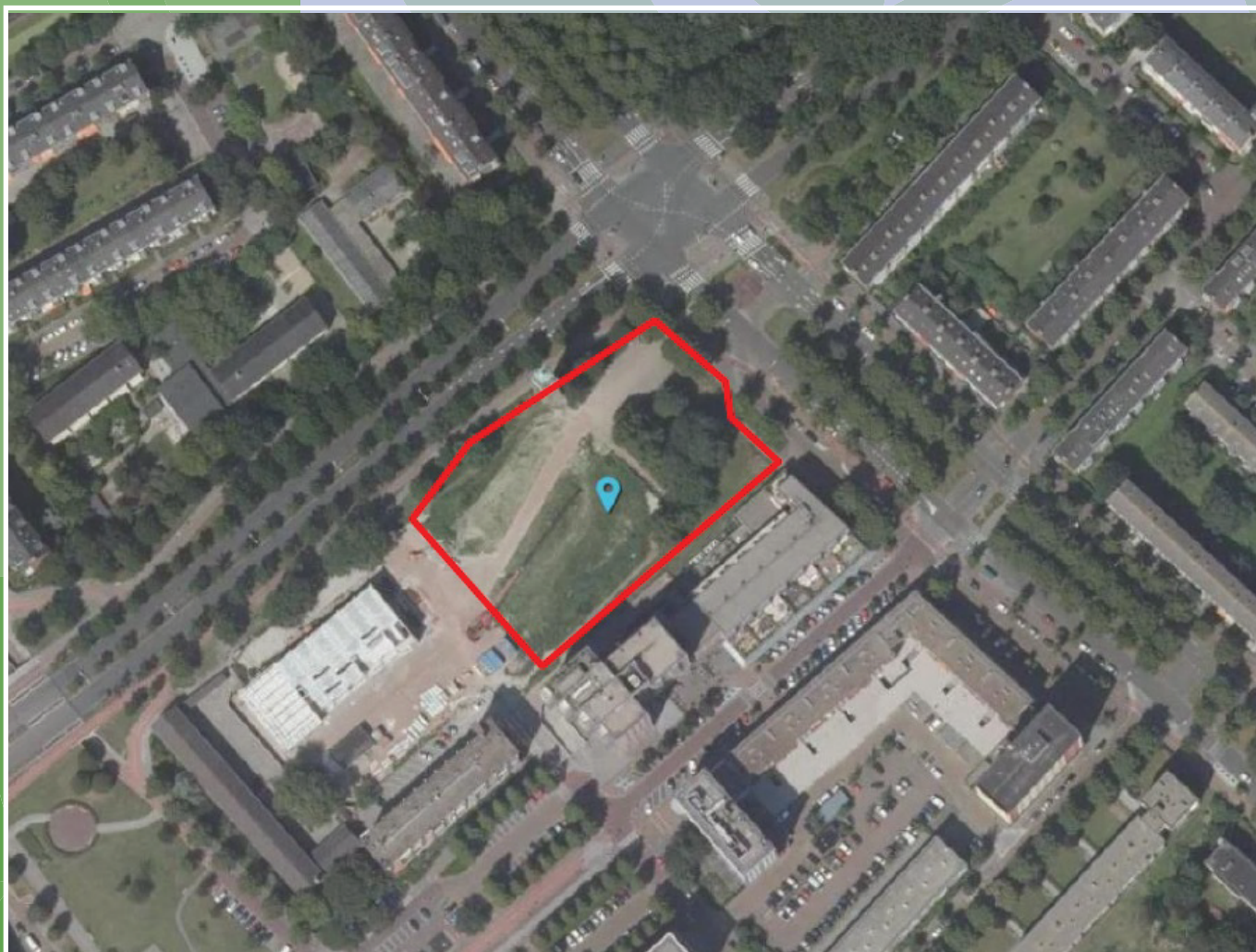
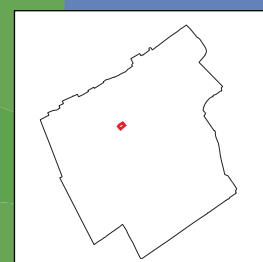




Benedictus-locatie



Vastgesteld 14 mei 2019



Wijzigingsplan Benedictus-locatie

Gemeente Rijswijk

Vastgesteld

Rapportnummer:	211x09089_7
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0603.wpbenedictusloc-VA01
Datum:	14 mei 2019
Contactpersoon opdrachtgever:	De heer D. Ossewaarde (Rijswijk Wonen)
Projectteam BRO:	Roeland Mathijssen, Anja Diepen
Concept:	21 april 2017, 12 mei 2017, 11 september 2017
Concept ontwerp:	25 oktober 2018
Ontwerp:	18 februari 2019
Vaststelling:	14 mei 2019
Bron foto kaft:	BRO
Beknopte inhoud:	Wijzigingsplan voor de ontwikkeling van 99 sociale huurwoningen op de locatie van de voormalige Benedictuskerk te Rijswijk.

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1.INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	6
2.PLANBESCHRIJVING	6
2.1 Bouwplan	7
2.2 Toetsing aan wijzigingsvoorwaarden	9
3.BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.2 Provinciaal beleid	14
3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit	14
3.2.2 Verordening Ruimte 2014	15
3.2.3 Woonvisie Zuid-Holland 2011-2020	15
3.3 Regionaal beleid	16
3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	16
3.3.2 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden	17
3.4 Gemeentelijk beleid	17
3.4.1 Woonvisie 2015-2025	17
3.4.2 Groenbeleidsplan 2010-2020	18
3.4.3 Hoogbouwvisie	19
3.4.4 Nota Parkeernormen	19
3.4.5 Structuurvisie Mobiliteit	20
3.4.6 Milieubeleidsplan	20
4.PLANOLOGISCHE ASPECTEN	22
4.1 Luchtkwaliteit	22
4.2 Geluid	23
4.3 Bodem	24
4.4 Externe veiligheid	26
4.5 Bedrijven en milieuzonering	28
4.6 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	30
4.7 Water	30
4.8 Natuurwaarden	32
4.9 Cultuurhistorie	34
4.10 Archeologie	34
4.11 Verkeer en parkeren	35

4.12 Kabels en leidingen	37
5.JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	38
5.1 Algemene opzet	38
5.2 Toelichting op de regels	38
6.FINANCIIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	40
6.1 Kostenverhaal	40
7.MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID	41
7.1 Wettelijk (voor)overleg	41
7.2 Inspraak	41
7.3 Terinzagelegging	42
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Akoestisch onderzoek, K+ Adviesgroep, 16 oktober 2018	
Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek, Aeres Milieu, 9 mei 2017	
Bijlage 3: Aanvullend bodemonderzoek, Aeres Milieu, 18 december 2017	
Bijlage 4: Aanvullend bodemonderzoek, Aeres Milieu, 10 oktober 2018	
Bijlage 5: Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling, BRO, 10 september 2018	
Bijlage 6: Waterparagraaf, Aeres Milieu, 18 oktober 2018	
Bijlage 7: Quickscan flora en fauna, BRO, 23 augustus 2017	
Bijlage 8: Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek, Aeres Milieu, 21 augustus 2017	
Bijlage 9: Advies Veiligheidsregio Haaglanden	
Bijlage 10: Nota van inspraak	
Bijlage 11: Beantwoording zienswijze	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Rijswijk Wonen heeft plannen om de locatie van de voormalige Benedictuskerk te Rijswijk (de Benedictus-locatie) te ontwikkelen voor sociale huurwoningen. In 2004 is het kerkgebouw gesloopt toen de kerkgemeenschap samenging met een andere gemeente. Alleen de markante kerktoren is blijven staan.

Inmiddels is een ontwerp voor twee woongebouwen met in totaal 99 appartementen gereed. De ruimtelijke contouren passen binnen de bebouwingsgrenzen van de wijzigingsbevoegdheid uit het vigerende bestemmingsplan 'Stationskwartier', de woonfunctie echter niet.

In het vigerende bestemmingsplan is de herontwikkeling van de Benedictus-locatie echter al voorzien en is daarvoor een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze bevoegdheid maakt het mogelijk om de bestemming met inachtneming van een aantal voorwaarden te wijzigen naar de bestemmingen 'Wonen – 1' (grondgebonden woningen), 'Wonen – 2' (gestapelde woningen) en/of 'Maatschappelijk'.

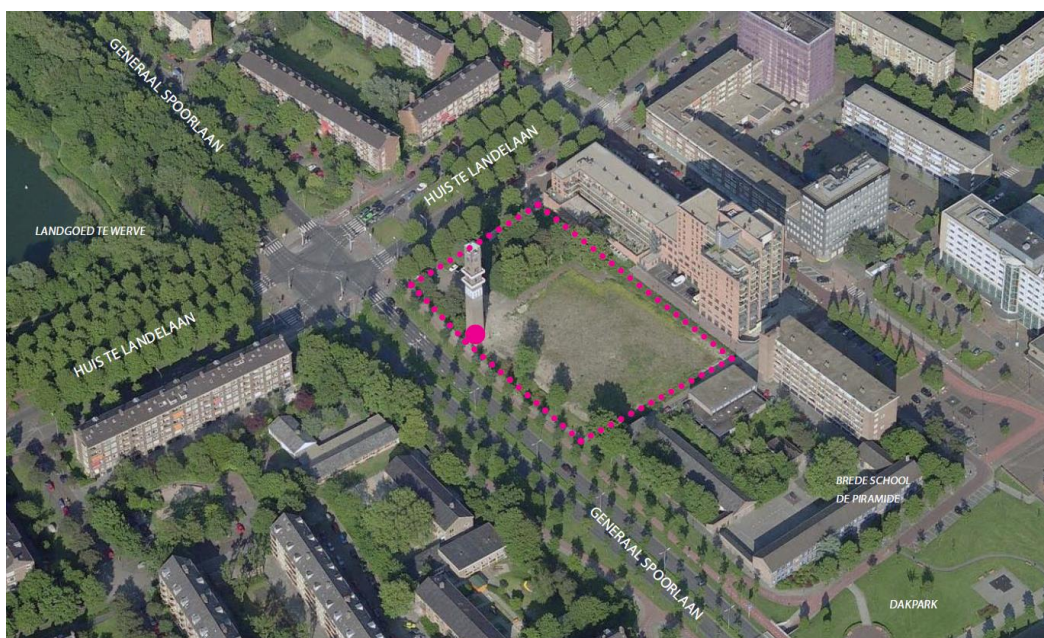
Aangezien het ontwerp voor de woongebouwen aan alle wijzigingsvoorwaarden voldoet, is voorliggend wijzigingsplan opgesteld. Dit wijzigingsplan biedt het benodigde juridisch-planologisch kader om de ontwikkeling van de locatie mogelijk te maken.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat de Benedictus-locatie, gelegen op de hoek Huis te Landelaan - Generaal Spoorlaan. Op navolgende afbeelding is de begrenzing van het plangebied globaal weergegeven. De kerktoren blijft behouden en valt buiten het plangebied.



