenbanselaan aan de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in de buitenlucht nihil is. De conclusie is dan ook dat de ontwikkeling voldoet aan artikel 5.16 lid 1 sub b onder 1 van de Wet luchtkwaliteit.

De ontwikkeling aan de Broekmolenweg behoort tot een categorie NIBM-projecten uit de ministeriële regeling (bijlage 3a3). Ook deze ontwikkeling voldoet aan artikel 5.16 lid 1 sub b onder 1 van de Wet luchtkwaliteit.

De ontwikkeling 'De Ruijt II' behoort tot een categorie NIBM-projecten uit de ministeriële regeling (bijlage 3a3). Ook deze ontwikkeling voldoet aan artikel 5.16 lid 1 sub b onder 1 van de Wet luchtkwaliteit. Verwezen wordt naar de Ruimtelijk onderbouwing 'De Ruijt II', september 2011.

## 4.2 Geluid

### Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk.

Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd. Er wordt een onderscheid gemaakt in geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer en ten gevolge van industriële processen.

*Wegverkeer*

Op basis van de Wet geluidhinder artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en 30 km/uur-gebieden. De omvang van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en of de weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximaal toelaatbare geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen.

In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Toetsing van de geluidbelasting aan de voorkeursgrenswaarde vindt plaats in geval van de bouw van nieuwe woningen of de aanleg of reconstructie van een weg.

*Tramverkeer*

In de Wet geluidhinder worden geen eisen gesteld aan de maximale geluidbelasting ten gevolge van tramverkeer. Conform het beleid van de gemeente Rijswijk dienen trams wel betrokken te worden bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting. De geluidbelasting ten gevolge van tramverkeer moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld.

*Railverkeer*

De zones langs spoorwegen zijn centraal vastgesteld. In het Besluit geluidhinder is een kaart opgenomen met de geluidzones langs spoorwegen. Het gaat hierbij om nagenoeg alle Nederlandse spoorwegen, de Amsterdamse en Rotterdamse metrolijnen en de Utrechtse sneltramlijn. Stadstramlijnen en kleinschalige industriële spoorlijnen hebben geen geluidzone. De breedte van iedere zone staat apart op kaart aangegeven. Het toetsingskader is vergelijkbaar met dat van wegverkeer. De voorkeurswaarde bedraagt 55 dB.

*Industrielawaai*

Een industrieterrein is volgens de Wet geluidhinder een terrein waar zich bedrijven kunnen vestigen die genoemd worden in artikel 40 van de Wet geluidhinder en onderdeel D van Bijlage I behorende bij het Besluit omgevingsrecht (de zogenaamde grote lawaaimakers). Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder is rondom deze terreinen een zone vastgesteld, waarbuiten de etmaalwaarde van het gemiddelde geluidsniveau ten gevolge van alle bedrijven op dat terrein niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). De zone is een planologisch aandachtsgebied, waarbinnen regels van kracht zijn, die aan zowel industriële activiteiten als aan woningbouw beperkingen opleggen. In het kader van het bestemmingsplan dient gekeken te worden of de geluidsbelasting van dit industrieterrein van invloed is op de woningen binnen het plangebied. Indien de geluidsbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt, kan de gemeente een hogere waarde vaststellen. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen bedraagt 55 dB(A).

## **Situatie Vrijenban**

### *Wegverkeer*

In en om het plangebied liggen diverse wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De A13 is buitenstedelijk gelegen en heeft in de huidige situatie 2 x 3 rijstroken ter plaatse van Vrijenban. Hiermee bedraagt de geluidzone 600 meter vanaf de buitenste rijstrook. De Vrijenbanselaan en het aansluitende deel van de Broekmolenweg is binnenstedelijk gelegen en heeft 2 x 2 rijstroken en bij de kruispunten extra opstelstroken. De weg heeft een zone van 350 meter. De Zuiderweg is binnenstedelijk gelegen en heeft 2 x 1 rijstrook en heeft een zone van 200 meter. Op de overige wegen en straten geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Er is op grond van dit bestemmingsplan bij recht geen mogelijkheid voor de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied. Ook zijn er geen plannen voor de aanleg of reconstructie van wegen. Het nieuwe kantoor en het autobedrijf aan de Vrijenbanselaan betreffen geen geluidgevoelige bestemmingen. Toetsing aan de Wet geluidhinder blijft daardoor achterwege.

Vanwege de ontwikkelingslocatie aan de Broekmolenweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (DGMR Industrie, Bouw en Milieu BV, Woningbouw Broekmolenweg Rijswijk, Akoestisch onderzoek Rapport M.2011.0479.07.R001, 30 juli 2012) (Zie bijlage 3). Voor de woningen in fase 1 is bepaald wat de geluidbelasting is ten gevolge van het wegverkeer. De locatie ligt binnen de geluidzone van de Vrijenbanselaan. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten (2025) en het wegdektype (DAB) is met behulp van een akoestisch rekenmodel bepaald wat het geluidsniveau ter plaatse van de gevels van de nieuwe woningen is. Dit is voor iedere bouwlaag gedaan. Vanaf 10 augustus 2012 heeft een 'ontwerpbeschikking hogere grenswaarden' ter inzage gelegen omdat op vier van de zestien woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is berekend. De geluidbelasting bedraagt hier maximaal 50 dB. Op dezelfde wijze is ook berekend wat de geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer op de Broekmolenweg (30 km/u). De maximale geluidbelasting bedraagt 56 dB. Omdat op deze ontwerpbeschikking geen zijn zienswijzen ingediend, is deze ongewijzigd definitief geworden voordat het bestemmingsplan werd vastgesteld.

Voor de ontwikkeling van 'De Ruijt II' is ook akoestisch onderzoek uitgevoerd. De maximaal toelaatbare grenswaarde wordt nergens overschreden. Voor het complete onderzoek en resultaten wordt verwezen naar 'Ruimtelijk onderbouwing' De Ruijt II', september 2011.

### *Tramverkeer*

In het plangebied liggen de tramlijnen 1 en 19. In verband met de mogelijke woningbouw aan de Broekmolenweg is bepaald wat de geluidbelasting is ter plaatse van de nieuwe woningen (fase 1). De geluidbelasting vanwege lijn 19 is overal lager dan 48 dB en bedraagt maximaal 44 dB. De geluidbelasting vanwege lijn 1 is bij alle woningen direct aan de Broekmolenweg hoger dan 48 dB. De geluidbelasting is maximaal 58 dB.

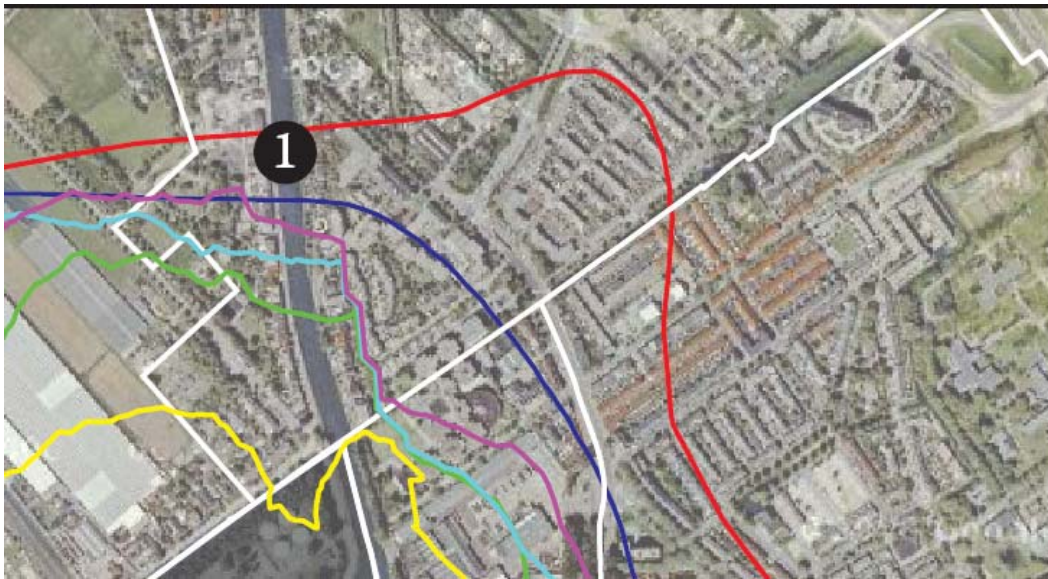
De hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting (weg- en tramverkeer) varieert sterk. Deze bedraagt maximaal 63 dB. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid voor de ontwikkeling aan de Broekmolenweg moet nader akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Er moet worden afgewogen of maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting doelmatig en haalbaar zijn. Eventueel moeten hogere waarden worden vastgesteld. Hierbij wordt het (toekomstige) gemeentelijk beleid voor het vaststellen van hogere waarden in acht genomen.

### *Railverkeer*

Ten westen van het plangebied ligt de spoorlijn tussen Rotterdam en Den Haag. Voor dit traject is een zone vastgesteld van 700 meter. De geluidzone reikt tot net iets over de Broekmolenweg. Dit betekent dat de ontwikkelingslocatie Broekmolenweg binnen deze geluidzone ligt. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting maximaal 52 dB bedraagt. Dit is beneden de voorkeurswaarde van 55 dB.

### *Industrielawaai*

De bedrijventerreinen in het plangebied zijn geen industrieterrein volgens de Wet geluidhinder. Grenzend aan het plangebied is wel een gezoneerd industrieterrein aanwezig. Het gaat om het industriële complex van DSM in Delft. Zie figuur 4.5 voor de vigerende geluidcontour van 50 dB(A) rond het DSM-terrein nabij het plangebied. Deze is in rood weergegeven. Op basis van akoestisch onderzoek is in 1997 een MTG-contour (maximaal toegestane geluidbelasting) vastgesteld. Deze grens wordt nu in het bestemmingsplan vastgelegd als de (nieuwe) grens van de geluidzone. Hierbuiten mag de geluidbelasting vanwege het industriële complex van DSM niet meer bedragen dan 50 dB(A). Binnen de geluidcontour zijn geen nieuwe woningen gepland. De ontwikkelingslocatie aan de Broekmolenweg ligt net buiten de zone.



Figuur 4.5: Geluidcontouren DSM-terrein ter hoogte van Vrijenban. De rode lijn betreft de vigerende geluidcontour van 50 dB(A).

## 4.3 Bodem

### **Wettelijk kader**

Het is wettelijk geregeld (bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwiteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de bouwaanvraag te worden geweigerd.

### **Situatie Vrijenban**

Op basis van beschikbare bodemonderzoeken is in het kader van de 'Vrijstellingsregeling grondverzet' op 18 juli 2006 door het college van burgemeester en wethouders de 'Gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart 2005, Rijswijk' (document B05A0261 d.d. 14 december 2005) en het Bodembeheerplan 2006, Rijswijk' (nota 06.0142), vastgesteld. Uit deze documenten blijkt het volgende.

Het plangebied is verdeeld over drie zones, te weten 'zone 01 Delftkwartier', 'zone 07 Wonen Vrijenban' en 'zone 08 Bedrijven Vrijenban'. Bij alle drie de zones is de bovengrond (0 – 0,5 m-mv) geclassificeerd als 'licht verontreinigd'. In de ondergrond (0,5 – 1,0 m-mv) kunnen binnen de zone 'Delftkwartier' matige verontreinigingen voorkomen. In de zones 'Wonen Vrijenban' en 'Bedrijven Vrijenban' is de ondergrond geclassificeerd als respectievelijk 'licht verontreinigd' en 'schoon'.

Onlangs is door Royal Haskoning een nieuwe bodemkwaliteitskaart opgesteld (kenmerk 9V8276.01, d.d. 11 januari 2011). Deze bodemkwaliteitskaart wordt binnenkort door de gemeente vastgesteld. Uit de bodemfunctiekaart blijkt dat binnen het plangebied drie functies voorkomen te weten, 'wonen met tuin', 'industrie' en 'overig'.

Verder blijkt dat de eerder genoemde zones zijn samengevoegd tot twee deelgebieden, te weten 'deelgebied 1: Delftkwartier en Vrijenban' en 'deelgebied 5: Bedrijventerrein Vrijenban'. De kwaliteitsklasse van het deelgebied 1: Delftkwartier en Vrijenban (als zijnde de ontvangende bodem) betreft voor de bovengrond klasse 'wonen' en voor de ondergrond klasse 'schoon'. In 'deelgebied 5: Bedrijventerrein Vrijenban' is de kwaliteitsklasse niet bepaald.

### **Resultaten onderzoek**

#### *Ontwikkelingslocatie Vrijenbanselaan*

Voor de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan heeft een specifiek bodemonderzoek plaatsgevonden (bijlage 4). Het doel van dit onderzoek was inzicht te verkrijgen in hoeverre het voormalige, dan wel huidige gebruik van de locatie heeft geleid tot verontreinigingen van de bodem sinds een bodemonderzoek uit 1984. Destijds is op een nabijgelegen locatie een lichte verontreiniging van de bodem en het grondwater aangetroffen. Gezien het gebruik van de grond sinds het uitvoeren van dit onderzoek, was de verwachting dat er geen verontreinigende stoffen voorkomen. De onderzoeksstrategie was dan ook 'onverdacht'.

In november 2007 zijn diverse monsters genomen van de bodem (tot twee meter onder maaiveld) en het grondwater. Deze monsters zijn chemisch geanalyseerd. Ook zijn tijdens het veldbezoek zintuiglijke waarnemingen gedaan. De bovengrond is zwak puinhoudend. Hier zijn licht verhoogde concentraties koper, kwik, lood, zink, PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) en minerale olie aangetroffen. In de zintuiglijke schone bovengrond en de kleiige ondergrond zijn geen verhoogde concentraties gemeten. In het grondwater is aanvankelijk een matig verhoogde concentratie minerale olie aangetroffen. Na herbemonstering van het grondwater is gebleken dat er geen verhoogde concentraties (vluchtige) minerale olie aanwezig zijn.

#### *Ontwikkelingslocatie Broekmolenweg*

Ook voor de ontwikkelingslocatie aan de Broekmolenweg is een specifiek bodemonderzoek uitgevoerd (Atkb Adviesbureau voor bodem, water en ecologie, verkennend bodemonderzoek Broekmolenweg 14 te Rijswijk, 18 mei 2011). Het doel van het onderzoek was het bepalen van de kwaliteit van de grond en het grondwater. Op grond van een historisch onderzoek en eerder uitgevoerde bodemonderzoeken in de omgeving van de onderzoekslocatie is de volgende hypothese gesteld: 'verdacht voor lichte bodemverontreiniging met PAK en metalen in de grond'.

In april 2011 zijn diverse bodem monsters genomen van de grond (tot drie meter onder het maaiveld) en het grondwater. Deze monsters zijn chemisch geanalyseerd. Ook zijn tijdens het veldbezoek zintuiglijke waarnemingen gedaan. Er zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In de bodem zijn plaatselijk bodemvreemde bestanddelen (puin) aangetroffen. In de boven- en ondergrond zijn licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en PCB vastgesteld. Deze resultaten komen overeen met eerder uitgevoerd onderzoek uit 1985. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met barium, dichlooretheen en vinylchloride vastgesteld. De gehanteerde onderzoekshypothese is bevestigd.

### *Ontwikkeling De Ruijt II*

In het kader van dit plan is een separaat bodemonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er, milieuhygiënisch gezien, derhalve geen belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen bouw van 16 woningen. Voor deze ontwikkeling is ook aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit aanvullend bodemonderzoek geeft de volgende aanbeveling: Binnen de grenzen van de onderzoekslocatie mag verontreinigde grond niet (tijdelijk) worden verplaatst en/of verwijderd. Aangezien ter plaatse van het plangebied zal niet worden afgegraven, is deze aanbeveling niet relevant. Voor het complete onderzoek en resultaten wordt verwezen naar Ruimtelijk onderbouwing 'De Ruijt II', september 2011.

### **Conclusie**

De bodemkwaliteit is sinds het eerste bodemonderzoek uit 1984 (Vrijenbanselaan) en 1985 (Broekmolenweg) niet noemenswaardig gewijzigd. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gesteld dat de locaties in milieuhygiënisch opzicht geschikt zijn voor de geplande grondtransacties en bouwplannen. Een vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt verder geen belemmering voor het kantoor en het autobedrijf aan de Vrijenbanselaan en de eventuele woningbouw aan de Broekmolenweg. De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plan De Ruijt II

## **4.4 Externe veiligheid**

### **Wettelijk kader**

Externe veiligheid betreft de kans op overlijden voor burgers (aanwezig in bebouwing of verblijfsgebieden grenzend aan risicobronnen) als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij de risicobron. Risicobronnen kunnen bedrijven zijn, maar ook het transport van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorwegen en via buisleidingen. Ook risico's veroorzaakt door windturbines (afvallen rotorbladen) en dalend en stijgend vliegverkeer bij vliegvelden, wordt gerekend tot de externe veiligheidsrisico's.

Dit risico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de overlijdenskans per jaar als gevolg van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen bij een ongeval. Dit kan op een kaart worden weergegeven met behulp van contouren. Het groepsrisico betreft de kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico kan met behulp van een diagram worden weergegeven.

### *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)*

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) in werking getreden. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. De norm voor het plaatsgebonden risico is vastgesteld op  $10^{-6}$  per jaar (kans van 1 op een miljoen). Voor kwetsbare objecten, zoals woningen en scholen, is dit een grenswaarde. Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals bedrijfsgebouwen en sporthallen, is dit een richtwaarde.

Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en geeft ook aan hoe deze veiligheidseisen doorwerken in plannen voor de ruimtelijke ordening. Op grond van het besluit wordt in een ministeriële regeling voor een aantal bedrijfssectoren (LPG-tankstations, opslag van gevaarlijke stoffen (PGS 15) en ammoniakkoelinstallaties) vaste veiligheidsafstanden vastgelegd. Voor de overige bedrijven wordt de veiligheidsafstand met een risicoberekening bepaald. Bij het maken van een bestemmingsplan moeten gemeenten hiermee rekening houden.

Het Bevi bevat geen norm voor het groepsrisico; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico in het gebied rondom de inrichting. Er is een oriëntatiewaarde bepaald, die aangeeft wanneer de kans dat bij een ongeval 10, 100 of 1000 doden vallen, voldoende klein is. Dit geeft houvast bij de beoordeling bij welke bevolkingsdichtheid in de omgeving van een risicobedrijf er nog sprake is van een voldoende veilige situatie. De gemeente dient verantwoording af te leggen met betrekking tot het groepsrisico. Het bevoegd gezag motiveert – kort gezegd – in ieder geval:

- het aantal personen in het invloedsgebied;
- het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot risicovermindering;
- de alternatieven;
- de mogelijkheden om de omvang van de ramp te beperken;
- de mogelijkheid tot zelfredzaamheid.

Naast de verantwoording van het groepsrisico moet advies worden gevraagd aan de regionale brandweer over het groepsrisico en de mogelijke gevolgen van het bestemmingsplan voor de mogelijkheden van rampbestrijding en de zelfredzaamheid van de bevolking binnen het invloedsgebied van het bedrijf.

