



Nota van Zienswijzen Bestemmingsplan Pasgeld-West, Ontwerp d.d. 28 februari 2023

Inhoud

1. INLEIDING	4
2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN.....	4
3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID	4
4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN	5
BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN + bijlagen	91

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Pasgeld-west" samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het ontwerpbestemmingsplan weergegeven (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 zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is, zal per zienswijze worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4). In de als bijlage opgenomen "Staat van Wijzigingen" wordt de voorgestelde wijziging naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met een aantal wijzigingen dat ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan moet worden verwerkt.

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan "Pasgeld-West", tezamen met de daarbij behorende bijlagen, terinzage gelegen in de periode van 3 maart 2023 tot en met 13 april 2023. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in de Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn 16 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Negen zienswijze zijn door een privépersoon ingediend. De andere zienswijzen zijn ingediend door TNO, het Hoogheemraadschap van Delfland, BPRC, Pasgeld Natuurlijk en Natuurlijk Delfland, de Contactgroep Rijswijk Zuid, Autobedrijf Weerheim en flattuinvereniging De Volle Grond. De zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn en zijn afkomstig van belanghebbenden, en zijn derhalve ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van de privépersonen niet vermeld.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

De ingekomen zienswijzen zijn hieronder samengevat en beantwoord. In de laatste kolom is aangegeven of, en indien van toepassing, welke wijzigingen er worden doorgevoerd. In hoofdstuk 6 is een overzicht gegeven van de wijzigingen die in het vast te stellen bestemmingsplan worden doorgevoerd.

Nr	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Zienswijze 1 – TNO		
a.	Nadere aanduiding “Ontsluiting” ontbreekt echter in de bestemming Groen aan de achteringang van de vestiging aan het Jaagpad. Het is voor TNO belangrijk dat ook de achteringang voor zowel TNO als BPRC zeer goed bereikbaar blijft, niet alleen voor personeelsleden maar zeker ook voor de hulpdiensten. TNO wil daarom dat ook bij de achteringang in de bestemming Groen de nadere aanduiding “Ontsluiting” wordt opgenomen	Binnen de bestemming Groen zijn onder meer ‘wegen’ toegestaan. De huidige toegangsweg is daarmee in overeenstemming met de bestemming Groen. Daarmee is in het kader van het bestemmingsplan voldoende geborgd dat een achteringang voor zowel TNO als BPRC zeer goed bereikbaar is.	Geen wijzigingen
b.	De nadere aanduiding “Ontsluiting” levert wel de mogelijkheid van een ontsluitingsweg op maar gezien de wens van de gemeente om voor dit deel een karakter als woonstraat na te streven, heeft TNO onvoldoende vertrouwen dat dit een ontsluitingsweg wordt die voldoende toegesneden is op het doel waarvoor de medewerkers, bezoekers, toeleveranciers en hulpdiensten deze willen gebruiken. Het bestemmingsplan regelt weliswaar alleen het gebruik van de grond en geen	Binnen de bestemming Groen is de aanduiding ‘ontsluiting’ opgenomen ter plaatse van de huidige toegangsweg tot de hoofdingang aan de Lange Kleiweg. Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden in ieder geval bestemd voor een ontsluitingsweg. Daarmee is in het kader van het bestemmingsplan voldoende geborgd dat de hoofdingang goed bereikbaar en voldoende toegesneden is.	Geen wijzigingen

	<p>verkeerskundige ingrepen maar de woonbestemming in samenhang met de andere teksten in de nota van beantwoording levert wel een toekomstig beeld op dat niet past bij de bedrijfsactiviteiten van TNO. TNO is niet tevreden met de huidige oplossing van de gemeente en stelt daarom voor dat de Lange Kleiweg tot aan de hoofdingang van TNO (vanaf de A4 gezien) de huidige bestemming Verkeer behoudt.</p>		
c.	<p>In het voorliggende ontwerp vinden wijzigingen plaats in de bestemming van de kavels 3067 en 3068 die in eigendom zijn van TNO. Kavel 3068 krijgt de bestemming Groen in plaats van de huidige bestemming TNO. Ook kavel 3067 krijgt de bestemming Groen; daarop rust nu deels de bestemming TNO en deels de bestemming Wonen. De wijziging van de bestemming TNO naar bestemming Groen betekent voor TNO een waardevermindering van de grond bij een eventuele verkoop ervan. TNO verzoekt de gemeente TNO hiervoor te compenseren.</p>	<p>Met TNO zijn, zoals u bekend, over de zogenaamde 'parkloper' waarbinnen de bedoelde kavels gelegen gesprekken gaande. Binnen dit kader zal dit nader ter sprake komen.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>
2.	<p>Zienswijze 2 – Hoogheemraadschap van Delfland</p>		
a.	<p>De gevolgen voor de waterhuishouding moeten door de gemeente worden meegewogen in het bestemmingsplan. Een onderdeel hiervan is de compensatie voor de extra verharding in het plangebied door het graven van open water of het nemen van maatregelen, om regenwater vast te houden in de wijk en op het bedrijventerrein. Daarover zijn wij nog met u in gesprek. Wij vragen u de definitief berekende</p>	<p>De definitief berekende opgave voor de compensatie van de extra verharding in het plangebied zijn in de regels van het bestemmingsplan opgenomen.</p>	<p>De getallen in art. 16.9 van de planregels worden geactualiseerd naar aanleiding van de update van bijlage 9 bij de toelichting (zie staat van wijzigingen).</p>

	opgave voor de compensatie van de extra verharding in het plangebied in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.		
3.	Zienswijze 3 – BPRC		
a.	De documenten bij het ontwerpbestemmingsplan zijn dezelfde onderzoeken en beschouwingen uit 2021 en eerder, die ook bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage lagen. Er is dus niets veranderd. Er is dus geen nieuwe/gewijzigde beoordeling van de geur- en geluidssituatie, niet gebaseerd is op (geur)metingen die wel noodzakelijk werden geacht. De resultaten van dit nieuwe onderzoek kan aanleiding geven tot aanpassing van onze omgevingsvergunning Milieu. Deze procedure moet parallel gevoerd worden met het bestemmingsplan en voordien onherroepelijk zijn, om onze rechten te waarborgen. Dit is dus tot nu toe niet voorbereid en opgevolgd. Het verzoek is daarom om het geuronderzoek en het aanpassen van de geur- en geluidvoorschriften in onze vergunning alsnog spoedig en grondig ter hand te nemen.	De gemeente, BPRC en de ODH zijn hierover inmiddels in goed overleg en wordt (indien) noodzakelijk aanpassing van de vergunning ter hand genomen. Tevens is door Witteveen en Bos de beschrijving van de geursituatie geactualiseerd voor Pasgeld-west. Hieruit blijkt dat de bestemming Woongebied voor een heel klein deel tussen de 0,5 en 1,0 ouE/m ³ (98-percentiel) ligt. Uit de waarden die genoemd zijn in het provinciaal beleid blijkt dat een concentratie van rond de 1,0 ouE/m ³ (98-percentiel) ruim aan de omschrijving ‘redelijk’ voldoet, en zich dus tussen ‘goed’ en ‘redelijk’ bevindt. Verder bevindt deze waarde zich binnen het genoemde afwegingsgebied uit de vergunning en is deze lager dan de waarde die in het vigerende bestemmingsplan is gemotiveerd. Deze kwaliteit betekent daarmee een aanvaardbaar geurhinderniveau voor Pasgeld-West. Voor wat betreft industrielawaai wordt een belasting van 50 dB in plaats van 45 dB op de toekomstige woonbebouwing acceptabel geacht, vanwege de omgevingskenmerken.	De toelichting wordt aangepast en de notitie geuraspecten BPRC (18 juli 2023) wordt toegevoegd als bijlage (zie staat van wijzigingen).
b.	Op de gronden tussen het terrein van BPRC die in eigendom zijn van BPRC zijn er plannen om een parkeerterrein te realiseren. De ontsluiting en parkeren zullen dan de hoofdbestemming	Binnen de bestemming Groen is de aanduiding ‘ontsluiting’ opgenomen ter plaatse van de huidige toegangsweg tot de hoofdingang aan de Lange Kleiweg.	Geen wijzigingen

	zijn (Groen is daaraan ondergeschikt). Om de huidige ontsluiting, in-/uitrit en parkeermogelijkheden volwaardig in tact te laten dient hier niet de bestemming Groen met aanduiding inrit op te nemen, maar een verkeersbestemming (Verkeer-2).	Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden in ieder geval bestemd voor een ontsluitingsweg. Daarmee is in het kader van het bestemmingsplan de huidige ontsluiting voldoende geborgd. De huidige parkeermogelijkheden vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Hier geldt vooralsnog de beheersverordening Elsenburgerbos-TNOPasgeld (onherroepelijk 2013-06-25).	
4.	Zienswijze 4 – Pasgeld Natuurlijk en Natuurlijk Delfland		
Onderwerp Ruimtelijke Ordening			
a.	Het ontwerp dient getoetst te worden aan de vereisten voor een goede ruimtelijke ordening. De nieuwe Omgevingswet, die per 1 januari 2024 definitief ingaat en daarom als uitgangspunt mag worden genomen, spreekt over een 'goede ruimtelijke onderbouwing' en maakt dit beter dan voorheen toetsbaar door de maatstaf te definiëren als een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties binnen de fysieke leefomgeving'. De plankaart van het Ontwerp geeft op geen enkele wijze inzicht in die evenwichtige toedeling van functies aan locaties binnen de fysieke leefomgeving. Dit geldt niet alleen voor de concrete planlocatie van Pasgeld West maar evenzeer voor de relaties met de omliggende wijken, voorzieningen en groengebieden en het grotere geheel van de gemeente en buurgemeenten.	De raad is alleen gehouden om de nu geldende wet- en regelgeving in acht te nemen. De Omgevingswet is nog niet in werking getreden.	Geen wijzigingen

Onderwerp: stikstofdepositie			
b.	<p>De stellingname dat de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt is niet correct om de volgende redenen:</p> <p><i>A. Tussentijdse stikstof veroorzakende activiteiten vanwege Grondbank.</i> Er is echter wel degelijk sprake van tussentijdse stikstofveroorzakende activiteiten, namelijk het door de gemeente Rijswijk in gebruik nemen gedurende een aantal jaren van de bedoelde gronden als Grondbank met een daadwerkelijke opslag van grond afkomstig van Parkrijk. Het hanteren van de stikstofuitstoot van de Gerberakwekerij Van Veen als referentiesituatie is derhalve niet geoorloofd.</p> <p><i>B. Salderen mogelijk indien onomstotelijk vaststaat dat activiteit beëindigd is t b. v. ontwikkeling die het plan mogelijk maakt.</i> In de koopovereenkomst blijkt echter geenszins, dat de beëindiging onomstotelijk verband houdt met de woningbouwontwikkeling. Gesproken wordt van 'niet agrarische activiteiten'. De bestemming zou ook heel goed een recreatieve of natuurbestemming kunnen zijn.</p> <p><i>C. Welke referentiesituatie is de referentiesituatie?</i> Na de aankoop van de Gerberakwekerij is het Bestemmingsplan Sion/'t Haantje vastgesteld. Daarmee is de bestemming van de gronden van de Gerberakwekerij gewijzigd van een agrarische bestemming naar een woonbestemming en wel</p>	<p>Algemeen</p> <p>Er is onderzocht of het bestemmingsplan Pasgeld-West tot mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden leidt. Uit het onderzoek van NOx advies dat in het kader van het ontwerp bestemmingsplan is verricht, blijkt dat er na saldering geen sprake is van mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden. Wel is inmiddels een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar. Daarom is een nieuwe stikstofdepositieberekening gemaakt en is het memo van NOx advies geactualiseerd. Daaruit blijkt dat nog steeds geen sprake is van mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden.</p> <p>A. Anders dan in de zienswijze wordt aangevoerd is geen sprake van stikstofveroorzakende activiteiten geweest in de zin van de rechtspraak van de ABRvS.</p> <p>B. In de koopovereenkomst tussen de gemeente Rijswijk en de voormalige eigenaar is in de overwegingen (op pagina 2) expliciet overwogen dat de gemeente het perceel wil verwerven met het oog op de gebiedsontwikkeling in RijswijkBuiten. Zo staat in de overwegingen: "De Gemeente in het kader van de verdere gebiedsontwikkeling en</p>	<p>Het stikstofdepositie-onderzoek (bijlage 7 bij de toelichting) is geactualiseerd, omdat een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar is (zie staat van wijzigingen).</p>

voor de bouw van 575 woningen en naar een bedrijfsterreinbestemming. Daarmee is de referentiesituatie gewijzigd. De referentiesituatie is niet langer meer die van een Gerberakwekerij, maar die van een bouwterrein van 575 woningen. Saldering zou dus moeten plaatsvinden met een bouwlocatie van 575 woningen.

D. Woningen en bedrijven in Pasgeld West stoten geen stikstof uit. NOX Advies gaat er van uit dat enkel omdat er geen aansluiting zal plaatsvinden op het gasnetwerk er daarom, in verband met de verwarming van de te realiseren huizen en gebouwen, geen stikstofdepositie zal zijn. Dan moet wel gegarandeerd zijn, dat in geen enkele woning houtkachels worden geïnstalleerd of na de bouw mogen worden geïnstalleerd. De vraag is dan wel hoe dat laatste is geborgd?

E. Schone productie en bouwtijd. De door NOX Advies aangegeven bouwwijzen zijn erg schoon. Aanzienlijk schoner dan bij een gemiddeld bouwproject o.a. het adblue-gebruik. Dit roept toch enige twijfel op over het daadwerkelijk gebruik van de gepresenteerde schone bouwmethoden. Hoe wordt dit geborgd? De bouwtijd wordt gesteld op 5 jaar. Dat is aan de lange kant. Welke redenen zijn er om de bouwtijd op 5 jaar te stellen?