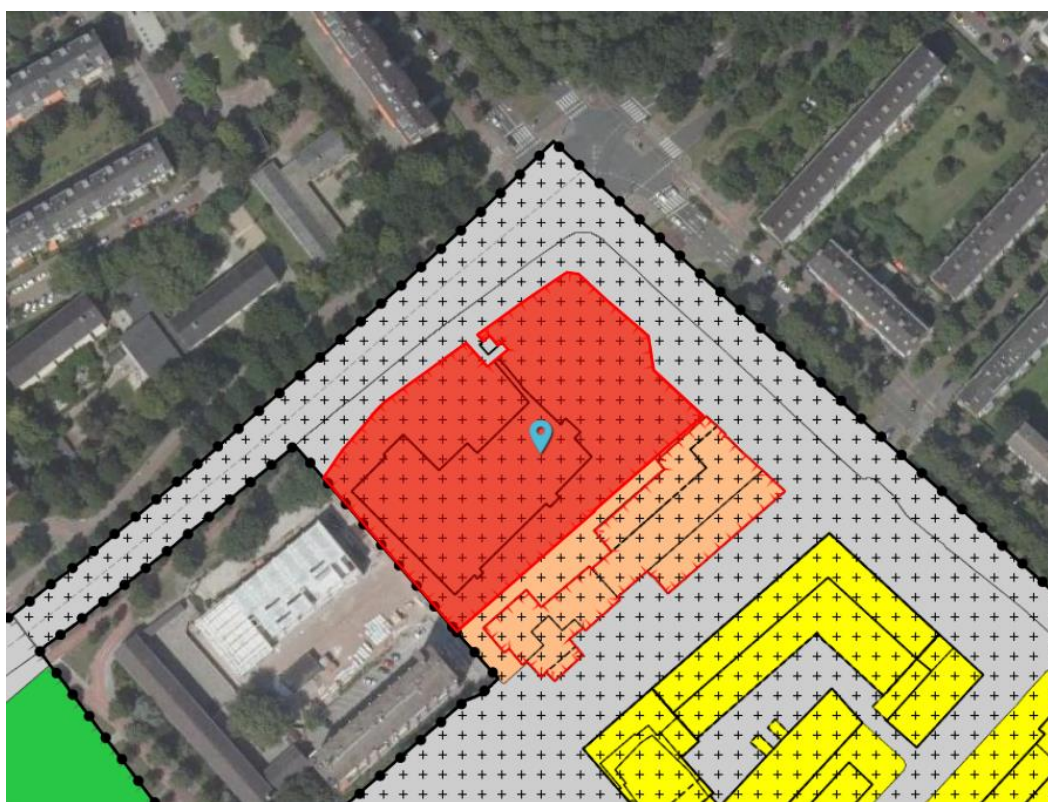
Luchtfoto met begrenzing plangebied



Vogelvluchtperspectief vanuit westen met aanduiding plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De Benedictus-locatie ligt binnen het bestemmingsplan 'Stationskwartier (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg)' dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk op 30 september 2014. De locatie heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen, overeenkomstig de functie van het voormalige kerkgebouw. Daarnaast is de aanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied 1' toegekend. De in de regels aan deze aanduiding gekoppelde wijzigingsbevoegdheid maakt een herontwikkeling van deze locatie mogelijk naar "Wonen – 1", "Wonen – 2" en/of "Maatschappelijk". In totaal is hier 20.000 m² b.v.o. aan maatschappelijke voorzieningen en/of 100 woningen toegestaan. De bestemming kan worden gewijzigd nadat er een door B&W goedgekeurd stedenbouwkundig plan is overlegd waarin in voldoende mate is voldaan aan de in de wijzigingsbevoegdheid gestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met aanduiding wijzigingsgebied (rood vlak)

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen en de toetsing aan de wijzigingsvoorwaarden plaatsvindt. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit wijzigingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende wijzigingsplan. In hoofdstuk 5 is de wijze van bestemmen aangegeven. In de laatste hoofdstukken komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

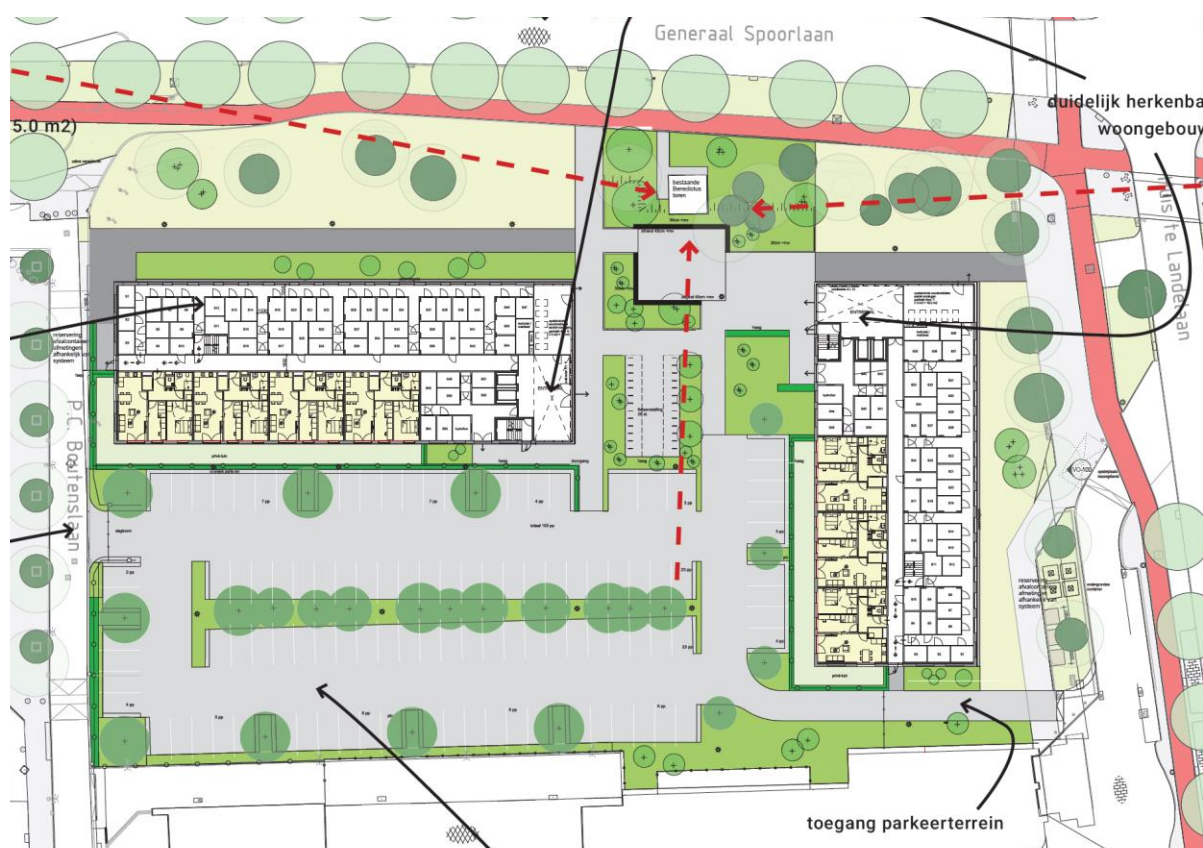
2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Bouwplan

Door architectenbureau OZ is een ruimtelijke studie verricht, die heeft geresulteerd in een plan voor twee appartementengebouwen. Het ene gebouw komt langs de Huis te Landelaan te staan, het andere langs de Generaal Spoorlaan. Met deze situering van beide gebouwen wordt aangesloten op de rooilijnen van de omliggende bebouwing en wordt de bebouwingsstructuur op deze hoeklocatie op een logische wijze 'afgerond'. De klokkentoren blijft los staan en blijft daardoor een markant element. In het bebouwingsvoorstel is deze toren benut als markering van de ligging van de entree van het appartementengebouw aan de Huis te Landelaan.

De hoogte van beide gebouwen loopt richting het kruispunt Huis te Landelaan / Generaal Spoorlaan trapsgewijs op van 4 lagen naar 6 lagen. Hiermee wordt nog ruimschoots onder de hoogte van de klokkentoren gebleven, zodat deze er nog duidelijk bovenuit blijft steken. Doordat de zijde van de locatie aan de Generaal Spoorlaan langer is dan aan de Huis te Landelaan, is het appartementengebouw langs die zijde ook langer. In totaal worden er 99 woningen gerealiseerd.

Plattegrond (Bron: OZ, 2018)



De appartementen worden gerealiseerd binnen het segment 'sociale huur' en krijgen een woonoppervlak van circa 80 m². De begane grond van beide appartementengebouwen is voornamelijk bedoeld voor bergingen. Per verdieping worden woningen op de weg en op het binnenterrein georiënteerd, zodat er nergens sprake is van een achterkantsituatie. De woningen worden ontsloten door een interne verbindingsgang.

Vooralsnog wordt voor de architectuur van de gevels gedacht aan overhangende balkons, die per verdieping verspringen. Hiermee ontstaat een speels gevelbeeld.

Op het binnenterrein komen 96 parkeerplaatsen op maaiveld, bedoeld voor zowel bewoners als bezoekers. De toegang van het parkeerterrein vindt plaats via de Huis te Landelaan. De uitrit van het parkeerterrein vindt plaats via de P.C. Boutenslaan.

Kortom, doordat er twee gebouwen worden gerealiseerd en er ruimte tussen en rondom de Benedictustoren ontstaat, krijgt de toren samenhang met de nieuwe bebouwing. Dit wordt versterkt door het realiseren van de entrees aan een ruimte bij de toren. De beeldkwaliteit van de bebouwing sluit aan bij de toren. Het geheel wordt hierdoor echt een ensemble. De uitsneden op de koppen van het gebouw (vormen buitenruimten voor algemeen gebruik) voegen levendigheid en plasticiteit aan de gebouwen toe. Dit geldt ook voor de balkons. In alle zijden van het gebouw zitten openingen in de gevels.

Vogelvluchtimpresie vanuit noorden (Bron: OZ, 2018)



2.2 Toetsing aan wijzigingsvoorwaarden

Het bouwplan moet voldoen aan de wijzigingsvoorwaarden die gelden voor toepassing van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan 'Stationskwartier', zoals hierna benoemd.