#### *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) / Basisnet*

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu ontwikkelt het zogenaamde Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het basisnet wordt vastgelegd in een Amvb op basis van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Doel van het Basisnet is om bij de toewijzing van vervoerscapaciteit over een vervoersas rekening te houden met een vastgelegde risicoruimte. Deze risicoruimte dient dan tevens als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. Verder wordt in het basisnet weg een aantal wegen aangewezen waarop een zogenaamde veiligheidszone en/of een plasbrandaandachtsgebied (PAG) wordt aangewezen. Het PAG is een zone van 30 meter aan weerszijden van de weg. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het PAG moet het bevoegd gezag onderbouwen, waarom het de ontwikkelingen wil toestaan. Het basisnet gaat vooralsnog niet gelden voor provinciale en gemeentelijke wegen. In de recente Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt niet meer gesproken over een PAG. Sommige bevoegde gezagen houden wel rekening met het PAG.

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij basisnet wegen geldt dat het plaatsgebonden risico is vastgesteld in een veiligheidszone. De veiligheidszone is een zone waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. De veiligheidszone wordt bepaald door het maximale plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  per jaar op basis van de maximale gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de Circulaire RNVGS zijn de te hanteren veiligheidszones opgenomen. De werkingsduur van deze circulaire liep tot 31 juli 2012. De circulaire wordt vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev).

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)*

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is vergelijkbaar met het Bevi, maar dan van toepassing op buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm (1,97 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa (16 bar) en om buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm (2,76 inch) en een druk van meer dan 1600 kPa. Buiten de regels over het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico is in het Bevb bepaald dat in een bestemmingsplan de ligging van buisleidingen wordt weergegeven en dat een regeling wordt opgenomen voor de belemmeringenstrook. Deze belemmeringenstrook ligt op vijf meter aan weerszijden van de buisleiding of vier meter in geval van aardgasleidingen met een druk tussen 1600 en 4000 kPa.



### **Situatie Vrijenban**

In en om het plangebied zijn diverse risicobronnen te onderscheiden. Het gaat om een tweetal inrichtingen en een tweetal transportroutes:

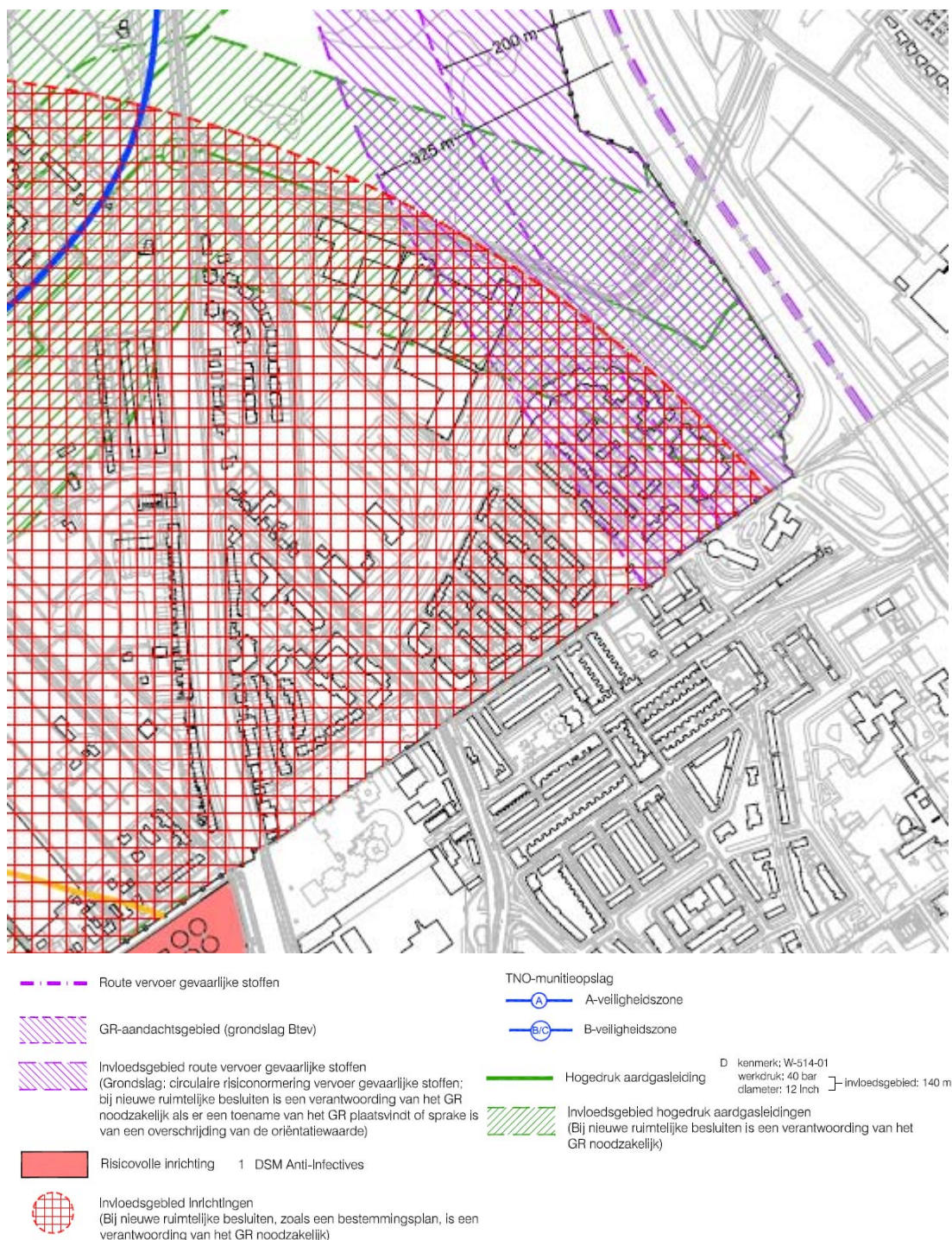
- het onderzoekscentrum van TNO Defensie en veiligheid (Lange Kleiweg te Rijswijk);
- het terrein van DSM (Alexander Fleminglaan te Delft);
- buisleiding W-514-01 van de Gasunie;
- rijksweg A13.

Zie figuur 4.6 voor een uitsnede van de signaleringskaart externe veiligheid met de ligging van de risicobronnen en bijbehorende invloedsgebieden in het om het plangebied.

#### *TNO Defensie en veiligheid*

Aan de Lange Kleiweg in Rijswijk is een onderzoekscentrum van TNO Defensie en veiligheid gevestigd. Rond het onderzoekscentrum gelden veiligheidsafstanden voor defensie terreinen. Dicht op dergelijke terreinen zijn geen gebouwen, drukke wegen of recreatieterreinen toegestaan (veiligheidszone B). Op grotere afstand is dit wel toegestaan. Wel gelden dan nog een aantal beperkingen om het risico op zware ongevallen te verkleinen (veiligheidszone C). Zo zijn geen gebouwen toegestaan met een vlijs- of gordijngevelconstructie en ook geen gebouwen met zeer grote glasoppervlakten, waarin zich als regel een groot aantal personen bevinden. Bovendien zijn geen bedrijven die bij calamiteit gevaar voor munitieopslag of omgeving opleveren hier toegestaan.

De gecombineerde grens van veiligheidszone B en veiligheidszone C ligt net buiten het noorden van het plangebied. Binnen het plangebied gelden daarom geen beperkingen vanwege het onderzoekscentrum van TNO Defensie en veiligheid.

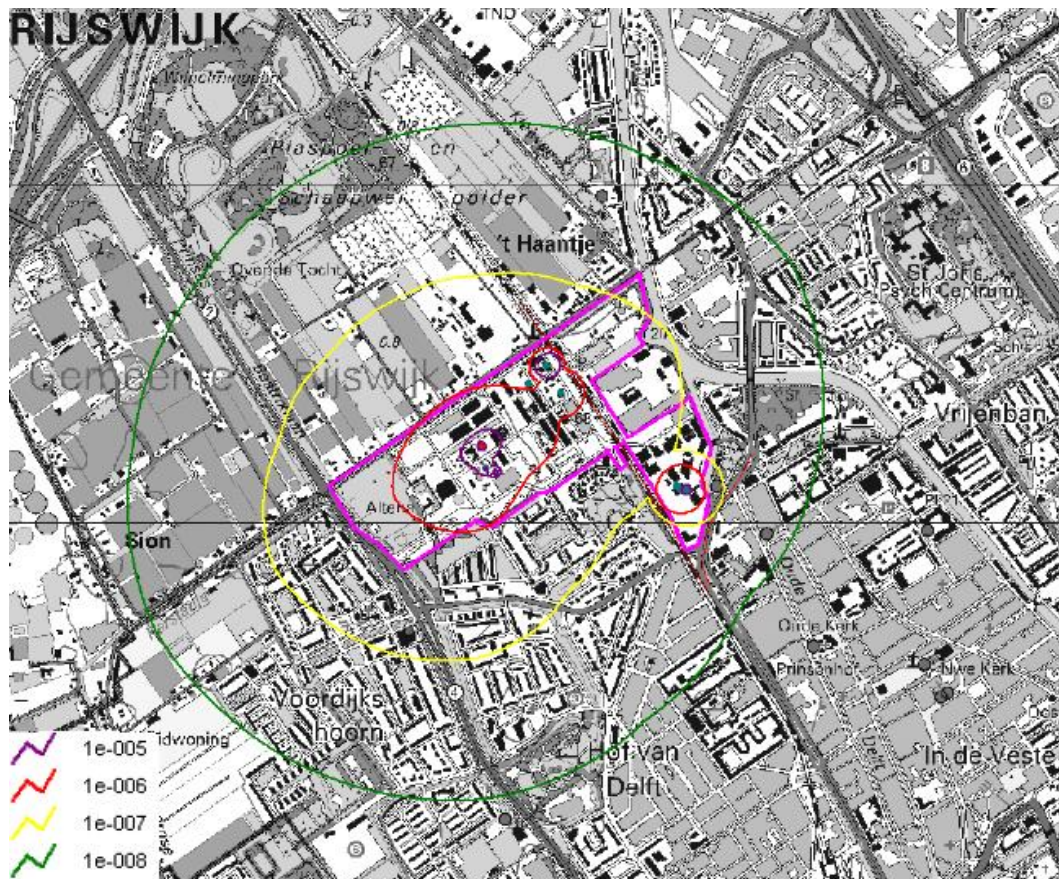


Figuur 4.6: Risicobronnen in de omgeving van het plangebied.

### DSM

Aan de Alexander Fleminglaan in Delft ligt het industriële complex van DSM. Het terrein is gelegen aan het Rijn-Schiekanaal en de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en grenst aan de gemeente Rijswijk. DSM is een biotechnologisch bedrijf en produceert onder andere antibiotica en aroma's voor de voedingsindustrie. Bij de productieprocessen worden diverse gevaarlijke stoffen gebruikt.

In verband met diverse ruimtelijke ontwikkelingen in Delft en Rijswijk zijn berekeningen uitgevoerd om het plaatsgebonden risico en groepsrisico in beeld te krijgen (Save, Groepsrisico ruimtelijke ontwikkelingen rondom DSM Gist B.V., 4 april 2011, bijlage 5). Zie figuur 4.7 voor de ligging van de contouren van het plaatsgebonden risico. De contour waar de kans op overlijden gelijk is aan 1 op een miljoen per jaar ( $PR=10^{-6}$ ) ligt in het zuiden en in het noorden voor een klein deel buiten de terreingrens. Het plangebied ligt ruim buiten deze contour.



Figuur 4.7: De berekende contouren van het plaatsgebonden risico rond het terrein van DSM.

Bepalend voor de ligging van het invloedsgebied is een brand in een opslagloods, waarbij in geval van een brand toxische verbrandingsgassen ontstaan. Het invloedsgebied reikt tot 1.500 meter vanaf het terrein van DSM. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt dus een groot gebied rondom het complex van DSM in ogenschouw genomen. Bijna het gehele plangebied behoort tot het invloedsgebied, met uitzondering van de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan (zie rode kruisarcering in figuur 4.6). Uit de berekeningen (rapport Save) blijkt dat door de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid het groepsrisico toeneemt van 1,14 maal de oriënterende waarde in de huidige situatie naar 1,18 in de toekomstige situatie. De ontwikkelingslocaties De Ruijt II en de Broekmolenweg liggen binnen het invloedsgebied.

#### *Aardgastransportleiding Gasunie*

Ter plaatse van de Zuiderweg is een ondergrondse buisleiding van de Gasunie aanwezig. Het betreft buisleiding W-514-01 met een diameter van 12 inch en een druk van 40 bar. Deze aardgastransportleiding verlaat het plangebied aan de westzijde bij de kruising van de Zuiderweg met de Delftweg. De buisleiding is hier onlangs een klein stukje verlegd. Aan de oostzijde verlaat de leiding het plangebied ten zuidoosten van de Rijswijkse Landingslaan. Dat betekent dat de gasleiding de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan doorkruist. Het invloedsgebied van de buisleiding reikt tot 140 meter van de leiding.

### Rijksweg A13

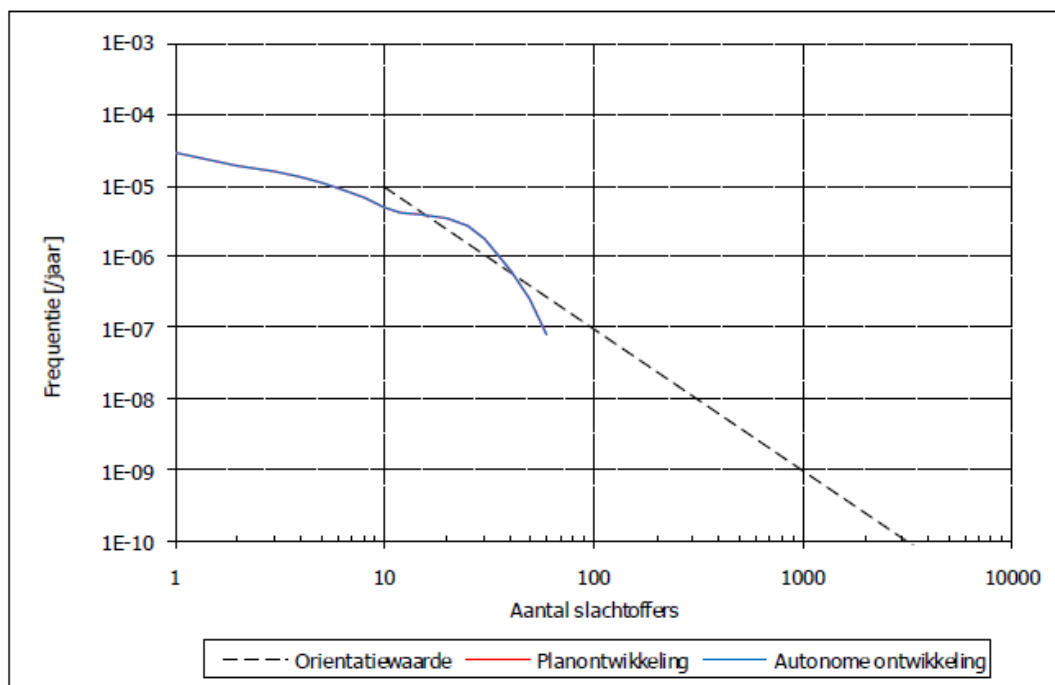
Deze autosnelweg wordt onder andere gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vanwege het risico op ongevallen met gevaarlijke stoffen geldt een toetsingsafstand van 325 meter vanaf de snelweg. De A13 ligt direct ten oosten van het plangebied. Dat betekent dat de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan binnen dit invloedsgebied gelegen is.

### Onderzoek

In verband met de ontwikkeling aan de Broekmolenweg is onderzocht wat de invloed is van het woningbouwplan op de hoogte van het groepsrisico (DGMR Industrie, Bouw en Milieu BV, Broekmolenweg Rijswijk (Z.H.): onderzoek Externe Veiligheid, 30 juli 2012, bijlage 6). In verband met de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan binnen de invloedsgebieden van de aardgastransportleiding en van de A13 is onderzoek uitgevoerd naar de risico's op een ernstig ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen (DHV BV, Kwantitatieve risicoanalyse Nieuwbouw kantoorcomplexen autogarage in Rijswijk, 15 juli 2011, bijlage 7).

### DSM

Voor de ontwikkeling aan de Broekmolenweg is met behulp van de gegevens uit het rapport van Save opnieuw de hoogte van het groepsrisico bepaald. Hieruit is gebleken dat als gevolg van het woningbouwplan geen verhoging is te constateren. Het groepsrisico verandert niet zichtbaar in de  $F_n$ -curve (zie figuur 4.8). De grafiek van zowel de autonome als de plansituatie liggen precies op elkaar. Dit geeft aan dat de invloed van het woningbouwplan op de hoogte van het groepsrisico verwaarloosbaar is. Ook met de ontwikkeling aan de Broekmolenweg is de toekomstige waarde van het groepsrisico dus 1,18. De verklaring hiervoor is dat binnen het invloedsgebied duizenden mensen verblijven. De vervanging van de kantoorpanden door woningen betekent slechts een zeer kleine verandering van de personendichtheid binnen het invloedsgebied. Zeker op wat grotere afstand van de risicobron (ongeveer de gele lijn in figuur 4.7) leidt dit niet tot een significante verandering van het groepsrisico.



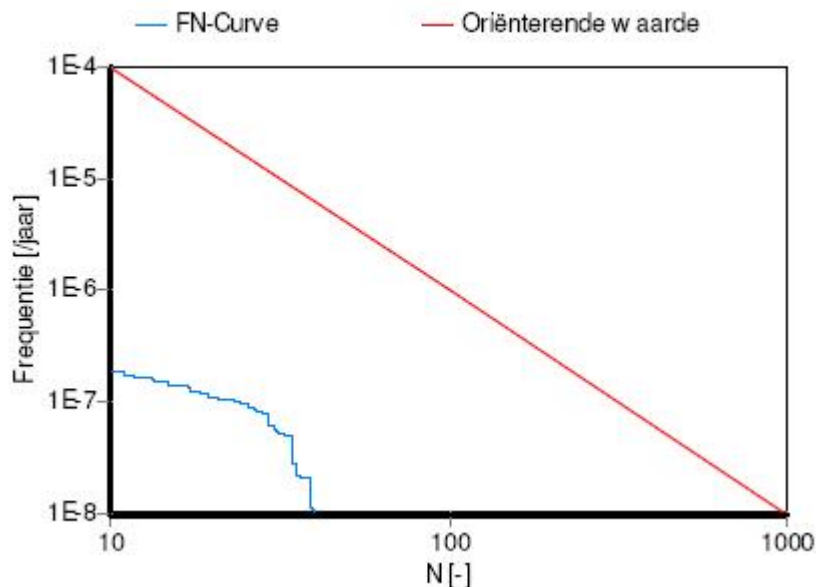
Figuur 4.8:  $F_n$ -curve groepsrisico bij autonome ontwikkeling en planontwikkeling.

Voor ontwikkeling de Ruijt II is ook de externe veiligheid onderzocht. De omgeving van de inrichtingen is dermate verstedelijkt dat de toename van de populatie als gevolg van een kleinschalige ontwikkeling van 16 woningen zeer beperkt is en nauwelijks waarneembaar.

In het kader van risicovolle inrichtingen zijn er daarom geen belemmeringen voor de ontwikkeling van 16 woningen aan de Ruijt. Locatie "De Ruijt II" is in de ruimtelijke onderbouwing meegenomen als één van de ontwikkelingen binnen het invloedsgebied bij DSM. Uit de QRA blijkt dat buiten de 10-7-risicocontour de bijdrage aan de toename van het groepsrisico te verwaarlozen is. Omdat de locatie De Ruijt II buiten de 10-7-risicocontour ligt, betekent dit dat het plan verwaarloosbaar bijdraagt aan de toename van het groepsrisico. Voor het complete onderzoek en resultaten wordt verwezen naar Ruimtelijk onderbouwing 'De Ruijt II', september 2011.