F. Bouwfase 0,02 mol/ha/jaar. NOX Advies (pag. 2/10) berekent dat de bouwfase alleen al een depositie zal opleveren van 0,02 mol/ha/j in hexagon 4654710 van het Natura2000-

specifieke planvorming voor woningbouwontwikkelingen het perceel c.q. het hierna te noemen perceelsgedeelte aan 't Haantje benodigd heeft en zodoende dit perceel met toebehoren van Verkopers in eigendom wenst te verwerven." De gerberakwekerij is dus beëindigd ten behoeve van de gebiedsontwikkeling in RijswijkBuiten.

C. Anders dan de zienswijze stelt, wordt voor de referentiesituatie geen rekening gehouden met woningbouw op basis van een uit te werken bestemming die nog niet is gerealiseerd. De Gerberakwekerij is dus onderdeel van de referentiesituatie.

D. Op grond van art. 10 lid 7 onder a van de Gaswet is het wettelijk uitgangspunt dat nieuwbouwprojecten niet worden aangesloten op het gastransportnet. Voor de ontwikkelingen in dit plangebied zal geen uitzondering worden gemaakt van dit wettelijk uitgangspunt. Overigens kan alleen een uitzondering worden gemaakt in de situatie waarin aansluiting op het gastransport net strikt noodzakelijk is om zwaarwegende redenen van algemeen belang. Aangezien de woningen zonder voorzieningen voor houtkachels worden gebouwd, mag worden uitgegaan van elektriciteit als bron van warm water en verwarming ABRvS 26 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1210 en ABRvS 21 december 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3914, r.o. 23.2.

gebied van Meijndel & Berkheide. Resultierend in een totale depositie van de bouwfase in 2024 van 36,4 kg/j NH3 en 1.331,3 kg^ NOx. NOX Advies laat ten onrechte de depositie van een deel van de gebruiksfase (zie D hiervoor) buiten beschouwing. Desondanks gaat de 0,02 mol al uit boven de vereiste 0 mol op het moment dat de saldering met de referentiesituatie van de door NOX Advies berekende 0,03 mol/ha/j op hexagon 4654710 van Natura2000-gebied Meijndel & Berkheide komt te vervallen.

E. In het stikstofonderzoek is uitgegaan van materieel van stageklasse IIIB en stageklasse IV. Stageklasse IV wordt sinds 2014 gehanteerd. Gelet daarop is het realistisch om uit te gaan van gebruik van stageklasse IV en deels stageklasse IIIB. Dat dit realistisch is blijkt ook uit rechtspraak, zie ABRvS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1969, r.o. 6.2 en ABRvS 17 augustus 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2334, r.o. 11.2. Door deels met stageklasse IIIB te rekenen is gekozen voor een worst case benadering. De bouwtijd is 'worstcase' 2 jaar korter genomen dan vooralsnog wordt voorzien. Er wordt een nog langere bouwtijd van 7 jaar verwacht.

F. In de zienswijze wordt op zichzelf terecht opgemerkt dat voor de bouwfase op zichzelf bezien een tijdelijke, stikstofdepositie is berekend. Deze tijdelijke toename van stikstofdepositie wordt echter gesaldeerd met het permanent staken van het gebruik van de gerberakwekerij. Na saldering is geen sprake van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Anders dan de zienswijze stelt, is er overigens geen vereiste dat dat er geen enkele stikstofdepositie mag zijn.

Onderwerp: PlanMER			
c.	<p>In het Voorontwerp is als Bijlage de PlanMER pro memorie opgenomen en ter verklaring daarvan bevat de plantekst de volgende passage; Uit een eerste scan met betrekking tot stikstof (zie paragraaf 4.9.2), is gebleken dat voor de voorgenomen ontwikkeling een passende beoordeling en PlanMER uitgevoerd dienen te worden. Deze zijn niet op tijd gereed voor het voorontwerpbestemmingsplan. De passende beoordeling en PlanMER worden nog uitgevoerd, en zullen te zijner tijd worden besproken in deze paragraaf en opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan." In tegenspraak met deze tekst heeft er geen uitvoering van de passende beoordeling en PlanMER plaatsgevonden.</p> <p>In het Ontwerp staat de volgende passage: "Om die reden is er geen sprake van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Daarmee gelden er geen belemmeringen voor de bestemmingsplanprocedure vanuit stikstofdepositie, en is het uitvoeren van een passende beoordeling niet noodzakelijk." Hierboven hebben we aangegeven dat er een nieuwe Aerius-berekening zal moeten worden uitgevoerd, waaruit aanzienlijk hogere stikstofdepositiewaarden zullen voortvloeien die wel degelijk significant negatieve effecten</p>	<p>Ten tijde van het opstellen van het voorontwerp werd rekening gehouden met de mogelijkheid dat gelet dat het stikstofdepositie onderzoek tot de conclusie zou leiden dat een passende beoordeling moet worden gemaakt. Uit het stikstofdepositieonderzoek bleek echter dat na saldering geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Daarom is een passende beoordeling niet nodig. Omdat geen passende beoordeling hoeft te worden gemaakt, is art. 7.2a Wet milieubeheer niet van toepassing en hoeft om die reden geen planMER te worden gemaakt (zoals destijds nog een mogelijkheid was).</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

	op de nabijgelegen Natura2(XX)-gebieden kunnen veroorzaken.		
d.	Het Ontwerp is te klein voor een passende beoordeling/PlanMER, zegt het Ontwerp. De vraag is of deze strikt formalistische stelling houdbaar is. Pasgeld West heeft van meet af aan in alle opzichten een onderdeel gevormd van de planontwikkeling van Rijswijk Buiten en het desbetreffende bestemmingsplan Sion/'t Haantje. Om reden dat de woonopgave verdubbeld is van 500 naar 1000 om de voorgenomen doelstelling van het vigerende bestemmingsplan Sion/'t Haantje te halen is besloten om een nieuw Bestemmingsplan Pasgeld West op te stellen. Dit enkele feit met al zijn repercussies voor het totale plan en zijn omgeving op het gebied van mobiliteit, ecologie en leefbaarheid kan geen reden zijn om van een passende beoordeling/PlanMER af te zien.	Er is een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen, waaruit volgt dat er geen MER hoeft te worden gemaakt.	Paragraaf 4.2 van de toelichting wordt aangepast met een verwijzing naar het m.e.r.-beoordelingsbesluit (zie staat van wijzigingen).
Onderwerp: Wet natuurbescherming Soorten: Ransuil en (Water)vleermuis			
e.	Het Ontwerp (pag. 53) stelt dat; "Soorten. Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten	Wat betreft de aspecten flora en fauna is een regeling neergelegd in de Wnb. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Maar een bestemmingsplan mag niet worden vastgesteld indien en voor zover op voorhand redelijkerwijs had moeten worden	Geen wijzigingen

	<p>voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen."</p> <p>Het staat daarom voorshands niet vast bij de vaststelling van dit plan of er een ontheffing kan worden verkregen van de (water)vleermuizen voor het verwijderen dan wel aantasten van het leefgebied van deze strikt beschermde soort.</p>	<p>ingezien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Het voorgaande is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Anders dan de indiener van de zienswijze veronderstelt is dus niet vereist dat voorhands vast moet staan dat een ontheffing voor de (water)vleermuizen zal worden verleend (voor zover deze ontheffing nodig is). Gelet op de inhoud van de ecologische onderzoeken is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de watervleermuis aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat.</p>	
f.	<p>"Vleermuizen - Het projectgebied is mogelijk onderdeel van een vliegrouete (stapsteen) van watervleermuizen. Dit staat mogelijk in relatie tot de nieuwe verlichting van de ten noorden gelegen sportvelden. Nadere analyse van de omgeving en mogelijk onderzoek naar watervleermuizen is nodig, om te bepalen hoe belangrijk de Schoffel is voor de watervleermuis."</p> <p>Dit nadere onderzoek is nog niet gerapporteerd en wordt niet bij de bijlagen vermeld. Het staat daarom voorshands niet vast bij de vaststelling van dit plan of er een ontheffing kan worden verkregen van de (water)vleermuizen voor het verwijderen dan wel aantasten van het leefgebied van deze strikt beschermde soort.</p>	<p>Vliegrouetes worden in beginsel niet beschermd op grond van de Wnb. Alleen essentiële vliegrouetes worden beschermd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de vliegrouetes van vleermuizen aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staan, althans dat (voor zover nodig) een ontheffing kan worden verleend.</p>	Geen wijzigingen

g.	<p>“Ransuil (categorie 4) - In het plangebied zijn één nestlocatie en meerdere roestplaatsen van de ransuil aanwezig. - Een deel van het plangebied is onderdeel van de essentiële leefomgeving van de ransuil of valt binnen de invloedssfeer van werkzaamheden. Het kappen van bomen en verwijderen van struiken en/of slopen van tuinhuisjes op bepaalde delen binnen het plangebied kan (mogelijk) leiden tot overtreding van de Wnb in relatie tot de ransuil. - Onderzoek naar roestplaatsen van de ransuil dient plaats te vinden in de winter van 2021-2022; de resultaten van dit onderzoek worden separaat gerapporteerd. - Voor het overtreden van de Wnb in relatie tot de ransuil is een ontheffing benodigd. Voor het verkrijgen van een ontheffing dient sprake te zijn van één of meer van de volgende belangen uit de Vogelrichtlijn: de bescherming van flora en fauna; de veiligheid van het luchtverkeer; de volksgezondheid of openbare veiligheid. - Gezien bovenstaande belangen dient de haalbaarheid van een ontheffing nader te worden bekeken.” Dit nadere onderzoek is nog niet gerapporteerd en wordt niet bij de Bijlagen vermeld. Het staat daarom voorshands niet vast bij de vaststelling van dit plan of er een ontheffing kan worden verkregen voor de ransuilkolonie als strikt beschermde soort met een volgens SOVON zeer ongunstige staat van instandhouding waar het gaat om verwijdering</p>	<p>Bij de planvorming worden bomen, als dat mogelijk is niet gekapt en ingepast in het ontwerp, ook wordt onderzocht of bomen eventueel verplantbaar zijn.</p> <p>Het bestemmingsplan vormt niet de juridische basis voor het kappen van bomen, verwijderen van struiken en/of slopen van tuinhuisjes. Die activiteiten mogen ook los van het bestemmingsplan worden uitgevoerd.</p> <p>Voor het kappen van bomen met een stamdiameter vanaf 15 centimeter moet een kapvergunning worden aangevraagd.</p> <p>Daarnaast moet te allen tijden aan de Wnb worden voldaan.</p> <p>Voor zover de indiener van de zienswijze vreest dat de Wnb wordt overtreden in relatie tot de ransuil, geldt dat een ontheffing voor de ransuil zal worden ingediend. Gelet op de inhoud van de ecologische onderzoeken is er geen aanleiding om te veronderstellen dat geen ontheffing zal worden verleend. De vraag of al dan niet terecht een ontheffing kan worden verleend, moet worden beoordeeld in het besluitvormingstraject naar aanleiding van het ontheffingsverzoek.</p>	Geen wijzigingen

	van het jaarrond beschermde nest, het kappen van de boom met het jaarrond beschermde nest, het kappen van de boomsingel van méér dan 20 bomen met de roestplekken van de kolonie en de aantasting dan wel verandering van het leefgebied.		
Onderwerp: watersysteem			
h.	<p>Het Waterhuishoudkundig plan Pasgeld van de gemeente is minder robuust dan wordt voorgesteld.</p> <p>Het model is gekalibreerd op basis van metingen. Wat zoveel betekent dat aan diverse knoppen van het model is gedraaid om de modeluitvoer zo goed mogelijk overeen te laten komen met metingen. Er wordt in dat rapport gesteld dat de resultaten goed zijn, d.w.z. dat modeluitvoer en metingen goed overeenkomen. Dat laatste valt nog wel te betwisten. Op een aantal locaties zit het model er ongeveer een factor 2 naast voor wat betreft de totale hoeveelheid afvoer.</p>	Er is nog geen sprake van een rapportage noch een door het Hoogheemraadschap goedgekeurd waterhuishoudkundig plan. Waar naar verwezen wordt is vermoedelijk de watersysteemanalyse die in opdracht van het Hoogheemraadschap is opgesteld en een analyse van de huidige situatie als onderwerp heeft. Een analyse die het Hoogheemraadschap voor elk van haar polders periodiek uitvoert. In de laatste watersysteemanalyse is de ontwikkeling van Pasgeld-west (noch -oost) en de daarmee samenhangende noodzakelijke maatregelen en ingrepen niet meegenomen. De zienswijze geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het waterhuishoudkundig plan minder robuust is dan wordt voorgesteld.	Geen wijzigingen
i.	Maar om dan vanwege de verdubbeling van de woningbouw in West en het gebrek aan ruimte voor meer waterberging aldaar en/oor te kiezen om van de benodigde 23.300 m2 er 5000 m2 te realiseren in Oost is tegenstrijdig. Immers bij een forse bui die neerdaalt op Pasgeld is het de bedoeling dat hemelwater van Pasgeld West via de twee nieuwe duikers naar de 5000 m2 grote berging in Pasgeld Oost	Het plangebied biedt voldoende ruimte voor de benodigde waterberging en de bestemmingen van de betrokken gronden voorzien ook in het realiseren van dergelijk water en waterhuiskundige voorzieningen. Overigens is in overleg en met instemming van het Hoogheemraadschap de hoeveelheid waterberging aangepast.	Geen wijzigingen

