



**Nota van Zienswijzen  
Bestemmingsplan Winston  
Churchill Tower, Ontwerp d.d. 5 oktober  
2018**



## **1. INLEIDING**

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Winston Churchill Tower" (gedateerd op 5 oktober 2018) samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure van het ontwerpbestemmingsplan toegelicht (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van terinzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

Vervolgens wordt inhoudelijk op de zienswijzen ingegaan. Aangezien er drie nagenoeg dezelfde zienswijzen zijn ingediend, wordt deze zienswijze maar één keer weergegeven. Als daartoe aanleiding is, is in de conclusie aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4).

Ook zijn er enkele ambtshalve wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan moeten worden doorgevoerd. Deze zijn omschreven in paragraaf 5.

## **2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbestemmingsplan "Winston Churchill Tower", tezamen met de daarbij behorende bijlagen, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit gebeurde in de periode van vrijdag 9 november 2018 tot en met donderdag 20 december 2018. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website [www.rijswijk.nl](http://www.rijswijk.nl) en de digitale GML-versie van het plan stond op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de gemeentelijke website en in de Nederlandse Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

## **3. ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID**

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



#### 4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.1	<b>Schaduwwerking</b>		
	<p>Indiener van de zienswijze heeft onlangs geïnvesteerd in zonnepanelen aan de straatzijde van het dak. Deze kostbare investering wenst indiener zo optimaal mogelijk te benutten voor een groene (milieuvriendelijke) stroomvoorziening van de woning. De verhoging van het gebouw met twee verdiepingen en een technische ruimte zal met name in de periode oktober – april een schaduw werpen op deze panelen en daarmee de opwekking van schone stroom sterk verminderen. De zonnepanelen zijn in serie geschakeld. Dit betekent dat alle panelen tegelijkertijd evenveel stroom opwekken. Wanneer één paneel door schaduwwerking minder zon vangt en dus minder stroom opwekt, wekken alle panelen minder stroom op.</p>	<p>In de bezonningsstudie, die als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, zijn de gevolgen van het verhogen van de Winston Churchill Tower onderzocht en beoordeeld. De woning van de indiener ligt net buiten het onderzoeksgebied van deze studie, de woningen aan de overzijde van de Prinses Irenelaan. Aangezien de woning buiten het onderzoeksgebied is te verwachten dat de optopping een marginaal effect heeft op de bezonning van de woning. Gezien de uitkomsten voor deze woningen c.q. beoordelingspunten en de afbeeldingen uit bijlage III van de studie kan worden gesteld dat ook voor de woning van de indiener (ruimschoots) aan de lichte TNO-norm wordt voldaan ('ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober'). In de bezonningsstudie is echter het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer als beoordelingspunt gehanteerd en niet het dak van een woning. Omdat het dak hoger ligt dan de vensterbank van de woonkamer, is het aannemelijk dat de schaduwwerking hier in beginsel beperkter is. Verder is nog van belang dat in de studie is uitgegaan van een onbewolkte hemel. In de praktijk zal hier gedurende de door de indiener genoemde periode van oktober tot april lang niet altijd sprake van zijn (het betreft immers met name de herfst- en winterperiode).</p> <p>Tot slot is in de bezonningsstudie het (meest) gangbare beoordelingskader gehanteerd, waarover in de studie het volgende is aangegeven: 'Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezonning en beschaduwing geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel mag de bezonnings situatie geen afbreuk doen aan een goed ruimtelijke situatie. Hierbij wordt, alleen voor woningen, vaak gekeken naar de lichte TNO-norm.' Voor deze lichte TNO-norm wordt de eventuele beschaduwing van zonnepanelen dus niet specifiek onderzocht, maar er is ook geen wet- en regelgeving die dit vereist.</p> <p>Gelet op het voorgaande en het feit dat het gaat om een stedelijke omgeving wordt geconcludeerd dat als gevolg van het verhogen van de Winston Churchill Tower geen onaanvaardbare toename van beschaduwing c.q. afname van opbrengsten van de zonnepanelen valt te verwachten ter plaatse van de woning van de indiener.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
1.2	<b>Windhinder</b>		
	<p>Door het verhogen van het gebouw neemt de windhinder rond het gebouw toe. De windhinder rondom het gebouw en met name op voet- en fietspaden is nu al zeer hinderlijk en regelmatig</p>	<p>In het windhinderonderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, zijn de gevolgen van het verhogen van de Winston Churchill Tower onderzocht en beoordeeld. Hierin is gekeken naar de windhinder rondom de Winston Churchill Tower en de openbare ruimte in de omgeving, met</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>