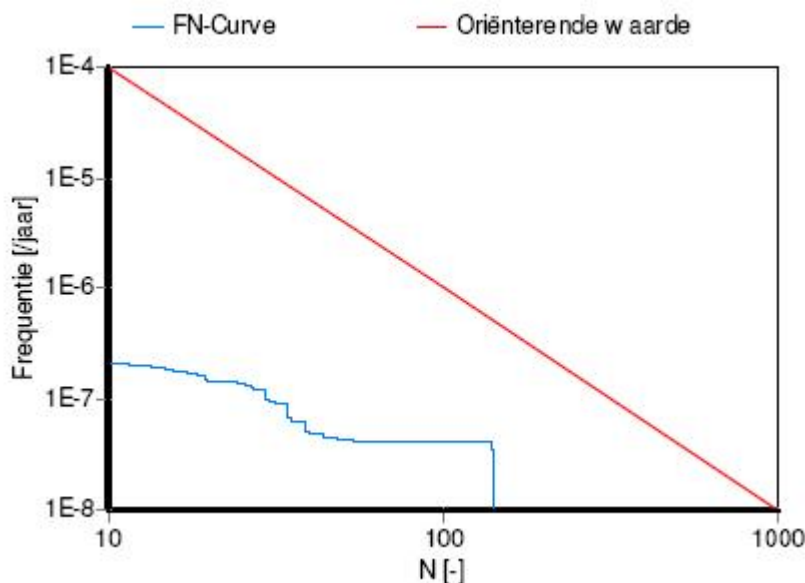
#### *Aardgastransportleiding Gasunie*

De Gasunie heeft een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd (zie ook bijlage 7). Hieruit blijkt dat het plaatsgebonden risico overal langs de buisleiding beneden de norm blijft. Hierbij is er onder andere van uitgegaan dat door een wettelijke grondroerdersregeling de faalfrequentie afneemt. Er is ook rekening gehouden met recent ingevoerde maatregelen. Om het groepsrisico in beeld te brengen, zijn de bevolkingsgegevens van de zone rond de gasleiding verzameld. Aan de hand hiervan is berekend wat de kans is dat een ongeval plaatsvindt met een bepaald aantal slachtoffers. Zie figuur 4.9 voor de  $F_n$ -curve van het groepsrisico in de huidige situatie.



Figuur 4.9:  $F_n$ -curve bestaande situatie.

De rode lijn in het diagram geeft de oriënterende waarde van het groepsrisico aan. De  $F_n$ -curve (blauwe lijn) van de bestaande situatie ligt beneden de oriënterende waarde. De verhouding tussen het berekende groepsrisico en de oriënterende waarde wordt de overschrijdingsfactor genoemd. Met behulp van de overschrijdingsfactor kan gemakkelijk een vergelijking worden gemaakt tussen twee situaties. De overschrijdingsfactor in de huidige situatie bedraagt 0,01. In de toekomstige situatie bedraagt de overschrijdingsfactor 0,08. In de toekomstige situatie is het groepsrisico uiteraard hoger, omdat er door de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan meer mensen zullen verblijven in het invloedsgebied van het groepsrisico vanwege de gasleiding. Het groepsrisico ligt in de toekomstige situatie echter ook ruim beneden de oriënterende waarde. Zie figuur 4.10 voor de  $F_n$ -curve van het groepsrisico in de toekomstige situatie.



Figuur 4.10:  $F_n$ -curve toekomstige situatie.

#### Rijksweg A13

Op grond van de transportintensiteit, het wegtype, de breedte van de weg, locatiespecifieke omstandigheden en de bevolkingsdichtheid in de omgeving is het groepsrisico berekend. Een zone van 325 meter aan weerszijden van de weg is in beschouwing genomen. Er is gebruik gemaakt van berekeningsmethodiek RBMII plus (versie 1.3, oktober 2008). Voor de berekening van de invloed op het groepsrisico van de nieuwbouw zijn twee nieuwe bevolkingsconcentraties in het berekeningsmodel toegevoegd. Voor de kantoren is uitgegaan 280 aanwezigen (alleen overdag) en voor het autobedrijf van 25 (ook alleen overdag).

De Circulaire RNVGS geeft voor de rijksweg A13 ter plaatse van het plangebied een veiligheidszone weer van 17 meter vanaf het hart van de weg. De ontwikkeling ligt hier niet binnen. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire RNVGS stelt aan het plaatsgebonden risico. In de Circulaire RNVGS is voornamelijk het plasbrandaandachtsgebied niet opgenomen. Vooruitlopend op het basisnet kunnen gemeenten ervoor kiezen om alvast bij ruimtelijke plannen rekening te houden met het plasbrandaandachtsgebied. De nieuwbouw is buiten dit gebied gelegen en vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

In de huidige situatie is het groepsrisico maximaal 0,039 maal de oriëntatiewaarde. Er is dan sprake van 129 slachtoffers en een frequentie van  $2,4 \cdot 10^{-8}$ , maximaal 308 slachtoffers bij een frequentie van  $1,3 \cdot 10^{-9}$  en een maximale frequentie van  $6,7 \cdot 10^{-7}$  bij 11 slachtoffers. In de plansituatie is het groepsrisico maximaal 0,143 maal de oriëntatiewaarde. Er is dus sprake van een stijging van het groepsrisico. Wel blijft het groepsrisico ruim beneden de oriëntatiewaarde.

#### Verantwoording groepsrisico

Op basis van de resultaten van de onderzoeken is overleg gevoerd met de Veiligheidsregio Haaglanden. Zij zijn in de gelegenheid gesteld te adviseren over mogelijkheden om de risico's te beperken. Deze verantwoording is mede gebaseerd op de geadviseerde maatregelen van de Veiligheidsregio Haaglanden.

*Voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen*

De toename van het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan is een logisch gevolg van het bouwen op relatief korte afstand van de aardgasleiding en de A13. Een agrarische functie of natuurfunctie betekent uiteraard een lager groepsrisico en is vanuit het aspect externe veiligheid te prefereren. Er zijn echter andere motieven om aan deze locatie een bedrijfsbestemming toe te kennen (zie paragraaf 2.3.1). Aangezien het groepsrisico ook in de toekomstige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, weegt het nadeel (toename van groepsrisico) niet op tegen de voordelen.

Op de locatie zelf wordt rekening gehouden met de ligging van de aardgastransportleiding. Direct boven de buisleiding of op zeer korte afstand van de buisleiding wordt niet gebouwd. De bebouwing ligt van de aardgastransportleiding af.

*Mogelijkheden tot risicovermindering*

Bij het bepalen van het groepsrisico vanwege de aardgasleiding is al rekening gehouden met diverse risicoreducerende maatregelen. Het risico op een lek als gevolg van corrosie wordt voldoende ondervangen door het zorgsysteem van de Gasunie en de inspectie hierop door het ministerie. Er is een wettelijke grondroedersregeling. Ook het bestemmingsplan bevat een verbod op het uitvoeren van werken en werkzaamheden in de strook boven de aardgasleiding.

*Mogelijkheden tot bestrijding en beperking van rampen*

De gemeente Rijswijk geeft invulling aan diverse effectreducerende maatregelen.

1. In geplande gebouwen kan een technische voorziening worden geplaatst, waarmee luchtventilatie met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld. In geval van de verspreiding van toxische gassen in de lucht kan worden voorkomen dat de giftige gassen binnenkomen. De gemeente stelt deze voorziening verplicht.
2. Bij nieuwbouw kunnen de vluchtwegen van de risicobron af worden gerealiseerd. Voldoende veilige vluchtwegen zijn belangrijk. De gemeente neemt hiervoor in het bestemmingsplan een bevoegdheid op tot het stellen van nadere eisen aan de omvang en situering van nieuwe gebouwen.
3. Risicocommunicatie is belangrijk voor een effectieve rampenbestrijding. Aan risicocommunicatie wordt in Rijswijk aandacht besteed. De stafafdeling Communicatie van de gemeente Rijswijk is aangehaakt bij de regionale pool risico- en crisiscommunicatie Haaglanden. In dit verband wordt gewerkt aan een risicocommunicatiecampagne 'wat doe je'. De mogelijkheden voor het plangebied worden momenteel verkend.
4. Een goed waarschuwingssysteem kan levens redden. Een goede dekking van de landelijke alarmsirenes is dan ook van belang. In overleg met de Veiligheidsregio Haaglanden hebben medewerkers van de gemeente Rijswijk op 1 november 2011 om 12.00 uur in het plangebied gemeten. Er is geconstateerd dat de sirenes zeer goed te horen zijn. Tussen het achtergrondlawaai en het sirenegeluid zat een verschil van circa 10 dB en het geluid komt ook nog eens van verschillende kanten.
5. De bereikbaarheid voor hulpdiensten moet worden gewaarborgd. De gemeente neemt hiervoor in het bestemmingsplan een bevoegdheid op tot het stellen van nadere eisen aan de omvang en situering van nieuwe gebouwen. In het plangebied is de bereikbaarheid voor hulpdiensten voldoende.
6. Ten slotte is de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen van groot belang voor de bestrijding van rampen. Momenteel zijn de bluswatervoorzieningen in het plangebied voldoende. Dit komt onder meer door de toegankelijke watergangen in het plangebied. Deze watergangen blijven gehandhaafd en zijn in het bestemmingsplan als open water bestemd.

#### *Mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen*

In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig, waarin personen met een verminderde zelfredzaamheid verblijven (bijvoorbeeld verpleeghuis of kinderopvang). In het geval van een ongeluk op de A13 vormt de watergang langs de Vrijenbanselaan een barrière om het gebied te ontvluchten. In geval van een ongeluk met de aardgasleiding vormt de A13 een barrière om het gebied te ontvluchten. Voor het kantoor en het autobedrijf moet hieraan specifieke aandacht worden geschonken in het bedrijfsnoodplan van beide bedrijven.

#### **Conclusie**

Het plangebied ligt nagenoeg geheel in het invloedsgebied van het industriële complex van DSM in Delft. De beoogde ontwikkeling aan de Broekmolenweg heeft geen significante invloed op het groepsrisico (1,18 maal de oriëntatiewaarde). De beoogde ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan voldoet aan de normen voor het plaatsgebonden risico, zowel vanwege de aardgasleiding als de A13. Het groepsrisico neemt als gevolg van het kantoor en het autobedrijf toe, maar blijft ruim beneden de oriëntatiewaarde. Met generieke (gemeentelijke risicocommunicatie, goede dekking luchtalarm) en specifieke maatregelen (positie vluchtwegen, bedrijfsnoodplan) worden de nadelige gevolgen van een eventueel ongeval beperkt. De locatie De Ruijt II ligt buiten de 10<sup>-7</sup>-risicocontour. Dit betekent dat het plan verwaarloosbaar bijdraagt aan de toename van het groepsrisico.

In het bestemmingsplan worden in een zone van vier meter aan weerszijden van de aardgastransportleiding in verband met de veiligheid beperkingen opgelegd aan het gebruik van de gronden. Tevens wordt in alle bestemmingen de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan de situering en omvang van de bebouwing ter waarborging van goede vluchtmogelijkheden en een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.

## **4.5 Milieuhinder bedrijven**

### **Kader**

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan hinder door bedrijven in algemene zin. Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder veroorzaken door onaangename geuren, lawaai, stof, trillingen of drukke verkeersbewegingen. Het is daarom wenselijk als bedrijfsactiviteiten op een zekere afstand van woningen en andere hindergevoelige functies zijn gesitueerd. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009).

In deze handreiking wordt aangegeven hoe door middel van milieuzonering de afstand tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies voldoende blijft. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven op een passende afstand ten opzichte van woningen worden gesitueerd en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bestaande bedrijven worden gepland. Niet ieder bedrijf heeft evenveel invloed op de omgeving. In de handreiking worden bedrijfsactiviteiten daarom ingedeeld in zes categorieën. Per milieucategorie zijn richtafstanden opgenomen die aangehouden kunnen worden om hinder te voorkomen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in afstanden tot een rustige woonwijk en tot een gebied met een menging van functies. In figuur 4.9 zijn de richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur. De bedrijvigheid kan volgens de handreiking van de VNG ingedeeld worden in categorieën die lopen van 1 tot en met 6. Hierbij lopen de richtafstanden uiteen van 0 meter tot 1.500 meter.



Milieucategorie	Richtafstanden tot 'rustige woonwijk'	Richtafstanden tot 'gemengd gebied'
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50 - 100 meter	30 - 50 meter
4	200 - 300 meter	100 - 200 meter
5	500 - 1000 meter	300 - 700 meter
6	1500 meter	1000 meter

Figuur 4.9: Richtafstanden per milieucategorie.

De VNG-publicatie blijft een richtlijn, waarin in algemene zin richtafstanden zijn bepaald op basis van gemiddelde productieprocessen. Het kan daarom zinvol zijn om in specifieke situaties de bewuste bedrijven nader te beschouwen op hun bedrijfsactiviteiten. Het kan immers zo zijn dat een specifiek bedrijf er een andere bedrijfsvoering op nahoudt, waardoor de hinder minder is dan wat op grond van de VNG-publicatie wordt ingeschat.

Bovendien moeten bedrijven op basis van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer (milieuvergunning) of op basis van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) aan voorschriften voldoen. Deze voorschriften hebben onder meer als doel de hinder voor de omgeving te reguleren en op een acceptabel niveau te houden. Deze voorschriften bieden daarom ook inzicht in de hindersituatie.

### **Bestaande situatie Vrijenban**

In en om het plangebied liggen diverse bedrijven en andere milieubelastende functies. Sommige van deze bedrijven liggen op kortere afstand van woningen en andere milieugevoelige functies dan wenselijk zou zijn om hinder te voorkomen. Het gaat om een historisch gegroeide situatie, waarbij de daadwerkelijke milieubelasting wordt gereguleerd om ernstige hinder tegen te gaan. Hieronder is een beschrijving gegeven van de algemene milieusituatie van de bedrijven in en om het plangebied.

#### *Metaalverwerkingsbedrijf*

Het metaalverwerkingsbedrijf Van Puffelen kan geschaard worden onder de omschrijving 'vuiloverslagstation' uit de VNG-publicatie (SBI-code 9002.01). Deze bedrijfsactiviteit is ingedeeld in categorie 4.2 met een richtafstand van 300 meter. Voor dit type bedrijfsactiviteiten is geluid de hinderbepalende factor (300 meter), gevolgd door geur en stof (beiden 200 meter).

Binnen de richtafstand van 300 meter liggen nagenoeg alle woningen in het plangebied. Het woonwagencentrum ligt op ongeveer vijftien meter afstand en binnen twintig tot zeventig meter liggen zes woningen aan de Broekmolenweg. De woningen aan de Nachtegaallaan liggen op vijftig tot zeventig meter afstand. De appartementen aan de Broekmolenweg liggen op ongeveer zeventig meter afstand.

Op basis van akoestisch onderzoek is de specifieke situatie van het metaalverwerkingsbedrijf in beeld gebracht. Op grond hiervan zijn in de milieuvergunning voorschriften opgenomen over de toegestane geluidbelasting. Deze voorschriften zijn afgestemd op de specifieke situatie in de omgeving van het metaalverwerkingsbedrijf.

#### *Vervoerderscentrum*

Het vervoerderscentrum kan gerekend worden tot de 'goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) met een bedrijfsoppervlak groter dan 1.000 m<sup>2</sup>' (SBI-code 6024). Dit valt in categorie 3.2 en heeft een richtafstand van 100 meter. Geluid is de bepalende hinderfactor.

Het vervoerderscentrum ligt op enige afstand van woningen. De kortste afstand is meer dan 50 meter. Dit betreft enkele woningen aan De Ruijt. Aan de zuidkant ligt het grote bedrijfsgebouw aan de Patrijslaan nog tussen de woningen en het vervoerderscentrum. De dichtstbijzijnde woning aan deze zijde ligt op ongeveer tachtig meter.

In het kader van de revitalisering van het woonwagencentrum Molenhof is de akoestische situatie van het vervoerderscentrum nader beschouwd. Het bedrijf moet voldoen aan de algemene geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit en aan een maatwerkvoorschrift van de gemeente Rijswijk. Het maatwerkvoorschrift is afgestemd op de specifieke situatie in de omgeving van het vervoerderscentrum.

### *DSM*

Het industriële complex van DSM in Delft kent door zijn aard en omvang een relatief grote milieubelasting (milieucategorie 5). Voor dergelijke bedrijfsactiviteiten geldt een richtafstand van 1.000 meter. De meest relevante aspecten zijn geluid, gevaar en geur.

Het bedrijfsterrein van DSM ligt direct ten zuidoosten van het plangebied. DSM is voor het hele plangebied een relevante milieubelastende functie. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de milieubelasting van DSM. Hierdoor is de specifieke hindersituatie ten aanzien van verschillende milieuaspecten in beeld gebracht. Voor geluid en gevaar wordt verwezen naar respectievelijk paragraaf 4.2 en 4.4. Voor wat betreft geur kan het volgende opgemerkt worden. Het plangebied Vrijenban (inclusief de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan) ligt geheel binnen de 1 ge/m<sup>3</sup>-geurcontour van DSM Gist. Uit het geuronderzoek Rijswijk-Zuid (KuiperCompagnons/Witteveen + Bos, Geuronderzoek Rijswijk-Zuid, 14 december 2010) blijkt echter dat slechts geurhinder ontstaat binnen de 3 ge/m<sup>3</sup>-contour. Het komt erop neer dat uit onderzoek blijkt dat de feitelijke geurhinder veel beperkter is dan de huidige vastgelegde geurcontouren doen vermoeden. De waarde van 3 ge/m<sup>3</sup> is in het onderzoek gemotiveerd op basis van de hedonische waarde, hinderonderzoeken en geurklachten. Vrijenban ligt niet binnen deze 3 ge/m<sup>3</sup>-contour.

Op basis van de milieuonderzoeken zijn voorschriften vastgelegd in een milieuvergunning. Deze voorschriften zijn afgestemd op de specifieke situatie in de omgeving van het bedrijfsterrein van DSM.

### *Transportbedrijf*

Ten zuiden van het plangebied ligt in Delft een transportbedrijf Van der Lee. Het bedrijf verzorgt onder andere het transport van chemicaliën. Met behulp van compressors en productpomp worden de stoffen in tankopleggers gepompt. Het bedrijf kan gerekend worden tot de 'goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) met een bedrijfsoppervlak groter dan 1.000 m<sup>2</sup> (SBI-code 6024). Dit valt in categorie 3.2 en heeft een richtafstand van 100 meter. Geluid is de bepalende hinderfactor.

Op basis van akoestisch onderzoek is de specifieke situatie van het transportbedrijf in beeld gebracht. Op grond hiervan zijn in de milieuvergunning voorschriften opgenomen over de toegestane geluidbelasting. Deze voorschriften zijn afgestemd op de specifieke situatie in de omgeving van het transportbedrijf.