	<p>zal stromen om in West droge voeten te houden. Echter dezelfde bui veroorzaakt tegelijkertijd in Pasgeld Oost een forse wateroverlast, die alleen maar kan worden opgevangen als dit overtollige hemelwater kan worden afgevoerd door de twee nieuwe duikers naar West. Maar dat laatste wordt geblokkeerd door afstromend water van West naar Oost door de duikers. Het robuuste' watersysteem in Pasgeld zorgt er dan voor dat Pasgeld Oost onder water komt te staan. Gemeente en Hoogheemraadschap van Delfland moeten zich hier toch nog eens over buigen. Bekend is dat het Hoogheemraadschap verre de voorkeur geeft aan waterberging op de locatie waar de verharding plaatsvindt. Bovenstaand voorbeeld maakt duidelijk waarom. Dus zou die 5000 m2 in Pasgeld West gerealiseerd moeten worden als sprake wil zijn van een evenwichtige toedeling van functies binnen de fysieke leefomgeving.</p>	<p>Het realiseren van voldoende waterberging is gewaarborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting. Op grond van deze bepaling mag er op gronden met de aanduiding 'overige zone - watercompensatie' pas worden gebouwd, indien voorafgaand aan de oplevering van de bebouwing is voorzien in de aanleg en instandhouding van de nodige waterberging.</p> <p>Het realiseren van een deel van de waterberging in Pasgeld-Oost is als optie opgenomen in de planregels, maar is niet essentieel voor het kunnen uitvoeren van het bestemmingsplan. De planregels zijn in overleg met en met instemming van het Hoogheemraadschap Delfland opgesteld.</p> <p>Van een blokkade is geen sprake. Pasgeld-oost watert via het Slagenlandschap af richting het gemaal. Samen met het gemaal zorgt het toevoegen van meer oppervlaktewater en duikers ervoor dat de peilstijging in de watergangen in Oost onveranderd blijft ten opzichte van de huidige situatie en blijft de peilstijging beperkt tot de nu reeds toegestane geringe peilstijging 36 cm eens in de honderd jaar. Bij de berekening van de benodigde toename van oppervlaktewater is rekening gehouden met toekomstige klimaatverandering</p>	
--	--	--	--

j.	<p><i>Ruimte voor water gaat af van ruimte voor groen</i></p> <p>Vanwege de hoge woningdichtheid moet open water gecreëerd worden van in totaal 23.300 m2, waarvan 5000 m2 in Pasgeld Oost. In het Waterhuishoudkundig plan worden grote vaarten van 9 meter breed voorzien. De consequenties daarvan voor het groen in Pasgeld West en Oost worden hierbij niet vermeld. Die kan een ieder uitrekenen. In de Bosloper in Pasgeld Oost gaat de 5000 m2 waterberging voor Pasgeld West ten kosten van precies dezelfde oppervlakte aan groen aldaar. Datzelfde geldt voor de groene ruimte in West. De 9 meter brede scheisloot langs het spoor verkleint daar de ruimte voor de voorgenomen ecologische verbinding langs het spoor. Hoe dat precies uitpakt is op de plankkaart niet te zien. Het is de vraag of er zelfs maar enige ruimte overblijft om hier bijvoorbeeld een dringend noodzakelijke natuurvriendelijke oever en de in de schetsen ingetekende boomsingel te realiseren naast de benodigde ruimte voor de hier ook aangegeven parkeerhavens. Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de water-, groene, en ecologische functies wordt aangetast.</p>	<p>De bestemming Woongebied betreft een globale bestemming waarbinnen ruimte is voor woningen, parkeervoorzieningen, water en groenvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'water' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor water, duikers en dammen.</p> <p>De inrichtingsschets zoals weergegeven in de Wateropgave-analyse (bijlage 9 bij de toelichting) heeft het plangebied als ondergrond en geeft wat dat betreft aan dat het plan uitvoerbaar is.</p>	Geen wijzigingen
Onderwerp: Groen, biodiversiteit en ecologie			
k.	In de uitwerking komt er weinig van terecht. De Parkloper van Oost naar West wordt voor een groot deel in beslag genomen door	Als bijlage 14 bij de toelichting is een ecologische structuurvisie voor de Driehoek Pasgeld gevoegd. Dit gebied is groter dan	Geen wijzigingen

achtereenvolgens de gasleiding van de Gasunie, de dubbele Wamiteling-leiding van de Gasunie (die vooralsnog helemaal niet wordt aangegeven op de Plankaart), de rioleringsleiding en de hoogspanningsleiding van Stedin elk met hun eigen boomvrije zones van 3 tot 5 meter. Tevens zijn hier fiets- en wandelpaden voorzien. Wat er dan overblijft voor een robuuste ecologische verbinding blijft geheel onduidelijk. Voor een dergelijke robuuste ecologische functie kent de literatuur een breedte van 50 meter.

De Parkloper ligt bovendien grotendeels op terrein in eigendom van TNO met voorkeursrecht van het BPRC en het is maar de vraag of de aankoop hiervan in de GREX is opgenomen. Eenzelfde verhaal geldt voor de Bosloper. Ook hier zijn delen in eigendom van TNO, waarvan de aankoopkosten onbekend zijn en waarvan het de vraag is of ze in de GREX zijn opgenomen.

Het al dan niet opnemen van deze aankoopkosten van de benodigde grond voor de ecologische verbindingen is voor ons een maatstaf of de voorgenomen bestemming ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de water-, groene, en ecologische functies wordt aangetast.

alleen het plangebied van dit bestemmingsplan Pasgeld-West, dat als deelgebied wordt onderscheiden in dit visiedocument.

In het visiedocument wordt gewerkt met verschillende bouwstenen: kerngebieden, dealkerngebieden, stapstenen en verbindingzones. Verbindingszones zijn in dit verband lijnvormige landschapselementen van groen en/of water die fungeren als migratieroute tussen (deel)kerngebieden en stapstenen.

Het plangebied van Pasgeld-West wordt niet aangeduid als kerngebied. De Schoffel is aangeduid als dealkerngebied en de geplande woonwijk is aangeduid als stadsnatuur. Ook zijn er wenselijke verbindingzones voorzien.

Er wordt ter plaatse van de geplande woonwijk geen natuurgebied aangelegd met daarvoor noodzakelijk ecologische verbindingzones die aan bepaalde eisen moeten voldoen. Er wordt een verbindingzone (van 20 tot 50 meter) beoogd midden in een woonwijk om de kansen op soortenmigratie te vergroten. Deze zones hebben een groenbestemming gekregen, passend bij de ecologische structuurvisie. Dat er obstakels zijn wordt ook onderkend in de ecologische structuurvisie, maar dat vormt geen aanleiding om deze verbindingzones niet als zodanig te bestemmen.

		<p>Afgezien van het feit dat de betreffende delen van de Parkloper momenteel al groen zijn ingericht en met dit bestemmingsplan ook als zodanig worden bestemd, waarmee dit voor de toekomst sowieso wordt geborgd, staat de gemeente op termijn een andere toekomstige groene inrichting voor.</p>	
<p>Onderwerp: Mobiliteit</p>			
<p>I.</p>	<p>In het algemeen is inmiddels ruimschoots aangetoond dat voor buitenstedse gebiedsontwikkeling zoals Pasgeld de tijdige beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer een vereiste is om grootschalig gebruik van private mobiliteit (lees: auto's) te verminderen. Het lijkt erop dat met name deze component in de mobiliteitstransitie mager uitgewerkt is. Dit is belangrijker voor Pasgeld aangezien de gemeente wenst te ontwikkelen met een forse reductie in parkeercapaciteit ten opzichte van het geprojecteerde aantal woningen.</p>	<p>In de door zienswijzenindieners aangehaalde publicatie van CROW 'Toepassen STOMP voor duurzame gebiedsontwikkeling' is de toepassing van STOMP uitgewerkt voor een tweetal (binnenstedelijke) gebiedstypen. Er wordt (op p. 7 en 8) evenwel ook benoemd dat STOMP op een nieuwe woonwijk kan worden toegepast.</p> <p>De toepassing van STOMP is voor Pasgeld beschreven in paragraaf 4.12.2 van de toelichting en bijlage 18 bij de toelichting. Het bestemmingsplan staat niet in de weg aan het kunnen toepassen van de daarin benoemde maatregelen. Dit betreft onder meer een andere inrichting van de Lange Kleiweg, het netwerk van wandel- en fietsroutes zoals uitgewerkt in het Schetsboek Pasgeld, het realiseren van deelmobiliteitsmogelijkheden, het invoeren van betaald parkeren en reserveren van een halteplaats / station RijswijkBuiten (al is een halteplaats geen vereiste voor de beoogde ontwikkeling). De fietsafstand tot NS station Rijswijk en NS</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

		station Delft worden verder als relatief kort gezien. Buslijn 53 rijdt daarnaast langs het plangebied, in een rechtstreekse verbinding tussen NS station Rijswijk en NS station Delft.	
m.	Voor wat betreft het verlagen van de snelheid op de Lange Kleiweg kan gesteld worden dat het weinig zinvol is de maximum snelheid te verlagen zonder verkeerstechnische ingrepen of controle.	Het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/u wordt in de 'verhaallijn' (bijlage 18 bij de toelichting) benoemd als eventuele aanvullende maatregel. Die keuze is (nog) niet gemaakt. In de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan, zoals het verkeersonderzoek en het geluidonderzoek, is ook niet uitgegaan van een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg.	Geen wijzigingen
n.	Een parkeernorm van max 1,3 per gerealiseerde woning levert voor Pasgeld West een totaal aantal parkeerplaatsen van 1430 op. Echter met name voor de te realiseren meergezinswoningen in Pasgeld West rekent de gemeente met een fors lagere parkeernorm. Resultierend in grofweg een halvering van het aantal parkeerplaatsen in Pasgeld West. De wet biedt gemeentes geen handvatten privaat autobezit te beperken. Invoering betaald parkeren is een voldongen feit, dit is vastgelegd in het coalitieakkoord. Coalitieakkoord stelt voor 1 ^e en 2 ^e vergunning gelijk te beprijzen. Met gelijk beprijzen van de tweede vergunning zal betaald parkeren hoogstens leiden tot een additionele inkomstenbron voor de gemeente, maar niets doen om de parkeerdruk zoals te verwachten in Pasgeld West te verkleinen.	Anders dan waar zienswijzenindieners van uitgaat is de maximale parkeernorm geen 1,3. De norm van 1,3 is namelijk nog zonder de norm voor bezoekers (0,2) en deelmobiliteit (0,05). Dit is op zichzelf een hogere parkeernorm dan de norm van 1,34 die in Parkrijk is aangehouden. Overigens worden er vooralsnog geen grote of middelgrote grondgebonden koopwoningen voorzien. De maximale norm bedraagt dan 1,25. Dat is lager dan in Parkrijk omdat een bezoekersnorm van 0,2 als voldoende wordt beschouwd. Voor Pasgeld-West zal verder betaald parkeren worden ingevoerd als aanvullende maatregel. Een parkeerregime is een factor die invloed heeft op de kans van slagen van parkeerreductie in combinatie met deelmobiliteit. Het invoeren van	

		<p>parkeertarieven maakt het minder aantrekkelijk om een eigen auto te bezitten. Op deze wijze kan een gemeente het bezit van (tweede) auto's ontmoedigen, waardoor een lagere parkeernorm mogelijk is. De mobiliteitsbehoefte van de bewoners kan dan deels worden opgevangen door deelmobiliteit.</p>	
o.	<p>Concretisering van plannen op het gebied van deelmobiliteit en met name openbaar vervoer is urgent. Er moet op korte termijn helderheid komen over de mate waarin hoogwaardig openbaar vervoer in Rijswijk Buiten als geheel en Pasgeld in het bijzonder gerealiseerd gaat worden, ter voorkoming van wederom het scenario waar gemeenten in Nederland in uitblinken, de realisatie van de woonwijk alvorens de realisatie van het openbaar vervoer ter hand te nemen. Gezien de korte tijdlijnen waar de gemeente op stuurt, met een start van de realisatie in het 4^e kwartaal van 2023 dan wel het 1^e kwartaal van 2024 kan er niet gewacht worden met uitvoering, ter voorkoming van een scenario waarin de geschat 2200 bewoners van de 1100 woningen zich genoodzaakt zien een auto aan te schaffen. Dat scenario zou een rampzalige uitwerking hebben op luchtkwaliteit, mobiliteit en leefbaarheid in Rijswijk Buiten.</p> <p>Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal in Pasgeld West een evenwichtige toedeling van de</p>	<p>In de planregels zal het beschikbaar stellen van deelauto's worden gewaarborgd.</p> <p>De fietsafstand tot NS station Rijswijk en NS station Delft worden verder als relatief kort gezien. Buslijn 53 rijdt daarnaast langs het plangebied, in een rechtstreekse verbinding tussen NS station Rijswijk en NS station Delft.</p>	<p>Aan art. 16.6 van planregels wordt een extra lid toegevoegd (zie staat van wijzigingen).</p>

	<p>mobilitateitsfuncties wordt aangetast in een fysieke leefruimte die toch al gekenmerkt wordt door grote druk op de mobiliteit.</p>		
<p>Onderwerp: Woningdichtheid</p>			
p.	<p>De kern van onze opmerkingen en vragen betreft de woningdichtheid, waardoor duurzaamheid en leefbaarheid van Pasgeld West op de aspecten van waterhuishouding, verkeer, groen, recreatie en natuurbescherming in de knel komen.</p> <p>De door uw College en de voltallige gemeenteraad eerder aangenomen motie van D66 stelt dat dit hoge aantal woningen alleen gerealiseerd mag/kan worden indien voldaan kan worden aan eisen van behoud van biodiversiteit; van goede ecologische verbindingen en van een robuust watersysteem en passende mobiliteitsvereisten. Hier wordt ons inziens onvoldoende aan voldaan. Wij dringen dan ook aan op handhaving van het bestaande Bestemmingsplan Sion/'t Haantje als uitgangspunt. Bij het overleg over de invulling daarvan betrekken wij graag het door ons ingebrachte ontwerp voor het Landschapspark Pasgeld.</p>	<p>Volgens de indeling van het CBS dient Rijswijk met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van circa 3.200 adressen per km² ingedeeld te worden in de categorie zeer sterk stedelijk. Volgens de 'QuickScan planoptimalisatie suburbane plannen' (2020) van de Provincie Zuid-Holland hebben stedelijke plannen gemiddeld een dichtheid van 50 en 80 woningen per hectare, terwijl hoogstedelijke plannen een nog hogere dichtheid kennen van 200 woningen per hectare. Met een dichtheid van circa 63 woningen per hectare, mede in verband met de geplande gestapelde woningbouw, wijkt onderhavig plan zo bezien niet af van de gemiddelde woningdichtheid in stedelijk gebied. Het beantwoordt ook aan de behoefte aan meer woningen in de gemeente Rijswijk.</p> <p>Uit de onderwerp verkavelingsplannen volgt dat dit aantal woning niet in de weg staat aan het realiseren van een openbare ruimte met voldoende water en groen binnen de globale woongebiedsbestemming.</p> <p>Zie verder de beantwoording zienwijze 4.a.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