TL = Toelichting  
 RE = Regels  
 VB = Verbeelding

	<p>gevaarlijk. Indiener is van mening dat deze windhinder voor genoemde weggebruikers niet nog erger mag worden. Zeer grote aantallen fietsers en voetgangers steken hier dagelijks de Prinses Beatrixlaan en de Winston Churchillaan over. Als de gemeente het gebruik van de fiets wil stimuleren dient het te voorkomen dat ze op dergelijke verkeersdrukke locaties door hoogbouw in gevaar worden gebracht. Het dient uitgesloten te worden dat deze situatie verergert.</p>	<p>inachtneming van de beoogde groenmaatregelen in het plangebied. Hierover is in het onderzoek het volgende geconcludeerd: 'In deze situatie is er daarom voor gekozen om poreuze elementen zoals poreuze schermen of groenblijvende struiken, hagen en bomen te situeren rondom het gebouw. Hiermee zal het drukverschil gedeeltelijk worden vereffend, waardoor een beter windklimaat ontstaat. Door het toevoegen van de omschreven begroeiing wordt een windklimaat bereikt dat beter is dan hetgeen wordt ervaren in de bestaande situatie en dat voldoet aan windhinderklasse A ter plaatse van de entreezones.' In combinatie met de beoogde groenmaatregelen zorgt het plan voor een verbetering van het windklimaat in en rondom het plangebied. Dit blijkt ook uit de afbeeldingen in de figuren 4.1 en 4.2 uit het windhinderonderzoek, waaruit duidelijk wordt dat in de toekomstige situatie (inclusief maatregelen) sprake is van aanmerkelijk kleinere gebieden met een windhinderklasse matig (D, oranje) of slecht (E, rood). Onder andere ter plaatse van de (voet- en fietspaden) langs de Prinses Beatrixlaan en Sir Winston Churchillaan is sprake van een aanzienlijke afname in omvang van gebieden met een windhinderklasse matig of slecht. Een verslechtering van het windklimaat bij en rondom de Winston Churchill Tower is derhalve niet te verwachten.</p>	
<b>1.3</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>		
	<p>Gezien de beperkte omvang van dit project is er geen m.e.r. opgesteld. Omdat dit project een zeker overlapping heeft met het project "De Generaal" en straks wellicht ook met het project van de "HBG-locatie" is indiener van mening dat deze drie projecten als één project gezien moeten worden voor het gebied rondom de Bogaard dat door deze projecten een bestemmingsverandering ondergaat met grote gevolgen voor het milieu in dit gebied.</p>	<p>Het bevoegd gezag dient op basis van de aanmeldingsnotitie te beoordelen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor een volledige m.e.r.-procedure. In de aanmeldingsnotitie m.e.r. voor dit project is uitgebreid aandacht besteed aan de cumulatie van effecten van transformatie van de Winston Churchill Tower, De Generaal en de HBG-locatie. Geconcludeerd is dat geen cumulatie met de effecten van de genoemde projecten wordt verwacht om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omdat het qua aard vergelijkbare projecten betreft, wordt in algemene zin verwacht dat ook de effecten van de andere twee projecten relatief beperkt zijn. In alle gevallen blijft sprake van een bestaand stedelijk gebied, dat enkel wordt getransformeerd naar een andere stedelijke functie;</li> <li>• Gezien de onderlinge afstanden en de beoogde functies (hoofdzakelijk wonen) worden voor de aspecten gebieds- en soortenbescherming, bodem, water, geur, cultuurhistorie en archeologie, geluid, windklimaat, bezonning en reflectie geen significantie cumulatieve effecten verwacht;</li> <li>• Qua verkeer en parkeren en luchtkwaliteit geldt dat in alle gevallen sprake is van locaties die reeds een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking hadden. Een significant nadelig gevolg valt voor de aspecten daarom niet te verwachten. Specifiek voor luchtkwaliteit wordt nog opgemerkt dat de NIBM (niet in betekenende mate)-grenswaarde van 1.500 woningen door de drie projecten gezamenlijk niet wordt overschreden;</li> <li>• Ten aanzien van externe veiligheid blijkt uit de bestemmingsplannen</li> </ul>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>

		<p>voor de drie projecten dat qua externe veiligheid ook rekening is gehouden met de andere projecten. Op basis hiervan wordt geen significant nadelig gevolg voor dit aspect verwacht.</p> <p>Op basis van de effectbeoordeling zoals opgenomen in de aanmeldingsnotitie valt niet te verwachten dat de ontwikkeling van de Churchill Tower in cumulatie met andere projecten leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen.</p>	
<b>2, 3 en 5</b>	<b>Zienswijze</b>	<b>Beantwoording</b>	<b>Conclusie</b>
<b>2.1</b>	<b>Algemeen</b>		
	<p>In het algemeen geldt voor de stukken dat het uitgebreid is en er weinig samenhang is. Op diverse plekken komen dezelfde zaken terug. Dit maakt het een en ander onoverzichtelijk en vergt kennis en tijd om dit plan te lezen. Onduidelijk is hoe dit plan zich verhoudt tot het vigerende bestemmingsplan Steenvoorde.</p>	<p>Het bouwplan past niet binnen het geldende bestemmingsplan "Steenvoorde", omdat de beoogde bestemmingen wonen en op de begane grond dienstverlening en maatschappelijk niet passen binnen de huidige kantoorbestemming. Om die reden is er een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Om de haalbaarheid te onderzoeken zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd zoals een akoestisch onderzoek, een quickscan flora en fauna en een bezonningsstudie. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en de onderzoeken zelf zijn als bijlagen bij het bestemmingsplan opgenomen. Aangezien er goed onderbouwd moet worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening dienen er veel aspecten te worden bekeken en veel onderzoeken worden gedaan. Dit zorgt ervoor dat er sprake is van veel informatie. Dit kan inderdaad onoverzichtelijk overkomen. De basis is echter het bestemmingsplan. In de toelichting komen alle relevante ruimtelijke aspecten aan de orde en wordt verwezen naar de onderliggende onderzoeken.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
<b>2.2</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>		
	<p>Op basis van de aanmeldingsnotitie, die overigens verwijzingen naar niet bestaande paragrafen heeft, is gekozen voor een vormvrije MER met als reden dat er minder van 1500 woningen zijn. De ontwikkeling van de Churchill Tower kan niet los worden gezien van de totale ontwikkeling van de Beatrixlaan en omgeving, zoals de herbestemming van alle kantoren langs de Beatrixlaan, de ontwikkelingen van In de Bogaard, de verbreding van de inrijders van de A4 en de toekomstige plannen zoals de J.C. van Markenlaan en Hoogvoorde. Dit is een aaneengesloten gebied en als zodanig zou de gemeente hiervoor een MER moeten opstellen waarin de effecten van alle bouwplannen worden meegenomen. Elk op zich staand project heeft wellicht geen invloed op de omgeving; echter het cumulatieve effect van de projecten zal dat zeker hebben. Het feit dat deze scenario's zijn meegenomen in de berekening van het groepsrisico staat deze</p>	<p>Het bevoegd gezag dient op basis van de aanmeldingsnotitie te beoordelen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor een volledige m.e.r.-procedure. In de aanmeldingsnotitie m.e.r. voor dit project is uitgebreid aandacht besteed aan de cumulatie van effecten van transformatie van de Winston Churchill Tower, De Generaal en de HBG-locatie. Geconcludeerd is dat geen cumulatie met de effecten van de genoemde projecten wordt verwacht om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omdat het qua aard vergelijkbare projecten betreft, wordt in algemene zin verwacht dat ook de effecten van de andere twee projecten relatief beperkt zijn. In alle gevallen blijft sprake van een bestaand stedelijk gebied, dat enkel wordt getransformeerd naar een andere stedelijke functie;</li> <li>• Gezien de onderlinge afstanden en de beoogde functies (hoofdzakelijk wonen) worden voor de aspecten gebieds- en soortenbescherming, bodem, water, geur, cultuurhistorie en archeologie, geluid, windklimaat, bezonning en reflectie geen significantie cumulatieve effecten verwacht;</li> <li>• Qua verkeer en parkeren en luchtkwaliteit geldt dat in alle gevallen</li> </ul>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>