- a. bebouwing dient een heldere rand en/of begrenzing van de locatie/de wijk te bewerkstelligen; en dient derhalve aan de randen (langs Generaal Spoorlaan en/of Huis te Landelaan) te worden geplaatst;
de gekozen situering van de appartementengebouwen voorziet hierin;
- b. bebouwing dient aan te sluiten bij de bestaande rooilijnen van de omliggende bebouwing;
bij de situering van de appartementengebouwen is aangesloten op de rooilijnen van de omliggende bebouwing. Voor het gebouw aan de Huis te Landelaan is aan de zijde van de Huis te Landelaan globaal aangesloten op de rooilijn van de bebouwing ten zuiden hiervan, omdat anders geen haakse situering ten opzichte van het andere appartementengebouw kon worden bereikt (perceelsgrenzen locatie lopen niet loodrecht) en dit wel het meest rustige bebouwingsbeeld geeft;
- c. bebouwing dient een kwalitatief hoogwaardig binnenterrein te omsluiten;
op het binnenterrein is behalve voor parkeerplaatsen ook ruimte voor groen. Bij de uiteindelijke inrichting van het terrein wordt een hoogwaardige uitstraling nagestreefd, zodat dit bijdraagt aan een hoge kwaliteit van de woonomgeving. Gedacht wordt aan verschillende typen verharding die op een speelse wijze worden toegepast;
- d. de Benedictustoren blijft staan en vormt een landmark, duidelijk herkenbaar en als verbijzondering van de locatie;
dit is het uitgangspunt geweest bij het bouwplan. De toren valt buiten het plangebied van voorliggend wijzigingsplan. De toren vormt tevens een markering van de ligging van de entree van het appartementengebouw aan de Huis te Landelaan;
- e. langs de Generaal Spoorlaan een groene invulling (aansluitend bij het profiel van de Generaal Spoorlaan) dient te worden bewerkstelligd;
de ruimte vóór de voorgevel van het appartementengebouw aan deze zijde van de locatie wordt groen ingericht met gras en bomen;
- f. bebouwing dient een hoogte te krijgen die aansluit bij de bestaande hoogtes in de wijk (maximaal 5 tot 6 bouwlagen); met mogelijk een accent langs de Generaal Spoorlaan en/of de Huis te Landelaan (maximaal 8 bouwlagen); welke niet mag concurreren met de Benedictustoren; bebouwing aan de doorsteek tussen de Generaal Spoorlaan en de Colijnlaan is bij voorkeur lager dan 5 bouwlagen;
door de trapsgewijze hoogte-opbouw van beide appartementengebouwen (naar maximaal 6 lagen) wordt invulling gegeven aan deze voorwaarde;
- g. gevels langs de Generaal Spoorlaan en de Huis te Landelaan dienen een representatieve uitstraling te verkrijgen, waarbij de eerste bouwlaag bij voorkeur hoger is dan de bovenliggende bouwlagen;
de woningen worden georiënteerd op deze wegen en de representatieve uitstraling van de gevels wordt bereikt door de speels verspringende overhangende balkons. Hier zal bij de verdere architectonische uitwerking nader aandacht aan worden besteed. Vooralsnog is geen hogere hoogte

van de eerste bouwlaag voorzien, maar dat doet niets af aan het te bereiken representatieve gevoelbeeld;

- h. parkeren is in beginsel slechts toegestaan aan één zijde van de bebouwing: of langs de buitenschil van de bebouwing (langs de Generaal Spoorlaan / Huis te Landelaan), of op het binnenterrein; voor bezoekersparkeren kan in beperkte mate van deze bepaling worden afgeweken. Bij parkeren aan de Generaal Spoorlaan is een groene inpassing van het parkeren noodzakelijk; *het parkeren vindt plaats op het binnenterrein en in de ruimte tussen beide appartementengebouwen, achter de Benedictustoren. Door deze inpassing van de parkeerplaatsen is er geen invloed op het aanzicht van de bebouwing vanaf beide doorgaande hoofdwegen.*

met dien verstande dat:

- a. maximaal 20.000 m² b.v.o. aan maatschappelijke voorzieningen en/of wonen is toegestaan; *de invulling van de locatie bestaat volledig uit woningen;*
- b. maximaal 100 woningen/wooneenheden zijn toegestaan; *in de regels is vastgelegd dat er maximaal 99 wooneenheden zijn toegestaan;*
- c. al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, al dan niet ondergronds, zijn toegestaan; *het parkeren vindt plaats op maaiveld, zodat geen gebouwde parkeervoorzieningen nodig zijn;*
- d. geluidgevoelige functies in verband met wegverkeerslawaaï, op een afstand van minimaal 23 meter vanaf de ter plaatse van de Generaal Spoorlaan opgenomen figuur 'as van de weg' dienen te worden gebouwd; dan wel op een kortere afstand als aan de voorschriften uit de Wet geluidhinder en/of het Bouwbesluit kan worden voldaan; *de afstand van 23 meter heeft als uitgangspunt gediend voor het bouwplan. Hiermee kan het appartementengebouw tevens in de rooilijn van de aangrenzende bebouwing worden geplaatst;*
- e. voor het overige het bepaalde in de bestemmingen 'Wonen - 1', 'Wonen - 2' en/of 'Maatschappelijk' van overeenkomstige toepassing is; *de bestemming 'Wonen - 2' is overeenkomstig bestemmingsplan 'Stationskwartier' opgenomen voor het gehele plangebied;*
- f. voldaan dient te worden aan de voorwaarden zoals bepaald in lid 23.8 (Algemene randvoorwaarden bij wijzigen); waarbij in ieder geval moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, een en ander zoals vastgelegd in de als bijlage 3 opgenomen 'Nota Parkeernormen'. *Hieraan is voldaan. De parkeereis is vastgesteld op 96 parkeerplaatsen. In het bouwplan is voorzien in 96 parkeerplaatsen. In de regels van dit wijzigingsplan is vastgelegd dat een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, slechts verleend wordt indien voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen 2011' of de rechtsopvolger(s) daarvan, tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van gebruik van bouwwerken en/of gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte..*

Bij de ruimtelijke studie die ten grondslag heeft gelegen aan het bouwplan is uitdrukkelijk aandacht besteed aan de aspecten zoals benoemd in artikel 23.8 sub a. Voor de verantwoording van de onderzoeksverplichting (artikel 23.8 sub b) wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van voorliggende toelichting. Prorail wordt in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen (artikel 23.8 sub c), aangezien het wijzigingsplan in het kader van vooroverleg wordt toegestuurd (zie hoofdstuk 7).



Impressie zijde Generaal Spoorlaan (Bron: OZ, 2018)

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte¹ staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudiger regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Uit bovenstaande drie doelen zijn de dertien nationale belangen naar voren gekomen. Hieronder zijn deze weergegeven.

- een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;

¹ Vastgesteld op 13 maart 2012.

- efficiënt gebruik van de ondergrond;
- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorzieningen en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Conclusie

Voor het plangebied gelden geen specifieke nationale belangen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

Aangezien er ter plaatse van het plangebied geen specifieke nationale belangen spelen, heeft het Barro geen directe doorwerking in voorliggend wijzigingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."*

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Conclusie

Het voorliggend initiatief betreft de bouw van 99 woningen. Er bestaat in de regio Haaglanden een grote behoefte aan nieuwe woningen. Dit blijkt zowel uit het regionaal als gemeentelijk beleid (zie paragraaf 3.3 en 3.4), waarbij expliciet ook de behoefte aan sociale huurwoningen is aangetoond. Mede gezien de ligging van de locatie in bestaand stedelijk gebied en nabij het station voldoet de herontwikkeling aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

Op 9 juli 2014 is door Provinciale Staten van Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit vastgesteld. In de visie is het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid en het mobiliteitsbeleid vastgelegd. In de visie staan vier rode draden centraal:

1. het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde gebieden;
2. het vergroten van de agglomeratie;
3. het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. het bevorderen van de transitie naar een water en energie-efficiënte samenleving.

De provincie Zuid-Holland wil de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit hoofdzakelijk opvangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden.

Het plangebied bevindt zich in de bestaande bebouwde ruimte van Rijswijk. Onder “bebouwde ruimte” wordt het stelsel verstaan van de stedelijke agglomeratie, het systeem van kernen en linten en het logistiek-industrieel systeem. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie.

Conclusie

De herontwikkeling van de Benedictus-locatie past perfect in de ambitie van de provincie om de bestaande bebouwde ruimte beter te benutten.

3.2.2 Verordening Ruimte 2014

In de Visie Ruimte en Mobiliteit beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. Om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren heeft de provincie verschillende instrumenten, waarvan een verordening er één is. De Verordening Ruimte stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen (of omgevingsvergunningen met planologische afwijking). De verordening, gebaseerd op artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening, stelt regels betreffende de inhoud van en de toelichting van ruimtelijke plannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het stedelijke gebied van Zuid-Holland. De verordening heeft slechts betrekking op een beperkt aantal onderwerpen. Voor het plangebied en de voorgenomen herontwikkeling zijn de volgende artikelen van de Verordening van belang.

Artikel 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de beoordeling van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, hanteert de Provincie de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Deze bestaat uit dezelfde treden als de Ladder zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De behoefte aan nieuwe woningen is reeds regionaal afgestemd. In dat kader is door het Stadsgewest Haaglanden de notitie 'Actueel en realiseerbaar woningbouwprogramma Haaglanden' opgesteld en aangeboden aan de provincie. Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland hebben op 24 januari 2014 deze notitie aanvaard als kader voor de verantwoording van de woningbouwopgave in bestemmingsplannen (en wijzigingsplannen). Uit de notitie volgt dat in Rijswijk nog grote behoefte is aan woningen.

Artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Met betrekking tot een bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bevat de Verordening regels die bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in acht moeten worden genomen. Ruimtelijke ontwikkelingen:

1. moeten passen bij de aard en schaal van het gebied, en
2. moeten voldoen aan de relevante richtpunten van de Kwaliteitskaart.

De herontwikkeling van de Benedictus-locatie betreft een aanpak van de bestaande stedelijke bebouwingsstructuur, waarbij de nieuwbouw is afgestemd op de eigenschappen van de locatie en directe omgeving. Hierop is ingegaan in hoofdstuk 3 van deze toelichting. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt kan worden gesteld dat de herontwikkeling inpasbaar is in het stedelijk gebied van Rijswijk. Aangezien er verder geen sprake is van specifieke kwaliteiten in het gebied (afgeleid van de provinciale Kwaliteitskaart), heeft de herstructurering geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland.