		(Overigens betreft het een niet aangenomen motie, waarin deze stelling niet in is opgenomen.)	
5.	Zienswijze 5 – CRZ		
a.	Contactgroep Rijswijk Zuid, hierna te noemen “CRZ”, onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan, want het onderhavige ontwerp bestemmingsplan kan naar ons inzicht niet leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat c.q. het gebied kan niet gebruikt en ingericht worden zoals in het plan is bedoeld.	Dit deel van de zienswijze geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het onderhavige ontwerp bestemmingsplan niet kan leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat c.q. het gebied niet gebruikt en ingericht kan worden zoals in het plan is bedoeld.	
Onderwerp: Ruimtelijke ordening – verhouding bouw			
b.	Een bestemmingsplan dient te voldoen aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moet worden gewaarborgd. Daarvan is in dit geval geen sprake. De planregels leiden tot een onaanvaardbare verdichting van het gebied. Zo omvat het bouwvlak binnen de bestemming “woongebied” de volledige bestemming. Dit betekent dat de volledige bestemming bebouwd kan worden. Daarbij gelden op grond van artikel 9.2 zeer ruime bouwregels. Er mogen volgens artikel 9.2.1 sub a maximaal 1.000 woningen worden gebouwd en volgt uit sub d tot i onder andere een goothoogte van maximaal 6 meter en een bouwhoogte van maximaal 11 meter, en een korte afstand tot de perceelsgrens. Voor gestapelde woningen geldt een bouwhoogte van 35 meter. Op grond	<p>Het behoort tot de beleidsruimte van de raad om de mate van gedetailleerdheid van een plan te bepalen. In een bestemmingsplan kunnen globale bestemmingen worden opgenomen die niet meer hoeven worden uitgewerkt.</p> <p>Het is onaannemelijk dat de volledige bestemming ‘Woongebied’ zal worden volgebouwd, omdat er ook voorzieningen in de openbare ruimte zullen moeten worden aangelegd, waaronder wegen, parkeren, waterpartijen en stedelijk groen.</p> <p>Uit art. 16.9 van de planregels volgt overigens dat de waterberging ook deels binnen het plangebied ‘Pasgeld-Oost’ mag worden gerealiseerd, zoals aangegeven in bijlage 2 bij de planregels.</p>	Geen wijzigingen

	<p>van algemene afwijkingsregels en wijzigingsregels in respectievelijk artikel 18 en 19 van de planregels kunnen deze percentages zelfs nog ruimer worden. Bovendien vallen binnen deze bestemming ook de bouw van een school, kinderopvang en een sporthal. Gelet op het feit dat op grond van artikel 16.9 van de planregels ook nog watercompensatie binnen het plangebied dient plaats te vinden, betekent dit dat de bebouwing zodanig dicht op elkaar zal komen te staan, dat er geen sprake meer is van een goed woon- en leefklimaat.</p>	<p>De bouw- en goothoogte corresponderen met die van het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, tweede herziening' en met die van het naastgelegen gebied (dat uitgaat van een maximale bouwhoogte voor grondgebonden woningen van 13 meter en voor gestapelde woningen van 35 meter).</p> <p>Volgens de indeling van het CBS dient Rijswijk met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van circa 3.200 adressen per km² ingedeeld te worden in de categorie zeer sterk stedelijk. Volgens de 'QuickScan planoptimalisatie suburbane plannen' (2020) van de Provincie Zuid-Holland hebben stedelijke plannen gemiddeld een dichtheid van 50 en 80 woningen per hectare, terwijl hoogstedelijke plannen een nog hogere dichtheid kennen van 200 woningen per hectare. Met een dichtheid van circa 63 woningen per hectare, mede in verband met de geplande gestapelde woningbouw, wijkt onderhavig plan zo bezien niet af van de gemiddelde woningdichtheid in stedelijk gebied. Het beantwoordt ook aan de behoefte aan meer woningen in de gemeente Rijswijk.</p>	
c.	<p>Wij achten de voorgenomen ontwikkeling daarnaast ook strijdig met de toetsingskaders en/of uitgangspunten van het vigerende lokale en bovenlokale beleid.</p>	<p>In hoofdstuk 3 van de toelichting bij het bestemmingsplan is beschreven dat en waarom onderhavig plan in overeenstemming is met het (boven)lokale beleid.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

<p><i>Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 Masterplan Rijswijk-Zuid 2009</i> <i>“Rijswijk-Zuid moet qua wonen en werken een bijzondere wijk worden. In het vigerende streekplan Zuid Holland West is het gebied als een ‘transformatiezone’ voor wonen en bedrijvigheid opgenomen. Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) geeft daar een invulling aan en spreekt van een bouwlocatie met een ‘groenstedelijk woonmilieu’. Dat betekent een woonwijk met veel grondgebonden woningen, afgewisseld met appartementen in een parkachtige omgeving.”</i></p> <p>In de Grondexploitatie Sion - 't Haantje Elfde herziening, 2023, pagina 18 staat te lezen: <i>“In de volgende herziening van het bestemmingsplan wordt voor de nieuwbouw in de woongebieden van de gemeentelijke grondexploitaties in RijswijkBuiten een uitgangspunt dat ten minste 60% van het totale programma grondgebonden woning is. Dit is in het huidige bestemmingsplan nog 70%. Deze afname is het gevolg van de toevoeging van extra meergezinswoningen.”</i></p> <p>Wij willen dat in de herziening van dit bestemmingsplan zien dat de verhouding grondgebonden versus gestapelde bouw gehandhaafd blijft op 70-30, teneinde een goede ruimtelijke ordening en het vastgelegde groenstedelijke woonmilieu te waarborgen.</p>	<p>Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 is geen vigerend beleid. Het Stadsgewest Haaglanden is zelfs opgeheven.</p> <p>In het huidige bestemmingsplan ‘Sion – ‘t Haantje, tweede herziening’ is ter plaatse van Pasgeld-West (onderdeel van bestemming “uit te werken 2”) opgenomen dat binnen deze bestemming maximaal 50% gestapelde woningen gebouwd mogen worden, met dien verstande dat het aantal gestapelde woningen binnen de gezamenlijke bestemmingen ‘Woongebied’, ‘Woongebied - 2’, ‘Wonen - Uit te werken 1’ en ‘Wonen - Uit te werken 2’ niet meer dan 30% van het totale aantal woningen mag bedragen.</p> <p>Er is dan ook geen sprake van een verhouding 70% grondgebonden versus 30% gestapelde bouw ter plaatse van Pasgeld-West die kan worden gehandhaafd.</p> <p>Dit bestemmingsplan betreft daarnaast geen herziening van het bestemmingsplan ‘Sion – ‘t Haantje, tweede herziening’.</p> <p>Wij zien ook geen aanleiding om een dergelijke verhouding in onderhavig plan op te nemen.</p>	
--	--	--

d.	<p>De visie Randstad 2040, waarin wordt aangegeven dat de randstad dringend een kwaliteitsslag in haar woonmilieus moet maken. Anders dan hoe Pasgeld telkens als een te ontwikkelen gebied wordt geduïd maken de deelgebieden West en Oost deel uit van een bestaande woongebied met zo'n 240 woningen en circa 500 inwoners. Volgens de Kleurenwaaier Zuidvleugel. Woonmilieus: kwaliteit en diversiteit (2009) betreft ons woonmilieu groen klein stedelijk en de voorgenomen ontwikkeling groenstedelijk past goed bij de behoefte aan verdunnen zodat er juist in de randstad wordt voldaan aan de behoefte aan kwaliteit en diversiteit van de woonmilieus. Groenstedelijk wonen onverenigbaar is met de voorgenomen ontwikkeling evenals met het ambitieniveau van natuur-inclusief bouwen. Er is überhaupt geen ruimte om werkelijk stadsnatuur te creëren als er geen ruimte is om te voldoen aan de hiervoor benodigde biotoopwaarden voor de stedelijke flora en fauna.</p>	<p>Binnen het plan wordt het ontwikkelen van een groenstedelijk woonmilieu binnen geheel RijswijkBuiten niet onmogelijk gemaakt. Zie ook paragraaf 2.4 van de toelichting bij het bestemmingsplan. De bestemming 'Groen' is opgenomen voor de belangrijkste groenstructuren binnen het plangebied.</p>	Geen wijzigingen
f.	<p>Het beoogde ruimtegebruik staat naar ons inzicht op gespannen voet met een goed woon- en leefklimaat. Wij vragen u om de plancapaciteit te maximaliseren op 575 woningen, waarbij u rekening houdt met het gegeven dat dit aantal nog verder naar beneden wordt bijgesteld in lijn met de evidente belemmeringen en beperkingen die een verplichte plan-MER en andere</p>	<p>In paragraaf 3.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt beschreven dat er op grond van het geldende bestemmingsplan 775 woningen kunnen worden gerealiseerd in het plangebied. Vanwege de grote vraag naar woningen heeft de provincie Zuid-Holland gevraagd om dit aantal te verhogen naar 1.000 woningen. Ook met dit aantal woningen is een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.</p>	Geen wijzigingen

	toetsingskaders bijvoorbeeld op het gebied van een goede ruimtelijke ordening geven. Ons inziens is dit de enige en juiste wijze om het beoogde woonmilieu te realiseren.	Zie verder de beantwoording zienswijze 5.b.	
g.	In de Grondexploitatie Sion - 't Haantje Elfde herziening, 2023, pagina 19 staat verder te lezen: Onder sub c. schrijft u: “van het aantal woningen binnen de bestemming worden ten minste 10% sociale huurwoningen gebouwd;” Bij de nadere motivering van onze zienswijze gaan wij in op de financiële kaders voor uw plan, op grond daarvan achten wij een op voorhand vaststaand minimaal percentage sociale huurwoningen onhaalbaar. Wij zien graag dat u ten minste vervangt door zo mogelijk.	Art. 9.2.1 onder c van de planregels schrijft inderdaad voor dat ten minste 10% sociale huurwoningen worden gebouwd in de grondexploitatie is hier rekening mee gehouden.	Geen wijzigingen
h.	Daarnaast is het de vraag of de locatie überhaupt geschikt is voor woningen, gelet op de omgevingsaspecten zoals geluid van rail- en wegverkeer, industriegeluid, geuroverlast, de aanwezigheid van een aardgas transportleiding en de structurele aanwezigheid van bedrijven boven de maximaal toegestane milieucategorie 2.	De planregels waar de zienswijzenindieners naar verwijst, zijn er juist om gelet op de omgevingsaspecten een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Voor zover er wordt verwezen naar inspraakreacties van andere partijen, wijzen wij op de beantwoording daarvan in de Nota van beantwoording voorontwerpbestemmingsplan Pasgeld-West (bijlage 21 bij de toelichting).	Geen wijzigingen
i.	Vanuit de Veiligheidsregio Haaglanden heeft u ook een vooroverlegreactie ontvangen, een school en kinderopvang lijken helemaal niet realistisch vanwege onder andere strengere bouwregels onder de Omgevingswet waardoor	De raad is alleen gehouden om de nu geldende wet- en regelgeving in acht te nemen. De Omgevingswet is nog niet in werking getreden.	Geen wijzigingen

	de bouwkosten mogelijk buitenproportioneel hoog worden en naar ons inzicht ook vanwege de ongeschiktheid van de locatie.	Zie verder de beantwoording zienswijze onder 5.h.	
Onderwerp: Mobiliteit			
j.	Gelet op de hoeveelheid woningen die planologisch mogelijk worden gemaakt, is de ontsluiting van het gebied onvoldoende geregeld en is er geen sprake van een aanvaardbare verkeerssituatie en –afwikkeling. Alvorens u kunt overgaan tot het vaststellen van het bestemmingsplan dient de (toekomstige) ontsluiting van het gebied op voorhand voldoende geregeld en gewaarborgd te zijn.	<p>De externe ontsluitingsstructuur voor het plangebied gaat via de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg. De Laan van het Haantje zorgt voor ontsluiting van Pasgeld in westelijke richting. Via deze weg zijn onder meer de andere deelgebieden van RijswijkBuiten bereikbaar (Parkrijk en Sion). Hier sluit de weg ook aan op de Prinses Beatrixlaan. Deze centrale verkeersader voor RijswijkBuiten ontsluit het gebied in noordelijke richting naar Rijswijk en de A4, en in zuidelijke richting naar Delft. De Lange Kleiweg is een ontsluitingsweg voor Pasgeld in noord-zuidelijke richting. In noordelijke richting zorgt deze weg voor de verbinding met Rijswijk, en is ook op korte afstand de A4 bereikbaar. Richting het zuiden is via deze weg Delft te bereiken.</p> <p>De hoofdontsluitingsstructuur van de Lange Kleiweg en Laan van het Haantje zijn in dit bestemmingsplan vastgelegd. De interne ontsluitingswegen van de ontwikkelvelden zijn mogelijk binnen de bestemmingen 'Woongebied' en 'Bedrijventerrein'.</p> <p>Door Goudappel Coffeng (bijlage 16) en Sweco (bijlage 17) zijn de effecten van de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de</p>	Geen wijzigingen

		ontwikkeling van het bestemmingsplan (in worst case scenario) beoordeeld. De conclusie is dat er geen knelpunten worden verwacht in de verkeersafwikkeling.	
k.	<p>Wij ageren tegen de planregels voor het parkeren, het parkeren is naar ons inzicht onvoldoende geregeld. Het is in beginsel mogelijk om het aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden bij te stellen. In de uitspraak van 17 maart 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:569) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overwogen dat bijzondere vrijstellingen ten aanzien van parkeereisen kunnen worden toegepast vanwege nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer en de beschikbaarheid van deelauto's. Echter, zo heeft de Afdeling in haar uitspraak van 16 november 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:3313) bepaald, de bijstelling van de parkeerbehoefte voor de bewoners van de wooneenheden moet wel op een navolgbaar uitgangspunt zijn gebaseerd. De gemeenteraad mag zich bij het vaststellen van een bestemmingsplan enkel op zo'n correctiefactor baseren indien dit voldoende is onderbouwd. Zowel de parkeernorm en eventuele correctiefactor als het gegeven dat parkeren op eigen perceel nadrukkelijk wordt uitgesloten is voor ons onnavolgbaar</p>	<p>Binnen de verschillende bestemmingen (Bedrijventerrein, Groen, Recreatie – Volkstuin, Verkeer – 2, Wonen – 1, Woongebied) zijn parkeervoorzieningen planologisch toegestaan, al dan niet (half) ondergronds. Binnen het plangebied is er voldoende ruimte om de parkeervraag van de maximale planologische mogelijkheden van het plan op te lossen. Door middel van art. 16.6 van de planregels wordt gewaarborgd dat de benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd en in stand gehouden.</p> <p>In paragraaf 4.12.2 van en bijlage 18 bij de toelichting bij het bestemmingsplan wordt uiteengezet hoe tot de parkeervisie voor Pasgeld aan de hand van het STOMP-principe is gekomen. De parkeernormen zijn gebaseerd op het autobezit onder huishoudens in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties in Rijswijk rekening houdend met de inzet van deelauto's.</p> <p>Uit verschillende onderzoeken blijkt dat één deelauto tussen de acht en dertien reguliere auto's kan vervangen (vgl. ECLI:NL:RVS:2023:2204, welke uitspraak het</p>	Geen wijzigingen