	bewering.	<p>sprake is van locaties die reeds een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking hadden. Voor de Winston Churchill Tower is er zelfs sprake van een afname van verkeersbewegingen. Een significant nadelig gevolg valt voor deze aspecten daarom niet te verwachten. Specifiek voor luchtkwaliteit wordt nog opgemerkt dat de NIBM (niet in betekenende mate)-grenswaarde van 1.500 woningen door de drie projecten gezamenlijk niet wordt overschreden;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten aanzien van externe veiligheid blijkt uit de bestemmingsplannen voor de drie projecten dat qua externe veiligheid ook rekening is gehouden met de andere projecten. Op basis hiervan wordt geen significant nadelig gevolg voor dit aspect verwacht.</li> </ul> <p>Op basis van de effectbeoordeling zoals opgenomen in de aanmeldingsnotitie valt niet te verwachten dat de ontwikkeling van de Churchill Tower in cumulatie met andere concrete projecten leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Bij toekomstige ontwikkelingen in het gebied blijft samenhang in milieueffecten steeds in ogenschouw genomen worden.</p>	
<b>2.3</b>	<b>Bezonnig</b>		
	<p>Voor de bezonningsstudie is gekeken naar de lichte norm van TNO (=zwaar voor omwonende). De gemeente heeft nooit het besluit genomen om van deze norm uit te gaan. Bij de lichte norm is er een deel van het jaar geen zon toetreding in huis. Onduidelijk is welke dimensies bij de bezonningsstudie zijn aangehouden en wat nu uiteindelijk de maximum hoogte, inclusief technische ruimte, wordt. Het huidige pand is 72 meter. In het akoestisch onderzoek wordt gesproken over een nieuwe hoogte van 77 meter. De bezonningsstudie is van dezelfde periode en er wordt geen hoogte genoemd. Voor de windhinder wordt gesproken van circa 85 meter. In het bestemmingsplan wordt gesproken over 82 meter exclusief technische ruimte.</p>	<p>In de bezonningsstudie, die als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, is het volgende aangegeven over het beoordelingskader: 'Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezonnig en beschaduwig geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel mag de bezonningsituatie geen afbreuk doen aan een goed ruimtelijke situatie. Hierbij wordt, alleen voor woningen, vaak gekeken naar de lichte TNO-norm.' Daarbij wordt opgemerkt dat deze lichte TNO-norm het (meest) gangbare beoordelingskader is, onder andere het bezonningsbeleid in Den Haag is hierop gebaseerd. Aangezien de gemeente Rijswijk geen specifiek beleid voor bezonnig kent, is in dit geval uitgegaan van de lichte TNO-norm. Daar komt bij dat uit de studie blijkt dat de bezonnig 'slechts zeer beperkt verminderd' en dat derhalve geen sprake is van onaanvaardbare, ruimtelijke gevolgen. De totale hoogte van de Winston Churchill Tower neemt toe van circa 75 naar 82 meter (exclusief technische ruimte op het dak). Op de verbeelding is om die reden een bouwhoogte van 85 meter opgenomen. In alle gevallen is de hoogte gemeten vanaf de begane grondvloer van de Winston Churchill Tower. In zowel de bezonningsstudie als het windhinderonderzoek zijn de hoogtes van 75 en 82 meter gebruikt.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze is geconstateerd dat in het akoestisch onderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting, is gerekend met een verdiepingshoogte van 3 meter. De huidige verdiepingshoogte van de Winston Churchill Tower bedraagt echter 3,25 meter, met uitzondering van de begane grond en de 21e verdieping. Deze twee verdiepingen hebben een hoogte van respectievelijk 3,65 en 3,50 meter. Ook de twee nieuwe, extra verdiepingen krijgen een verdiepingshoogte van 3,25 meter. Uitgaande van 25</p>	<p>Het akoestische onderzoek wordt aangepast.</p>



		<p>bouwlagen (exclusief technische ruimte) komt de totale, nieuwe hoogte van de Winston Churchill Tower daarmee op 81,90 meter (= 23x3,25 m + 3,65 m + 3,50 m). Inclusief een technische ruimte van 3 meter komt de totale hoogte daarmee op 85 meter.</p> <p>Op basis van het voorgaande wordt het akoestisch onderzoek aangepast, waarbij gerekend zal worden met de hiervoor genoemde verdiepingshoogten. Alle rekenpunten voor de geluidsbelasting komen daarbij op grotere hoogte c.q. verder van de relevante geluidsbronnen te liggen, omdat in het huidige akoestisch onderzoek van lagere c.q. te lage verdiepingshoogten is uitgegaan. De aanpassing van het akoestisch onderzoek zal derhalve op geen van de rekenpunten tot een hogere geluidsbelasting leiden.</p>	
	<p>Er is geconstateerd dat het aantal woningen nu al niet voldoen aan de lichte norm. En met deze aanpassing nog eens 15 minuten minder zullen krijgen. Op basis waarvan is geconstateerd dat de belangen van de ontwikkelaar zwaarder mogen wegen dan de belangen van de omwonenden?</p>	<p>In de bezonningsstudie is inderdaad sprake van twee gevels c.q. enkele woningen die in de bestaande situatie al niet voldoen aan de lichte TNO-norm. Dit verandert niet in de toekomstige situatie, alleen neemt gedurende een periode van circa 1 maand (19 februari tot 22 maart) de bezonning met maximaal 15 minuten af. In de overige onderzochte 7 maanden is dit niet het geval en wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Verder is nog van belang dat in de studie is uitgegaan van een onbewolkte hemel. In de praktijk zal hier gedurende de betreffende maand lang niet altijd sprake van zijn (het betreft immers de winterperiode). Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat de afname van bezonning voor de betreffende gevels c.q. woningen zeer beperkt is, zeker ook omdat is uitgegaan van een worst case-benadering. Van onaanvaardbare gevolgen voor de betreffende woningeigenaren is naar onze mening daarom geen sprake.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
	<p>Daarnaast is er alleen gekeken naar het direct aangrenzende gebied; echter de schaduw reikt verder dan het getoonde gebied (over de Prinses Irenelaan en de woningen In de Bogaard). Het is tevens niet inzichtelijk wat geplande ontwikkelingen op de HBG-locatie samen met deze ontwikkeling voor de woningen in Steenvoorde betekent.</p>	<p>In de bezonningsstudie is het gebied onderzocht waar mogelijk relevante effecten aan de orde zijn. Buiten dit gebied zijn relevante effecten niet aan de orde, met name vanwege de relatief beperkte toename van de hoogte van de Winston Churchill Tower. Eventuele cumulatie van bezonningseffecten met andere ontwikkelingen in de omgeving is niet onderzocht, maar gelet op de ligging van de HBG-locatie is als gevolg hiervan geen cumulatie in het onderzoeksgebied te verwachten.</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>
<b>2.4</b>	<b>Geluid</b>		
	<p>De beschikbare geluidskaarten geven slechts een marge tussen de 65 en 70 dB. Op basis waarvan is de 68 dB bepaald?</p>	<p>Geluidskaarten worden uitsluitend gebruikt om een indicatie te krijgen van de geluidbelasting vanwege omliggende wegen. Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor deze kaarten niet wordt uitgegaan van verkeersprognosecijfers (10 jaar vooruit) en dat de indicatieve geluidsbelasting op één, vaste hoogte bepaald wordt. In het akoestisch onderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting, is de geluidsbelasting bepaald met een akoestisch 3D-model. Voor dit model zijn verkeersprognosecijfers (van de wegbeheerder) gebruikt. Met dit, wettelijk vastgestelde, rekenmodel is vervolgens de geluidsbelasting op verschillende hoogtes bepaald. Voor een nader toelichting op de toegepaste onderzoeksmethode wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. Overigens valt de door de indiener genoemde 68 dB binnen de indicatieve marge tussen 65 en 70 dB zoals opgenomen in de geluidskaat, gelet op het voorgaande is het</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>