Conclusie

De herontwikkeling voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Verder is de herontwikkeling passend binnen de provinciale regels voor ruimtelijke kwaliteit.

3.2.3 Woonvisie Zuid-Holland 2011-2020

Op 12 oktober 2011 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de "Woonvisie 2011 – 2020 Provincie Zuid-Holland" vastgesteld. De woningbehoefte is als gevolg van economische, politiek-bestuurlijke, demografische en technische ontwikkelingen aan verandering onderhevig. Het provinciale beleid is

erop gericht om voor alle bevolkingsgroepen een voldoende en passend woningaanbod te realiseren. Passend betekent dat:

- Voldoende woningen aansluiten bij de sociaaleconomische situatie van bewoners, zo mogelijk ook voor een volgende levensfase (levensloopbestendig).
- Woonmilieus passen bij de wensen van bewoners, bijvoorbeeld qua bereikbaarheid, voorzieningen, levensloopbestendigheid, dichtheid, relatie met groen.
- Woningen en woonmilieus duurzaam (People, Planet, Profit) zijn, nu en in de toekomst.
- Woonmilieus passen binnen de ruimtelijke visie.

De provincie streeft ernaar dat de vraag naar en het aanbod van woningen in Zuid-Holland in balans is. Daarbij is een passend woningaanbod voor iedereen van belang. Toevoegingen en impulsen dienen bij te dragen aan een verbetering van de leefbaarheid.

- Aan de hand daarvan zijn in de visie vijf ambities geformuleerd:
- Regionale verscheidenheid behouden en benutten.
- Provincie stelt kaders voor de lange termijn; regionaal vindt uitwerking plaats.
- Voldoende goed woningaanbod voor iedereen.
- Niet meer woningen plannen dan nodig zijn.
- Toevoegingen en impulsen dragen bij aan een verbetering van de leefbaarheid.

Conclusie

Met de herontwikkeling van de Benedictus-locatie wordt een nieuwe invulling gegeven aan een goed bereikbare locatie binnen de bebouwde kom van Rijswijk en daarmee een bijdrage geleverd aan het realiseren van een passend woningaanbod en een verbetering van de leefbaarheid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 heeft het bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) vastgesteld. Daarin zijn de lijnen uitgezet voor de ontwikkeling van de regio Haaglanden tot 2020. Hierin wordt het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen geschetst. Daarnaast kijkt het plan alvast naar een verdere toekomst, zo rond 2030. Het plan is tot stand gekomen na overleg tussen de negen gemeenten in deze regio.

Eén van de uitgangspunten van het RSP is herstructurering en een intensiever gebruik van stedelijke wijken. Er moeten nog veel woningen worden gebouwd om aan de vraag te voldoen. Ieder jaar moeten 1.500 tot 2.000 oude woningen worden vervangen of verbeterd en daarbovenop zijn tot 2020 nog zo'n 55.000 nieuwe woningen nodig. Voor de meeste daarvan zijn de plannen al gemaakt. In de tien jaar daarna komen er daar nog eens zo'n 40.000 bij. Haaglanden wil de nieuwe woningen zoveel mogelijk bouwen binnen het bestaande stedelijke gebied, dichtbij stations of andere halteplaatsen waar veel en goed openbaar vervoer komt.

Conclusie

De realisatie van de woningen op de Benedictus-locatie draagt bij aan de regionale woningbouwopgave en past gezien de ligging nabij het station van Rijswijk binnen de doelstellingen van het RSP.

3.3.2 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden

De negen gemeenten in de regio Haaglanden hebben in 2017 een nieuwe gezamenlijke woonvisie vastgesteld. De gemeenteraad van Rijswijk heeft deze op 4 april 2017 vastgesteld. Als belangrijkste doel van de nieuwe regionale woonvisie zien de gemeenten het samen verder versterken van de woningmarktregio Haaglanden, ofwel het “toekomst-proof” maken van dit van oudsher heel prettige woongebied. Toekomst-proof voor alle aanwezige doelgroepen. Maar ook toekomst-proof vanuit het besef dat een sterke woningmarkt van groot belang is om een aantrekkelijke en economisch vitale regio te kunnen zijn en blijven.

De regionale woonvisie is richtinggevend voor gemeenten bij hun lokale woonbeleid. Het visiedeel (deel II) van de regionale woonvisie kijkt daarbij zo’n 10 jaar vooruit. De concrete ambities en maatregelen (deel III) zijn gericht op de korte termijn: de periode 2017 tot en met 2021.

Aan de hand van een gezamenlijk woningbouwprogramma willen de gemeenten zo goed en efficiënt mogelijk inspelen op zowel de kwalitatieve als kwantitatieve woningbehoeften van de regio Haaglanden. Voor de periode 2016 – 2020 moeten jaarlijks tenminste 5.000 kwalitatief hoogwaardige woningen aan de woningvoorraad van Haaglanden worden toegevoegd. Daarbij moet aandacht worden gehouden voor de sociale doelgroep. Sinds 2006 behoort gemiddeld ruim 31 procent van de inwoners van de regio tot deze groep. De gemeenten beschouwen dit percentage als richtinggevend voor de omvang van de toekomstige behoefte van de doelgroep aan sociale huurwoningen.

Conclusie

Op de Benedictus-locatie zijn 99 sociale huurwoningen voorzien. Het plan levert daarmee een bijdrage aan de invulling van de behoefte aan sociale huurwoningen in de regio.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Woonvisie 2015-2025

In de Woonvisie 2015–2025 zijn de ambities van Rijswijk op het gebied van wonen beschreven. Dit gebeurt aan de hand van vier pijlers:

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

Dit zijn de speerpunten waarop de gemeente in de komende jaren sterk gaat inzetten om het wonen in Rijswijk aantrekkelijk te houden en waar mogelijk te versterken.

In Rijswijk wonen veel ouderen en de vergrijzing zal nog toenemen. De behoefte aan goed toegankelijke woningen waar mensen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen is daarom groot. Het Benedictus-project vormt een welkome aanvulling op de voorraad voor senioren geschikte woningen. Het ondersteunt ook het streven dat voor iedereen een passende woongelegenheid beschikbaar is. Aangezien de vraag naar sociale huurwoningen hoog blijft past deze ontwikkeling ook in het beleid meer sociale huurwoningen toe te voegen. In de planning staan ca. 500 sociale huurwoningen t/m 2020.

Conclusie

De realisatie van 99 sociale huurwoningen op de Benedictus-locatie past binnen het gemeentelijk woonbeleid.

3.4.2 Groenbeleidsplan 2010-2020

In februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuurRecreatie' 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.

In het groenbeleidsplan maken zowel de Generaal Spoorlaan ('markante bomenlaan 4 tot 8 rijen') als de Huis te Landelaan ('bomenlaan') onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur.

Conclusie

Met de herontwikkeling blijft de bestaande bomenlaanstructuur van de Generaal Spoorlaan en de Huis te Landelaan onaangetast. In de nieuwe groenzone aan de zijde van de Generaal Spoorlaan zullen zelfs nog enkele bomen worden toegevoegd om de groenstructuur te versterken. Het plan is dus passend binnen de kaders van het Groenbeleidsplan.

3.4.3 Hoogbouwvisie

De Hoogbouwvisie is op 24 april 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. 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 geïsoleerde opbouw te accentueren. Hoogbouw wordt geconcentreerd aan de belangrijke structuurdragende lijnen van de 'centrale stad' en op één concentratieplek (centrumstedelijk Stationsgebied). De concentratie van hoogbouw langs deze lijnen en op deze plekken impliceert dat in alle andere gebieden (nieuwe) hoogbouw ongewenst is.

De ruimtelijke structuur wordt benadrukt door de twee oost-westlijnen: de Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan zijn 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.

Conclusie

Gezien de ligging van het plangebied aan de Generaal Spoorlaan is hoogbouw wenselijk, al blijft deze in het bouwplan beperkt tot een hoogte van 6 lagen, overeenkomstig de wijzigingsvoorwaarden uit het vigerende bestemmingsplan. De toren van de voormalige Benedictus-kerk blijft daarmee een markant punt en een onderdeel van de 'stedelijke boulevard' zoals aangemerkt in de Hoogbouwvisie.

3.4.4 Nota Parkeernormen

Op 8 februari 2011 heeft de gemeenteraad de gemeentelijke Nota Parkeernormen vastgesteld. De nota is opgesteld om in de toekomst voldoende parkeergelegenheid te kunnen houden en duidelijkheid te krijgen over de implementatie van de parkeernormen. De nota is het toetsingskader voor de komende jaren. Door herziening van de bijlagen bij de nota kan de komende jaren flexibel worden ingespeeld op bijvoorbeeld maatschappelijke trends of een gewijzigde beleidsvisie.

Het gebruik van parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen (of bij uitbreidingen) voor te schrijven, dat de plaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag. Daarmee moet worden voorkomen dat door aanleg van te weinig parkeerplaatsen een tekort en daarmee parkeeroverlast ontstaat.

Tevens voorkomen de normen dat teveel parkeerplaatsen worden aangelegd, waardoor de automobieliteit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed.

Aan de normen wordt getoetst bij (nieuwe) ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen waarvoor tevens een vergunning is vereist.

Conclusie

Het bouwplan voor de herontwikkeling van de Benedictus-locatie moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen, conform de gemeentelijke parkeernormen. De toetsing aan deze normen is beschreven in paragraaf 4.11.

3.4.5 Structuurvisie Mobiliteit

Op 14 juni 2011 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020 vastgesteld. Deze thematische structuurvisie is opgesteld volgens de Wet ruimtelijke ordening en koppelt ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten. De kern is de visie op mobiliteit, waarbij de reismogelijkheden voor de reiziger goed op elkaar aansluiten en de reiziger voldoende vrijheid heeft om een geschikt vervoermiddel te kiezen.

Het mobiliteitsbeleid bestaat uit drie thema's rondom tien kernpunten. Elk kernpunt is uitgewerkt in enerzijds de ambitie en anderzijds de opgaven voor de komende jaren om die ambitie te bereiken. De opgaven zijn vervolgens uitgesplitst in projecten, onderzoeken en andere werkzaamheden in het Uitvoeringsprogramma. De drie thema's zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Conclusie

In de voorbereiding van het plan zijn met de ontwikkelende partij afspraken gemaakt over de verkeersafwikkeling.

3.4.6 Milieubeleidsplan

Op 1 november 2011 heeft de gemeenteraad het Milieubeleidsplan Rijswijk 2012-2020 vastgesteld. De basiskwaliteit van het milieu wordt bewaakt met behulp van wetgeving. In bepaalde situaties reiken de ambities van het gemeentebestuur echter verder. Deze ambities zijn neergelegd in dit plan.