		<p>vervolg is op de door zienswijzenindieners aangehaalde tussenuitspraak ECLI:NL:RVS:2022:3313). Een correctiefactor van 30% vanwege deelmobiliteit valt binnen die bandbreedte. Bijvoorbeeld: wanneer er 20 woningen worden gerealiseerd in de categorie 'etage, koop, groot', zou dit zonder correctie leiden tot een parkeereis van 26 bewonersparkeerplaatsen. In dit plan geldt een parkeereis van 18 bewonersparkeerplaatsen + 1 deelautoparkeerplaats. Deze deelauto vervangt dan 8 reguliere auto's.</p> <p>Het niet parkeren op eigen perceel wordt als aanvullende no-regret maatregel benoemd in bijlage 18 (par. 3.6.4). Het doel daarvan is het optimaal faciliteren van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.</p>	
I.	<p>Ook lezen wij in de Toelichting dat de gemeente betaald c.q. gereguleerd parkeren wil invoeren, dat is iets heel anders dan het voorzien in voldoende parkeercapaciteit ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daaruit leiden wij tevens af dat thans dus is voorzien dat dit plan tot een onaanvaardbare toename van de parkeerdruk leidt en wij verzetten ons nadrukkelijk tegen zo'n oplossingsrichting.</p>	<p>In de toelichting staat inderdaad dat als flankerende maatregel er betaald parkeren zal worden ingevoerd. Het college van B&W is bevoegd tot het instellen van betaald parkeren op grond van de 'Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen Rijswijk' en zal daartoe (kunnen) overgaan zodra de straten en parkeerplaatsen feitelijk zijn aangelegd.</p> <p>Het instellen van betaald parkeren draagt er aan bij dat er minder bezoekers met de auto naar de wijk zullen komen en huishoudens</p>	Geen wijzigingen

		eerder zullen afzien van het gebruik van een tweede auto.	
m.	De veronderstelde aanwezigheid van deelmobiliteit lijkt voor de gemeente een argument voor de lage parkeernorm. Echter worden door enkel het voornemen van 'mobiliteitshubs'. De verminderde c.q. ontbrekende parkeermogelijkheden onvoldoende gecompenseerd en dit biedt ook geen enkele zekerheid over de beschikbaarheid van deelauto's. Het mag daarom niet worden meegewogen in het vaststellen van het benodigde aantal auto-parkeerplaatsen. Daarnaast roept het bij ons ook de vraag op hoe de voertuigen van de deelmobiliteit aanbieder(s) in de openbare ruimte kunnen en zullen worden gestald, mede gelet op de al te verwachten hoge parkeerdruk. Speciaal hiervoor geormerkte parkeerplaatsen lenen zich dan immers niet meer voor dubbelgebruik.	In de planregels zal het beschikbaar stellen van deelauto's worden gewaarborgd. Er worden aparte parkeerplekken gereserveerd alleen voor deelmobiliteit. Dit is meegenomen in het opstellen van de parkeernorm.	Aan art. 16.6 van planregels wordt een extra lid toegevoegd (zie staat van wijzigingen).
n.	Voorts wordt ook geopperd dat het OV een alternatief voor de auto moet bieden. Het lokale OV is echter geen alternatief voor de auto.	De fietsafstand tot NS station Rijswijk en NS station Delft worden als relatief kort gezien. Buslijn 53 rijdt daarnaast langs het plangebied, in een rechtstreekse verbinding tussen NS station Rijswijk en NS station Delft.	Geen wijzigingen
o.	In beginsel mag de gemeenteraad afwijken van de parkeerbenodigdheid, maar dit moet wel goed worden gemotiveerd bijvoorbeeld door gebruik van ov en deelmobiliteit. Wij zijn van	Het afwijken van de parkeernorm zorgt ervoor dat er meer plek vrij komt die gebruikt kan worden voor spelen of groen. Daarnaast heeft een lage parkeernorm een positieve relatie tot	Geen wijzigingen

	mening dat de gemeenteraad dit onvoldoende heeft gemotiveerd.	deelmobiliteit. Uit onderzoek blijkt ook dat een deelauto 8 tot 13 minder auto's oplevert.	
p.	Een zeer lage parkeernorm zoals beschreven in artikel 16 van de planregels voor Pasgeld-West achten wij alleen mogelijk in binnenstedelijk gebied met een zeer hoogwaardig openbaar vervoer waar ook deelvervoer passend bij en met draagvlak van de bewonerspopulatie aanwezig is. Dus niet eenzijdig opgelegd aan de bewoners van een slecht bereikbare en thans ook matig ontsloten uitleglocatie als Pasgeld-West, waarin u een station/halteplaats voor trein of lightrail wenst maar dit geenszins is gegarandeerd. Wij vragen u om in het bestemmingsplan de parkeernorm te verhogen naar minimaal het niveau van Sion, voor de grondgebonden bouw tevens te voorzien in inpandig en/of op oprit parkeren op eigen terrein en voor de eventuele gestapelde bouw zo nodig aangevuld met privé of collectief (binnenhof) parkeren. Tevens kan overwogen worden dat in Pasgeld-West compensatie gezocht wordt voor de te lage parkeernorm in Parkrijk. Signalen dat dit onvoldoende is hebben ons bereikt omtrent bijvoorbeeld de ontwikkeling van De Buitenpoort.	Voor bijvoorbeeld kleine grondgebonden koopwoningen geldt een parkeernorm van 1,25 per woning. Dit is een lagere parkeernorm dan de norm van 1,34 die in Parkrijk is aangehouden. Waar uit onderzoek naar de parkeerdruk in Parkrijk West is gebleken dat die norm niet tot een gemiddelde parkeerdruk leidt van meer dan 85%. Een lagere norm is mogelijk omdat een bezoekersnorm van 0,2 in plaats van 0,3 als voldoende wordt beschouwd. Voor Pasgeld-West zal verder betaald parkeren worden ingevoerd als aanvullende maatregel. Bij invoering van het parkeerregime in Pasgeld-west zal het aantal uit te geven parkeervergunningen gemaximeerd worden. In eerste instantie zal een maximum gaan gelden per fase/deelplan. Wanneer het gebied gerealiseerd is, zal er een maximum worden ingesteld op gebiedsniveau.	Geen wijzigingen
Onderwerp: Waterberging			
q.	Op grond van artikel 16.9 kan pas gebouwd worden als er voorzien is in de aanleg van een waterberging. Het gaat daarbij om minimaal 22.500 m2 oppervlaktewater, en 1.800 m3 al dan niet in	Het plangebied biedt voldoende ruimte voor de benodigde waterberging en bestemmingen voorzien ook in realiseren van dergelijk water en waterhuiskundige voorzieningen.	Geen wijzigingen

	<p>de vorm van oppervlaktewater. Dit is niet te realiseren, gelet op het grote aantal woningen dat zal worden gebouwd. Dat de waterberging niet kan worden gerealiseerd binnen het plangebied, blijkt ook uit het feit dat ook binnen het gebied Pasgeld-Oost maximaal 5.000 m3 mag worden gecompenseerd. Het plan is daarmee op voorhand niet uitvoerbaar binnen het plangebied. Wij hebben niet de indruk dat de bepaling voldoet aan de eisen die het Hoogheemraadschap stelt, mede gelet op de inspraakreactie van Hoogheemraadschap Delfland en dat wij daaruit afleiden dat er bijvoorbeeld niet duidelijk in de planregels is opgenomen dat niet alleen open water, maar ook vasthoudmaatregelen vóór de oplevering van de woningen moeten gerealiseerd zijn.</p>	<p>Het realiseren van voldoende waterberging is gewaarborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting. Op grond van deze bepaling mag er op gronden met de aanduiding 'overige zone - watercompensatie' pas worden gebouwd, indien voorafgaand aan de oplevering van de bebouwing is voorzien in de aanleg en instandhouding van waterberging.</p> <p>Het realiseren van een deel van de waterberging in Pasgeld-Oost is als optie opgenomen in de planregels, maar is niet essentieel voor het kunnen uitvoeren van het bestemmingsplan. De planregels zijn in overleg met en met instemming van het Hoogheemraadschap Delfland opgesteld.</p>	
r.	<p>Voorts merken wij de planregels afwijken van de opgave in Bijlage 9 Arcadis (11 januari 2023) Analyse wateropgave en peilstijging bij inrichting Pasgeld West. Hierin wordt vermelding gemaakt van maximaal 4.000 m2 open water in Pasgeld-Oost en 23.511 m2 open water te realiseren in West. Ook wordt op andere punten afgeweken van de vooroverlegreactie van HDD. Zij adviseert met klem om de tuinen groen op te laten leveren door de initiatiefnemers. In de nota van beantwoording merkt u op dat u rekent met 85% verharding omdat er naar uw inzicht geen afdwingbare regels voor zijn. Dat terwijl u in uw groenbeleidsplan 2010-2020 hoge ambities had</p>	<p>Deze opmerking is op zich terecht geplaatst. Echter zijn de getallen inmiddels achterhaald en gewijzigd De getallen in art. 16.9 van de planregels zullen in overeenstemming worden geactualiseerd.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding voor het oordeel dat een onjuist uitgangspunt is gehanteerd met betrekking tot de mogelijke verharding van tuinen.</p>	<p>De getallen in art. 16.9 van de planregels worden geactualiseerd naar aanleiding van de update van bijlage 9 bij de toelichting (zie staat van wijzigingen).</p>

	ten aanzien van groene daken, natuurlijke voor- en achtertuinen. In plaats van proactief kiest u ervoor om dit aan de bewoners over te laten. Waar dit beleid toe leidt ziet u in Sion, daar is nog 16% van de tuinen groen, dat is fors onder het landelijke gemiddelde van 36% zoals becijferd door Deloitte in haar onderzoek naar het percentage groen in de Nederlandse particulierentuinen op buurtniveau.		
s.	Daarnaast missen wij duiding en onderbouwing of de waterberging toereikend is. Zijn de bestaande woningen in Pasgeld en 't Haantje ook meegerekend? Wij zien namelijk in toenemende mate dat ons gebied geen drassige maar een moerassige driehoek wordt.	De voorgeschreven waterberging is gebaseerd op de ontwikkeling van het bestemmingsplan Pasgeld-West en de vergroting van het verhard oppervlak ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Dit wordt beschreven in het rapport van Arcadis (bijlage 9 bij de toelichting).	Geen wijzigingen
Onderwerp: m.e.r.			
t.	Met betrekking tot de m.e.r. geldt dat in reactie op een inspraakreactie ten onrechte wordt geconcludeerd dat er geen m.e.r. hoeft te worden opgesteld. Hoewel de voorgenomen ontwikkeling onder de aangegeven drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. blijft, zijn de milieugevolgen van de ontwikkeling zodanig omvangrijk dat de gevolgen voor het milieu wel dienen te worden onderzocht. Zover ons bekend is er destijds (Masterplan 2009) een m.e.r. opgesteld voor het hele gebied, maar inmiddels is er sprake van een zodanige aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden dat een actualisatie van deze	In paragraaf 4.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan is uiteengezet dat en waarom er geen MER hoeft te worden gemaakt. Hiervoor is inmiddels een afzonderlijk m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen.	Paragraaf 4.2 van de toelichting wordt aangepast met een verwijzing naar het m.e.r.-beoordelingsbesluit (zie staat van wijzigingen).