		akoestisch onderzoek daarmee in lijn met de geluidskaart.	
	Het is wonderlijk dat in de uitwerking van de plannen van de HBG gesproken wordt over dove gevels en bij een bijna gelijke situatie dat niet van toepassing zou zijn. Waar ontstaan deze verschillen?	Ten aanzien van de HBG-locatie wordt opgemerkt dat het hier geen vergelijkbare situatie betreft. De enige overeenkomst is dat beide plangebieden aan de Beatrixlaan grenzen, verder grenst de HBG-locatie aan andere wegen. De HBG-locatie ligt, in tegenstelling tot het plangebied, bijvoorbeeld langs de Generaal Spoorlaan. Alleen al deze weg is een mogelijke verklaring voor de verschillen. Hetzelfde geldt overigens ook voor de andere wegen rondom de HBG-locatie. Uit het akoestisch onderzoek voor de Winston Churchill Tower blijkt dat er geen dove gevels noodzakelijk zijn.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Bij de ontwikkeling poorten en inprickers van de Beatrixlaan wordt gesproken over een verhoging van de maximale snelheid naar 70 km/uur. Op welke wijze is hier rekening mee gehouden? Bij deze snelheid is aftrek namelijk niet meer toegestaan.	Door de gemeente Rijswijk is geen verkeersbesluit genomen inzake het verhogen van de maximale snelheid op de Beatrixlaan naar 70 km/uur. Als de genoemde hogere maximumsnelheid niet is vastgelegd in een verkeersbesluit, dan kan en mag hiermee geen rekening worden gehouden in een akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek is derhalve uitgegaan van de toegestane maximumsnelheid van 50 km/uur. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook bij een maximale snelheid van 70 km/uur op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 een aftrek is toegestaan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	In de plannen wordt gesproken over de maatregel om de Beatrixlaan van 50 km/uur naar 30 km/uur te brengen, omdat er dan geen eisen zouden worden gesteld. Ook al wordt dit gelijk ontkracht, het feit dat dit in een stuk van de gemeente zelfs maar wordt overwogen, getuigt niet van het streven naar een goede ruimtelijke ordening.	Door de gemeente Rijswijk is geen verkeersbesluit genomen inzake het verlagen van de maximale snelheid op de Beatrixlaan naar 30 km/uur. Als de genoemde lagere maximumsnelheid niet is vastgelegd in een verkeersbesluit, dan mag hiermee geen rekening worden gehouden in een akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek is derhalve uitgegaan van de toegestane maximumsnelheid van 50 km/uur. Verder geldt dat het gemeentelijke beleid voor hogere waarden vereist dat geluidbeperkende maatregelen worden overwogen, waarvan de genoemde verlaging van de maximale snelheid op zowel de Beatrixlaan als de Sir Winston Churchillaan er één is. Deze mogelijke maatregel c.q. suggestie is in het akoestisch onderzoek als volgt beoordeeld: 'Beide wegen betreffen (doorgaande) ontsluitingswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Om deze in te richten als 30 km/u wegen, zouden snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd moeten worden die de doorstroming van het verkeer juist zouden belemmeren. Het verlagen van de intensiteit is niet mogelijk vanwege praktische bezwaren.' Kortom: deze maatregel wordt onvoldoende doeltreffend geacht. In aanvulling op het voorgaande wordt volledigheidshalve nog opgemerkt dat in het akoestisch onderzoek ook de omliggende wegen waar nu een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt zijn meegenomen, in het kader van goede ruimtelijke ordening.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	In de stukken wordt aangenomen dat installaties van de omliggende gebouwen 's nachts in de lage stand gaan. Dit is geen vanzelfsprekendheid en zal moeten worden besproken met de eigenaren van deze gebouwen. Daarnaast ontbreken eisen aan de installatie van de Churchill Tower zelf in relatie tot de	Voor zowel de installaties van omliggende gebouwen als die binnen het plangebied geldt dat voldaan dient te worden aan de relevante geluidsvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. Als dit niet het geval is, kan op basis hiervan een verzoek tot handhaving worden ingediend bij de Omgevingsdienst Haaglanden. Op basis van deze voorschriften is derhalve een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	omliggende bebouwing. Hierbij wordt de installatie ook juist 's nachts gebruikt.		
<b>2.5</b>	<b>Parkeren</b>		
	<p>In de Nota van Inspraak en Overleg voorontwerpbestemmingsplan Winston Churchill Tower staat de volgende tekst: <i>'Een van de uitgangspunten bij de beoordeling van dit plan is dat het parkeren wordt opgelost op eigen terrein en niet wordt afgewenteld op de omgeving. De huidige parkeercapaciteit binnen het plangebied is voldoende om de parkeereis op te kunnen vangen. Daarbij is het een eis aan de ontwikkelaar dat ook voor het parkeren van bezoekers voldoende plaatsen op eigen terrein worden gereserveerd'</i>.</p> <p>Indiener van de zienswijze wil graag een toelichting op dit antwoord. In het plan wordt namelijk aangehaald dat er afspraken met de gemeente zijn gemaakt ten aanzien van de parkeernorm. In de besluitenlijst van 19 juni 2018 is ingestemd met een tekort van 3 parkeerplaatsen in de parkeergarage ten aanzien van de huurwoningen.</p>	<p>In het voorontwerpbestemmingsplan is op basis van scenario's de maximaal benodigde parkeercapaciteit berekend. Op grond van die berekeningen is eerder geconcludeerd dat in het slechtste geval een tekort van 3 parkeerplaatsen in de parkeergarage ten behoeve van de huurwoningen zou kunnen zijn. Op grond hiervan is toen in het genoemde collegebesluit de afwijking van de Nota Parkeernormen opgenomen.