### *Uzimet*

Ten noorden van het plangebied aan de Delftweg is het bedrijf Uzimet gevestigd. Uzimet is een loodfabriek, die door zijn productieproces een geur in de directe omgeving van de fabriek veroorzaakt. Onlangs is een naverbrander geplaatst, waardoor de invloed op de omgeving vermindert. De geurcirkel van 0,3 OU<sub>E</sub>/m<sup>3</sup> ligt op het meest ongunstige punt 100 meter buiten de terreingrens van Uzimet. Het plangebied ligt buiten deze contour.

#### *Overige bedrijven in het plangebied*

In de bedrijvenzone langs de Vrijenbanselaan zijn slechts beperkt hinderlijke bedrijven gevestigd, voornamelijk in categorie 1 en 2 en soms in categorie 3.1. Aan het leegstaande bedrijfspand aan de Broekmolenweg nummer 9 wordt op grond van de huidige bestemming een bedrijfsbestemming toegekend voor bedrijven in maximaal categorie 2. Het bouwbedrijf aan de Broekmolenweg valt onder categorie 2. De uitgeverij aan de Delftweg betreft slechts de kantooractiviteiten en valt daarmee in categorie 1. De overige voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs en cultuur worden allemaal ingedeeld in categorie 1 of 2. Deze voorzieningen zijn goed inpasbaar in een woonomgeving.

#### **Ontwikkelingen**

Voor de nieuwe ontwikkelingen (locatie Vrijenbanselaan, locatie Broekmolenweg en locatie De Ruijt II) is een afweging gemaakt of de nieuwbouw acceptabel is. Hierbij is nagegaan of er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat en of bestaande bedrijven hun activiteiten kunnen blijven uitoefenen binnen de gestelde milieuvorschriften. Voor de locatie Broekmolenweg staan de onderzoeksresultaten en overwegingen beschreven in een apart rapport (DGMR Industrie, Bouw en Milieu BV, Woningbouw Broekmolenweg Rijswijk (Z.H.) onderzoek Bedrijven en milieuzonering, 30 juli 2012, bijlage 8). Voor de locatie De Ruijt II is eveneens een apart rapport opgesteld. Voor dit rapport wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing 'De Ruijt II', september 2011.

#### *Ontwikkelingslocatie Vrijenbanselaan*

Voor wat betreft de ontwikkelingslocatie Vrijenbanselaan kan gemeld worden dat het kantoor en het autobedrijf op een passende afstand van woningen gerealiseerd worden. Voor kantoren wordt milieucategorie 1 aangehouden en voor het autobedrijf categorie 3.1. De afstand tot de woningen aan de Sniplaan is bijna 200 meter. Deze afstand is groter dan de richtafstand uit de VNG-publicatie. Bovendien wordt de woonwijk nog gescheiden van het nieuwe autobedrijf door het bestaande bedrijfsgebouw en de Vrijenbanselaan.

#### *Ontwikkelingslocatie Broekmolenweg*

De afstand van de ontwikkelingslocatie tot het terrein van het metaalverwerkingsbedrijf betreft 45 meter (fase 2) en ruim 30 meter (fase 1). Door middel van een akoestisch onderzoek is de geluidbelasting van de geplande woningen in fase 1 bepaald. Hieruit blijkt dat het berekende gemiddelde geluidsniveau als gevolg van de representatieve bedrijfssituatie van het metaalverwerkingsbedrijf maximaal 48 dB(A) in de dagperiode bedraagt. De toetsing is uitgevoerd op een beoordelingshoogte van 1,5 m, omdat het bedrijf alleen in de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur) in werking is. Het berekende maximale geluidsniveau bedraagt 68 dB(A). De geluidbelasting voldoet niet aan de toetsingswaarden voor een 'rustige woonwijk' uit de VNG-publicatie (stap 1). De gemeente acht woningbouw op deze locatie wel aanvaardbaar, omdat sprake is van woningbouw in een bestaand woongebied. Daarbij is de cumulatieve geluidbelasting (vanwege weg- en tramverkeerslawaai) met 63 dB meer dan 10 dB hoger dan de geluidbelasting als gevolg van het bedrijf. Het geluid van het verkeer maskeert het geluid van het metaalverwerkingsbedrijf. De geluidbelasting op de begane grond van 48 dB(A) is lager is dan de toetsingswaarde van 50 dB(A) uit de VNG-publicatie (stap 2). Gezien de waarde van de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse kan woningbouw worden toegelaten met respect voor de bestaande rechten van het metaalverwerkingsbedrijf. Indien ook fase 2 wordt ontwikkeld, dan moet een soortgelijk akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

De ontwikkelingslocatie ligt op ongeveer 250 meter afstand van het vervoerderscentrum. De woningen komen dus op ruim voldoende afstand om hinder te voorkomen.

Conform het provinciaal geurbeleid is de gemeente bevoegd tussen de hindergrens en de ernstige hindergrens een afweging te maken over de aanvaardbaarheid van woningbouw voor wat betreft geurhinder. De hindergrens ligt volgens het nieuwe provinciale beleid op 1 ge/m<sup>3</sup>.

De ontwikkelingslocatie ligt net als het gehele plangebied binnen de hindergrens van 1 ge/m<sup>3</sup>, maar buiten de 3 ge/m<sup>3</sup>-contour. Omdat uit onderzoeken is gebleken dat geurhinder pas ontstaat bij 3 ge/m<sup>3</sup>, wordt woningbouw aan de Broekmolenweg acceptabel geacht.

#### *Ontwikkeling 'De Ruijt II'*

De milieutechnische situatie ter plaatse van de nieuwe woningen aan De Ruijt kan als acceptabel worden beoordeeld. De bouw van de nieuwe woningen aan De Ruijt belemmert de bestaande, nabijgelegen bedrijven niet in diens bedrijfsvoering.

#### **Conclusie**

In en om het plangebied zijn diverse bedrijven aanwezig, die van invloed zijn op de milieukwaliteit van het plangebied. Van een aantal bedrijven zijn diverse milieuaspecten specifiek onderzocht om een beter beeld te krijgen van de milieubelasting. Op basis hiervan zijn de bedrijven gebonden aan milieuvoorschriften om de hinder te kunnen reguleren en op een acceptabel niveau te houden.

Het nieuwe kantoor en het autobedrijf aan de Vrijenbanselaan komt op voldoende afstand van de huidige woningen. Hinder wordt hiermee voorkomen. Voor de ontwikkelingslocatie Broekmolenweg geldt dat niet kan worden voldaan aan de milieukwaliteit van een 'rustige woonwijk' uit de VNG-publicatie. Gezien de ligging in bestaand bebouwd gebied wordt woningbouw ter plaatse acceptabel geacht. Uitgangspunt hierbij is dat het nabijgelegen metaalverwerkingsbedrijf aan de huidige geluidvoorschriften kan blijven voldoen. Voor de ontwikkelingslocatie De Ruijt II kan geconcludeerd worden, dat de bouw van de nieuwe woningen aan De Ruijt de bestaande, nabijgelegen bedrijven niet belemmert in diens bedrijfsvoering.

## **4.6 Water**

### **Kader**

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets omvat het gehele proces van het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en het uiteindelijke beoordelen van wateraspecten in plannen en besluiten. Het resultaat van de watertoets is beschreven in een aparte rapportage (zie bijlage 9). De belangrijkste resultaten staan beschreven in deze paragraaf.

#### *Regionaal Bestuursakkoord Water*

Om de wateroverlast gezamenlijk aan te pakken is op initiatief van het Stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland het 'Waterkader Haaglanden' opgericht, en is in februari 2006 - in navolging van het Nationaal Bestuursakkoord Water - een Regionaal Bestuursakkoord Water Haaglanden ondertekend. Dit akkoord heeft als doelstelling het op orde hebben van het watersysteem in 2015. Daarbij wordt gestreefd naar een robuust en beheersbaar watersysteem dat zoveel mogelijk is gebaseerd op de principes van vasthouden, bergen en afvoeren. Het akkoord bevat afspraken omtrent het opstellen / actualiseren van gemeentelijke waterplannen, de ruimtelijke verankering van waterbergingsopgaven in bestemmingsplannen en het gezamenlijk (overheidsorganen en bedrijfsleven) zoeken naar innovatieve oplossingen. In april 2011 heeft het Stadsgewest Haaglanden de intentie uitgesproken om het bestaande bestuursakkoord te actualiseren. Het nieuwe bestuursakkoord water is in voorbereiding.

#### *Beleid Hoogheemraadschap Delfland Waterkwantiteit*

Het hoogheemraadschap Delfland is in 1998 gestart met het project Afvoer- en Bergingscapaciteit Delfland, kortweg ABC-Delfland, omdat het dat jaar te maken kreeg met wateroverlast.

Om zich in de toekomst hier tegen te wapenen, wordt meer verwerkingsruimte gecreëerd voor een plotselinge toename van de waterhoeveelheid, zoals bij hevige regenbuien. Dit is opgenomen in het beleid ABC-polders dat mede is gebaseerd op het landelijke beleid. De volgende uitgangspunten zijn met name voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van belang:

- voor stedelijk gebied geldt een bergingsnorm voor open water van 325 m<sup>3</sup>/ha bruto verhard oppervlak;
- voor verhard oppervlak geldt een maximale afvoer van 20 m<sup>3</sup>/min/100 ha;
- in de eerste plaats dient regenwater op de locatie te worden vastgehouden in de bodem, ten tweede te worden geborgen in de vorm van oppervlaktewater.

Verder streeft Delfland naar het vasthouden van gebiedseigen water en het beperken van inlaat van gebiedsvreemd water, duurzaam stedelijk waterbeheer, voorkomen van afwenteling van knelpunten naar andere gebieden en het realiseren van robuuste watersystemen. Dit is verder uitgewerkt in het Waterbeheerplan 2010 - 2015. Voor Rijswijk is dit gezamenlijk met de gemeente verder geconcretiseerd in het Waterplan Rijswijk.

#### *Gemeentelijk beleid*

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

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

In het Waterplan Rijswijk heeft Vrijenban het streefbeeld 'Praktisch Water' gekregen. Dit is het basisniveau voor het watersysteem. De reden hiervoor is dat er weinig oppervlaktewater in de wijk aanwezig is. Wel is er een aantal riooloverstorten, waardoor de potenties van het watersysteem beperkt zijn. Het water voldoet aan de NBW-normen en er zijn vaste peilen. De waterkwaliteit en de kwaliteit van de waterbodem zijn voldoende. Plaatselijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd ten behoeve van de belevingswaarde. De ruimtelijke kwaliteit van het water is daarmee voldoende. Het water en haar oevers worden redelijk schoon gehouden.

Binnen het Waterplan is aangegeven dat in het zuidelijke deel van de Hoge Broekpolder (Vrijenban) 1.900 m<sup>3</sup> waterberging gerealiseerd moet worden. De benodigde ruimte voor deze opgave kan worden gevonden in een groene wig in de Vrijenban (bruto ruimte circa 25.000 m<sup>2</sup>). Daarvan zou een oppervlak van circa 6.300 m<sup>2</sup> nodig zijn voor waterberging (op basis van 1.900 m<sup>3</sup> en een maximale peilfluctuatie van 30 cm).

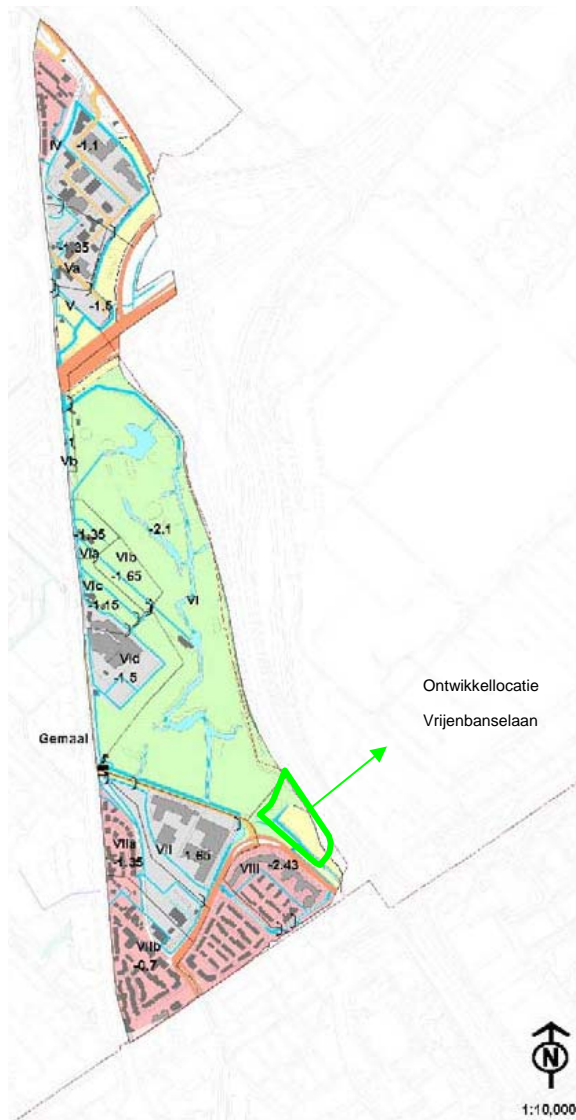
#### **Situatie Vrijenban**

##### *Veiligheid en waterkeringen*

Het plangebied wordt omringd door boezemkades en polderkades. Langs het Rijn-Schiekanaal is een boezemkade aanwezig. Langs de Broekmolensloot en de sloot langs de Vrijenbanselaan is een polderkade aanwezig. De normering van de regionale waterkeringen is gebaseerd op veiligheid per polder (naar analogie met de dijkkring, maar dan op de schaal van een polder). Naarmate de mogelijke schade bij overstroming vanuit de boezem groter is, zal de norm hoger zijn. De provincies hebben dit vertaald in vijf veiligheidsklassen (klassen 1 t/m 5) met normen van respectievelijk 1:10, 1:30, 1:100, 1:300 en 1:1.000. De boezemkade langs het plangebied heeft veiligheidsklasse 3. De waterkeringen in het plangebied worden mede bestemd voor waterstaatkundige doeleinden. Binnen de beschermingszones zijn het uitvoeren van werken en werkzaamheden niet zonder meer toegestaan. Voor werken op, in of onder een leggerzone van een waterkering is een Watervergunning nodig van het Hoogheemraadschap van Delfland.

### *Kenmerken watersysteem*

Het plangebied is voor het overgrote deel onderdeel van de Hoge Broekpolder en betreft de peilgebieden VII, VIIa, VIIb en VIII (zie ook figuur 4.10). Peilvakken VIIa en VIIb wateren middels stuwen af op peilvak VII; dit peilvak watert middels een stuw af op peilvak VI (buiten het plangebied) dat bemalen wordt. Peilvak VIII watert middels een vaste stuw af op de aangrenzende Lage Broekpolder, onderdeel van Polder Ypenburg. De ontwikkellocatie Vrijenbanselaan ligt in de Lage Broekpolder in een peilvak met een flexibel peil van NAP - 4,5/NAP -4,7 m. Het watersysteem in Vrijenban wordt gekarakteriseerd door een beperkte hoeveelheid open oppervlaktewater, veelal verbonden met (lange) duikers.



Figuur 4.10: De Hoge Broekpolder.

### *Wateropgave vanuit het verleden*

Vanuit het verleden is er in Vrijenban een aantal aspecten van belang voor de waterhuishoudkundige situatie. Het gaat om het volgende:

- Historisch tekort (Waterplan): dit betreft een opgave van het Hoogheemraadschap van Delfland (ABC Delfland). Voor dit deel wordt water opgestuwd d.m.v. stuwen. Het gaat om 6.600 m<sup>3</sup> water rond de golfbaan, 1.900 m<sup>3</sup> in en rond Vrijenban. Ook het vergroten van het gemaal Vrijenban zit in het Waterplan.

- De Ruijt II: 243 m<sup>2</sup> compensatie nodig aan andere zijde trambaan. Er wordt een duiker aangelegd tussen de locatie van De Ruijt II en de compensatielocatie aan de andere zijde van de trambaan.
- Tramlijn 19: uit waterparagraaf in het bestemmingsplan 'Tramtracé Vrijenbanselaan' blijkt dat 1.850 m<sup>2</sup> nieuw compensatiewater moet worden gegraven; gesitueerd ten noorden en ten westen van het woonwagencentrum. Ook moeten stuwen verplaatst/gewijzigd worden. In het bestemmingsplan staat ook dat "aanvullend nog waterberging gerealiseerd wordt door het graven van een plasberm en het verbreden van de waterpartij in de oksel van de Vrijenbanselaan en Zuiderweg." Er is door Delfland een keurvergunning afgegeven. De daadwerkelijke uitvoering is de verantwoordelijkheid van het Stadsgebied Haaglanden.

#### *Nieuwe ontwikkelingen*

Ter plaatse van de ontwikkellocatie Vrijenban wordt op eigen terrein een bepaald areaal aan nieuw oppervlaktewater gerealiseerd. Over de onderstaande randvoorwaarden is overeenstemming met Delfland bereikt:

- Berging van hemelwater binnen de locatie; in het bestemmingsplan wordt de voorwaarde opgenomen dat pas gebouwd mag worden, wanneer nieuw oppervlaktewater wordt gerealiseerd volgens de norm van 325 m<sup>3</sup>/ha.
- De maximaal toelaatbare peilstijging in het betreffende peilvak is 0,4 meter (maximaal NAP -4,1 m). De watergang langs de rijksweg A13 is een polderwatergang van de Lage Broekpolder.
- Aanliggende watergangen (op hetzelfde peil, dus voor dit plangebied de Lage Broekpolder) mogen voor 50% worden toegerekend aan het bruto plangebied als waterberging. In de huidige situatie is in het plangebied circa 120 m<sup>2</sup> oppervlaktewater aanwezig. Met een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,4 meter is dit 48 m<sup>3</sup> waterberging.
- Nabij het plangebied ligt een ecologische verbindingzone. Bij het ontwerp van het plan dient hiermee rekening gehouden te worden.
- Langs het plangebied loopt een polderwaterkering. Voor de activiteiten binnen de leggerzones is een watervergunning vereist.
- Voor het dempen en het graven van watergangen en voor het plaatsen van een duiker in de watergang is een watervergunning vereist.
- De peilhoogte van de gebouwen wordt zodanig ontworpen dat geen schade optreedt als gevolg van hoge waterstanden. Hieraan wordt het ontwerp getoetst. De huidige oppervlaktewaterpeilen zijn hierbij het uitgangspunt.
- Indien het water geconcentreerd wordt aangelegd als 'waterberging', dient ten minste 1/3 deel (het middelste deel) van de waterberging op diepte te zijn. De minimale diepte van de waterberging is 50 cm. Bij een breedte van meer dan 5 meter is dit 1 meter.
- Eenzijdig onderhoud volstaat langs een watergang van maximaal 5 meter breed. De watergang langs de polderkade is breder dan 5 meter, zodat tweezijdig onderhoud noodzakelijk is. Onderhoudsstroken zijn vier meter breed en obstakelvrij. Voor de watergang langs de rijksweg wordt uitgegaan van onderhoud vanaf de rijkswegzijde. Het plan laat voldoende ruimte langs de watergang voor de ontvangst van onderhoudsspecie.
- Onderhoud van de waterberging op het eigen terrein is de verantwoordelijkheid van de terreineigenaren.
- Het plangebied wordt voorzien van een gescheiden rioolstelsel. In overleg met gemeente en Delfland en op basis van de 'Beslisboom Aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' wordt het rioolstelsel en eventuele zuiveringsvoorzieningen nader gedetailleerd.
- Aangezien momenteel nog geen riolering op het terrein aanwezig is, zal het vuilwater met een persriool naar de dichtstbijzijnde riolering moeten worden gebracht.