Het milieubeleidsplan is opgesteld met de volgende uitgangspunten:

1. Voor elke sector is de actuele situatie in kaart gebracht
2. De wenselijkheid en de mogelijkheden om de situatie te verbeteren wordt beoordeeld
3. Conform de Wet milieubeheer beperkt dit plan zich tot hoofdzaken
4. Nieuw milieubeleid moet in bestaand beleid worden geïntegreerd
5. Het milieubeleid richt zich op kansen en reële mogelijkheden tot verbetering

De beste kansen om de milieukwaliteit te verbeteren doen zich voor in het mobiliteitsbeleid. Het autoverkeer is één van de belangrijkste factoren die de milieukwaliteit in Rijswijk beïnvloeden. Door milieuableid in het mobiliteitsbeleid te integreren kan het aantal geluidbelaste woningen en de mate waarin deze worden belast, omlaag gebracht worden en verbetert gelijktijdig de luchtkwaliteit. De ambitie is het aantal woningen waar geluidsbelasting door verkeer hoger dan 65 dB is, in 2020 met 50% te hebben gereduceerd.

Conclusie

Ook bij de herontwikkeling van de Benedictus-locatie moet rekening worden gehouden met de milieuwetgeving. De verschillende aspecten komen in hoofdstuk 4 uitgebreid aan bod.

4. PLANOLOGISCHE ASPECTEN

4.1 Luchtkwaliteit

Hoofdpijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

In het Besluit NIBM is geregeld dat binnen de getalsmatige grenzen van de Regeling een project altijd NIBM is. Wanneer een categorie eenmaal is aangewezen, mag er zonder meer van worden uitgegaan dat deze bijdrage NIBM is. In de Regeling NIBM is met betrekking tot woningen het volgende opgenomen:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal een ontsluitingsweg;
- 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeers-verdeling (voorschrift 3A.2).

Ontwikkeling

In het onderzoek naar luchtkwaliteit voor het bestemmingsplan 'Stationskwartier' is de luchtkwaliteit berekend. Daarbij is rekening gehouden met het wegverkeer op de wegen in en rondom het plangebied van dat bestemmingsplan.

Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit voor de stoffen PM₁₀ en NO₂ niet worden overschreden. Het aspect luchtkwaliteit leidt daarom niet tot belemmering voor de ontwikkelingsmogelijkheden (waarvan de beoogde ontwikkeling er één is) die geboden worden in dat bestemmingsplan.

Het aantal woningen dat met de beoogde ontwikkeling gerealiseerd wordt valt tevens ruim binnen de voornoemde categorieën. Het plan zorgt dan ook niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.2 Geluid

In de Wet geluidhinder is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (rail- en weg)verkeerslawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als ‘woonerf’ aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

In het vigerend bestemmingsplan wordt het volgende gezegd met betrekking tot de wijzigingsbevoegdheden hierin:

De realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) ter plaatse van deze wijzigingslocaties is mogelijk, maar dan zijn wel maatregelen en/of hogere waarden nodig. Dit moet nader worden afgewogen op het moment dat de wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast. Op de Benedictuslocatie wordt door het verkeer op de Generaal Spoorlaan de maximale ontheffingswaarde overschreden (tot maximaal 64 dB). Op 23 meter vanuit het hart van de Generaal Spoorlaan wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. In het bestemmingsplan is dit juridisch afgebakend door te stellen dat binnen deze afstand geen nieuwe geluidgevoelige objecten moeten worden gerealiseerd, behalve als maatregelen worden getroffen waardoor de geluidsbelasting op kortere afstand van de bron toch binnen de normen (maximale ontheffingswaarde of zelfs voorkeurswaarde) kan blijven.

Ontwikkeling

De afstand van 23 meter vanuit het hart van de Generaal Spoorlaan heeft als uitgangspunt gediend voor het bouwplan.

Door K+ Adviesgroep is een akoestisch onderzoek (d.d. 16 oktober 2018, zie bijlage) verricht naar de te verwachten optredende geluidsbelastingen ter plaatse van het bouwplan. Het onderzoek is uitgevoerd om de geluidbelasting op de gevels te bepalen ten gevolge van de Generaal Spoorlaan en de Huis te Landelaan. De overige wegen nabij het plan kennen een snelheidsregime van 30 km/uur. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de Dr. H. Colijnlaan, de P.C. Boutenslaan en de parallelweg van de Huis te Landelaan wel beschouwd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde (48 dB) ten gevolge van het wegverkeer op de Generaal Spoorlaan en de Huis te Landelaan wordt overschreden. De gevelbelasting ter plaatse van de Generaal Spoorlaan bedraagt maximaal 59 dB, waarmee de maximale ontheffingswaarde (63 dB) niet wordt overschreden. De gevelbelasting aan de Huis te Landelaan bedraagt maximaal 57 dB, zodat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden. Het treffen van maatregelen aan het wegdek leidt niet tot het verlagen van de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde.

Op basis van de resultaten uit het rapport van K+ zijn de geluidwerende voorzieningen van de gevels van de verblijfsgebieden/-ruimten door Sweco bepaald waarmee aan de eisen gesteld in het Bouwbesluit wordt voldaan.

Er wordt een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde ingediend. Als de hogere waarde verleend is, zijn er vanuit akoestiek geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Bodem

Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van het plangebied of de projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

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

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Situatie in het plangebied

In het plangebied hebben in het verleden geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Tot omstreeks 1958 was het terrein onbebouwd en in gebruik als agrarisch bouwland. Daarna is op de locatie een kerk gebouwd. De kerk is omstreeks 2004 gesloopt, op de kerktoeren na. Er zijn geen ondergrondse brandstoftanks bekend.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van Rijswijk valt de locatie binnen zone 4 'Woon west'. De te verwachten kwaliteit van de bovengrond (0,0-0,5 m-mv) voldoet aan klasse 'Wonen' en die van de ondergrond aan klasse 'AW2000'.

Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater.

Binnen het plangebied zijn recentelijk de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met de herinrichting van het gebied:

Verkenkend bodemonderzoek

Om de bodemkwaliteit van het plangebied te beoordelen is een verkennend bodemonderzoek verricht. De rapportage (Aeres Milieu, d.d. 9 mei 2017) is als bijlage opgenomen.

Ter plaatse van één boring is in de ondergrond sprake van een matig verhoogde concentratie lood en sterk verhoogde concentratie koper en zink. Dit geeft aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend of nader bodemonderzoek om de omvang van deze verontreiniging in beeld te brengen. Gelet op de aangetroffen bijmengingen met puin dient de locatie deels als asbestverdacht beschouwd te worden.

Aanvullend bodemonderzoek

Er is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage (Aeres Milieu, d.d. 18 december 2017) is als bijlage opgenomen.

Uit de resultaten van het uitgevoerde verkennend onderzoek naar asbest in de bodem blijkt dat op het maaiveld en in de grove fractie van het uitgegraven bodemmateriaal visueel geen asbestverdacht materiaal is waargenomen. In de geanalyseerde mengmonsters van de fijne fractie zijn geen verhoogde concentraties aan asbest aangetoond.

Uit de resultaten van het afperkend grondonderzoek blijkt dat op het zuidwestelijk terreindeel sprake is van een diffuus heterogeen verdeelde verontreiniging met zware metalen (barium, koper, lood en zink). Op basis van de visuele waarnemingen en analyseresultaten wordt uitgegaan van een verontreinigd gebied van circa 900 m². De sterk verhoogde gehalten zijn aangetoond in het traject van 0,5 tot 1,1 m-mv.

Uitgaande van een oppervlakte van 900 m² en een verontreinigingstraject van 0,6 meter dient geconcludeerd te worden dat ter plaatse van het zuidwestelijk terreindeel sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met een omvang van circa 540 m³.

De milieuhygiënische conditie van de bodem vormt een belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie tot woongebied. Voor het toekomstig gebruik (wonen met tuin) zijn sanerende maatregelen noodzakelijk.

Beoordeling Omgevingsdienst Haaglanden

Het plangebied is niet voldoende onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat er (mogelijk) sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging op de locatie. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m³ vaste bodem en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume). Het huidige bodemonderzoek geeft hierin onvoldoende inzicht. Er moet aanvullend nader bodemonderzoek worden uitgevoerd om alsnog voldoende inzicht in de bodemkwaliteit te verschaffen. Op basis van de huidige onderzoeksresultaten is de sanering mogelijk spoedeisend.

Aanvullend afperkend bodemonderzoek

Naar aanleiding van de beoordeling van de Omgevingsdienst Haaglanden is aanvullend afperkend bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage (Aeres Milieu, d.d. 10 oktober 2018) is als bijlage opgenomen.

Op basis van dit aanvullende onderzoek kan de omvang van het gebied met sterk verhoogde gehalten worden bijgesteld. Op basis van de nieuwe gegevens wordt uitgegaan van een verontreinigd gebied van circa 665 m². De sterk verhoogde gehalten met zware metalen zijn aangetoond in het traject van 0,5 tot 1,1 m-mv.

Uitgaande van een oppervlakte van 665 m² en een verontreinigingstraject van 0,6 meter dient geconcludeerd te worden dat ter plaatse sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zware metalen (barium, koper, lood en zink) met een omvang van circa 400 m³.

De milieuhygiënische conditie van de bodem vormt een belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van de locatie tot woongebied. Voor het toekomstig gebruik (wonen met tuin) zijn sanerende maatregelen noodzakelijk.

Vervolg

Er zal een saneringsaanpak opgesteld worden. Deze wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de provincie Zuid-Holland.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens tegenwoordig ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling en beschikbare gegevens is deze beperkt of ruim van opzet.