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan heeft daarna een nadere verfijning van programma en actualisatie van de gehanteerde parkeernorm plaatsgevonden.</p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan "Winston Churchill Tower" is op basis van scenario's de maximaal benodigde parkeercapaciteit berekend. Op grond van die berekeningen is geconcludeerd dat in het slechtste geval een tekort van 3 parkeerplaatsen in de parkeergarage ten behoeve van de huurwoningen zou kunnen zijn. In het ontwerpbestemmingsplan heeft daarna een nadere verfijning van programma en actualisatie van de gehanteerde parkeernorm plaatsgevonden.</p> <p>Inmiddels hanteert het CROW, het adviesorgaan voor parkeernormen, echter sinds november 2018 aangepaste normen (parkeerkencijfers) voor woningtypen. Deze normen zijn nu gehanteerd voor deze ontwikkeling. Parkeerkencijfers zijn een hulpmiddel voor ambtenaren en andere partijen die zich bezighouden met parkeervraagstukken. De parkeerkencijfers worden samengesteld uit CBS gegevens, literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten, maar zijn gebaseerd op een gemiddelde situatie. Dat betekent dat in veel gemeenten maatwerk nodig is voor specifieke situaties.</p> <p>De nieuwe richtlijnen gaan uit van een bandbreedte. Vanwege het relatieve hoge autobezit in Rijswijk is de norm gebaseerd op 70% van de bandbreedte. Dit resulteert in de volgende parkeernormen voor deze ontwikkeling:</p> <p>Etage huur – duur: 1,1 pp/woning Etage huur – midden/goedkoop: 0,8 pp/woning</p> <p>Voor dure huurwoningen is de norm ten opzichte van de Nota Parkeernormen met 0,1 verlaagd. Voor middeldure/goedkope huurwoningen is de norm met 0,3 verlaagd. Burgemeester en wethouders hebben voor de verlaging van de parkeernorm formeel afgeweken van de parkeernorm uit de Nota Parkeernormen. Dit besluit is genomen ten tijde van het besluit het bestemmingsplan "Winston Churchill Tower" ter vaststelling aan de raad aan te bieden. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, uitgaand van maximaal flexibele inzetbaarheid van de parkeervoorzieningen, is voor deze ontwikkeling 356 plaatsen. Aangezien er 420 parkeerplaatsen op eigen terrein zijn, is er geen sprake van een tekort en wordt – ook voor het bezoekersparkeren – voorzien in</p>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 4 van hoofdstuk 5 (ambtshalve wijzigingen).	
	Waaruit blijkt dat de huidige parkeercapaciteit in het plangebied voldoende is om de benodigde capaciteit in de omgeving op te kunnen vangen. Waar zijn deze berekeningen en eventueel tellingen te vinden? Als er geen parkeerprobleem is waarom is er dan betaald parkeren in de wijk?	Op grond van de huidige parkeercapaciteit bij de Winston Churchill Tower (420 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan 122 op maaiveld en 298 in de parkeergarage) in relatie tot de gehanteerde parkeernormering blijkt dat de parkeervraag volledig binnen het plangebied op te vangen is. Er is dan dus geen sprake van een 'overloop' naar de omliggende wijk.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Op basis waarvan is geconstateerd dat de bezetting van de directe omgeving kleiner is dan 85% en is op basis hiervan ontheffing verleend? Waaruit blijkt dat met overloop van werken en winkelen rekening is gehouden in het bepalen van de parkeerdruk? De locatie ligt binnen de genoemde straal van 600 meter ten aanzien van winkelen.	Zie bovenstaande beantwoording: de parkeerbehoefte wordt volledig op eigen terrein opgevangen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Op welke wijze zijn toekomstige ontwikkelingen betrokken bij de berekeningen? Te denken valt aan de ontwikkeling van de Beatrixlaan, J.C. Markenlaan, Hoogvoorde en de HBG-locatie etc.	Andere toekomstige ontwikkelingen zijn niet meegenomen in de parkeerberekening. Dit plan kan zoals aangegeven de parkeerbehoefte opvangen op eigen terrein. Om die reden hoeft er geen rekening te worden gehouden met parkeerbehoeften van de andere toekomstige ontwikkelingen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Voor de berekening is gerekend met andere cijfers dan de norm. Ten opzichte van de parkeernorm wordt de norm met 0,1 verlaagd. Dit vertegenwoordigt 32 parkeerplaatsen. De gehanteerde aanwezigheidspercentages wijken af voor bewoners en helemaal voor bezoekers. In de parkeernorm voor het centrumgebied wordt met een reserve van 0,2 gerekend. Dat komt neer op 64 parkeerplaatsen. Deze zijn niet meegenomen in de berekeningen. Het gaat totaal dus om 96 parkeerplaatsen ten opzichte van de norm, welke op 100% staat tijdens koopavond. Het rapport spreekt over een overschot van 41 parkeerplaatsen ten opzichte van de zelf opgestelde normen en een tekort van 5 plaatsen op maaiveld op bepaalde momenten waarbij wordt aangegeven dat dit afgesproken is met de gemeente. Zoals aangegeven kan de gemeente volgens de eigen norm afwijken als gebleken is dat in de bezetting in de directe omgeving kleiner is dan 85%. Een en ander is tevens in strijd met het genoemde onder 'leefbaarheid, visie mobiliteit' – beheersen parkeerdruk. Wanneer is deze afwijking afgestemd met de gemeente? Op basis van welke argumenten gelden de belangen van de ontwikkelaar zwaarder dan de	Van realisatie van te weinig parkeerplaatsen is geen sprake. Zie bovenstaande beantwoording. De in de Nota Parkeernormen gebruikte aanwezigheidspercentages zijn inmiddels verouderd. Er wordt om die reden gebruik gemaakt van actuele door het CROW opgestelde aanwezigheidspercentages.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	belangen van de omwonenden? Door structureel te weinig parkeerplaatsen te verwezenlijken, zal het parkeerprobleem groter worden en doorschuiven naar aangrenzende wijken.		
<b>2.6</b>	<b>Verkeer</b>		