Andere ontwikkellocaties binnen dit bestemmingsplan zijn de Broekmolenweg en De Ruijt II. Voor de Broekmolenweg is met Delfland afgesproken dat geen afzonderlijke watercompensatie wordt gegraven, maar dat de watercompensatie in financiële zin vorm krijgt. Voor fase 1 wordt door de ontwikkelaar een financiële bijdrage in het gemeentelijk waterfonds gestort, waarmee de watercompensatieplicht is afgekocht. Met deze gelden wordt elders een verbetering van de waterhuishouding bewerkstelligd.

#### *Waterhuishouding*

Vrijenban is in waterhuishoudkundig opzicht een kwetsbaar gebied. Geconstateerd is dat waterberging niet als zodanig een groot probleem is, maar dat de beperkte verbindingen tussen de diverse gebieden c.q. de beperkte doorstroming van water in het gebied dat wél zijn. Kort gezegd: het water in het gebied is niet goed verdeeld. Vooral het woongebied ten zuidoosten van de Vrijenbanselaan en het woongebied ten zuidwesten van de Broekmolenweg kunnen bij een piekbelasting het hemelwater niet goed bergen dan wel afvoeren. Het is zaak het veiligheidsrisico met betrekking tot water in het gebied zo klein mogelijk te houden. De verbetering van de totale waterstructuur is daarbij de belangrijkste opgave. Het is daarom in Vrijenban vooral van belang dat er een betere doorstroming naar het noordelijker gelegen gebied wordt gecreëerd. Dit kan ofwel door bestaande sloten te verbreden ofwel door nieuwe verbindingen te realiseren. Ook kunnen nieuwe stuwen en duikers een hoop goed doen.

Het bestemmingsplan Vrijenban staat deze oplossingsrichtingen niet in de weg. Immers, binnen alle relevante bestemmingen ('Groen', 'Verkeer - 3', maar ook bijvoorbeeld 'Bedrijf' en 'Maatschappelijk - Onderwijs') is de realisatie van waterhuishoudkundige voorzieningen en nieuw (oppervlakte-)water mogelijk. Het bestemmingsplan ziet echter niet op concrete oplossingsrichtingen, omdat een bestemmingsplan slechts aspecten kan toelaten ('toelatingsplanologie') en niet kan afdwingen. De gemeente Rijswijk werkt momenteel én in de komende jaren verder aan het realiseren van een adequate oplossingsrichting voor de waterhuishouding in Vrijenban. Om de voornoemde wateropgave op te lossen wordt in samenwerking met het hoogheemraadschap bekeken welke oplossingsrichting uiteindelijk het kleinste veiligheidsrisico voor het gebied kan bewerkstelligen. Dit voornemen is vastgelegd in Waterplan Rijswijk 2008-2015 (gemeente Rijswijk en Hoogheemraadschap van Delfland, 2008).

#### *Overige aspecten*

Voor werken op, in of onder een watergang (waaronder dempen en graven) is een Watervergunning nodig van het Hoogheemraadschap van Delfland. De natuurvriendelijke oevers in het plangebied worden bestemd als 'Water' en/of 'Groen'. Aanleg van natuurvriendelijke oevers is mogelijk volgens de regels van deze bestemmingen. Er zijn geen wijzigingen ten aanzien van onderhoud en bagger als gevolg van de herziening van bestemmingsplan Vrijenban. Ook zijn er geen wijzigingen ten aanzien van afvalwater en riolering.

#### *Overleg*

Tijdens de voorbereidingen voor de herziening van het bestemmingsplan heeft voorbereidend overleg plaatsgevonden op 30 augustus 2010 tussen Royal Haskoning en Delfland. Vervolgens heeft de gemeente Rijswijk de suggesties van Delfland opgepakt en zich bereid verklaard de mogelijkheden voor verbetering van de waterhuishouding in Vrijenban verder te onderzoeken. Dit is een nadere uitwerking van het voornemen zoals dit is vastgelegd in Waterplan Rijswijk 2008-2015 (gemeente Rijswijk en Hoogheemraadschap van Delfland, 2008). Het hoogheemraadschap heeft per brief van 8 juni 2011 laten weten in te kunnen stemmen met het voorontwerpbestemmingsplan.

Voor ontwikkeling De Ruijt II is een watertoets uitgevoerd. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft ingestemd met de afspraken zoals deze zijn weergegeven in de waterparagraaf van de ruimtelijke onderbouwing 'De Ruijt II' (september 2011)



## **Conclusie**

De toename van verharding als gevolg van de bouw van het kantoor en het autobedrijf aan de Vrijenbanselaan dient gecompenseerd te worden door de aanleg van extra oppervlaktewater. Dit geldt als voorwaarde voor het bouwen. De gemeente Rijswijk werkt samen met het hoogheemraadschap aan goede oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de waterhuishouding in het plangebied. Het bestemmingsplan staat deze niet in de weg.

## **4.7 Natuur en ecologie**

### **Wettelijk kader**

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet.

#### *Soortenbescherming*

Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kunnen vrijstellingen en ontheffingen worden verleend van de verbodsbepalingen. Het toetsingskader voor deze vrijstellingen is geregeld in een Algemene Maatregel van Bestuur, de AMvB artikel 75.

Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is vrijstelling mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel ontheffing worden verleend na een uitgebreide toetsing.

#### *Gebiedsbescherming*

De natuurbeschermingswet biedt een beschermingskader voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten. Een belangrijk onderdeel van de Natuurbeschermingswet is dat er geen vergunning gegeven mag worden voor handelingen of projecten die schadelijk kunnen zijn voor de kwaliteit van de habitats van soorten, waarvoor een gebied is aangewezen. Wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat er schadelijke effecten kunnen optreden, dan dient de initiatiefnemer een 'passende beoordeling' te maken. Dat betekent een onderzoek naar alle aspecten van het project en welke gevolgen die kunnen hebben voor datgene wat bescherming geniet.

### **Situatie Vrijenban**

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is 'Westduinpark & Wapendal', dat zich op ongeveer 8,5 kilometer ten westen van het plangebied bevindt. Het plangebied bevindt zich noch binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), noch binnen de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) van de provincie Zuid-Holland. Het dichtstbijzijnde EHS-gebied is de 'Tweemolentjesvaart' en bevindt zich op circa 1,5 kilometer van het plangebied, daarvan gescheiden door de A13 en bebouwde kom van Delft.

Het plangebied als geheel is geschikt als leefgebied voor onder ander diverse grondgebonden zoogdieren, zoals muizen, egel, mol en kleine marterachtigen. Ook maken diverse broedvogels gebruik van de bomen en struiken in het plangebied. In het water komen diverse vissoorten voor, zoals snoek, baars, ruisvoorn en karper. Met name ten oosten van de bebouwde kom van Delft komen diverse amfibieën voor, waaronder de rugstreeppad.

#### *Onderzoek ontwikkelingslocatie Vrijenbanselaan*

Gezien de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan is door GroenTeam een specifiek ecologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 10). Met dit onderzoek is nagegaan of de uitvoering van de plannen leidt tot overtredingen van de Flora- en faunawet en of eventueel een ontheffing benodigd is. Hiervoor is een literatuurstudie uitgevoerd, een inventariserend veldonderzoek in 2007 en een gericht soortenonderzoek in het voorjaar van 2008. Dit laatste was nodig, omdat op basis van de literatuurstudie en het inventariserende veldbezoek niet uitgesloten kon worden dat beschermde soorten als de rugstreeppad, kleine modderkruiper en diverse soorten vleermuizen.

Deze soorten zijn echter niet aangetroffen. Het plangebied wordt slechts gebruikt door soorten uit tabel 1, waarvoor een algemene vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor broedvogels kan geen ontheffing worden verkregen, aangezien met mitigerende maatregelen negatieve effecten zijn te voorkomen. Dit betekent dat er geen ontheffing nodig is. Daarmee zijn er in het kader van de genoemde Flora- en Faunawet geen belemmeringen en volstaan de in de natuurtoets aangegeven mitigerende maatregelen als voorwaarden voor de uitvoering van het project. Daarbij dient wel de wettelijke zorgplicht in acht te worden genomen.

Sloop, opschonings- en alle andere werkzaamheden, óók het verwijderen van het maaiveld en de overige begroeiing, grondwerk en eventuele ophoging / voorbelasting, dienen vanwege de gedragscode voor broedvogels strikt buiten de broedtijd plaats te vinden, dus ongeveer vóór maart of ná half juli. Dit volstaat ook voor het voortplantingsseizoen van kleine zoogdieren. Indien dit niet mogelijk is, dienen strikte mitigerende maatregelen te worden toegepast.

Bij werkzaamheden aan watergangen moet rekening worden gehouden met de voortplantingstijd en winterrust. Deze dienen bij voorkeur plaats te vinden tussen eind augustus en eind november. Het dempen of uitdiepen/ baggeren dient uitsluitend in die periode plaats te vinden. Met het toepassen van de overige mitigerende maatregelen zoals genoemd in de natuurtoets kan het grootste deel van de natuurschade aan niet-ontheffingsplichtige soorten worden voorkomen, waarmee de wettelijke zorgplicht zo optimaal mogelijk wordt ingelost.

#### *Onderzoek ontwikkelingslocatie Broekmolenweg*

Voor het wijzigen van het bestemmingsplan ten behoeve van woningbouw aan de Broekmolenweg is een apart ecologisch onderzoek uitgevoerd (Bureau Schenkeveld, Natuuronderzoek Broekmolenweg Rijswijk, 9 september 2011 bijlage 11). Dit onderzoek is gericht op het voorkomen van beschermde soorten in het te slopen gebouw of op het omliggende terrein (benodigd voor fase 1). Met dit onderzoek is nagegaan of de uitvoering van de plannen leidt tot overtredingen van de Flora- en faunawet en of eventueel een ontheffing benodigd is. Op 18 mei 2011 is een veldbezoek gebracht aan de ontwikkelingslocatie. Daarnaast is het gebied enkele malen vanaf het voorjaar tot en met augustus bezocht in verband met vleermuisonderzoek.

Op het terrein staan meerdere bomen (schijncipres, krulwilg, ruwe berk, plataan) en verschillende heesters (onder andere deutzia, vlinderstruik, hulst, meidoorn, kornoelje). Tussen het plaveisel bevinden zich enkele vaatplanten, mossen en paddenstoelen.

Er zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Er zijn tijdens het veldbezoek tevens geen rode-lijstsoorten waargenomen of waarnemingen gedaan van bedreigde of beschermde (korst)mos- of paddenstoelsoorten.

Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen aangetroffen van zoogdieren, zelfs niet van de mol of bruine rat. In het kilometerhok zijn wel waarnemingen gedaan van enkele algemeen beschermde zoogdieren, waarschijnlijk mol, huisspitsmuis, egel of konijn. Tevens is een waarneming gedaan van een streng beschermd zoogdier; dit betreft waarschijnlijk de gewone dwergvleermuis. Op de ontwikkelingslocatie werd echter zowel in het voorjaar en de zomer als in het najaar geen enkel spoor of waarneming gedaan, die zou kunnen wijzen op bewoning door vleermuizen. Wel werden in de directe omgeving jagende gewone en enkele ruige dwergvleermuizen gehoord. Dit is echter in een groot deel van de bebouwde kom van Delft het geval.

In en om het te slopen gebouw zijn diverse vogels waargenomen (onder andere kapmeeuw, houtduif, merel, ekster). De bomen en struiken zijn een potentiële broedplaats voor onder meer tiftjaf, merel en houtduif. Geen van deze soorten heeft een jaarrond beschermd nest. In het betreffende kilometerhok komen wel streng beschermde vogelsoorten voor, waarschijnlijk huismus, huiszwaluw en grutto. Deze soorten broeden zeker niet op de onderzochte locatie.

De belangrijkste ecologische gevolgen van het initiatief hangen samen met de sloop van de gebouwen, het kappen van de bomen en het opruimen van de beplanting, de nieuwbouw en het veranderd gebruik (wonen i.p.v. kantoor). De ecologische gevolgen zijn beperkt. Er zijn geen (streng) beschermde soorten die het gebouw gebruiken als vaste rust- en verblijfplaats. Er zullen door de ingreep geen verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden. Wel geldt als randvoorwaarde voor deze conclusie dat het opruimen van de beplanting buiten het broedseizoen plaatsvindt. Als aan bovenstaande randvoorwaarden wordt voldaan, hoeft geen ontheffing of verklaring van geen bedenkingen (Vvgb) worden aangevraagd bij het ministerie EL&I.

#### *Onderzoek ontwikkeling 'De Ruijt II'*

Voor de ontwikkeling 'De Ruijt II' is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Ten aanzien van Flora en fauna levert deze ontwikkeling geen belemmeringen. Voor het complete onderzoek en resultaten wordt verwezen naar Ruimtelijk onderbouwing 'De Ruijt II', september 2011.

#### **Conclusie**

De ontwikkelingslocaties maken geen onderdeel uit van een beschermd natuurgebied. Ze worden gebruikt door broedvogels en diverse algemeen voorkomende diersoorten. Door uitvoering van de beschreven mitigerende maatregelen en het in acht nemen van de zorgplicht leidt de bouw van het kantoor en het autobedrijf niet tot overtredingen van de Flora- en faunawet. Voor de mogelijke woningbouw aan de Broekmolenweg geldt hetzelfde, met als randvoorwaarde dat het verwijderen van beplanting buiten het broedseizoen moet plaatsvinden. Voor de woningbouwontwikkeling 'De Ruijt II' geldt ook dat werkzaamheden buiten het broedseizoen moeten plaatsvinden. Broedvogels mogen niet gestoord worden. Voor de algemene beschermde soorten geldt een vrijstelling, echter geldt wel te allen tijde de zorgplicht.

## 4.8 Cultuurhistorie en archeologie

### Wettelijk kader

Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. In deze wet is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan – indien nodig – een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen.

### Beleidskader

In de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland (CHS) staat voor de hele provincie aangegeven of er cultureel erfgoed van bijzondere waarde te vinden is. Het cultureel erfgoed wordt hier opgevat als het geheel van overblijfselen uit het verleden in de bodem (archeologie), de ongebouwde omgeving (landschap) en de gebouwde omgeving (nederzettingen). De bevindingen van deze inventarisatie staan weergegeven op de cultuurhistorische kaart. Voor sommige cultuurhistorisch waardevolle gebieden zijn de Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen.

### Situatie Vrijenban

#### *Monumenten*

In het plangebied is een aantal gemeentelijke monumenten aanwezig. Het betreft een boerderij, een woonhuis, een ijzeren hek en de restanten van een oude molen.

#### Delftweg 79, boerderij Eben Haeser

Dit betreft een parallel aan de Vliet gelegen langhuisboerderij met karnschuur. De boerderij is deels bepleisterd (woonhuisgedeelte) en deels van baksteen. De boerderij is aan de straatzijde met grijze oud-Hollandse dakpannen gedekt; aan de andere zijde met (in hoofdzaak) rode pannen. De motivering voor het aanwijzen als gemeentelijk monument ligt in het gegeven dat het een landelijk gelegen langhuisboerderij en vroegere karnschuur betreft, beiden met een negentiende-eeuws uiterlijk. Als restant van vroegere agrarische bebouwing hebben de boerderij en de schuur een industrieel-archeologische waarde. Vanwege het geringe aantal boerderijen in Rijswijk is er tevens sprake van een zeldzaamheidswaarde.

#### Delftweg 132, woonhuis

Dit betreft een pand uit 1899 in de stijl van de Neo-Renaissance. Het is een door middel van smeedijzeren sierhek van de weg gescheiden woonhuis op bijna vierkante plattegrond. Het symmetrisch opgebouwde pand rust op een plint, bezit een bouwlaag en een gebroken mansardekap, die gedekt wordt met bouletpannen. Het pand is opgetrokken uit rode baksteen in kruisverband. De motivering voor de monumentale status is gelegen in het gegeven dat het een gaaf woonhuis uit 1899 betreft, met architectuurhistorische waarde vanwege de verschijningsvorm die kenmerkend is voor de bouwperiode. Voorts bezit het pand enige typologische waarde als voorbeeld van een tuinderwoning en een zeldzaamheidswaarde vanwege de gaafheid van stijlkenmerken. Het smeedijzeren tuinhek uit circa 1935 bezit een kunsthistorische waarde.

#### Delftweg 103, ijzeren hek

Dit betreft een deels smeedijzeren, deels gietijzeren hek uit het midden van de negentiende eeuw. Het groengeschilderde hek is geplaatst voor het pand 'Buitenrust'. Het hekwerk heeft een monumentale status omdat het een deels gietijzeren, deels smeedijzeren hekwerk uit circa 1850-1860 betreft, met kunsthistorische waarde vanwege de ambachtelijke wijze waarop het hek gemaakt is en de Empire stijlkenmerken, die – met name de hekpalen – bezitten.

#### Bij Sniplaan 49, restanten Broekmolen

Dit betreft de nieuw opgemetselde bakstenen fundamente van de vroegere Broekmolen, deels in het water gelegen, deels op de openbare weg (plantsoen). Er is sprake van een achthoekige vorm. De omtrek en indeling van de vroegere molen wordt aangegeven. De opgemetselde structuur van de vroegere Broekmolen bezit een historische en een situeringwaarde, vanwege het feit dat de contouren van de zestiende eeuwse molen op deze plaats weer zichtbaar zijn gemaakt. Omdat er sprake is van archeologisch werkelijk aangetoonde molenfundamente is er tevens sprake van een archeologische waarde. De oorspronkelijk zestiende-eeuwse Broekmolen werd in 1881 verwijderd na voltooiing van het stoomgemaal.

#### *Geologie en historie*

Rijswijk bevindt zich in een geologische zone die deel uitmaakt van de Nederlandse kustvlakte. De voor het plangebied direct relevante geologische ontwikkelingen vonden plaats vanaf het einde van het 5e millennium v. Chr. Nadat de kustlijn rond 4100 voor Chr. zijn meest landinwaartse positie, globaal op de lijn Ypenburg – Rijswijk-Zuid, had bereikt, verplaatste deze zich terug in westelijke richting. Van dit kustlandschap, met onder andere duinen, kunnen resten in de ondergrond van het plangebied bewaard zijn gebleven. De vroegste sporen van bewoning in Rijswijk, die teruggaan tot de periode 3800-3400 voor Chr., zijn aangetroffen in deze geologische zone. De bewoningssporen in deze periode – het Midden-Neolithicum – behoren zelfs tot de oudste in het holocene kustgebied van West-Nederland. Eén van de vindplaatsen betreft de wijk Ypenburg ten noordoosten van het plangebied Vrijenban, waar in 1997 op het voormalige militaire vliegveld archeologische vondsten aan het licht kwamen.