Plaatsgebonden risico (PR)

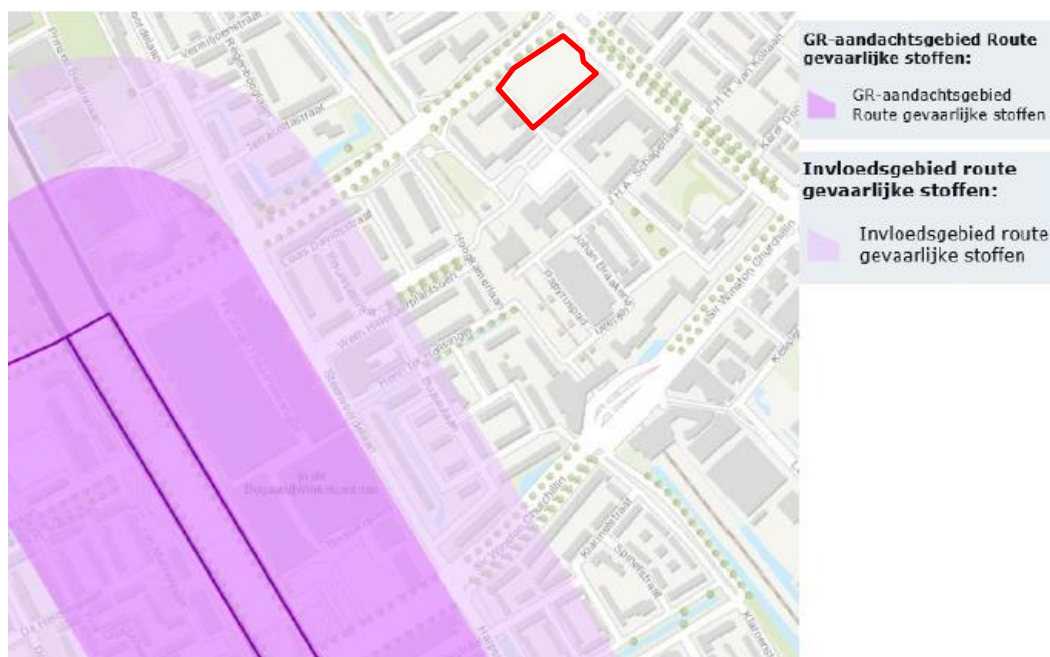
Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is. Het PR kan op de kaart van een gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Via het PR wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Bij het GR wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het GR geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Voor het bevoegd gezag geldt een verantwoordingsplicht, wanneer binnen het invloedsgebied van een risicobron kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten via het bestemmingsplan worden toegelaten. Dit betreft ook de al bestaande (beperkt) kwetsbare objecten, zoals al gebouwde woningen. Een risicobron is bijvoorbeeld een buisleiding die wordt gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. Met het invloedsgebied wordt bedoeld op het gebied waarbinnen minimaal 1% van de aanwezige personen overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen ter plaatse van de risicobron. Het invloedsgebied van een risicobron is soms vastgelegd in de wet. In de andere gevallen kan het worden berekend aan de hand van vastgelegde rekenregels. De verantwoording van het groepsrisico is één van de onderdelen van een goede ruimtelijke ordening. De omvang en diepgang van de verantwoording is daarbij afhankelijk van de gevolgen voor het groepsrisico. Dit wordt per ruimtelijk plan beoordeeld.



Ligging plangebied in relatie tot risicobronnen in de omgeving (Bron: QRA-kaart Rijswijk)

Ontwikkeling

In de directe omgeving van het plangebied komt één risicobron voor. Het gaat om het transport van gevaarlijke stoffen over de Prinses Beatrixlaan. De Prinses Beatrixlaan is aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geldt voor deze weg een GR-verantwoordingsgebied van 200 meter. Het invloedsgebied bedraagt 355 meter, gemeten vanaf het midden van de weg. Dit invloedsgebied wordt veroorzaakt door de stofgroep brandbare gassen.

De afstand tot het plangebied bedraagt meer dan 600 meter. Vanuit externe veiligheid gelden er geen belemmeringen voor de planvorming.

Advies Veiligheidsregio Haaglanden

In het kader van het vooroverleg is het plan voorgelegd aan de Veiligheidsregio Haaglanden. In het advies van de Veiligheidsregio wordt het wettelijk kader, scenario's, de geadviseerde maatregelen, het restrisico en de effectiviteit van de geadviseerde maatregelen beschreven. Het advies van de Veiligheidsregio (met kenmerk 2018083124393) is als bijlage opgenomen.

De geadviseerde maatregelen en de effecten hiervan per scenario zijn als volgt:

		Scenario's		
		Dagelijkse scenario's	Transport gevaarlijke stoffen Knooppunt Ypenburg	
		Zoals brand en wateroverlast	Meest waarschijnlijke scenario 'lekkage'	Ergst denkbaar scenario 'vrijkomen volledige inhoud (tank)wagen met giftige vloeistof)
Geadviseerde maatregelen	Effect reducerende maatregel			
	A. Afschakelbare ventilatie	+	+	++
	Maatregelen t.b.v. zelfredzaamheid			
	B. Risicocommunicatie	+	+	++
	Maatregelen t.b.v. hulpverlening			
	C. Bluswatervoorziening	++	0	0

Legenda:

++ = zeer positief effect op verlaging risico; + = positief effect op verlaging risico; 0 = geen effect op risico

Tabel effecten van de geadviseerde maatregelen per scenario

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij

hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.²

Twee omgevingstypen

De toelaatbaarheid van milieubelastende functies die volgens de VNG worden gehanteerd zijn afhankelijk van het type gebied. Er bestaan twee type gebieden, te weten:

- 1) een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied) of;
- 2) een gebied met functiemenging. Binnen de gebieden met functiemenging heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid en gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies.

Ontwikkeling

Het plangebied valt onder het omgevingstype 'gemengd gebied' vanwege de verschillende omliggende functies en de ligging aan hoofdtoegangswegen. Ook in het vigerend bestemmingsplan wordt het plangebied en diens omgeving getypeerd als gemengd gebied. In de directe omgeving van het plangebied komen – naast woonfuncties – detailhandel, dienstverlening, horeca en maatschappelijke functies voor. Aan de westzijde grenst het plangebied aan een Brede School. Ten zuiden van het plangebied, aan de Dr H. Colijnlaan ligt een winkelgebied met onder andere een supermarkt, diverse winkels, een restaurant, maar ook kantoren.

Volgens het vigerend bestemmingsplan heeft het blok ten zuiden van het plangebied aan de Dr H. Colijnlaan de bestemming 'Gemengd 2'. Hierbinnen zijn detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, bestaande horeca tot en met categorie 1c en bestaande kantoren toegestaan op de begane grond. Op de hogere bouwlagen zijn bestaande kantoren en bestaande woningen toegestaan. Deze functies vallen allen binnen milieucategorie 1.

Omdat er sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap. De gedachtegang hierachter is dat er sprake is van een zekere versterking van het gebied ten opzichte van een rustige woonwijk. Dit betekent dat voor de activiteiten met een milieucategorie 1 en 2 sprake is van een richtafstand van respectievelijk 0 en 10 meter.

De afstand van het bouwplan tot de maatschappelijke bestemming (de Brede School) aan de westzijde bedraagt meer dan 10 meter en is daarmee voldoende.

De afstand van het bouwplan tot de detailhandel aan de Dr H. Colijnlaan (onder andere een supermarkt) aan de zuidzijde bedraagt circa 9 meter. Voor een supermarkt (evenals de andere toegestane functies die allen binnen milieucategorie 1 vallen) geldt in het kader van de ruimtelijke beoordeling voor een gemengd gebied een richtafstand van 0 meter. Voor de ruimtelijke inpassing is alleen een

² 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

aanvullend onderzoek noodzakelijk indien de richtafstand niet wordt gerespecteerd. Nu deze wel wordt gerespecteerd is dit onderzoek niet nodig voor de ruimtelijke inpassing.

Er wordt dan ook aan de geldende richtafstanden voldaan. Vanuit bedrijven en milieuzonering gelden geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bij besluit van 21 februari 2011 is het Besluit milieueffectrapportage en het Besluit omgevingsrecht gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het meer in lijn brengen van het besluit m.e.r. met de Europese richtlijn m.e.r. Dit houdt in dat onder andere de zogenaamde drempelwaarde voor activiteiten een indicatief karakter heeft gekregen. Met dit wijzigingsbesluit is bepaald dat voor activiteiten die op de bij het besluit behorende C- en D-lijst zijn opgenomen, altijd aandacht aan m.e.r. geschonken dient te worden. Dit strekt tot het bepalen of een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat voor activiteiten die behoren tot de C-lijst een m.e.r.-plicht volgt en voor activiteiten op de D-lijst volgt dan wel een m.e.r.(beoordeling). Hierbij is (onder meer) de bij de activiteit behorende drempelwaarde van belang.

Vanaf 16 mei 2017 is de Herziening van de m.e.r.- wetgeving in werking getreden. Als een project (activiteit die voorkomt in Bijlage D van het Besluit m.e.r.) nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben moet een initiatiefnemer dit melden bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag moet dan binnen 6 weken beslissen of een m.e.r.-plicht geldt.

Aanmeldingsnotitie

Voor de beoogde ontwikkeling is een aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, welke als bijlage is opgenomen. Het bevoegd gezag beslist of er een m.e.r.-plicht geldt.

4.7 Water

Bij ieder ruimtelijk plan is een watertoets verplicht, omdat de ontwikkeling geen negatieve invloed mag uitoefenen op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de omgeving. Door Aeres Milieu is voor de planontwikkeling een waterparagraaf opgesteld, waarvan de rapportage (d.d. 18 oktober 2018) als bijlage is opgenomen. Hierna volgen de hoofdpunten uit de toets.

In aansluiting op het landelijk beleid hanteert het Hoogheemraadschap Delfland het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het “schone” hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen “hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer” doorlopen. Conform het huidige beleid (o.a. het bouwbesluit/eisen van het bevoegd gezag) dient bij nieuwbouw het hemelwater gescheiden te blijven van het afvalwater (afkoppelen). Uit zorg voor een goede kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater zal bij de bouw afgezien worden van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen. Aan de (milieuhygiënische) randvoorwaarden zal worden voldaan.

Voor het plangebied is in onderstaande tabel een overzicht voor de toekomstige verharde oppervlakken opgesteld. De oppervlakken zijn bepaald aan de hand van het bestaand bestemmingsvlak en het bouwplan.

Tabel: Toe – afname verhard oppervlak binnen het plangebied

Bruto(verharde) oppervlakten	Huidig bestemde situatie [m²]	Toekomstige situatie [m²]
<i>Totaal oppervlakte plangebied, circa</i>	7.900	7.900
<i>Dak oppervlakte, totaal circa</i>	2.600	1.942
<i>Verharde oppervlakte (ontsluitingsweg, erfverharding), circa</i>	1.200	3.472
<i>Onverhard oppervlak, circa</i>	4.100	2.486
<i>Totaal verhard oppervlak, circa</i>	3.800	5.414

Het hemel- en afvalwater dient minimaal bij de perceelgrens gescheiden aangeleverd worden. Het afvalwater van de nieuwbouw dient separaat aangesloten te worden op het gemeentelijk rioolstelsel. De hoeveelheid toekomstig afvalwater uit het plangebied is geschat op ca. 1,3 m³/u.