	Uitgangspunt is dat verkeershinder niet toeneemt door de huidige plannen, omdat kantoren een hogere verkeersaantrekkende werking hebben. Echter een groot deel van het pand staat al geruime tijd leeg. Onduidelijk is met welke verkeerscijfers rekening is gehouden en hoe deze zich verhouden tot de bezetting van het pand.	Er is rekening gehouden met volledige bezetting van het gebouw. Bij een vergelijking van de huidige en toekomstige verkeersbewegingen wordt uitgegaan van het geldende en toekomstige bestemmingsplan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
<b>2.7</b>	<b>Groepsrisico</b>		
	Het vigerende bestemmingsplan geeft aan dat de locatie van de Churchill Tower het meest risicovolle gebied is langs de Beatrixlaan. In dit plan wordt dit risico terug gebracht door rekening te houden met gebiedsontwikkelingen die op dit moment extreem zacht zijn en als ze er al komen zeker nog jaren op zich laten wachten. Op welke wijze wordt hier rekening gehouden in relatie tot de belangen van de toekomstige bewoners?	Het groepsrisico neemt ten opzichte van de bestaande situatie af. Dit komt omdat de bevolkingsdichtheid overdag lager is in de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige bestemde situatie met kantoorfunctie. Tevens blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Om de kans op incidenten te verkleinen, de effecten van incidenten te beperken en de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren, zijn door de Veiligheidsregio Haaglanden maatregelen geadviseerd. Deze maatregelen worden in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. In kader van de omgevingsvergunning zullen deze maatregelen zoveel mogelijk worden geborgd. Overigens bestaat de wens om, o.a. gezien de ontwikkelingen in de Bogaard en omgeving, de route gevaarlijke stoffen aan te passen of het verkooppunt van LPG te laten vervallen.	In de toelichting worden de geadviseerde maatregelen van de Veiligheidsregio Haaglanden als ambtshalve wijziging opgenomen.
<b>2.8</b>	<b>Gemeentelijke visies</b>		
	Er worden vele visies van de gemeente aangehaald die elkaar niet altijd aanvullen. Door de visies te noemen en niet specifiek te zijn over de relatie met het onderhavige plan kan de ontwikkelaar cherry-picking doen en zelf kiezen welke zaken hij al dan niet overneemt. Een voorbeeld hiervan is de tekst ten aanzien van de hoogbouwvisie. In het vigerende bestemmingsplan is hier een duidelijke visie neergezet om zo een goede ruimtelijke ordening te verkrijgen. Binnen het plan voor de Churchill Tower wordt de hoogbouwvisie afgedaan als een indicatie en wordt afgeweken van de goed beargumenteerde hoogbouwvisie. Door op deze locatie de hoogbouwvisie los te laten zonder goede beargumentering. De invulling voor een goede ruimtelijke ordening in heel Rijswijk op dit vlak wordt los gelaten. Hierdoor geeft het ook een	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de relevante beleidskaders. Per beleidskader wordt specifiek aangegeven waarom het onderhavige plan past binnen het beleid. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in het beeld van "cherry-picking".  De Hoogbouwvisie is inderdaad geen blauwdruk, maar een indicatie voor hoogbouwkansen in Rijswijk. Voor elk bouwplan dat wordt ingediend zal de hoogbouwvisie worden gebruikt als algemeen toetsingskader. Aanvullend zal op het lagere schaalniveau altijd ook het (steden)bouwkundige toetsingskader moeten worden doorlopen. Alleen wanneer de negatieve effecten van hoogbouw kunnen worden vermeden of gecompenseerd en hoogbouw een meerwaarde van kwaliteit, beleving en duurzaamheid oplevert, kan daadwerkelijk tot het realiseren van hoogbouw worden overgegaan. Het plangebied wordt in de Hoogbouwvisie aangemerkt als locatie waar hoogbouw kan worden ontwikkeld. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt onderbouwd waarom het toevoegen van twee bouwlagen verantwoord is door aandacht te besteden aan specifieke hoogbouw-aspecten zoals bezonning	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	precedentwerking voor andere locaties.	en windhinder.  Tot slot is het plan in lijn met de volgende keuzes uit de Stadsvisie Rijswijk 2030: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De stadsassen die in de Bogaard, het Stationskwartier en de randen van de Plaspoelpolder met elkaar verbinden, worden ontwikkeld tot moderne stedelijke gebieden;</li> <li>• Realiseren van herkenbare iconen op zichtlocaties ter versterking van het profiel van Rijswijk;</li> <li>• Woningbouw vindt plaats in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn;</li> <li>• Transformeren van leegstaande bedrijven en kantoorpanden naar woningen.</li> </ul>	
<b>2.9</b>	<b>Klimaatbestendig/water</b>		
	In het vigerende bestemmingsplan staat dat er alleen gemengd stelsel is. In dit plan staat dat er een gescheiden riool is. Het bestemmingsplan is circa 4 jaar oud en er zijn geen grootschalige werkzaamheden ten aanzien van het aanleggen van een gescheiden riool opgevalen. Klopt dit uitgangspunt wel en waar blijkt dit uit?	Het klopt dat er in de wijk Steenvoorde sprake is van een gemengd stelsel. In de huidige situatie wordt het vuilwater en het hemelwater van het gebouw zelf gescheiden afgevoerd richting hoofdriolering. In de nieuwe situatie wijzigt dit niet.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Door de klimaatverandering wordt het weer extremer. Dit betekent dat er met hogere neerslag intensiteiten moet worden gerekend dan de normen waar het gebouw en waarschijnlijk het riool van de gemeente op uit is gelegd. Het is niet wenselijk dat al het water op dat moment wordt afgevoerd naar het riool. Op welke wijze gaat de gemeente eisen stellen aan het afkoppelen van het hemelwater? Indien er kan worden voorgesteld dat hier bijvoorbeeld gekozen kan worden voor infiltratiekrachten onder de parkeerplaats.	