	<p>m.e.r. noodzakelijk is en opnieuw een m.e.r.-procedure had moeten worden doorlopen, waarbij een actuele notitie reikwijdte en detailniveau aan het MER ten grondslag wordt gelegd en de commissie voor de m.e.r. opnieuw om advies had moeten worden gevraagd. Op grond van de uitspraak 200905157/1/R1 van de Afdeling op 20 april 2011 behouden wij ons het recht voor om onze bezwaren binnen twee weken van nadere gronden c.q. motivering te voorzien, voor zover deze betrekking hebben op plandelen die in de onderhavige zienswijze zijn aangevallen.</p>		
Onderwerp: Wateropgave en bomencompensatie verbreding A4			
u.	<p>In de afgelopen jaren is er mede door de CRZ een zienswijze op het OTB ingediend, welke heeft geleid tot het inpassen van de waterbergingsopgave en dit tevens te verenigen met een opgaven uit de kaderrichtlijn water (KRW), de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Rijkswaterstaat heeft met de op handen zijnde verbreding van de A4 5.000 m3 waterberging voorzien in het slagenlandschap. De gemeente heeft dit gebied volledig bestemd als moerassige waterberging om zo enigszins naar de op het gebied geprojecteerde woningdichtheid toe te rekenen.</p> <p>Echter moet deze opgave in de toekomst alsnog kunnen landen, zeker in het licht van de benodigde extra capaciteit van de afrit van de</p>	<p>Het slagenlandschap ten noordoosten van de TNO-locatie heeft de bestemming 'Groen' gekregen. Deze gronden zijn daarmee onder meer bestemd voor landschappelijke en ecologische waarden, maar ook voor waterberging.</p> <p>Het bestemmingsplan ziet niet op de verbreding van de A4.</p>	Geen wijzigingen

	<p>A4 bent u dit aan de (toekomstige) bewoners verplicht. Zowel naar het HHD houdt u dit open als 'mogelijk' en tijdens de bewonersavond is door Arcadis bevestigd dat deze waterberging niet is meegerekend in het slagenlandschap.</p> <p>Daarnaast attenderen wij u ook op de bomencompensatie van zo'n 4.000 m2 vanwege de verbreding van de A4, om zo te voorzien in een gezonde ontwikkeling zien wij deze graag landen in Pasgeld. Mogelijk kunnen deze bomen geplant worden op de in Pasgeld-West ongunstige locaties voor woningbouw en zo een positieve bijdrage leveren aan ons woon- en leefklimaat.</p>		
Onderwerp: Natuurvriendelijke oevers			
v.	<p>In de Toelichting bestemt u de oevers van >50% van de watergangen voor natuurvriendelijke oevers. Bij een gebied waarin u natuur-inclusief gaat bouwen past naar ons inzicht een hoger percentage. Het is de omgekeerde wereld dat u steile taluds en oeverbeschoeiing wilt aanbrengen in een 'natuur-inclusief' project. Enkel op plaatsen waar de veiligheid in het geding is hebben wij daar begrip voor, zoals langs het spoor om de stabiliteit van het spoor te garanderen.</p>	<p>De inrichting van de oevers als natuurvriendelijk betreft een uitvoeringsaspect dat niet verder in het bestemmingsplan wordt geregeld.</p> <p>In beginsel zullen er alleen natuurlijke taluds gerealiseerd worden en wordt beschoeiing alleen daar waar het echt noodzakelijk is toegepast. Het percentage zal uiteindelijk waarschijnlijk hoger zijn.</p>	Geen wijzigingen
Onderwerp: groencompensatie			
w.	<p>Zoals wij de eerste schetsen interpreteren wordt volkstuinvereniging De Schoffel omzoomd door een watergang en slechts via een entree (openbaar) toegankelijk. Wij</p>	<p>Het bestemmingsplan zorgt enkel voor een passende juridisch-planologische bestemmingsregeling voor de Schoffel. Het zegt niks over de openingstijden of afsluitbaarheid</p>	Geen wijzigingen

	<p>trekken daarom in twijfel of de gronden kunnen meetellen omdat er volgens ons geen sprake is van openbaar gebied. Een gebied is als openbaar te beschouwen, als dit voor eenieder toegankelijk is zonder dat de gebruiker voor het gebruik van het gebied toestemming van de eigenaar hoeft te vragen. De eigenaar heeft derhalve een plicht om het gebruik daarvan door anderen te dulden. Als het terrein is begrensd door een hekwerk met toegangspoorten en de hekken 's avonds dicht gaan, is het gebied niet openbaar toegankelijk.</p> <p>Dit laatste achten wij voor De Schoffel wenselijk danwel noodzakelijk om de privé tuinen en daaraan verbonden opstallen/eigendommen te beschermen. Echter dient De Schoffel dan gewaardeerd te worden voor wat zij is: een particuliere vereniging net zoals Op Volle Grond, dat de paden eigendom zijn van de gemeente doet daar naar ons inzicht niets aan af. Een en ander betekent dat de voor de bouwopgave benodigde groencompensatie elders in het gebied gezocht moet worden.</p>	<p>van het terrein. De Schoffel wordt meegenomen als inpassing van een bestaande functie die overdag opengesteld wordt voor bezoekers. Aan de zuidkant wordt vooralsnog een nieuwe in- en uitgang voorzien om de toegankelijkheid van het terrein te vergroten. Het huishoudelijk regelement van de Schoffel blijft gewoon gelden.</p> <p>Het (deels) handhaven van de Schoffel is op zichzelf geen invulling van de ten tijde van het eerste bestemmingsplan Sion 't Haantje door de provincie Zuid Holland opgelegde compensatieplicht.</p> <p>Met het (deels) inpassen van de Schoffel is een deel van de compensatieplicht juist komen te vervallen.</p>	
Onderwerp: bedrijventerrein			
x.	De reikwijdte van dit bestemmingsplan moet de ruimtelijke samenhang van de bedrijvigheid op dit terrein met de andere gebieden in Pasgeld-West, 't Haantje en De Drassige Driehoek borgen. Gezien de uitdagende ligging voor wat betreft de waterhuishouding, zou u	Het plangebied is op juiste wijze begrensd. Er is geen sprake van gronden buiten het plangebied die zodanig ruimtelijk samenhangen met bestemmingen binnen het plangebied dat zij in het plan hadden moeten worden betrokken.	Geen wijzigingen

	kunnen overwegen dit gebied een gedeelde waterberging, recreatie (volkstuinten) en groenbestemming te geven.		
Onderwerp: Hoofdplanstructuur			
y.	<p>Met het bestemmingsplan beoogt u tevens dat de uitgangspunten uit de hoofdplanstructuur waar nodig geborgd en als zodanig worden bestemd."</p> <p>Uit de vooroverlegreactie van TNO leiden wij af dat in de parkloper ook gronden zitten die eigendom zijn van TNO (met eerste recht van koop voor het BPRC). TNO en BPRC hebben dit ook ingebracht als vooroverlegreacties, welke ter kennisgeving zijn aangenomen.</p> <p>Hoewel het groen bestemmen uiteraard niet op bezwaren onzerzijds stuit, vragen wij ons af of u vanuit de huidige beheersverordening een groenbestemming aan deze gebieden kunt geven? Voor zover de gronden er wel in liggen en kennelijk een andere bestemming zouden krijgen, geldt dat die bestemming wel moet kunnen worden verwezenlijkt. Anders heeft het weinig zin om er een andere bestemming op te leggen. Bovendien moet een bestemming ruimtelijk aanvaardbaar zijn, dus: als er een bestemming wordt opgenomen, moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan wel duidelijk zijn dat de beoogde bestemming ook mogelijk is. Wij zien graag onderbouwing dat dit voldoende is of wordt onderzocht, daar ons</p>	<p>Op het tijdstip van inwerkingtreding van een bestemmingsplan voor een gebied waarvoor een beheersverordening geldt, vervalt de beheersverordening voor zover zij op dat gebied betrekking heeft. Dit belet dus niet het toekennen van een groenbestemming aan gronden.</p> <p>Afgezien van het feit dat de betreffende delen van de Parkloper momenteel al groen zijn ingericht en met dit bestemmingsplan ook als zodanig worden bestemd, waarmee dit voor de toekomst sowieso wordt geborgd, staat de gemeente op termijn een andere toekomstige groene inrichting voor.</p>	Geen wijzigingen

	anders een groenstructuur wordt voorgehouden die niet realistisch is.		
6.	Zienswijze 6 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: Financiën			
a.	Toch gaat het er niet om hoeveel je al hebt uitgegeven, als te verwachten uitgaven in de toekomst alleen nog maar kunnen oplopen, de opbrengsten veel lager gaan worden, en de verliezen alleen maar groter worden. Dan is pas op de plaats geboden en is stoppen met verder investeren in een verlieslijdend plan, misschien een lastige, maar wel de enige juiste beslissing. Alle plannen voor een robuuste ecologische structuur en inrichting van de hoofdinfrastructuur, zijn al uit de begroting gehaald.	De in de zienswijze aangehaalde kosten zijn kosten van de grondexploitatie. Dit soort kosten moet door de gemeente op particuliere initiatiefnemers worden verhaald. Wanneer er namelijk bouwplannen, zoals woningen, in een bestemmingsplan zijn opgenomen, schrijft de wet voor dat de gemeenteraad een zogenaamd exploitatieplan vaststelt, dan wel het verhaal van kosten van de grondexploitatie op een andere manier verzekert. In dit geval heeft de gemeente een exploitatieplan opgesteld. Onderdeel van dit plan is een exploitatieopzet, waarin een raming van de kosten en opbrengsten is opgenomen op grond waarvan het plan financieel uitvoerbaar wordt geacht.	
b.	Toekomstige ontsluiting van het gebied door bus en trein is erg onzeker, terwijl het ontwerp daar wel volledig op is geënt.	Uit de toelichting bij het bestemmingsplan volgt dat buslijn 53 langs het plangebied rijdt, met een rechtstreekse verbinding tussen NS station Rijswijk en NS station Delft. Het uitbreiden van de dienstregeling van deze bestaande buslijn behoort tot de mogelijkheden, ook het mogelijk maken van	Geen wijzigingen

		<p>andere haltelocaties. Het verbeteren van het openbaar vervoer in Rijswijk in algemene zin is een doel van de gemeente, waaronder zeker een NS halte "RijswijkBuiten".</p> <p>Van een onzekere ontsluiting van het gebied door bus en trein is naar ons oordeel geen sprake.</p>	
c.	<p>Stoppen met een vergevorderd plan is niet gemakkelijk, maar brengt juist ook lucht en ruimte om na te denken over een gezonde toekomst van Rijswijk en de zaken waarin Rijswijk zich wenst (en nu nog kán) onderscheiden. Het afgooien van een financiële ballast, waardoor je je weer kunt concentreren op een harmonische stadsontwikkeling waarbij groei, groen en ruimte weer hand in hand kunnen gaan. Dát is wat Rijswijk verdient. Wij brengen het plan voor Landschapspark Pasgeld graag weer in als alternatief voor dit bestemmingsplan.</p> <p>Onze zienswijze: Landschapspark Pasgeld is niet alleen een serieus alternatief voor het bestemmingsplan Pasgeld-West, het brengt Rijswijk véél meer, zoals daadwerkelijk schone lucht, toegenomen biodiversiteit, klimaatbestendigheid, recreatiemogelijkheden et cetera. Wij nodigen u graag uit om u er samen met ons over te buigen.</p>	<p>In het kader van participatie zijn door verschillende belanghebbenden alternatieven opgesteld van de ontwikkeling van Pasgeld. Door TwynstraGudde is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld van deze alternatieven. De MKBA is als bijlage 20 aan de toelichting bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>Voor de ontwikkeling van Pasgeld-West is een analyse gemaakt tussen het behoud van het huidige terrein en de bouw van 967 woningen. Daarin is ook het verlies van natuur en landschap meegewogen. Ondanks dit verlies komt het saldo van de MKBA uit op +EUR 35,8 mln.</p> <p>Er is verder een grote maatschappelijk behoefte aan woningen. Door de Provincie Zuid-Holland is verzocht om de woningaantallen binnen het ontwikkelgebied te verhogen, gezien deze grote vraag naar (met name betaalbare) woningen. In paragraaf 3.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt die behoefte</p>	Geen wijzigingen

		<p>aan woningen onderbouwd aan de hand van de provinciale woningbehoefteraming en regionale woningbouwprogramma.</p> <p>In het bestemmingplan is daarbij niet alleen woningbouw geprojecteerd, maar ook een groengebied rondom de TNO-locatie. De woonplots krijgen verder een plaats tussen en naast de groen-blauwe hoofdstructuur in het gebied: de Parkloper en Bosloper, de groene slinger, de Pasgeldlaan en de spoorlaan. Samen vormen deze een netwerk van groengebieden, verbonden onderling maar ook met omliggende gebieden zoals het Wilhelminapark, de Zwethzone en het Elsenburgerbos. De omgeving voorziet dus al in een park en voldoende groen.</p> <p>Gelet op het vorenstaande wordt het voorgedragen alternatief niet als een geschikt alternatief beoordeeld.</p>	
Onderwerp: Ecologische hoofdstructuur			
d.	De gemeenteraad heeft besloten dat woningen in Pasgeld-West mogen worden gerealiseerd, maar slechts dán, als dat gelijktijdig loopt met de aanleg van een groene hoofdstructuur. Dat is het vertrekpunt voor dit ontwerpplan. Deze ecologische hoofdstructuur, zoals weergegeven in de natuurwaardekaart van TAUW, is leidend en moet zorgen voor een robuuste en kwalitatieve groenstructuur. Van dit	<p>Op 16 februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenbeleidsplan 2010-2020 vastgesteld. Het Groenbeleidsplan is een visie, die de groene ambities van de gemeente tot uitdrukking brengt. De planperiode van dit Groenbeleidsplan is afgelopen.</p> <p>In december 2019 is het Groenbeheerplan 2020-2023 vastgesteld. Daarin is opgenomen</p>	Geen wijzigingen

referentiekader is echter weinig tot niets terug te vinden in het voorliggende bestemmingsplan

dat de groene hoofdstructuur uit het Groenbeleidsplan als basis blijft dienen.

Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse van de Lange Kleiweg in de bestemming 'Groen'. Ook is voorzien in een strook met groenbestemming als verbinding tussen Pasgeld-Oost en het Wilhelminapark. Het volkstuincomplex is verder als zodanig bestemd. De woongebied-bestemming maakt het realiseren van zogenaamde stadsnatuur niet onmogelijk, terwijl de aanleg en instandhouding van een waterberging als voorwaardelijk verplichting is gesteld.