De afstromende neerslag vanuit het plangebied zal niet of zeer gering vervuild zijn. Alle neerslag kan zonder beperkingen rechtstreeks via mol- of lijngoten of ander afvoermateriaal, voorzien van de nodige bladafscheiders afstromen naar een nieuw aan te leggen voorziening(en). Voor ondergrondse voorzieningen is tevens de voorplaatsing van een zandvanger geadviseerd om verstoppingen te vermijden.

Door de planontwikkeling neemt voornamelijk het overig oppervlak toe. Hiervoor is hemelwatercompensatie verplicht. Delfland ziet er samen met de gemeente op toe dat het ruimtelijk plan voldoende compensatie bevat om de negatieve effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op het watersysteem te voorkomen.

Bij voorkeur vindt deze compensatie plaats door het realiseren van extra oppervlaktewater. Indien het voor een ontwikkeling niet mogelijk is om compensatie in oppervlaktewater te realiseren, kan ook worden gezocht naar alternatieve vasthoudmaatregelen. Vanwege het belang voor de waterhuishouding hanteert het Hoogheemraadschap van Delfland richtlijnen bij de beoordeling van vasthoudmaatregelen ter compensatie van verharding.

Door middel van de watersleutel is berekend dat binnen het plangebied circa 109 m³ compensatie aangelegd dient te worden. Binnen en nabij het plangebied is het door de ligging in het stedelijk gebied niet mogelijk om open water te graven. Gezien de onderliggende kleilagen is infiltratie in de bodem ter plaatse niet mogelijk. Derhalve wordt bij de herontwikkeling conform de richtlijn compensatie middels de vasthoudmaatregelen gerealiseerd. De borging hiervan is in de regels van voorliggend wijzigingsplan opgenomen door middel van een voorwaardelijke verplichting.

Gezien de verwachte hoogste grondwaterstand op 0,5 m –NAP (ca. 1,2 m-mv.) zijn ondergronds mogelijkheden om de hemelwatercompensatie te realiseren. Het overig verhard oppervlak kan aanvullend verminderd worden door het gebruik van halfverharding (grind ter plaatse van de parkeervakken),

waterpasserende bestrating met een waterbergende fundering of grasdallen. Het toepassen van waterpasserende bestrating ter plaatse van de parkeerplaatsen (ca. 1.500 m²) is onvoldoende om de toename aan verharding te compenseren.

Voor de planontwikkeling is gekozen voor de aanleg van een infiltratieriool met een omliggend lavapakket. Door twee pakketten aan te leggen wordt de benodigde waterretentie (ca. 109 m³) onder het parkeerterrein aangelegd.

Gezien het bestaande hemelwaterriool onder de Huis te Landelaan kan hierop middels een vertraagde leegloop de verdere afvoer voorzien worden. Dit kan middels een stuwput met knelconstructie (schot met gat).

Als aanvullende, duurzame maatregel kan een zgn. “groendak” of vegetatiedak op de daken aangelegd worden. De buffering die plaatsvindt in een groendak mag onder bepaalde voorwaarden meerekend worden bij de watercompensatie. Tevens leveren groendaken een bijkomende bijdrage aan de leefbaarheid, isolatieverhoging en geluidsweerstand in het gebouw. Bij de herontwikkeling worden op elk gebouw aanvullend op de geplande retentievoorziening twee kleine groendaken/daktuinen aangelegd.

Door het aanhouden van een vloerpeil van minimaal 10 cm boven het wegpeil wordt ter plaatse voldaan aan de benodigde drooglegging en is geen instroom van hemelwater te verwachten. Geadviseerd is om het buitenterrein zo in te richten dat hemelwater wegstroomt van de bebouwing.

Door de aanleg van de compenserende voorziening en rekening te houden met de overige aandachtspunten is door de herontwikkeling geen (grond)wateroverlast te verwachten en wordt voldaan aan de Richtlijn voor Vasthoudmaatregelen.

In zijn algemeenheid geldt dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel bij het Hoogheemraadschap een watervergunning of melding aangevraagd dient te worden. In de Algemene Regels behorende bij de Keur Delfland zijn vrijstellingen van de watervergunningplicht benoemd voor bepaalde activiteiten. Vaak moet wel nog een melding worden gedaan. De benodigde vergunningen worden niet geregeld middels deze waterparagraaf en dienen dus separaat aangevraagd te worden.

4.8 Natuurwaarden

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet Natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een quickscan flora- en fauna (BRO, d.d. 23 augustus 2017, zie bijlage) is een beoordeling gemaakt van

de effecten die de beoogde ontwikkeling zal hebben op beschermde natuurwaarden. In deze quickscan worden de volgende conclusies getrokken:

Conclusies gebiedsbescherming

- Gezien de afstand tot en de aard van de ontwikkeling zijn negatieve effecten op omringende Natura 2000-gebieden op voorhand uitgesloten. In de verdere planvorming hoeft hier dan ook geen rekening mee gehouden te worden.
- Het plangebied ligt geheel buiten het Natuurnetwerk van Zuid-Holland. Door de ontwikkelingen worden er geen wezenlijke kenmerken en waarden aangetast van de provinciale groenstructuur. De planvorming heeft verder geen invloed op planologische beschermde gebieden.

Conclusies soortbescherming

- Binnen het plangebied zijn geen zwaarder beschermde soorten vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels, vissen, reptielen, amfibieën en overige ongewervelden (zoals bijv. zeldzame dagvlinders en libellen) te verwachten. Negatieve effecten voor deze soortgroepen zijn op voorhand uitgesloten. Vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen wordt niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van het (indirect) verstoren van vaste rust- en verblijfplaatsen. Voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden dient wel het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht te worden genomen.
- Langs de randen en rondom het plangebied zijn enkele broedende vogels te verwachten in de bomen en overige houtige beplanting. Door werkzaamheden in de directe omgeving van de bomen en houtige beplanting kan er verstoring van broedende vogels plaatsvinden. Door werkzaamheden buiten de broedperiode (als broedseizoen kan de periode tussen half maart en half juli globaal worden aangehouden) uit te voeren dan wel te starten, wordt de kans op negatieve effecten geminimaliseerd. Indien op een locatie geen bewoonde nesten, broedende of nestelende vogels aanwezig zijn, mogen ook tijdens het broedseizoen werkzaamheden worden uitgevoerd. Het is dan wel vereist dat voor aanvang van werkzaamheden het opgaande groen geïnspecteerd wordt op aanwezige bewoonde nesten, legfels of nestjongen en, indien deze aanwezig zijn, de werkzaamheden uit te stellen tot nadat de jongen zijn uitgevlogen.
- De directe omgeving van het plangebied vormt mogelijk geschikt leefgebied voor enkele algemeen beschermde grondgebonden zoogdiersoorten zoals verschillende muizensoorten, en algemeen beschermde amfibieën zoals gewone pad en middelste groene kikker (Wnb-andere soorten met vrijstelling Provincie Zuid-Holland). Voor de genoemde soorten geldt een provinciale vrijstelling van de Wet natuurbescherming bij ruimtelijke ontwikkelingen. In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Conclusie voor wijzigingsplan

Vanuit flora en fauna gelden geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in deze provincie. Het is een overzicht op hoofdlijnen, bijvoorbeeld van waardevolle verkavelingspatronen, gebieden met een archeologische verwachtingswaarde of monumentale boerderijlinten. De cultuurhistorische kaart kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap.

Volgens de CHS geldt voor het plangebied het volgende:

- Kans op archeologische sporen

Verder gelden er voor het plangebied geen bijzonderheden conform de CHS. Voor de kans op archeologische sporen is een archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie volgende paragraaf).

De markante toren van de voormalige Benedictus kerk, welke buiten het plangebied van voorliggend wijzigingsplan ligt, blijft behouden.

4.10 Archeologie

Archeologische waarden mogen niet geschaad worden door ingrepen in de bodem. Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken. In het vigerend bestemmingsplan ‘Stationskwartier (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg)’ is door middel van de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 1’ vastgelegd dat vóór de ontwikkeling van het plangebied een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Door Aeres Milieu is daarom een archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek uitgevoerd. De rapportage (d.d. 21 augustus 2017) is als bijlage opgenomen.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden gesteld dat de archeologische verwachting hoog is voor de periode ijzertijd – Romeinse tijd en midden neolithicum – vroege bronstijd. Dit is gebaseerd op de aangetroffen relatief intacte A-horizont onder de ophooglaag en de zandopduiking op een dieper niveau. Hoewel de laatste niet nader geduid kan worden middels een booronderzoek kan niet worden uitgesloten dat dergelijke resten nog in-situ aanwezig zijn. Op basis van deze bevindingen kan worden gesteld dat bodemingrepen die dieper reiken dan 1,0 meter onder maaiveld (archeologisch niveau inclusief bufferzone van 20 centimeter) als een potentieel risico dienen te worden gezien voor het bodemarchief.

Derhalve wordt geadviseerd dat bij diepere verstoringen vervolgonderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek dient te worden uitgevoerd. De aanpak van dit onderzoek dient te worden geborgd in een goedgekeurd Programma van Eisen.

Omdat de kans op aanwezigheid van archeologische waarden nog niet is uitgesloten, is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. In de regels is vastgelegd dat voor bodemingrepen dieper dan 1,0 meter onder maaiveld eerst een schriftelijk advies van een archeologisch deskundige en/of de gemeentelijk archeoloog overlegd dient te worden alvorens de omgevingsvergunning (voor het bouwen) verleend kan worden.

4.11 Verkeer en parkeren

De beoogde ontwikkeling dient niet te leiden tot verkeerskundige knelpunten en er dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. Hierbij wordt voor het aspect parkeren getoetst aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen. De verkeersaantrekkende werking wordt beoordeeld aan de hand van CROW-kengetallen.

4.11.1 Parkeren

Op 8 februari 2011 is de gemeentelijke Nota Parkeernormen vastgesteld. Aan de normen wordt getoetst bij (nieuwe) ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen waarvoor tevens een vergunning is vereist.

De normen in de Nota Parkeernormen zijn richtlijnen en eind 2018 heeft het CROW, het kennisinstituut dat de parkeerkencijfers publiceert, nieuwe parkeernormen vastgesteld. De normen uit de Nota Parkeernormen stammen uit 2011 en zijn inmiddels ingehaald door de cijfers van het CROW van afgelopen jaar. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de nieuwste cijfers van het CROW.