Het vuilwater en het hemelwater moet volgens het Bouwbesluit gescheiden worden afgevoerd. Aanleg van nieuw verhard oppervlak leidt tot versnelde afvoer van hemelwater naar de watergangen. Om te voorkomen dat hierdoor wateroverlast ontstaat moet in bepaalde situaties nieuw oppervlaktewater worden gecreëerd waarmee een toename van verhard oppervlak kan worden gecompenseerd. In de voorliggende situatie is geen sprake van een toename van het verharde oppervlak. Daarom is een toename van de versnelde afvoer van hemelwater niet te verwachten en is compensatie door de realisatie van extra verhard oppervlak niet aan de orde. Bovendien bevat het terrein in de nieuwe situatie minder bestrating (verharding) en meer groen. Hierdoor wordt een groot deel van het hemelwater vertraagd afgevoerd en wordt de kans op overlast ter plaatse verminderd. Te verwachten valt dat de hoeveelheid vuilwater in enige mate toeneemt vanwege de transformatie van een kantoor- naar een woonfunctie, maar dat dit geen relevante ruimtelijke gevolgen heeft.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
<b>2.10.</b>	<b>Windhinder</b>		
	Naast het gebouw wordt er op een constructie zonnepanelen aangebracht. Dit heeft vaak de neiging om te gaan fluiten bij harde wind. Uit de rapportage lijkt dit niet te zijn meegenomen. Wat zijn de invloeden van de wind op de constructie?	Gelet op de locatie, de bebouwing in de omgeving en de hoogte ten opzichte van het maaiveld, vallen ter plaatse van de constructies met zonnepanelen geen windsnelheden te verwachten die dusdanig hoog zijn dat er fluittonen ontstaan. Daar komt bij dat de dichtst bijwonende indiener op meer dan 40 meter afstand van de betreffende constructies woont. Het is daarom de vraag of eventuele fluittonen ter plaatse van deze constructies voor de betreffende indiener (nog)	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		<p>hoorbaar zouden zijn. Tot slot wordt opgemerkt dat de stelling dat dergelijke fluittonen zich als gevolg van de constructies met zonnepanelen kunnen voordoen door de indiener niet nader onderbouwd wordt.</p> <p>De constructies met zonnepanelen zijn niet meegenomen in het windhinderonderzoek, omdat gelet op de locatie, de hoogte ten opzichte van het maaiveld en het open karakter van de constructies niet valt te verwachten dat deze constructies relevante invloed hebben op het windklimaat bij en rondom de Winston Churchill Tower.</p>	
	<p>Een belangrijk onderdeel bij het voorkomen van windhinder lijkt het aanbrengen van groen in de vorm van bomen. Dit lijkt op beeld soms om bomen te gaan van 30 meter voor onder andere de ingang. Is het mogelijk om dergelijke bomen te plaatsen of zit er geen kelder onder het plan voor het gebouw? Daarnaast staan deze bomen dicht op de gevel. Is het houdbaar dergelijke bomen voor de ramen van de bewoners te zetten of gaan deze "sneuvelen" bij veel klachten? Het zal ook niet zijn dat gelijk vanaf dag 1 het groen de gewenste hoogte heeft behaald. Op welke wijze beïnvloedt het gepland groen de mogelijkheid tot het parkeren op het terrein? Er is groen getekend strak tegen de gevel aan van de "buren". Is dit mogelijk of gaat dit het zicht beperken en dus de houdbaarheid van het groen.</p>	<p>De indiener doelt vermoedelijk op het groen zoals weergegeven in figuur 4.8 in het windhinderonderzoek. In deze (modelmatige) weergave is voor de bomen uitgegaan van twee hoogtes, te weten 6 meter en 20 meter.</p> <p>De kelder is qua vloeroppervlakte enigszins groter dan de rest van Winston Churchill Tower, aan de zijde van de Sir Winston Churchillaan ligt de kelder circa 5 meter onder het plein voor het gebouw. In dit gebied zijn echter geen bomen beoogd. De meest nabijgelegen bomen staan op aanmerkelijk grotere afstand van de Winston Churchill Tower, zoals ook is af te leiden uit figuur 4.8 in het windhinderonderzoek. Bij het opstellen van het landschapsplan, dat als basis is gebruikt voor het windhinderonderzoek, is voor de bomen rekening gehouden met de toekomstige kroonprojectie (die vergelijkbaar is met de wortelprojectie). Daarbij is tevens uitgegaan van deze kroonprojectie als minimale afstand tot de Winston Churchill Tower, inclusief de kelder.</p> <p>De bomen staan op relatief grote afstand van de gevel en zullen tegelijk met of direct na de bouwwerkzaamheden worden aangeplant. Als de bomen er eenmaal staan kunnen deze niet 'zomaar' gekapt worden, hiervoor zal toestemming van de gemeente nodig zijn. Gelet op het belang van de bomen in het beperken van windhinder valt niet te verwachten dat hiervoor toestemming zal worden verleend.</p> <p>De opmerking van de indiener met betrekking tot de snelheid van de groei is terecht. Verwacht wordt dat minimaal 10 groeiseizoenen nodig zijn voor de gewenste hoogte. Daarbij is van belang dat de beoogde beplanting ook direct na aanplant al een positief effect op het windklimaat heeft. Met het verstrijken van de tijd zal dit effect groter worden.</p> <p>Bij het opstellen van het landschapsplan is rekening gehouden met de aanwezige en benodigde parkeerplaatsen op maaiveld. De beoogde groenmaatregelen hebben derhalve geen gevolgen voor de parkeermogelijkheden op het maaiveld-terrein.</p> <p>De indiener doelt vermoedelijk op de meest westelijke boom aan de zijde van de Sir Winston Churchillaan. De minimale afstand tussen deze boom en de bebouwing is met circa 7 meter groter dan de bijbehorende, toekomstige kroonprojectie. Hiermee wordt ook ruimschoots voldaan aan artikel 5:42 van het</p>	<p>Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.</p>