Als bijlage 14 is het document 'Ecologische structuur Pasgeld Rijswijk' opgesteld door Tauw aan de toelichting bij het bestemmingsplan gevoegd. Dit is een visiedocument met een verkenning van de huidige en potentiële natuurwaarden in de 'Driehoek Pasgeld' en de ecologische samenhang van het gebied met de omgeving. Het is bedoeld als hulpmiddel bij het beoordelen van ruimtelijke ontwikkelingen in de 'Driehoek Pasgeld'. Op pagina 37 en 38 worden de opgave en de kansen voor het deelgebied Pasgeld-West benoemd in het kader van het omvormen van dit gebied tot woongebied. Conform deze visie zijn in het bestemmingsplan groene verbindingen, het behoud van het volkstuincomplex en waterberging opgenomen. De inrichting van de open ruimte betreft een uitvoeringsaspect.

		Het bestemmingsplan is gelet op het voorgaande niet in strijd met het Groenbeheerplan 2020-2023 beoordeeld, zoals beschreven in par. 3.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan.	
e.	Kostbaar aaneengesloten groen gaat verloren aan verstenen (woningen en wegen) én de noodzakelijke watercompensatie (tot negen meter brede afvoerkanalen en afgravingen (in o.a. Pasgeld-Oost). Hierdoor verdwijnen de habitat en foerageergebieden voor inheemse landdieren. Dit dus volledig in tegenstelling tot het beoogde: “Het verbeteren van de kwaliteit en samenhang van het aanwezige groen en water en het geven van een impuls aan de biodiversiteit.”	De beleidsplannen met betrekking tot groen, evenals het geldende bestemmingsplan ‘Sion – ’t Haantje, tweede herziening’ gaan al uit van woningbouw binnen Pasgeld-West. Woningbouw ter plaatse is om die reden op zichzelf niet in strijd met deze beleidsplannen. Zie verder beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen
f.	Géén van de noodzakelijke Ecologische Verbindingszones wordt binnen het bestemmingsplan gerealiseerd, waardoor migratiemogelijkheden aan flora en fauna worden ontnomen.	Zie beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen
g.	Géén van de noodzakelijke Ecologische Verbindingszones wordt binnen het bestemmingsplan gerealiseerd, waardoor migratiemogelijkheden aan flora en fauna worden ontnomen. De aansluiting met de Rijswijkse Hoofd Groenstructuur ontbreekt. Zowel tijdens als ná realisatie zijn de dieren (voor zover dan nog aanwezig) “opgesloten” en kunnen geen kant meer op.	Zie beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen

h.	<p>Voor wat betreft de Ransuil wordt gesteld dat als gevolg van de gebiedsontwikkeling een essentiële vliegroute mogelijk negatief beïnvloed wordt en jachtgebied en nest- en roestplaats van de ransuil verloren zullen gaan. Hiervoor wordt een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd, waarvan “niet voorzien wordt dat deze de uitvoerbaarheid van het plan in de weg zal staan”. De “randen van de wet” worden nadrukkelijk opgezocht. Dit in flagrante tegenstelling met het uitgangspunt.</p>	<p>Conform het Visiedocument van Tauw (p. 27) is ter hoogte van de groenbestemming tussen Pasgeld-Oost en het Wilhelminapark binnen de bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’ door middel van een functieaanduiding voorzien in een (eco-passage) fietstunnel.</p> <p>Zie verder beantwoording zienswijze 6.d.</p>	Geen wijzigingen
i.	<p>De noodzakelijke verbinding van Pasgeld met het Wilhelminapark is geen onderdeel van het plan. Los van de niet begrote (en buiten het bestemmingsplan gehouden) kosten is de gemeente geen eigenaar van de benodigde gronden, dat is ProRail, en het is maar zeer de vraag of die zal meewerken aan de realisatie van een corridor.</p>	Zie beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen
j.	<p>Andere belangrijke oost-west en noord-zuid verbindingen zijn noch gepland, noch begroot en zijn als zodanig kind van de rekening.</p>	<p>De inrichting van de Lange Kleiweg is een uitvoeringsaspect waar het bestemmingsplan niet op ziet.</p> <p>Zie verder het antwoord bij 6.d.</p>	Geen wijzigingen
k.	<p>De inrichting van de Lange Kleiweg vormt geen onderdeel van het plan. Mobiliteit en ecologie staan elkaar in de weg. Van een knip in de Lange Kleiweg is voorlopig geen sprake. Het bestemmingsplan voorziet niet in de vereiste continue Parkloper.</p>	<p>De inrichting van de verbindingzones is een uitvoeringsaspect waar het bestemmingsplan niet op ziet.</p> <p>Zie verder beantwoording zienswijze 6.d.</p>	Geen wijzigingen

l.	De inrichting van de Parkloper en Bosloper worden bewust buiten het bestemmingsplan gelaten. Hierdoor kan het zo zijn, dat én een station én een bus-gebied straks op de parkloper worden geprojecteerd; zelfs het in de toekomst kunnen realiseren van een ecologische verbindingzone wordt daarmee de pas afgesneden.	De betreffende delen van de Parkloper zijn reeds groen ingericht, terwijl het bestemmingsplan geen andere inrichting toestaat.	Geen wijzigingen
m.	Een groot deel van de parkloper is eigendom van TNO en het is maar zeer de vraag of dat gebied deel kan worden van de ecologische hoofdstructuur.	Zie beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen
n.	Ik verzoek u dan ook dringend om de wijzigingen te herzien en het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de groenstructuur en de biodiversiteit in de omgeving volgens het genoemde adviesrapport en Rijswijks eigen standaards worden gewaarborgd.	Zie beantwoording zienswijze 6.d.	Geen wijzigingen
Onderwerp: stikstof			
o.	De conclusie uit het "Stikstofonderzoek Pasgeld-West te Rijswijk" (NOX Advies, ref: RwWjkBr2Tk7o (03 februari 2023)), namelijk dat er geen belemmeringen gelden voor de bestemmingsplanprocedure vanuit stikstofdepositie, is onjuist.	Zie beantwoording zienswijze 4.b.	Geen wijzigingen
p.	Uitgangspunt is de koop van de (gasgestookte) Gerberakwekerij. Het NOX-rapport (van NOX Advies) stelt: Dat uit de koopovereenkomst met de glastuinbouw blijkt dat er sprake is van beëindiging van de activiteiten in verband met de komst van woningbouwontwikkeling Rijswijk	Zie beantwoording zienswijze 4.b.	Geen wijzigingen

	<p>Buiten en dat daarmee onomstotelijk vaststaat, dat de bedrijfsvoering van de kassen is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling, die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Dit is <i>niet</i> zo: letterlijk staat in de koopovereenkomst (zie: Afschrift openbaar register - Hyp4 dl 69245 nr 7): “De verkoper heeft het gekochte gebruikt ten behoeve van een agrarisch onderneming en de koper gaat het gekochte gebruiken voor een niet agrarische bestemming”. Over woningbouwontwikkeling wordt in de koopovereenkomst niet gerept.</p>		
q.	<p>Wat wel duidelijk is, is dat de Gerberakwekerij, ná afscheid genomen te hebben van de betreffende locatie aan het 't Haantje, gelijktijdig een nieuwe locatie aan de Kasteelweg in De Lier heeft geopend met “samen met de bestaande locatie aan de Hofzichtlaan, een productie van minigerbera’s op een teeltcapaciteit van 9,3 hectare.” Bron: BPnieuws. De oude locatie is verkocht teneinde een nieuw bedrijf (dat ook stikstofruimte inneemt) te kunnen openen. De uitstoot van de oude Gerberakwekerij mag óók om deze reden niet ingebracht worden voor de ontwikkeling van Pasgeld-West.</p>	<p>De besluitvorming over de nieuwe locatie van de Gerberakwekerij in De Lier speelt geen rol bij het nu vast te stellen bestemmingsplan. Daarbij is van belang dat de Gerberakwekerij bij de vestiging in De Lier geen gebruik heeft kunnen maken van de stikstofruimte van de oude locatie. Deze stikstofruimte is dus niet dubbel ingezet om ontwikkelingen mogelijk te maken.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>
r.	<p>Als laatste kan worden opgemerkt dat de claim van ‘historische rechten’ sowieso onjuist is omdat niet vaststaat wat de peildatum is. Als zodanig zouden alle activiteiten uit het</p>	<p>De peildatum is bepaald zoals beschreven in de notitie van NOx advies. De gedachte dat alle activiteiten uit het verleden zouden kunnen worden gebruikt voor salderingen is onjuist.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

	verleden kunnen worden opgevoerd, hetgeen juridisch niet houdbaar is.	Dat is in het kader van het stikstofonderzoek voor dit bestemmingsplan ook niet gebeurd.	
7.	Zienswijze 7 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: geluid			
a.	<p>Geluidsnormen worden in ernstige mate overschreden. Dit geeft een slecht woon- en leefklimaat voor de huidige bewoners van de bestaande woningen in Pasgeld. De overschrijding zal voor de huidige bewoners gelegen aan de Lange Kleijweg zeker ook een ernstige geluidshinder veroorzaken. Daarbij zijn deze bestaande woningen gebouwd begin 1900; deze woningen kennen niet de geluidswerende voorzieningen die heden ten dage in nieuwe woningen zouden kunnen worden toegepast.</p> <p>Op welke manier gaat de gemeente zorg dragen voor de bestaande woningen aan het Jaagpad met name bijvoorbeeld de nummers 180 t/m 192. En de bestaande woningen aan de Lange Kleijweg en Haantje tegen de overschrijding van de gewenste geluidsbelasting die hoger is dan de maximale waarde van 63 dB?</p>	<p>De planregels zijn er om gelet op de omgevingsaspecten een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen.</p> <p>Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.</p> <p>Het bestemmingsplan Pasgeld-West maakt geen nieuwe functies mogelijk die tot geluidhinder kunnen leiden ten opzichte van hetgeen (al dan niet via een uit te werken bestemming) mogelijk en ruimtelijk aanvaardbaar is geacht op grond van het voorgaande bestemmingsplan. Het industrieterrein aan de zuidzijde van het plangebied is conform de Wet geluidhinder gezoneerd. De geluidzone is in meerdere bestemmingsplannen vastgelegd door middel van de functie-aanduiding 'geluidzone'. Deze zone beperkt de geluidruimte op het industrieterrein en beschermt de omliggende geluidgevoelige functies.</p>	Geen wijzigingen

b.	<p>Daarnaast ben ik het ook het niet eens met het toestaan van stijging van de acceptabele geluidsnormen, omdat de geluid reducerende maatregelen, zoals ook het rapport: 'Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Bestemmingsplan Pasgeld-West' aangeeft, na realisatie van de op grond van uw ontwerp bestemmingsplan onvoldoende zullen zijn. Ook hiervoor geldt zeker de vraag hoe gaat deze geluidsoverschrijding voor de bestaande woningen opgelost worden?</p> <p>Als dit reëler beschouwd wordt, moet in de berekeningen ook geluidsbelasting van het vaarverkeer door de rivier De Vliet en de geluidsoverlast ten gevolge van de Rijksweg A1 3 meegenomen worden. Verdere verstedelijking van het gebied zal in het kader van geluidsoverlast alleen maar toenemen. Dit betekent voor de (huidige) bewoners een ernstige aantasting van een goed woon- en leefklimaat die hun ongevraagd wordt aangedaan.</p>	<p>De zienswijze geeft geen aanleiding voor het oordeel dat reducerende maatregelen onvoldoende zullen zijn.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>
c.	<p>Naar onze mening heeft de gemeente ook een zorgplicht in verband met de leefbaarheid van de huidige bewoners van Pasgeld. Hiervoor dient een integraal onderzoek van de toenemende geluidsbelasting voor het gehele gebied uitgevoerd te worden. Langdurige blootstelling van bewoners aan te hoge geluidsbelasting zal zorgen voor ernstige gezondheidsschade bij deze bewoners. Hoe gaat de gemeente daarmee om en hoe worden deze mensen straks schadeloos gesteld?</p> <p>Ik benadruk dat wettelijke grenswaarde conform de Wet geluidhinder overschreden worden, dit wordt als ontoelaatbaar geacht.</p>	<p>De gemeente vindt de leefbaarheid voor elke bewoner in Rijswijk belangrijk. Geluidsbelasting wil de gemeente ten alle tijden voorkomen. Daarvoor wordt er op gelet dat de maximale ontheffingswaarde niet overschreven wordt.</p> <p>Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen. Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

		constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.	
d.	Welke geluid reducerende maatregelen worden er genomen voor de huidige bewoners van Pasgeld?	Zie beantwoording bij 7a.	Geen wijzigingen
e.	Er wordt aanbevolen in het rapport nader onderzoek te doen naar de gevolgen en de mogelijke maatregelen en wanneer gaat dat plaatsvinden?	Deze aanbeveling heeft betrekking op de nieuw te bouwen woningen en zullen in het kader van de aanvraag van een bouwvergunning worden onderzocht.	Geen wijzigingen
f.	In het huidige onderzoek wordt niet onderzocht wat de impact is van de zeer hoge geluidseffecten op de natuur (groene voorzieningen). Heeft de gemeente in kaart gebracht welke effecten de overschrijding van de geluidsnormen hebben op de gezondheid en het welzijn van mens en dier, de biodiversiteit en ecologische waarde in het gebied als geheel? Wij lezen dit niet terug in het rapport.	Zie beantwoording bij 7a.	Geen wijzigingen
8.	Zienswijze 8 – Weerheim		
Onderwerp: knip Lange Kleiweg/ verkeersontsluiting			
a.	In <u>bijlage 17</u> heeft Sweco een verkeersonderzoek gedaan voor de betreffende bewegingen in de regio. Wat hierbij niet is meegenomen is een onderzoek <u>waarom</u> deze verkeersbewegingen plaatsvinden. In deze mate heeft het onderzoeksbureau verzuimd een goede afspiegeling te maken van de noodzaak voor bewegingen. Er zullen verkeersbewegingen zijn gemaakt met een lage	Afgezien hiervan wordt momenteel onderzocht hoe de diverse woon-/ en werkgebieden in en rondom Pasgeld en de Plaspoelpolder naar de toekomst toe het beste bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig gehouden kunnen worden. In dit onderzoek worden verschillende verkeerskundige ingrepen onderzocht. Daarnaast wordt vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt gekeken hoe het	Geen wijzigingen