In latere eeuwen verschoof de kustlijn verder terug in westelijke richting. Langs de kust ontwikkelde zich een aaneengesloten strandwallengordel met duinen. De strandwallengordel sloot het achterland af van de zee waardoor het water vanuit het binnenland steeds moeilijker kon afvloeien naar de zee. Hierdoor begon zich op grote schaal veen te vormen, waardoor het gebied lange tijd niet of zeer beperkt bewoonbaar is geweest. Na de verlanding van het getijdensysteem klonken de zandige vulling van de voormalige waterlopen minder in dan het omliggende kleidek, waardoor de oude waterlopen als ruggen in het landschap kwamen te liggen. Door de hogere ligging waren deze ruggen aantrekkelijk voor bewoning; dit was vermoedelijk pas het geval vanaf de Romeinse tijd. Vanaf deze tijd nam de bewoning dan ook weer toe. Hoewel binnen het plangebied zelf vooralsnog geen nederzettingen uit de Romeinse tijd zijn aangetroffen geldt er een lage tot middelhoge verwachting voor archeologische resten uit deze periode. Deze verwachting is gebaseerd op de geologische omstandigheden en vondsten uit de nabije omgeving. Zo werd bij de aanleg van de even ten noorden van het plangebied gelegen Rijswijkse golfbaan een Romeinse nederzetting aangetroffen.

Hierna volgde een periode van ontvolking. In de loop van de Middeleeuwen nam de omvang van de bevolking weer gestaag toe. Vanaf de 12e eeuw ging men het laaggelegen klei- en veengebied ontginnen door het aanleggen van polders. Vanaf het begin van de 15e eeuw gingen molens een belangrijke rol spelen bij de ontginningen, ook in het plangebied Vrijenban. De resten van de rond 1500 gebouwde Oude Broekmolen bevinden zich langs de Sniplaan in het zuidelijk deel van het plangebied. Er geldt een middelhoge verwachting voor resten uit de Late Middeleeuwen.

Vanaf eind zestiende eeuw/begin zeventiende eeuw werd de ontwikkeling van Rijswijk gedomineerd door de aanleg van buitenplaatsen: grote en luxueuze oorden voor rijke kooplieden, adel en hoffunctionarissen uit Den Haag en Delft. Deze ontwikkeling betrof ook het plangebied; rond 1644 werd de buitenplaats De Ruyt gesticht. Het hoofdgebouw van de buitenplaats De Ruyt bevond zich langs de Delftweg, ter hoogte van de huisnummers 83-87. Achter het hoofdgebouw lag een omvangrijke tuin. Resten van de buitenplaats en de bijbehorende tuinen bevinden zich in de bodem van het plangebied. In het algemeen geldt een middelhoge verwachting voor resten uit de Nieuwe Tijd.

*Archeologische verwachting*

Op de door het Rijk gehanteerde Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) staat het plangebied Vrijenban aangegeven als een terrein met een overwegend middelhoge kans om archeologische resten aan te treffen. Alleen voor het oostelijk deel, grofweg het gebied tussen de Reigerweg en de rijksweg A13, geldt een lage tot zeer lage trefkans. Deze afwijking op de verwachting houdt verband met de aanwezigheid van een voormalige droogmakerij, waar in het verleden een aanzienlijk pakket is afgegraven en derhalve weinig tot geen archeologische resten meer verwacht worden. Op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland staat het plangebied aangeduid als een gebied met een redelijke tot hoge kans op archeologische sporen. Op deze kaart staat het terrein van de Oude Broekmolen apart vermeld als een terrein van hoge archeologische waarde.

*Archeologisch onderzoek ontwikkeling Vrijenbanselaan*

In verband met de voorgenomen bouwplannen op het nu onbebouwde terrein tussen de A13 en de Vrijenbanselaan is in 2007 een nader archeologisch onderzoek uitgevoerd (gemeente Rijswijk, Bureau Monumentenzorg en Archeologie, september 2007). Dit betreft een bureauonderzoek en een inventariserend booronderzoek. Er zijn twee boringen uitgevoerd. Deze boringen hebben de hierboven beschreven lage verwachtingswaarde bevestigd. Het gespecificeerde verwachtingsmodel wijst op een zeer geringe kans op het aantreffen van archeologische resten binnen de ontwikkellocatie.

*Archeologisch onderzoek ontwikkeling Broekmolenweg*

Naar aanleiding van de voorgenomen herontwikkeling van de locatie aan de Broekmolenweg is nader archeologisch onderzoek uitgevoerd (ADC ArcheoProjecten, Broekmolenweg 14 te Rijswijk (ZH), Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend en karterend booronderzoek, 4 juli 2011, bijlage 12). Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of bij de voorgenomen activiteiten de kans bestaat dat archeologische resten in de ondergrond worden aangetast. Er zijn acht boringen uitgevoerd. Er werden archeologische resten verwacht uit verschillende tijdsperiodes. Er zijn echter geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van archeologische waarden. Het terrein blijkt te zijn opgehoogd met een ten minste 200 cm dik pakket van overwegend zand.

*Archeologisch onderzoek ontwikkeling De Ruijt II*

Ter plaatse van deze locatie zijn eventuele Romeinse en Middeleeuwse sporen verstoord door de aanleg van tuinen rond buitenplaats De Ruyt in de 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw. De resten van deze tuinen zijn weer verstoord door recentere graafwerkzaamheden, op het noordelijke gedeelte na. Indien er dieper gegraven wordt dan 1,15 meter beneden NAP (= 70 cm beneden maaiveld) is archeologische begeleiding van de werkzaamheden noodzakelijk. Voor het complete onderzoek en resultaten wordt verwezen naar 'Ruimtelijk onderbouwing' De Ruijt II', september 2011.

**Conclusie**

Gezien de hoge verwachting op het aantreffen in nagenoeg het gehele plangebied is het wenselijk om bij grootschalige bodemingrepen nader archeologisch onderzoek te doen. Voor nagenoeg het hele plangebied wordt daarom een archeologische dubbelstemming opgenomen. Voor de ontwikkelingslocatie aan de Vrijenbanselaan geldt een zeer geringe kans op het aantreffen van archeologische resten. Voor de ontwikkelingslocatie aan de Broekmolenweg is gebleken dat er geen waardevolle archeologische resten worden verstoord bij sloop en nieuwbouw. Voor de ontwikkelingslocatie De Ruijt II kan geconcludeerd worden dat de sporen van archeologische resten zijn verstoord, uitgezonderd het noordelijk gedeelte. Indien er dieper dan 1,15 meter beneden NAP wordt gegraven is archeologische begeleiding noodzakelijk.

## 4.9 Duurzaamheid

De gemeente streeft naar een duurzame gemeente. Binnen de gemeente zijn verschillende duurzame initiatieven gestart. Zo heeft de gemeente in februari 2010 het Convenant voor Warmte Haaglanden ondertekend, samen met andere gemeenten. Het doel van het convenant is om onder andere warmteprojecten te stimuleren. De gemeente is momenteel bezig om samen met woningcorporaties de kansen voor duurzame warmte/energie in beeld te brengen. Tevens probeert de gemeente in het kader van prestatieafspraken met woningcorporaties, afspraken te maken over duurzaam bouwen. De gemeente is bezig om een plan van aanpak op te stellen voor de bestaande woningvoorraad. In 2011 wordt een gemeentelijk duurzaamheidsplan opgesteld. Ook komt er een vervolg op het milieubeleidsplan 2006-2010. De beleidsplannen kunnen consequenties hebben voor de omgeving Vrijenban.

Wanneer zich ontwikkelingen in het plangebied voordoen, zal zoveel mogelijk conform het duurzaam bouwenbeleid worden gebouwd en worden de uitgangspunten van het MIRUP gebruikt. Dit geldt in ieder geval voor eventuele nieuwe woningen aan de Broekmolenweg. Nu de planvorming zich nog in een vroegtijdig stadium bevindt, zijn hiervoor nog tal van mogelijkheden. Zo wordt er gekeken naar de mogelijkheden om warmte-/koude-installaties of zonnepanelen aan te brengen. Dit gebeurt buiten dit bestemmingsplan om. Ook kunnen zich in de toekomst ontwikkelingen voordoen, voortvloeiend uit lopende projecten en het gemeentelijke duurzaamheidsplan, die (ruimtelijke) impact hebben op het gebied Vrijenban.

## 4.10 Verkeer en parkeren

### Inleiding

Voor een goede ruimtelijke ordening is een goede verkeersafwikkeling en een veilige verkeersontsluiting van alle modaliteiten van belang. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

### Situatie Vrijenban

In het plangebied is sprake van een duidelijk onderscheid in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De inrichting van de wegen is goed afgestemd op de functie voor het doorgaande verkeer. Dit bevordert een verkeersveilige verkeersafwikkeling.

De ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan heeft gevolgen voor de verkeerssituatie ter plaatse. Het nieuwe kantoor en autobedrijf wordt ontsloten via de bestaande kruising van de Vinkweg en Vrijenbanselaan. Via deze kruising wordt nu de carpoolplaats en de skateplek ontsloten. Tussen de hoofdrijbaan van de Vrijenbanselaan en de sloot wordt een nieuwe straat aangelegd, die het mogelijk maakt om de nieuwe werklocatie op twee plaatsen te ontsluiten. Deze straat wordt gecombineerd met de carpoolplaats.

De gemeente hanteert voor het kantoor en het autobedrijf een parkeernorm van 1,0 tot 1,5 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo, zoals beschreven in de nota 'parkeernormen gemeente Rijswijk' van februari 2011. Het kantoor wordt maximaal 8.500 m<sup>2</sup> bvo, wat inhoudt dat 128 parkeerplaatsen benodigd zijn (op basis van 1,5 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo). Het autobedrijf heeft een oppervlakte van maximaal 4.130 m<sup>2</sup> bvo. Dit resulteert met dezelfde norm in een behoefte van 62 parkeerplaatsen. Het bouwplan voorziet in 150 parkeerplaatsen bij het kantoor en 148 bij het autobedrijf. Er zal daarom in elk geval kunnen worden voorzien in voldoende aanbod van parkeerplaatsen op eigen terrein. Het parkeren gebeurt grotendeels op maaiveld; op een parkeerterrein tussen het kantoor en het autobedrijf. Ook wordt het dak van de werkplaats van het autobedrijf ingericht als parkeerdek.

De mobiliteitsaspecten van de ontwikkeling aan de Broekmolenweg zijn niet dusdanig, dat maatregelen aan het verkeersnetwerk op wijkniveau noodzakelijk zijn. Uit een vergelijking van het aantal verkeersbewegingen dat in de 'oude' situatie mogelijk was (kantoor) in relatie tot het aantal verkeersbewegingen in de 'nieuwe' situatie (wonen), blijkt dat er nauwelijks sprake is van een toename. Verder zal in het plan het aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd zoals wordt voorgeschreven door de gemeentelijke Nota Parkeernormen.

### **Vrijenbanselaan**

In januari 2008 is door DHV een rapportage 'Toetsing Wet luchtkwaliteit – ontwikkeling Porsche dealer en kantoren' opgesteld. In deze rapportage is tevens een kort verkeersonderzoek uitgevoerd, waarvan de gegevens zijn weergegeven in par 3.4 en bijlage 1-3 van die rapportage. Dit onderzoek is de bron geweest voor onderstaande afweging. Tevens is gekeken naar de CROW-uitgangspunten voor kantoren en showrooms.

### **Verkeersgeneratie**

Op basis van de gegevens uit de Luchtrapportage van DHV, komt er in totaal 310 motorvoertuig(bewegingen) per etmaal bij door deze ontwikkeling; 295 personenvoertuigen, 10 middelzware vrachtoertuigen en 5 zware vrachtoertuigen.

Wanneer wordt gekeken naar de CROW-normen, moet voor een kantoor-snelweglocatie-administratief en zakelijk uit worden gegaan van 9 motorvoertuigen/100 m<sup>2</sup> per werkdagemaal; 765 voertuigen. Voor een showroom/autobedrijf zijn geen specifieke normen. Daarom gaan we uit van kengetallen voor een 'woonwarenhuis/-winkel', deze is 8,7. Dan zouden er circa 365 motorvoertuigen /werkdagemaal komen. Uitgaande van de CROW richtlijnen is de verkeersproductie in totaal 1.130 motorvoertuigen/werkdagemaal voor de ontwikkeling.

De berekeningen van DHV zijn specifiek voor dit plan gemaakt; dit zijn 310 voertuigbewegingen per etmaal. Voor een referentie van maximale invulling gebruiken we ook de CROW-normen. Op basis van deze normen wordt uitgegaan van 1130 motorvoertuigen in totaal per etmaal.

Het is niet bekend uit welke richting die komen of waar ze vervolgens weer heengaan. We hanteren de volgende uitgangspunten:

- het autobedrijf heeft een regionale functie;
- het kantoor heeft een lokale, regionale en mogelijk deels interregionale functie;
- de locatie ligt middenin stedelijk gebied met goede directe verbindingen op het onderliggend wegennet naar Delft, Den Haag (Ypenburg), Nootdorp.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten kan de volgende inschatting worden gegeven van de richting van de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling:

#### *Specifieke verkeersgegevens project*

Er kan beredeneerd worden dat voor het autobedrijf (75 voertuigen), circa 70% (= 53 voertuigbewegingen) van/naar de A13 gaat. En dat voor het kantoor (235 voertuigbewegingen) circa 70% naar en van de A13 gaat (= circa 165 voertuigbewegingen). In totaal zijn er dan circa 218 voertuigbewegingen op/af de snelweg per etmaal door de ontwikkeling; dit zijn bewegingen van zowel vrachtverkeer als personenauto's. Hiervan zijn 207 bewegingen door personenauto's, en 11 door vrachtverkeer.

#### *Maximale invulling (CROW)*

Er kan beredeneerd worden dat voor het autobedrijf (365 voertuigen), circa 70% (= 256 voertuigbewegingen) van/naar de A13 gaat. En dat voor het kantoor (765 voertuigen) circa 70% naar en van de A13 gaat (= 536 voertuigbewegingen). In totaal zijn er dan circa 792 voertuigbewegingen op/af de snelweg per etmaal door de ontwikkeling; dit zijn bewegingen van zowel vrachtverkeer als personenauto's. Hiervan zijn circa 752 bewegingen door personenauto's en 40 door vrachtverkeer.



### **Analyse**

Onderstaand is de berekening weergegeven van de invloed van het extra verkeer aan de Vrijenbanselaan op de toe/afritten van de A13 (aansluiting Delft-noord). Daarbij worden twee scenario's geschetst: op basis van de gegevens voor het specifieke plan (1) en op basis van de maximale invulling (CROW) (2).

#### *Voertuigbewegingen per toe/afrit per etmaal*

Voor de specifieke plangegevens gaan we uit van de 218 bewegingen per etmaal gedeeld door 4 (2 plekken om snelweg op te komen, 2 om af te gaan) = 55 per toe/afrit per etmaal.

Voor de CROW-gegevens gaan we uit van de 792 bewegingen per etmaal gedeeld door 4 (2 plekken om snelweg op te komen, 2 om af te gaan) = circa 198 per toe/afrit per etmaal.

#### *Berekening voertuigbewegingen per toe/afrit in drukste spitsuur*

Indien er uitgegaan wordt van kantooruren, zouden er circa 9 uren zijn waarin deze voertuigen de snelweg op en af gaan. Tevens zal het grootste deel van de voertuigen in de ochtend en avondspits zich verplaatsen; circa 70%.

#### Scenario 1 - specifieke plangegevens

In geval van de specifieke plangegevens komt 70% overeen met 39 voertuigbewegingen per toe/afrit.

Daarbij kan voor het 70% spitsverkeer worden uitgegaan van een tijdsbestek van 5 spitsuren. In dat geval heeft het drukste spitsuur circa 11 voertuigen per op/afrit. In een 'worst case' scenario kan voor het 70% spitsverkeer uitgegaan worden dat dit valt binnen 2 spitsuren. In dat geval heeft het drukste spitsuur circa 19-20 voertuigen per op/afrit.

#### Scenario 2 - CROW

In geval van de CROW komt 70% overeen met 139 voertuigbewegingen per toe/afrit.

Daarbij kan voor het 70% spitsverkeer worden uitgegaan van een tijdsbestek van 5 spitsuren. In dat geval heeft het drukste spitsuur circa 36 voertuigen per op/afrit. In een 'worst case' scenario kan voor het 70% spitsverkeer uitgegaan worden dat dit valt binnen 2 spitsuren. In dat geval heeft het drukste spitsuur circa 70 voertuigen per op/afrit.

Voor de nadere interpretatie van bovenstaande data wordt gebruik gemaakt van een memo van Rijkswaterstaat, genaamd 'Memo verkeersgegevens A13 aansluiting 8 'Delft noord' en nader ontvangen gegevens van Rijkswaterstaat.

De memo geeft aan dat de Intensiteit/Capaciteit (I/C) verhouding bij toe/afrit 8 in 2020 positief is, dat wil zeggen onder 0,8. Bij een waarde boven 0,8 zijn er lagere snelheden en bij een waarde boven 0,9 kan er congestie optreden en bij een waarde boven 1 is er sprake van structurele congestie.

	Autonoom	I/C Auto- noom	Plan- ontwikkeling specifieke plangegevens (reëel / worst case)	I/C Planontwikkeling specifieke plangegevens (reëel / worst case)	Plan- ontwikkeling CROW- normen (reëel / worst case)	I/C Plan- ontwikkeling CROW- normen (reëel / worst case)
Toerit noordzijde						
Drukste uur ochtendspits, toerit (mvt)	755	0,18	766 / 774	0,18	791 / 825	0,19-0,20
Drukste uur avondspits, toerit (mvt)	1524	0,36	1535 / 1543	0,37	1560 / 1594	0,37-0,38
Afrit noordzijde						
Drukste uur ochtendspits, afrit (mvt)	726	0,17	737 / 745	0,18	762 / 796	0,18-0,19
Drukste uur avondspits, afrit (mvt)	995	0,24	1006 / 1014	0,24	1031 / 1065	0,25
Toerit zuidzijde						
Drukste uur ochtendspits, toerit zuidzijde (mvt)	994	0,48	1005 / 1013	0,49	1030 / 1064	0,50-0,52
Drukste uur avondspits, toerit zuidzijde (mvt)	1030	0,50	1041 / 1049	0,51	1066 / 1100	0,52-0,54
Afrit zuidzijde						
Drukste uur ochtendspits, afrit zuidzijde (mvt)	814	0,40	825 / 833	0,40 – 0,41	850 / 884	0,41-0,43
Drukste uur avondspits, afrit zuidzijde (mvt)	1040	0,51	1051 / 1059	0,51-0,52	1076 / 1110	0,52-0,54

Uit de tabel blijkt dat de invloed van de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan zeer miniem is en dat in alle gevallen de I/C-verhouding ruim onder 0,8 blijft.

### **Conclusie**

Er kan op basis van bovenstaande tabel worden geconcludeerd dat de beperkte toename van voertuigbewegingen door deze ontwikkeling per etmaal, zowel in het scenario van specifieke plangegevens, als in scenario CROW-gegevens, geen significante invloed heeft op de doorstroming op de aansluitingen op de A13.

## **4.11 Overige aspecten**

Bij sommige ruimtelijke plannen is een nadere toelichting op enkele specifieke onderwerpen gewenst. Het gaat dan onder andere om windhinder (bij hoge gebouwen), niet-gesprongen explosieven, straalpaden voor telecommunicatie, ontgrondingen of een molenbiotop. In dit plangebied is de ligging van een hoofdrioolleiding nog noemenswaardig. Deze doorsnijdt het plangebied in het uiterste noorden. De grond boven deze leiding is nu vrij van bebouwing. De overige onderwerpen spelen bij dit bestemmingsplan geen rol.