		Burgerlijk Wetboek, waarin is bepaald dat het midden van de voet van bomen minimaal 2 meter uit de erfgrans moet worden geplaatst.	
<b>4</b>	<b>Zienswijze</b>	<b>#</b>	
<b>4.1</b>	<b>Schaduwwerking</b>		
	Indiener heeft zijn huis recentelijk laten voorzien van zonnepanelen en heeft hiermee een stap gezet in de "energietransitie". Door de torenflat krijgt indiener meer schaduwwerking op de zonnepanelen en wordt indiener gedupeerd in de energieopbrengst.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 1.1	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
<b>4.2</b>	<b>Windhinder</b>		
	Er gaat nog meer wind om de al hoge gebouwen rond het Bogaardgebied ontstaan wat voor fietsers overlast gaat geven.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 1.1	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.



## 5. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

1.	In het plan worden diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) doorgevoerd.																									
2.	Het IDN wordt gewijzigd van NL.IMRO.0603. bpWinstChurchIn366 -ON01 naar NL.IMRO.0603.bpWinstChurchIn366-VA01																									
3.	De tekst in de toelichting in paragraaf 4.5 over externe veiligheid wordt o.a. aangevuld met de geadviseerde maatregelen van de Veiligheidsregio Haaglanden.																									
4.	<p>Vanwege de toepassing van de nieuwe CROW-normen van november 2018 wordt de paragraaf met betrekking tot parkeren (4.11.2) in zijn geheel vervangen door onderstaande tekst:</p> <p><b>Programma</b> Het programma bestaat uit: 96 dure koopwoningen 64 dure huurwoningen 156 middeldure huurwoningen</p> <p><b>Parkeercapaciteit</b> De ontwikkeling beschikt op dit moment over 420 parkeerplaatsen, waarvan 122 op maaiveld en 298 in de parkeergarage.</p> <p><b>Parkeereis - uitgangspunten</b> Uitgangspunt voor de parkeernormering vormt de Nota Parkeernormen van de gemeente Rijswijk uit 2011. Daarin zijn de volgende eisen opgenomen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Functie/ woningtype</th> <th>Norm voor centrumgebied</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Koopwoning – duur</td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td>Huurwoning – duur</td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td>Huurwoning – midden</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>Bezoekers</td> <td>0,3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Inmiddels hanteert het CROW, het adviesorgaan voor parkeernormen, aangepaste normen voor bovenstaande woningtypen. De laatste wijziging van de normen is geweest een november 2018. De nieuwe richtlijnen gaan uit van een bandbreedte. Vanwege het relatieve hoge autobezit in Rijswijk is de norm gebaseerd op 70% van de bandbreedte (de norm is dus niet het midden (50%) van de bandbreedte maar ligt daar iets boven. Dit resulteert in de volgende parkeernormen voor deze ontwikkeling:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Functie/ woningtype</th> <th>Norm voor centrumgebied (Nota parkeernormen)</th> <th>Aangepaste norm (CROW 2018, 70% bandbreedte)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Etage koop – duur</td> <td>1,2</td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td>Etage huur – duur</td> <td>1,2</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>Etage huur – midden/goedkoop</td> <td>1,1</td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>Bezoekers</td> <td>0,3</td> <td>0,3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Een tweede aanpassing op de Nota Parkeernormen betreft de aanwezigheidspercentages. De in de Nota gebruikte aanwezigheidspercentages zijn</p>	Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied	Koopwoning – duur	1,2	Huurwoning – duur	1,2	Huurwoning – midden	1,1	Bezoekers	0,3	Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied (Nota parkeernormen)	Aangepaste norm (CROW 2018, 70% bandbreedte)	Etage koop – duur	1,2	1,2	Etage huur – duur	1,2	1,1	Etage huur – midden/goedkoop	1,1	0,8	Bezoekers	0,3	0,3
Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied																									
Koopwoning – duur	1,2																									
Huurwoning – duur	1,2																									
Huurwoning – midden	1,1																									
Bezoekers	0,3																									
Functie/ woningtype	Norm voor centrumgebied (Nota parkeernormen)	Aangepaste norm (CROW 2018, 70% bandbreedte)																								
Etage koop – duur	1,2	1,2																								
Etage huur – duur	1,2	1,1																								
Etage huur – midden/goedkoop	1,1	0,8																								
Bezoekers	0,3	0,3																								

inmiddels verouderd. Er wordt gebruik gemaakt van actuele door het CROW opgestelde aanwezigheidspercentages.

### Berekening parkeereis

#### Parkeerplaatsen exclusief dubbelgebruik

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

#### Dubbelgebruik

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

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

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

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

#### Conclusie

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, uitgaande van maximaal flexibele inzetbaarheid van de parkeervoorzieningen, is voor deze ontwikkeling 356

	plaatsen. De ontwikkeling beschikt nu over 420 parkeerplaatsen. Daarmee wordt volledig (en zelfs in ruime mate) voorzien in parkeren op eigen terrein. De toekomstige bewoners kunnen geen vergunning aanvragen noch een beroep doen op de gemeentelijke parkeerregeling voor bezoekers.
5.	Hoofdstuk 7 (Procedure) wordt geactualiseerd.
6.	De voorwaardelijke verplichting parkeren staat dubbel in de regels. De regeling onder artikel 8.5 wordt verwijderd.
7.	In de regels wordt de voorwaardelijke verplichting parkeren (artikel 11.1) als volgt aangepast: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, wordt slechts verleend indien wordt voorzien in volgende 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.</li> <li>b. parkeergelegenheid die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid dient in stand te worden gehouden.</li> </ul>
8.	Aan de regel in artikel 3.1, lid b wordt toegevoegd: "met uitzondering van kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1, lid 1, onder I, onder b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), waaronder in ieder geval wordt begrepen dagopvang van minderjarigen". Hierdoor worden functies waarbij sprake kan zijn van kwetsbare groepen op de begane grond uitgesloten.