In de Nota Parkeernormen zijn binnen Rijswijk drie gebiedstypen gedefinieerd. Het gaat om het centrumgebied, bestaand stedelijk gebied en uitlegebied. Het plangebied ligt binnen het centrumgebied. Het CROW hanteert voor goedkope huurwoningen binnen het centrumgebied een parkeernorm tussen de 0,5 en 1,3. In de gemeente Rijswijk is sprake van een hoog autobezit en de centrumcijfers in zeer sterk stedelijk zijn gebaseerd op de grote steden. Dit heeft er toe geleid dat er gekozen is om op 70 procent van de bandbreedte van 0,5 en 1,3 te gaan zitten; wat uitkomt op een cijfer van 1,1 parkeerplaats per woning. In de Nota Parkeernormen werd een cijfer van 1,2 gebruikt. Er is dus sprake van een kleine verlaging, maar in de nieuwste cijfers van het CROW is het gebruikelijk voor centrumgebieden. De parkeernormen zijn inclusief parkeerruimte voor bezoekers (0,3 parkeerplaatsen per woning). Met de realisatie van 99 goedkope huurwoningen betekent dit dat er voorzien moet worden in 109 parkeerplaatsen.

Om de parkeernorm te vertalen in een parkeereis, moet gekeken worden naar de aanwezigheidspercentages. Bij woningen is er sprake van parkeren van bewoners en parkeren voor bezoekers. Bij woningen wordt standaard gerekend met 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoek. In dit geval is er dus 0,8 parkeerplaats per woning voor bewoners. Bezoekers zijn op andere momenten aanwezig dan bewoners. Uit onderzoek blijkt dat bij uitsluitend woningen het piekmoment op de werkdagavond plaatsvindt. Op dat moment zijn 90% van de bewoners en 80% van de bezoekers aanwezig. Bij 99 woningen is er op dat moment een parkeerbehoefte van 96 parkeerplaatsen. De parkeereis is derhalve 96 parkeerplaatsen.

Functie / woningtype	Aantal woningen	Parkeernorm	Aanwezigheidspercentages	Aantal parkeerplaatsen
Huurwoning – goedkoop, bewoner	99	0,8	90%	71,28
Huurwoning – goedkoop, bezoeker	99	0,3	80%	23,76
Totaal				96

In het bouwplan is voorzien in 96 parkeerplaatsen op het binnenterrein, bedoeld voor zowel bewoners als bezoekers. Hiermee is voldaan aan de parkeereis van de gemeente.

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

4.11.2 Verkeersgeneratie

Met de realisatie van 99 woningen neemt de verkeersintensiteit toe. De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van CROW-kengetallen³.

Voor midden/goedkope huurwoningen (etage) in het centrumgebied geldt in een sterk stedelijk gebied een verkeersgeneratie van minimaal 1,8 en maximaal 2,6 motorvoertuigen per etmaal per woning. De totale verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling bedraagt minimaal 180 en maximaal 260 motorvoertuigen per etmaal.

Omdat het terrein momenteel braak ligt is de huidige verkeersgeneratie 0 en betreft de toename ten opzichte van de huidige situatie minimaal 180 en maximaal 260 motorvoertuigen per etmaal.

De inrit/toegang tot het parkeerterrein vindt plaats aan de zuidzijde van het plangebied op de ventweg van de Huis te Landelaan. De uitrit van het parkeerterrein vindt plaats via de P.C. Boutenslaan. De Generaal Spoorlaan en de Huis te Landelaan zijn beiden drukke gebiedsontsluitingswegen waarop de beoogde ontwikkeling niet direct ontsluit.

De effecten van de toename van het aantal verkeersbewegingen per etmaal vanwege de beoogde ontwikkeling hebben door het geringe aantal nauwelijks invloed op de verkeersafwikkeling op beide wegen.

³ CROW-publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012

4.12 Kabels en leidingen

De volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover deze geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer:

- hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- buisleidingen voor transport van aardgas met een diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van andere stoffen die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze beschadigd raken (voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen).

Er zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen in en rond het plangebied gelegen.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemene opzet

Dit hoofdstuk bevat de concrete vertaling van het beleidsgedeelte (voorafgaande hoofdstukken) in het juridisch bindende gedeelte van het wijzigingsplan (de verbeelding en regels).

Onderhavig wijzigingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

De toelichting

Een planbeschrijving, beleidsverantwoording en een toets aan de relevante milieuhygiënische en ruimtelijke aspecten, aangevuld met een toelichting op de juridische opzet en een korte beschrijving van de handhavings- en uitvoeringsaspecten.

De regels

De regels geven aan wat de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn binnen het plangebied. Uitgegaan is van de standaarden, die de gemeente hanteert.

De verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemming(en) en aanduidingen weergegeven, zoals beschreven wordt in paragraaf 5.2.

5.2 Toelichting op de regels

De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

- in hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2);
- hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikel 3 en 4);
- hoofdstuk 3 de slotregel (artikel 5).

Hierna wordt een toelichting gegeven op de voornoemde hoofdstukken en daarin opgenomen artikelen.

Hoofdstuk 1. Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat een van toepassing verklaring (artikel 1) waarmee is geregeld dat de regels van het bestemmingsplan 'Stationskwartier (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg)' vastgesteld op 30 september 2014 door de gemeenteraad van Rijswijk, van toepassing zijn, voor zover in de regels van het wijzigingsplan niet anders is bepaald.

Tevens zijn enkele aanvullende begrippen opgenomen (artikel 2).

Hoofdstuk 2. Bestemmingsregels

De Bestemmingsregels bevatten de volgende bestemming: 'Wonen – 2' (artikel 3). Het gehele plangebied heeft de bestemming 'Wonen – 2'. De gronden zijn bestemd voor wonen in de vorm van gestapelde woningen met bij deze bestemming behorende voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, tuinen, erven, paden, groen en water.

Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden en het hoofdgebouw dient in de voorgevelbouwgrens gebouwd te worden. Aan de zijde van het binnenterrein is enige flexibiliteit geboden door het bouwvlak 2 meter breder te maken dan het beoogde bouwplan. De hoogte van de hoofdgebouwen is vastgelegd door middel van de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen', waarbij de hoogte van iedere bouwlaag niet meer mag bedragen dan 4 m. Voor beide bouwvlakken is een maximum aantal bouwlagen van 6 vastgelegd, met uitzondering van ter plaatse van de overgang naar omliggende bebouwing. Hier is een maximum aantal bouwlagen van 4 vastgelegd. Balkons zijn mogelijk indien deze de bouwgrens niet meer dan 1,80 m overschrijden. Ter plaatse van een specifieke aanduiding zijn balkons niet toegestaan. Het aantal wooneenheden mag niet meer bedragen dan 99. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de aanleg en instandhouding van een waterberging en een bouwkundige voorziening op het dakterras.

Daarnaast is voor het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' (artikel 4) opgenomen. De regeling is hetzelfde als die in bestemmingsplan 'Stationskwartier', met als enige verschil dat de diepte van de bodemingrepen is vrijgegeven tot 1,0 meter onder maaiveld (in plaats van 0,30 m). Dit is gebleken uit het reeds uitgevoerde archeologisch onderzoek.

Hoofdstuk 3. Algemene regels

In deze regels is opgenomen welke parkeernormen gelden.

Hoofdstuk 4. Overgangs- en slotregels

Slotregel

Deze regel geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

6. FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Kostenverhaal

Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkeling is dat deze voor de overheid budgetneutraal wordt ontwikkeld. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12 lid 4 Wro is de overheid verplicht om de kosten te verhalen in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is kostenverhaal verplicht in geval van:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Als sprake is van een bouwplan en kostenverhaal dus verplicht is, moet gelijktijdig met het besluit een exploitatieplan vastgesteld worden. Deze plicht vervalt als het gemeentelijk kostenverhaal anderszins is verzekerd. Artikel 6.12 lid 2 Wro bepaalt dat de gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld via gronduitgifte of een anterieure overeenkomst over grondexploitatie)
- b. het niet noodzakelijk is een tijdvak voor de exploitatie, dan wel een fasering in de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen vast te stellen
- c. het stellen van eisen voor de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied, dan wel het stellen van regels omtrent het uitvoeren van die werkzaamheden, dan wel een uitwerking van de regels met betrekking tot de uitvoerbaarheid niet nodig is.

In voorliggend geval is sprake van een bouwplan en is kostenverhaal dus verplicht. Het kostenverhaal is geregeld via een anterieure overeenkomst.

7. MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

7.1 Wettelijk (voor)overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit wijzigingsplan zijn geïnformeerd. In het kader van het vooroverleg zijn twee reacties ontvangen van het Hoogheemraadschap van Delfland en van de Veiligheidsregio Haaglanden.

Het Hoogheemraadschap vraagt de watercompensatie verder uit te werken en de borging daarvan in de bestemmingsregels. De verdere uitwerking van de watercompensatie is afgestemd met het Hoogheemraadschap en de waterparagraaf en de toelichting zijn hierop aangepast. De borging hiervan is vastgelegd in de regels van voorliggende wijzigingsplan.

De conclusie van het advies externe veiligheid van de Veiligheidsregio Haaglanden is opgenomen in de paragraaf externe veiligheid en het gehele advies is opgenomen als bijlage bij de toelichting.

7.2 Inspraak

De Wro zelf bevat geen bepalingen omtrent inspraak. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze en aan wie de mogelijkheid wordt geboden hun mening kenbaar te maken.

De gemeente Rijswijk wenst meer aandacht te geven aan participatie en heeft daarom besloten dat dit plan voor inspraak in procedure wordt gebracht. Er is een korte inspraakprocedure van twee weken aangehouden. Het concept ontwerp wijzigingsplan heeft gedurende twee weken ter inzage gelegen, vanaf vrijdag 16 november tot en met donderdag 29 november 2018. Gedurende deze periode kon een inspraakreactie worden ingediend. Tijdens deze periode is op maandag 19 november 2018 tevens een inloopbijeenkomst georganiseerd. De uitkomsten van de inspraak procedure en de consequenties voor het wijzigingsplan zijn beschreven in de Nota van Inspraak welke als bijlage is opgenomen.

7.3 Terinzagelegging

Op de voorbereiding van een wijzigingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerp wijzigingsplan heeft van 1 maart 2019 tot en met 11 april 2019 voor een ieder ter inzage gelegen voor zienswijzen. Er is gedurende de termijn van terinzagelegging 1 zienswijze ontvangen. De indiende zienswijze is samengevat en beantwoord. De beantwoording van de zienswijze is als bijlage bij de toelichting opgenomen. De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het wijzigingsplan. Er zijn geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Het wijzigingsplan is op 14 mei 2019 ongewijzigd vastgesteld door burgemeester en wethouders.