## 4.12 Algemene beoordeling milieueffecten

### Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

### Situatie plangebied

Het bestemmingsplan Vrijenban voorziet voor het overgrote deel in een actualisatie van de bestemmingsregeling voor de bestaande ruimtelijke situatie. In zoverre maakt dit bestemmingsplan geen project met belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu mogelijk. Onderdeel van het bestemmingsplan zijn de ontwikkelingslocaties Vrijenbanselaan, Broekmolenweg en De Ruijt II.

De ontwikkeling van het kantoor en het autobedrijf met showroom kan gezien worden als 'de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) of 'de aanleg van een industrieterrein' (D 11.3). De drempelwaarde voor een stedelijk ontwikkelingsproject betreft een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied met 2.000 of meer woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer. De drempelwaarde voor de aanleg van een industrieterrein betreft een oppervlakte van 75 hectare of meer. Het gebied waaraan met dit bestemmingsplan een bedrijfsbestemming wordt toegekend, is kleiner dan 20 hectare. Het totale bedrijfsvloeroppervlak blijft zeker beneden de 15.000 m<sup>2</sup>. De ontwikkeling ligt dus ruim beneden de drempelwaarde uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. De ontwikkeling van woningen op de locaties de Broekmolenweg en De Ruijt II kan gezien worden als 'de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) Zoals hierboven gesteld betreft de drempelwaarde voor een stedelijk ontwikkelingsproject een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied met 2.000 of meer woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer. De woningbouwontwikkelingen aan de Broekmolenweg en De Ruijt II liggen dus ruim beneden de drempelwaarde uit onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de milieueffecten van de ontwikkeling. Hieruit blijkt dat gezien de kenmerken van het project en de ligging van het project geen omvangrijke negatieve milieueffecten te verwachten zijn. Het uitvoeren van een milieueffectrapportage wordt daarom niet zinvol geacht.



## 5 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten (plankaart);
- de juridisch bindende regels van het bestemmingsplan (planregels);
- een bijbehorende toelichting (plantoelichting).

Het bestemmingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2008). De toepassing van de SVBP2008 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de kaart. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de handhaving van het bestemmingsplan.

### 5.1 Planopzet

De hoofdopzet van het bestemmingsplan sluit aan bij de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In principe zijn de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden van de vigerende bestemmingsplannen gehandhaafd. Deze bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn getoetst aan de bestaande situatie en waar nodig geactualiseerd. Verder acht de gemeente het wenselijk dat de inhoud van diverse bestemmingsplannen in de gemeente overeenkomt. Dit geldt zowel voor de bestemmingen die toezien op het openbaar gebied, zoals groen- en verkeersbestemmingen als bestemmingen voor woningen en bedrijven. Recentelijk vastgestelde bestemmingsplannen zijn als voorbeeld genomen voor de inhoud van diverse bestemmingen.

#### Wonen

De woningen binnen het plangebied zijn te onderscheiden in drie hoofdgroepen: rijwoningen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen en gestapelde woningen. Gezien het grote verschil in bouwmassa en omvang van het bouwperceel krijgen deze groepen een eigen bestemming. De kwadrantwoningen aan het begin van De Ruijt vragen door hun specifieke karakter om een bijzondere regeling voor aan- en uitbouwen. Vanwege de mogelijkheden voor bouwen zonder omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is het van belang goed te duiden wat de voorgevel is en welk deel van het perceel tot het achtererf behoort.

Ook de kwadrantwoningen hebben daarom een eigen bestemming. Er zijn zodoende vier woonbestemmingen opgenomen in dit bestemmingsplan.

### **Bedrijven**

In het plangebied is een onderscheid te maken tussen de grote bedrijvzones langs de Zuiderweg en de Vrijenbanselaan en de apart gelegen bedrijfspcelen. Met het oog op de flexibiliteit en gezien de meer afgezonderde ligging heeft het vervoerderscentrum een brede bestemming gekregen, waarin naast de bedrijfsactiviteiten ook de bijbehorende straten, parkeerplaatsen en groenvoorzieningen en dergelijke zijn opgenomen. Voor de andere bedrijfspcelen zijn de bouwregels afgestemd op de specifieke situatie ter plaatse.

Zoals beschreven in paragraaf 4.5 heeft de VNG een indeling gemaakt in milieuhinderlijke functies om een passende afstand te kunnen aanhouden tot milieugevoelige functies. In dit bestemmingsplan wordt bij bedrijfsbestemmingen een staat van bedrijfsactiviteiten gehanteerd, gebaseerd op de VNG-publicatie. Enkel bedrijfsactiviteiten uit een bepaalde categorie van de staat van bedrijfsactiviteiten wordt toegestaan. Er is wel een flexibiliteitsbepaling opgenomen, omdat het kan voorkomen dat een bepaald type bedrijf niet voorkomt op de lijst of slechts in een andere categorie, maar gezien de aard en invloed op de omgeving wel aanvaardbaar wordt geacht.

### **Voorzieningen**

Langs de Broekmolenweg is een aantal voorzieningen gegroepeerd. In het gebouw 'Chateau Blanc' komen diverse zorgfuncties voor. Het pand Broekmolenweg 14 is gesloopt. Hiervoor is in het plan een directe woonbestemming opgenomen voor 16 nieuwe woningen. Het Kunstgebouw (Broekmolenweg 16) houdt de gemengde bestemming om de gebruiksmogelijkheden van deze gronden te waarborgen maar heeft ook een wijzigingsbevoegdheid gekregen om hier op termijn 14 woningen te realiseren. Wanneer de haalbaarheid en uitvoerbaarheid voldoende is onderzocht, dan kan het bestemmingsplan ter plaatse gewijzigd worden om de woningbouw mogelijk te maken.

### **Wegen, groen en water**

Gezien het verschil in karakter en functie van de wegen en straten in het plangebied is een onderscheid in twee verkeersbestemmingen voor het wegverkeer gewenst. De vrijliggende trambaan heeft een aparte bestemmingsregeling. De belangrijkste groengebieden en waterlopen zijn als zodanig bestemd. Dit betreft in elk geval de ecologische verbindingzones.

## **5.2 Artikelsgewijze toelichting**

### **5.2.1 Inleidende regels**

#### **Artikel 1: Begrippen**

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

#### **Artikel 2: Wijze van meten**

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

In dit bestemmingsplan wordt de bruto vloeroppervlakte op een bijzondere manier gemeten. De oppervlakte voor het parkeren van motorvoertuigen in een gebouw wordt niet meegerekend. Dit heeft zijn grondslag in de ontwikkelovereenkomst voor het bouwplan aan de Vrijenbanselaan.

## 5.2.2 Bestemmingsregels

### **Artikel 3: Bedrijf**

Deze bestemming is toegekend aan het terrein van het metaalverwerkingsbedrijf, het perceel van het voormalige bouwbedrijf, aan de nieuwe bedrijfskavel langs de Vrijenbanselaan, de Delftse Pauw en de bedrijvenzone langs de Vrijenbanselaan. Op deze gronden zijn in principe bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.1 toegestaan. Voor de diverse bedrijfsterreinen gelden soms specifieke regelingen.

Voor het metaalverwerkingsbedrijf (milieucategorie 4.2) is een uitzondering getroffen door enkel deze bedrijfsactiviteiten specifiek toe te staan. Indien in de toekomst de bedrijfsactiviteiten van het metaalverwerkingsbedrijf worden gestaakt en voor langere tijd niet meer worden hervat, dan kan de gemeente het bestemmingsplan wijzigen en ook op dit terrein slechts bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.1 toelaten. Vanwege de wat geïsoleerde ligging van het metaalverwerkingsbedrijf is gekozen voor een meer globale bebouwingsregeling. Gebouwen dienen op het zuidoostelijke deel van het terrein te worden gebouwd. Op dit deel mogen de gronden voor 50% worden bebouwd. De twee bestaande bedrijfswoningen zijn toegestaan op de huidige locaties. De bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen mag niet meer bedragen dan 8 meter en de bedrijfswoningen mogen niet hoger zijn dan 4 meter (goot) en 7 meter (nok). Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om een overkapping te realiseren op het noordelijke gedeelte van het terrein. Indien de milieubelasting aantoonbaar wordt verminderd, kan de gemeente toestemming verlenen voor de bouw van een overkapping van maximaal 12 meter hoog.

Op het perceel van de Delftse Pauw is alleen het huidige gebruik als ambachtelijke aardewerkfabriek met toeristische betekenis toegestaan. Gezien de ligging tussen woningen zijn de bouw mogelijkheden voor dit perceel en het perceel van het voormalige bouwbedrijf beperkt tot de huidige omvang en locatie van de bebouwing. Voor de laatstgenoemde locatie geldt bovendien dat slechts bedrijfsactiviteiten in categorie 1 of 2 zijn toegelaten.

De bedrijvenzone langs de Vrijenbanselaan is bestemd voor diverse soorten bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3.1. Alleen bestaande zelfstandige kantoren en winkels zijn toegestaan. De uitbreiding of de vestiging van nieuwe detailhandel behoort alleen onder strikte voorwaarden tot de mogelijkheden. Kleinschalige (maximaal 200 m<sup>2</sup>) voorzieningen (detailhandel of horeca) kunnen worden toegelaten om de economische vitaliteit van het gebied op peil te kunnen houden. Vergelijkbaar met het provinciale beleid stelt de gemeente Rijswijk eisen aan het nevenassortiment van perifere detailhandel. Overal binnen het bouwvlak is bebouwing toegestaan, maar de doorgang tussen de Patrijsweg en de Reigerweg dient gehandhaafd te blijven.

Voor de ontwikkellocatie aan de overzijde van de Vrijenbanselaan is uitsluitend een kantoor en een bedrijf in de handel en reparatie van auto's (garagebedrijf met showroom en werkplaats) toegestaan. De locatie van de nieuwe gebouwen is afgestemd op het bouwplan voor deze kavel. Een zelfstandig kantoorgebouw is enkel toegestaan in het bouwvlak langs de Rijswijkse Landingslaan. De maximale bouwhoogte hier is 33 meter, maar het is niet mogelijk over het gehele bouwvlak deze hoogte te realiseren. Als aanvullende is gesteld dat het bruto vloeroppervlak niet meer mag bedragen dan 8.500 m<sup>2</sup>. Hiermee is de totale omvang van de kantoorfunctie gemaximeerd, maar bestaat er nog wel ontwerpvrijheid bij de verdeling van ondergeschikte bouwmassa's van het gebouw. Voor het autobedrijf geldt een maximale bouwhoogte van 12 meter. De gronden binnen het bouwvlak mogen voor maximaal 75% worden bebouwd. De maximale bouwhoogte varieert afhankelijk van de bestaande hoogte van 18 meter op het deel bij de afslag van de A13 tot 8 meter bij de Zwaluwsingel.

**Artikel 4: Bedrijf - Nutsvoorziening**

Voor de meeste nutsvoorzieningen behoeft geen omgevingsvergunning te worden verleend en behoeven daarom geen aparte bestemming. De elektriciteitsvoorziening voor de trambanen aan de Vrijenbanselaan is van dusdanige omvang dat hiervoor wel een eigen bestemming opgenomen is. Binnen deze bestemming is de oppervlakte van nutsvoorzieningen gemaximeerd op 100 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte is maximaal 3,5 meter.

**Artikel 5: Bedrijventerrein**

Deze bestemming is van toepassing op het vervoerderscentrum. Gezien de specifieke functie en het belang dat er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor bedrijven in het wegtransport op deze locatie, zijn de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' specifiek bestemd voor bedrijfsactiviteiten die toezien op de opslag, overslag en distributie van goederen via wegvervoer. Bestaande bedrijfsactiviteiten die niet onder deze noemer geschaard kunnen worden, zijn tevens toegelaten. Ook de vergunde gebedsruimte in het pand Zuiderweg 80 is specifiek bestemd.

Vanwege de ligging van het vervoerderscentrum is gekozen voor een meer globale bebouwingsregeling. De exacte ligging van diverse gebouwen op het terrein kan hiermee zo optimaal mogelijk worden afgestemd op de behoeften van de transportbedrijven. Wel dient minimaal 5 meter afstand tot de bestemmingsgrens te worden aangehouden. Ook mag de bebouwde oppervlakte niet significant toenemen ten opzichte van de huidige bebouwde oppervlakte. Verder blijft de bouwhoogte maximaal 9 meter. Er zijn geen nieuwe bedrijfswoningen toegestaan.

**Artikel 6: Gemengd**

De bestemming 'Gemengd' is toegekend aan de voorzieningen langs de Broekmolenweg. Binnen deze bestemming zijn diverse soorten voorzieningen toegestaan op het gebied van zorg, onderwijs, cultuur en recreatie. Voorzieningen die relatief veel hinder veroorzaken voor de omgeving zijn uitgesloten, door enkel activiteiten tot en met categorie 2 uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' toe te laten. Kantoren en dienstverlening zijn ook toegestaan. De hoofdbebouwing is slechts toegestaan op de huidige locatie van de gebouwen. De maximale bouwhoogte is net als in de bestaande situatie 12 meter.

**Artikel 7: Groen**

Deze bestemming is toegekend aan de groenzones langs de singels en grote wegen, evenals aan plantsoenen en het grasland ten westen van het vervoerderscentrum. Binnen de bestemming 'Groen' zijn diverse groenvoorzieningen toegestaan, waaronder oevers van nabijgelegen watergangen. Ook speelvoorzieningen en paden zijn toegestaan. Bijzonder zijn de monumentale restanten van de Oude Broekmolen, die niet zo maar gesloopt mogen worden. Voor het gemaal van de Lage Broekpolder met de bijbehorende bedrijfswoning is een specifieke regeling getroffen.

Standaard mogen geen gebouwen of overkappingen worden gebouwd, maar voor kleine gebouwen kunnen burgemeester en wethouders afwijken van deze regel. Dit moet uiteraard wel passend zijn binnen de groenbestemming. Voor de reclamemast bij de afrit van de A13 is een afwijkende bouwhoogte opgenomen.

**Artikel 8: Maatschappelijk - Onderwijs**

De bestemming 'Maatschappelijk - Onderwijs' is toegekend aan het schoolgebouw aan het Pauwhof. De hoofdbebouwing dient binnen het bouwvlak gerealiseerd te worden. Hiermee is enige afstand tot de woningen aan de overzijde van de straat gewaarborgd. Voor bijbehorende bouwwerken is zoveel mogelijk aangesloten op de regeling voor vergunningvrij bouwen.



**Artikel 9: Verkeer - 2**

De gebiedsontsluitingswegen in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer - 2' gekregen. Ter plaatse van de vrijliggende trambaan worden wegen of straten voor autoverkeer uitgesloten. Gebouwen en overkappingen zijn toegestaan, mits deze afzonderlijk niet groter zijn dan 10 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte van overige bouwwerken (lichtmasten, bewegwijzering, verkeerslichtportalen) mag niet meer bedragen dan 7 meter.

**Artikel 10: Verkeer - 3**

Deze bestemming is van toepassing op de erftoegangswegen, parkeerterreinen, voet- en fietspaden en overige verblijfsgebieden. Speelvoorzieningen, evenals ondergeschikte groenvoorzieningen en waterlopen zijn ook toegestaan binnen deze bestemming. Nabij de kruising met de Vrijenbanselaan is aan de Patrijsweg ambulante detailhandel toegestaan. Hier bevindt zich een bloemenkiosk. Aan het Pauwhof is een rij garageboxen toegestaan. Voor het overige zijn gebouwen slechts toegestaan, mits deze afzonderlijk niet groter zijn dan 10 m<sup>2</sup>.

**Artikel 11: Water - 1**

Deze bestemming is toegekend aan het Rijn-Schiekanaal. De gronden zijn bestemd voor open water en het scheepvaartverkeer. Bruggen zijn niet toegestaan. Steigers zijn aan specifieke regels gebonden om het scheepvaartverkeer niet te veel te hinderen.

**Artikel 12: Water - 2**

De Broekmolensloot, de Zwaluwsingel, de Reigersingel en een aantal sloten zijn bestemd als 'Water - 2'. Wegens hun ruimtelijk structurerende en waterhuishoudkundige functie zijn deze waterlopen bestemd als open oppervlaktewater. Bruggen voor langzaam verkeer zijn toegestaan, mits niet breder dan 6 meter en hoger dan 3 meter. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een hogere brug toegestaan.

**Artikel 13: Wonen - 1**

De bestemming 'Wonen - 1' is van toepassing op de aaneengebouwde woningen in rijen van drie woningen of meer. Het aantal woningen mag niet toenemen. De locatie van de hoofdgebouwen is nader bepaald door middel van bouwvlakken. Hiermee wordt de oppervlakte van de hoofdgebouwen beperkt. Ook wordt de ligging ten opzichte van de verkeerswegen vastgelegd. Voor de meeste woningen geldt dat de oorspronkelijke achtergevel bepalend is voor de ligging van het bouwvlak. Hiermee zijn de regels voor het aan- en uitbouwen voor alle woningen gelijk, ongeacht of in de huidige situatie al een aan- of uitbouw is gerealiseerd. Voor de oudere woningen aan de Delftweg zijn logische bouwvlakken met gelijke diepte bepaald. De maximale goot- en bouwhoogten verschillen per rij woningen en is per locatie nader aangeduid.

De mogelijkheden voor het realiseren van aan- en uitbouwen, (vrijstaande) bijgebouwen en overkappingen zijn afgestemd op de regels voor het vergunningsvrij bouwen uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aan- en uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen en aangebouwde overkappingen zijn slechts toegestaan op het 'achterf', waarbij de definitiebepaling uit de Wabo wordt gehanteerd. Dit zijn de delen van het erf aan de achterkant en zijkant van de woning, mits dit niet grenst aan het openbaar gebied. De gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, (vrijstaande) bijgebouwen en overkappingen mag niet meer bedragen dan 40 m<sup>2</sup>, maar 50% van het achtererf dient onbebouwd te blijven.

Bij de eengezinswoningen aan het Pauwhof en de Nachtegaallaan zijn bij de bouw aanbouwen gerealiseerd voor de voorgevel van het hoofdgebouw. Aan het Pauwhof gaat het om aanbouwen van ongeveer 2,5 meter hoog en een oppervlakte van ongeveer 2 m<sup>2</sup> (zie figuur 5.1). Aan de Nachtegaallaan gaat het om uitbouwen met een schuine afdekking. De goothoogte ligt ongeveer op 2,5 meter. De betreffende rijen woningen zijn voorzien van de aanduiding 'bijgebouwen'. Hier is bepaald dat de bestaande aan- en uitbouwen op het voorerf zijn toegelaten.



Figuur 5.1: Bestaande aanbouwen bij Pauwhof (links) en uitbouwen bij Nachtegaallaan (rechts).

Er geldt een afwijkingsregeling om in bijzondere gevallen een berging of toegangsportaal aan de voorzijde van de woning te kunnen bouwen. Voor een aantal hoge panden aan de Delftweg is een mogelijkheid opgenomen om de hoogte iets te vergroten.

#### **Artikel 14: Wonen - 2**

Deze bestemming is van toepassing op de twee-onder-een-kapwoningen en de vrijstaande woningen in het plangebied. De regels zijn vergelijkbaar met die van de bestemming 'Wonen - 1'.

#### **Artikel 15: Wonen - 3**

De bestemming 'Wonen - 3' is toegekend aan de kwadrantwoningen aan het begin van De Ruijt. Door hun specifieke karakter is bij deze woningen geen eenduidig voor- of achtererf aan te wijzen volgens de definitiebepaling uit de Wabo. Daarom is voor deze woningen exact bepaald welke gronden tot het achtererf behoren en op welke gronden aan- en uitbouwen, aangebouwde bijgebouwen en aangebouwde overkappingen zijn toegestaan.

Door de alzijdige oriëntatie van de woningen en het feit dat de twee groepen woningen aan de Delftweg gedraaid zijn ten opzichte van de andere drie groepen is de voorgevel niet op voorhand te bepalen. Bij het aanwijzen van de voorgevel is getracht om een zo logisch mogelijke en een zo eerlijk mogelijke situatie te verkrijgen. Er is zodoende een voorgevel aangewezen per afzonderlijke woning en niet per groep van vier woningen. Alle gevels richting De Ruijt zijn aangewezen als voorgevel. De woningen die naar de andere zijden zijn gericht, hebben parallel hieraan aan de andere zijde de voorgevel. Zie figuur 5.2 voor een overzicht van de kwadrantwoningen. De met rood aangegeven gevels worden beschouwd als voorgevel.

Aan de hand van de gedefinieerde voorgevels is ook het voorerf en het achtererf bepaald. Alle zijden grenzend aan de voorgevel worden aangemerkt als voorerf, evenals de delen grenzend aan de Delftweg. Van de drie woningen waarvan het erf in zijn geheel niet grenst aan het openbaar gebied, wordt het erf volledig als achtererf beschouwd. Bij deze woningen wordt dan ook geen van de gevels als voorgevel aangemerkt.

De mogelijkheden voor het realiseren van aan- en uitbouwen, aangebouwde en vrijstaande bijgebouwen zijn afgestemd op de wens om de huidige stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de kwadrantwoningen zo veel mogelijk te behouden of zelfs te versterken. Ook is ernaar gestreefd zo veel mogelijk gelijklopende regelgeving te verkrijgen voor ieder bouwperceel, maar tegelijkertijd moet recht worden gedaan aan de onregelmatige verkaveling. Aan- en bijgebouwen dienen altijd ondergeschikt te blijven en het beeld op de afzonderlijke gebouwen dient zo veel mogelijk behouden te worden.



Figuur 5.2: Bebouwingsmogelijkheden kwadrantwoningen De Ruijt.

Voor de mogelijkheden voor aan- en uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen is onderscheid gemaakt in:

- de zijden waaraan de woningtoegangen en de verticale raampartijen zich bevinden;
- de zijden waaraan zich geen woningtoegangen bevinden (de gevels waaraan zich de woonkamers bevinden).

In het eerste geval worden bouwmogelijkheden geboden (in één bouwlaag) met een breedte die kleiner is dan de breedte van het hoofdgebouw. Vanaf de hoek blijft 1,90 meter over, waardoor het zicht op de hoeken van het hoofdgebouw blijft bestaan. De bebouwing mag 3,10 meter diep zijn. In het tweede geval mag de gehele gevelbreedte worden bebouwd.

De mogelijkheden voor het realiseren van vrijstaande bijgebouwen worden gelijkgesteld met de regels hiervoor bij de twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen (Wonen - 2). Vrijstaande bijgebouwen zijn alleen mogelijk op het achtererf. Deze gronden zijn aangeduid met 'erf'. Op het voorerf zijn buiten de aangegeven mogelijkheden voor aan- en uitbouwen en aangebouwde bijgebouwen (door middel van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - erfbebouwing') geen mogelijkheden voor bebouwing.

In specifieke gevallen kan het aanvaardbaar zijn dat vrijstaande bijgebouwen worden gebouwd op het voorerf. Belangrijke voorwaarde is dat de bebouwing zo veel mogelijk transparant wordt uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor eventuele erfafscheidingen. Hiervoor zijn in het plan afwijkingsregels opgenomen.

**Artikel 16: Wonen - 4**

Deze bestemming is van toepassing op de appartementengebouwen in het plangebied. De gebouwen zijn enkel toegestaan binnen het bouwvlak. De overige gronden zijn ingericht als gemeenschappelijke tuin of semi-openbare ruimte. Bijgebouwen zijn niet toegestaan. De maximale bouwhoogte is verschillend per (deel van) een gebouw en is nader aangeduid.

**Artikel 17: Leiding - Gas**

Dit betreft een dubbelbestemming. Naast de andere bestemmingen geldt dat deze gronden tevens bestemd zijn voor (het goed functioneren van) een aardgastransportleiding. Op deze gronden mag niet zo maar worden gebouwd. Ook mogen werken of werkzaamheden slechts worden uitgevoerd na het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

**Artikel 18: Leiding - Riool**

Ook dit betreft een dubbelbestemming. Naast de andere bestemmingen geldt dat deze gronden tevens bestemd zijn voor (het goed functioneren van) een hoofdrioolleiding. Op deze gronden mag niet zo maar worden gebouwd. Ook mogen werken of werkzaamheden slechts worden uitgevoerd na het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

**Artikel 19: Waarde - Archeologie**

Voor alle gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt dat bodemingrepen niet zonder meer zijn toegestaan. Wanneer men dieper dan 60 centimeter wil roeren, dan moet een archeologisch rapport worden overlegd over de archeologische waarde van het terrein. De gemeente kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning aanvullende eisen stellen betreffende het laten begeleiden van werkzaamheden door een archeoloog of het treffen van technische maatregelen ter bescherming van archeologische waarden.

**Artikel 20: Waarde - Ecologie**

Alle gronden met de bestemming 'Water' en 'Groen' die onderdeel uitmaken van de primaire of secundaire ecologische verbindingszone, hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. Het aanleggen en uitvoeren van werken of van werkzaamheden is niet zonder meer toegestaan. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verkregen als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het ecologisch waardevolle gebied.

**Artikel 21: Waterstaat - Waterkering**

De gronden van deze bestemming zijn naast de andere bestemmingen tevens bestemd voor de instandhouding van de waterkeringen. Dit betekent dat niet zo maar mag worden gebouwd. Ook mogen werken of werkzaamheden slechts worden uitgevoerd na het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Er kan dan getoetst worden of de geplande werkzaamheden het functioneren van de waterkering niet schaden.

### 5.2.3 Algemene regels

#### **Artikel 22: Anti-dubbelregel**

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

#### **Artikel 23: Algemene bouwregels**

##### *Lid 23.1 Ondergeschikte bouwdelen*

In dit lid is bepaald dat ondergeschikte onderdelen van een bouwwerk (bouwdelen) de aangegeven bouwgrenzen tot maximaal 2 meter mogen overschrijden. Dit komt de flexibiliteit van het plan ten goede. De bepaling is met name bedoeld voor technisch-functionele bouwdelen en bouwdelen ten behoeve van architectonische verfraaiing.

##### *Lid 23.2 Bestaande afwijkingen*

De bouwregels zijn afgestemd op de bestaande bebouwing in het plangebied. Wel kan het voorkomen dat in uitzonderingsgevallen de bebouwing niet past binnen de bouwregels van dit bestemmingsplan, zonder dat wordt beoogd deze bebouwing binnen de planperiode te slopen. Dit betreft bijvoorbeeld een aanbouw aan het lint langs de Delftweg die al lang geleden is gerealiseerd of een grotere oppervlakte aan bijgebouwen. Het gaat bijvoorbeeld ook om een incidentele hogere hoogte op het vervoerderscentrum, die in het verleden met een vrijstelling van het bestemmingsplan is gerealiseerd. Voor deze gevallen is bepaald dat deze afwijkingen zijn toegestaan, maar dat deze niet mogen worden vergroot.

##### *Lid 23.3 Nota parkeernormen*

Met dit lid is de Nota parkeernormen direct gekoppeld aan het bestemmingsplan. Bij het bouwen moeten worden voldaan aan de gestelde parkeernormen. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het bestemmingsplan te kunnen wijzigen, als een nieuwe versie van de Nota parkeernormen wordt vastgesteld. Het is immers wenselijk om zo snel mogelijk het nieuwe beleid te kunnen toepassen.

##### *Lid 23.4 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening*

Dit lid bepaalt dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening buiten toepassing blijven, behalve de bepalingen ten aanzien van parkeergelegenheid. Tot het moment dat deze bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen, zijn de bepalingen ten aanzien van parkeergelegenheid in principe dus nog van toepassing. Wel is het zo dat de regels van het bestemmingsplan altijd voorgaan boven de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gezien lid 23.3 betekent dit dat de bepalingen uit de Nota Parkeernormen als eerste van toepassing zijn.

#### **Artikel 24: Algemene gebruiksregels**

In dit artikel zijn enkele vormen van gebruik expliciet genoemd als strijdig gebruik met de regels van het bestemmingsplan, zoals het gebruik van onbebouwde terreinen als afvalstortplaats en het gebruik van bijgebouwen voor zelfstandige bewoning.

#### **Artikel 25: Algemene aanduidingsregels**

##### *Lid 25.1 Geluidzone*

De geluidzone rond het industrieterrein in Delft-Noord dient in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Dit artikel bepaalt dat de aangegeven gronden behoren tot de bestaande geluidzone rond dit industrieterrein, overeenkomstig artikel 53 van de Wet geluidhinder. Voor de woningen binnen deze zone blijven de bestaande hogere geluidwaarden van toepassing. Nieuwe woningen zijn op grond van de regels van de woonbestemmingen niet toegestaan.

In lid 25.1.2 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op de ligging van de geluidzone te kunnen wijzigen indien daartoe aanleiding bestaat. Dit kan alleen met inachtneming van de regels uit de Wet geluidhinder.

**Artikel 26: Algemene afwijkingsregels**

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat burgemeester en wethouders in afwijking van de regels in het bestemmingsplan toch een omgevingsvergunning kunnen verlenen om flexibel te kunnen inspelen op afwijkingen en overschrijdingen van beperkte aard of omvang. Het tweede lid bepaalt in welke gevallen kan worden afgeweken van de Staat van bedrijfsactiviteiten en de Staat van voorzieningen.

**Artikel 27: Algemene wijzigingsregels**

De algemene wijzigingsregels hebben als doel het bestemmingsplan van enige flexibiliteit te voorzien. Indien noodzakelijk voor een goede uitvoering van het plan kunnen de bestemmingen worden gewijzigd, door de bestemmingsgrenzen met maximaal 10 meter te verschuiven.

**Artikel 28: Algemene procedureregels**

Dit artikel bepaalt op welke wijze belanghebbenden in de gelegenheid worden gebracht hun zienswijzen naar voren te brengen in geval van het stellen van nadere eisen door burgemeester en wethouders. Procedures voor het wijzigen van het bestemmingsplan of het afwijken van de bouwregels zijn wettelijk geregeld.

**Artikel 29: Overige regels**

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat voor zover in het bestemmingsplan wordt verwezen naar wet- en regelgeving, dat dan bedoeld wordt op de wet- en regelgeving zoals deze van kracht was op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het tweede lid geeft een rangorde in dubbelbestemmingen aan.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

**Artikel 30: Overgangsrecht**

Dit artikel bevat regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. Het gaat hierbij specifiek om de rechtstoestand van bouwwerken die op het tijdstip van het ter visie leggen van dit ontwerpbestemmingsplan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen en die afwijken van de regels van dit plan. Bij recht mogen deze bouwwerken niet worden vervangen, tenzij er sprake is geweest van calamiteiten. Vergroting is evenmin mogelijk, tenzij burgemeester en wethouders gemotiveerd afwijken van deze regel. Ook zijn overgangsregels opgenomen ten behoeve van het gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan. Voor zowel bouwwerken als gebruik van gronden en bouwwerken geldt voorts de uitzondering dat het overgangsrecht niet van toepassing is op een bouwwerk of gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan.

**Artikel 31: Slotregel**

De titelbepaling geeft de citeertitel van het plan aan: bestemmingsplan Vrijenban.

## **6 UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING**

### **6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Gezien het feit dat dit bestemmingsplan voor het overgrote deel toeziet op een bestaand woon- en werkgebied, worden geen specifieke aandachtspunten ten aanzien van de maatschappelijke uitvoerbaarheid verwacht. Voor de voorgenomen bouw van het kantoor en het autobedrijf aan de Vrijenbanselaan geldt dat de nieuwe bebouwing niet in de directe nabijheid van woningen komt. Verder is de bebouwingsregeling voor de kwadrantwoningen in 2006/2007 besproken met de bewoners. Sinds het opstellen van de conceptregeling zijn er verschillende wettelijke kaders veranderd. Omdat het merendeel van de bewoners zich destijds kon vinden in de conceptregeling, acht de gemeente het van belang dat de nu voorgestelde regeling zo veel mogelijk overeenkomt met de conceptregeling uit 2006/2007. De nu voorgestelde regeling komt dan ook in hoofdzaak overeen met de conceptregeling uit 2006/2007. Om het draagvlak van het nieuwe bestemmingsplan te vergroten is een inspraakprocedure doorlopen (zie paragraaf 7.1). Over de plannen voor nieuwe eengezinswoningen aan de Broekmolenweg is een intensief communicatietraject doorlopen waarbinnen onder meer twee bewonersavonden zijn georganiseerd. Mede op basis van de gemaakte opmerkingen zijn de plannen iets aangepast. De meerderheid van de omwonenden koos voor het plan dat nu in onderhavig bestemmingsplan wordt gefaciliteerd. Verder kan worden gesteld dat over de ontwikkelingslocatie De Ruijt II in de afzonderlijk doorlopen artikel 19 procedure is gecommuniceerd naar de omwonenden.

### **6.2 Economische uitvoerbaarheid**

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 Wro moet in het kader van een bestemmingsplan onder andere inzicht worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In verband daarmee is eerst onderzocht of voor het onderhavige bestemmingsplan op grond van artikel 6.12, eerste lid Wro de verplichting bestaat om één of meer exploitatieplannen vast te stellen.

Het bestemmingsplan Vrijenban is in hoofdzaak consoliderend van aard. Het plan voorziet op drie locaties in een directe mogelijkheid voor nieuwbouw; Vrijenbanselaan, Broekmolenweg en De Ruijt II. Aan de Vrijenbanselaan gaat om de bouw van het kantoor en het autobedrijf. Dit betreft een bouwplan volgens de criteria van artikel 6.2.1 Bro. Op de locatie Broekmolenweg en De Ruijt II gaat het om woningbouwontwikkelingen.

Op grond van artikel 6.12, lid 2 Wro kan van deze verplichting worden afgezien, indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is en het niet noodzakelijk is een fasering of locatie-eisen op te nemen. De gronden waarop het bouwplan Vrijenbanselaan mogelijk is, zijn in eigendom van de gemeente. Bij uitgifte van de gronden kan de prijs zo worden bepaald dat de kosten van de grondexploitatie worden gedekt. Via een reserveringsovereenkomst in verband met de uitgifte van de grond en de daaraan gekoppelde koopovereenkomst worden de kosten voor het toetsen en in procedure brengen van het bestemmingsplan (planproces en de apparaatskosten) gedekt uit de reserveringsvergoeding. Dit betekent dat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is. Ook acht de gemeente het niet noodzakelijk locatie-eisen of een fasering op te nemen in een exploitatieplan. Het bestemmingsplan en de reserveringsovereenkomst bieden voldoende sturingsmogelijkheden. Om hiervoor genoemde redenen besluit de gemeenteraad bij vaststelling van dit bestemmingsplan geen bijbehorend exploitatieplan vast te stellen.

Voor de ontwikkeling van het kantoor en het autobedrijf is reeds een reserveringsovereenkomst gesloten met een projectontwikkelaar. De verwachting van zowel de projectontwikkelaar als de gemeente is dat binnen de planperiode eindgebruikers voor de nieuwe panden worden gevonden.

Voor de ontwikkelingen aan de Broekmolenweg en De Ruijt II is een (anterieure) overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemers en de gemeente. Hiermee is het kostenverhaal verzekerd.

### 6.3 Handhaving

Landelijk blijkt dat de overheid de afgelopen jaren niet voldoende aandacht heeft gehad voor handhaving. De laatste jaren is het besef gegroeid dat ook handhaving van regels op het gebied van ruimtelijke ordening belangrijk is. Handhaving heeft een hoge landelijke prioriteit gekregen en veel gemeenten zijn aan de slag gegaan om de handhaving te optimaliseren.

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

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

Door middel van een handhavingsprogramma, dat jaarlijks wordt vastgesteld door het college, zijn de handhavingstaken beschreven die uitgevoerd worden door de gemeente. Het handhavingsprogramma heeft betrekking op alle handhavingsgebieden, zoals genoemd in de nota. Het programma bevat ook de integrale handhavingsprojecten, waarbij meerdere handhavingspartners betrokken zijn. De uitvoering van het programma wordt voortdurend gevolgd en de resultaten worden in een jaarlijks handhavingsverslag gerapporteerd aan het college.

Voor het handhaven van regels heeft de gemeente de beschikking over een drietal instrumenten, de zogenoemde bestuurlijke, strafrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten. Het bestuursrechtelijke instrumentarium kan de gemeente zelfstandig toepassen. Het bestaat uit bestuursdwang en een bestuurlijke dwangsom.

Bij strafrechtelijke handhaving heeft de gemeente de medewerking van politie en openbaar ministerie nodig. Strafrechtelijke sancties kunnen de bestuursrechtelijke aanpak van overtredingen zeer effectief ondersteunen. Als derde middel kan de gemeente privaatrechtelijk handhaven. De gemeente treedt dan op, op basis van haar eigendomsrecht.



## **7 PROCEDURE**

### **7.1 Voorbereidingsfase**

Over het bestemmingsplan is in de voorbereidingsfase overleg gevoerd met diverse organisaties en belanghebbenden, zoals de provincie, het hoogheemraadschap en de Gasunie. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 3.1.1 Bro. Van zes overlegpartners is een reactie ontvangen. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd om bewoners, bedrijven en overige belanghebbenden de gelegenheid te geven mee te denken over het plan en een reactie in te dienen bij de gemeente. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 6 mei 2011 tot en met donderdag 16 juni 2011 ter inzage gelegen. Tijdens een inloopbijeenkomst op 11 mei 2011 kon iedereen vragen stellen over het plan. Van acht personen heeft de gemeente een reactie ontvangen. Voor een uitgebreid verslag van de inspraak- en overlegfase wordt verwezen naar de Nota van Inspraak en Overleg Bestemmingsplan Vrijenban (bijlage 13).

### **7.2 Ontwerpfase**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 20 april tot en met 31 mei 2012 voor een ieder ter inzage gelegen. De daarop ingekomen zienswijzen zijn beantwoord en voor zover nodig verwerkt in het bestemmingsplan. De Nota van Zienswijzen is opgenomen in bijlage 14 van deze toelichting.

### **7.3 Vaststellingsfase**

De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op 25 september 2012 gewijzigd vastgesteld. De provincie een zienswijze heeft ingediend, daarmee krijgt de provincie de mogelijkheid om een deel van het vastgestelde bestemmingsplan tegen te houden (reactieve aanwijzing). Na de periode die die provincie krijgt om een eventuele reactieve aanwijzing te geven vangt de beroepstermijn aan. Degenen die een zienswijze hebben ingediend (of die kunnen aantonen dat ze niet in de gelegenheid waren een zienswijze in te dienen) kunnen in beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook kan een ieder in beroep tegen onderdelen die gewijzigd zijn vastgesteld ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Nadat uitspraak is gedaan inzake de beroepen, treedt het bestemmingsplan (al dat niet) in werking.