	<p>prioriteit, echter in ons geval (en diverse bedrijven met ons) een zeer hoge prioriteit. Wij hebben 2 vestigingen waartussen een zogeheten “knip” voorgesteld is. Hetgeen voor ons een onwerkzame situatie zou betekenen. Zolang de redenen van de intensiteit van de verkeersbewegingen onbekend zijn is de ernst onduidelijk en zullen aanpassingen aan, in dit geval de Lange Kleiweg, grote impact hebben op de bedrijven rondom Pasgeld.</p>	<p>nieuwe wegprofiel en de routes voor langzaam verkeer op een verkeersveilige en prettige manier kunnen worden vormgegeven. In eerste instantie wordt onderzocht of de inrichting als 30 km/h weg een realiseerbaar en effectief alternatief is.</p>	
b.	<p>In <u>Bijlage 18</u> wordt er uitgeweid over het STOMP principe. Uiteraard snappen wij dat door verduurzaming en het terugdringen van de CO2 uitstoot de P (privé-auto) de laatste plaats heeft gekregen. Wat echter achterwege wordt gelaten in het huidige voorstel voor het bestemmingsplan is dat de verkeersintensiteit op de nieuw ontwikkelde weg “Laan van ‘t Haantje” bijzonder groot is. Hier wordt de huidige ontwikkelde woonwijk al ontsloten en de file staat op de drukke momenten (08.00-09.00 en 16.30-17.30) al tot meer dan 25% richting de stoplichten naar de ontsluiting aan de Beatrixlaan stil. Wanneer de huidige uitvalsroute, de Lange Kleiweg, richting Rijswijk wordt verhinderd door een knip en de nieuwe te ontwikkelen woonwijk Pasgeld-West (waar eerst het voornemen van 750 huishoudens was en nu 1000) met een parkeernorm van 1,3 dus een maximum van 1300 auto’s ook via de Laan van ‘t Haantje wordt ontsloten creëert u een verkeersinfarct in plaats van een oplossing. Er</p>	<p>Zie beantwoording bij 8a</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

	zouden beter naar oplossingen gekeken kunnen worden zoals in bijlage 18 punt 3.5.3 wordt benoemd “de mate van ontsluiting via een tweede route wordt nog onderzocht” alvorens een probleem te veroorzaken wat nu al aanwezig is nog voordat het gebied Pasgeld-West ontwikkeld is.		
9.	Zienswijze 9 - Geanonimiseerd		
Onderwerp: groen			
a.	Hoe kan het dat de gemeente bepaalde zaken lijkt te negeren, zoals de groene ruimte en ecologie? Het is van groot belang dat er duidelijkheid komt over de ontsluiting van het gehele gebied, voordat de bouw begint.	Groene ruimte en ecologie worden niet genegeerd. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt de realisatie van de belangrijke delen van de groen-blauwe hoofdstructuur mogelijk gemaakt. De ontsluiting van de nieuwe bedrijven en woningen zal plaats vinden via de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg.	Geen wijzigingen
Onderwerp: veiligheid			
a.	De veiligheid met betrekking tot gas en andere leidingen is ook een belangrijk aandachtspunt. De loop van de leidingen moet inzichtelijk zijn bij het bestemmingsplan.	De in het plangebied aanwezige leidingen die planologische beschermingen behoeven zijn conform de ligging met een passende regeling opgenomen in het bestemmingsplan, namelijk in artikel 10, 11 en 12 van de regels	Geen wijzigingen
Onderwerp: geluid			
a.	Het geluid komt zelfs wanneer “stil asfalt” wordt toegepast, flink boven de maximale waardes uit. B&W mogen deze maxima verhogen. In de berekeningen is echter geen rekening	Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielaawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen.	Geen wijzigingen

	gehouden met overlast voor de bestaande bewoning.	<p>Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.</p> <p>Het bestemmingsplan Pasgeld-West maakt geen nieuwe functies mogelijk die tot geluidhinder kunnen leiden ten opzichte van hetgeen (al dan niet via een uit te werken bestemming) mogelijk en ruimtelijk aanvaardbaar is geacht op grond van het voorgaande bestemmingsplan. Het industrieterrein aan de zuidzijde van het plangebied is conform de Wet geluidhinder gezoneerd. De geluidzone is in meerdere bestemmingsplannen vastgelegd door middel van de functie-aanduiding 'geluidzone'. Deze zone beperkt de geluidruimte op het industrieterrein en beschermt de omliggende geluidgevoelige functies.</p>	
Onderwerp: water			
a.	Verder ben ik bezorgd over de verkeerde aannames die lijken te worden gemaakt ten aanzien van het zogenaamd "robuuste" waterplan.	<p>Het Hoogheemraadschap Delfland is verantwoordelijk voor het huidige en toekomstige waterbeheer en ook voor het bepalen van de wateropgave wanneer er ontwikkelingen zoals RijswijkBuiten plaats vinden. Het Hoogheemraadschap is (op verzoek) dan ook vanaf het begin betrokken bij de planvorming van RijswijkBuiten. De wateropgave, die specifiek voor Pasgeld-west in samenhang met de omgeving is bepaald, is in de regels van het bestemmingsplan onverkort opgenomen.</p>	Geen wijzigingen

10.	Zienswijze 10 - Geanonimiseerd		
Onderwerp: verkeer			
a.	<p>Het is nu al erg druk geworden op de Lange Kleiweg door Rijswijk Buiten bewoners, tevens gevaarlijke momenten met oversteken vanwege de verkeersdruk, zowel wandelend als fietsend.</p> <p>En dan wordt de intensiteit op het Jaagpad vergroot, lagere woninggetallen blijven toch nog steeds toename van woningen met de huidige plannen. Tevens zijn de knelpunten bij Laan van het Haantje en de Prinses Beatrixlaan nu al een probleem.</p>	<p>Deze zienswijze lijkt te verwijzen naar de afname van het woningaantal voor de ontwikkellocatie Pasgeld-oost. Deze locatie is niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Hiervoor is een aparte bestemmingsplanprocedure gestart.</p> <p>Op basis van verkeersonderzoek is gebleken dat de Lange Kleiweg geschikt is voor de ontwikkelingen. Daarnaast doet de gemeente momenteel onderzoek hoe de diverse woon-/ en werkgebieden in en rondom Pasgeld en de Plaspoelpolder naar de toekomst toe het beste bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig gehouden kunnen worden. In dit onderzoek worden verschillende verkeerskundige ingrepen onderzocht. Daarnaast wordt vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt gekeken hoe het nieuwe wegprofiel en de routes voor langzaam verkeer op een verkeersveilige en prettige manier kunnen worden vormgegeven.</p>	Geen wijzigingen
b.	<p>Enig idee hoe het op het bruggetje naar Delft wordt? Wat is daar het plan van aanpak voor? Of is daar geen oplossing voor met meer woningen, hoe denkt u dat 2 onder 1 kap woningen zich gaan verplaatsen?</p>	Zie beantwoording bij a.	Geen wijzigingen
Onderwerp: geluid			

c.	<p>De geluidsoverlast is volgens uw rapport al hoger dan de voorkeursgrenswaarde: Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat het verkeer op de Lange Kleiweg, de Laan van 't Haantje, de Rijksweg A4, het spoorverkeer over de spoorlijn en de activiteiten op het industrieterrein DSM een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan voorkeursgrenswaarde(n). Ook al komen er aanpassingen hiervoor, het wordt er voor de buurt niet meer leefbaar op als we buiten zijn, in het groen en onderweg naar het groen?</p>	<p>Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielaawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen. Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.</p> <p>Het bestemmingsplan Pasgeld-West maakt geen nieuwe functies mogelijk die tot geluidhinder kunnen leiden ten opzichte van hetgeen (al dan niet via een uit te werken bestemming) mogelijk en ruimtelijk aanvaardbaar is geacht op grond van het voorgaande bestemmingsplan. Het industrieterrein aan de zuidzijde van het plangebied is conform de Wet geluidhinder gezoneerd. De geluidzone is in meerdere bestemmingsplannen vastgelegd door middel van de functie-aanduiding 'geluidzone'. Deze zone beperkt de geluidruimte op het industrieterrein en beschermt de omliggende geluidgevoelige functies.</p>	Geen wijzigingen
Onderwerp: water			
d.	<p>Zelfs al schrijft het voorlopige waterplan voor Pasgeld dat er voldoende compensatie in open water is voor de nieuwe verharding, wateroverlast is er al bij gemiddeld 10 grote buien in een jaar, dus als het ontwerp tot 1</p>	<p>Ten behoeve van de ontwikkeling wordt een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Waterhuishoudkundige eisen worden getoetst het Hoogheemraadschap van Delfland. De watervoorziening moet minimaal voldoen aan</p>	Geen wijzigingen

	maal in de honderd jaar voorziet, is het nu al niet haalbaar.	de zware piekbuien die zich 1x rond de 100 jaar voordoen. De wateropgave, die specifiek voor Pasgeld-west in samenhang met de omgeving door het Hoogheemraadschap is bepaald, is in de regels van het bestemmingsplan onverkort opgenomen.	
e.	En wateroverlast is niet alleen een kwestie van water, het beschadigt ook het huis, geeft insectenoverlast ipv symbiose, hoe kan de leefbaarheid bij meer woningen op zijn minst stabiel blijven of juist verbeterd?	Zie beantwoording bij d.	Geen wijzigingen
11.	Zienswijze 11 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: inpassen weiland			
a.	Ik zou graag in overleg willen treden met de gemeente Rijswijk over het inpassen van een weilandje waar dwerggeiten lopen naast mijn schuurkas in het nieuwe bestemmingsplan. Ik heb het betreffende stukje in 1977 gekocht van mijn vader voor € 18.- de meter, en zwaar tegen mijn zin mijn bedrijf voortijdig moeten beëindigen, nadat in september 1998 en 2000 mijn tuin blank was komen te staan door de hevige regenval in die maanden, en mijn alstroemeria gewassen half verzopen zijn. Mijn buurman AH Vrij had toen eerder aangegeven mijn land te willen kopen voor € 50.-per meter en ik had toen weinig andere keus dan daar maar op in te gaan, en ik het in 2003 heb verkocht.	Het overleg waar u toe verzoekt heeft inmiddels plaats gevonden.	Geen wijzigingen

b.	Komt bij dat als er een voet/fietspad gerealiseerd wordt van de Laan van het Haantje langs het spoor naar het oorlogsmonument het tot aan het spoor een mooi groen hoekje zou kunnen worden langs de bedrijfsgebouwen en de rest van het t Haantje waar het goed wandelen of fietsen is voor een leuk blokje om.	De wens die u uitspreekt. Is een gedeelde wens. Met Prorail zijn gesprekken gaande met als doel het realiseren van een voet-/fietspad langs het spoor naar het oorlogsmonument en 't Haantje.	Geen wijzigingen
12.	Zienswijze 12 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: plankaarten bestemmingsplan			
a.	Wat opvalt is het vele gebruik van de kleur groen in de illustraties om het beeld te geven dat sprake is van een vergroening van het plangebied. Door de straten op de illustraties groen te maken wordt het beeld gecreëerd van groene gebieden, die in werkelijkheid bestraat zijn (hard, warm). Zie vb figuur 2.1 overgenomen uit het Schetsboek Pasgeld. Uit de studies blijkt dat de planontwikkeling juist ten koste gaat van open natuur en landschap. Dit is dus een verkeerde voorstelling van zaken.	<p>Klimaat adaptief en natuur inclusief bouwen zijn onderwerpen die bij de verdere uitwerking van de plannen voor Pasgeld-west hoog op de agenda staan. Dit heeft gemeenteraad (nogmaals) willen benadrukken met de motie van 18 april jl. met deze strekking.</p> <p>Ook wordt in het bestemmingsplan de groen-blauwe hoofdstructuur van Pasgeld (voor zover deze binnen de plangrenzen ligt) als zodanig bestemd.</p> <p>De groen-blauwe hoofdstructuur is gebaseerd op de ecologische structuur zoals in kaart gebracht door TAUW. Dit adviesbureau heeft de ecologische waarde van Pasgeld en potentiële ontwikkeling daarvan in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan zijn samengevat in de natuurwaardenkaart (zie afbeelding 4.4. op pagina 59 van het</p>	Geen wijzigingen

		<p>ontwerpbestemmingsplan), welke de ligging toont van natuurtypen, (deel)kerngebieden, stapstenen en verbindings-zones voor iconsoorten en begeleidende soorten. Met behulp van de kaart is de landschapsecologische samenhang in de driehoek Pasgeld in beeld gebracht alsook de ecologische relatie met groene gebieden daarbuiten.</p> <p>Het rapport van TAUW en de daarin beschreven natuurwaarden dienen als basis voor het vormgeven van het groen-blauwe raamwerk van Pasgeld om de ecologische samenhang en ecologische waarde van het gebied te verbeteren.</p>	
b.	<p>Door het zicht van boven op de plankaarten lijkt het plangebied groen te worden. De grote groene stroken zijn echter of nu al groen, of worden smalle stroken groen bomen langs drukke wegen. De verkeersdruk op deze routes neemt bovendien toe, van natuurbeleving zal dus daar geen sprake zijn. En een voorbeeld gebruik kleur groen op afbeelding 2.4. In de kaart van de hoofdstructuur worden de verbindingswegen Lange Kleiweg en Laan van 't Haantje groen aangegeven.</p>	Zie beantwoording bij a.	Geen wijzigingen
c.	<p>In kaarten zoals van 2.7 wordt door de blik van boven juist het zicht ontnomen op de nieuwe verbindingswegen die zullen worden aangelegd, deels door bestaand groen, om de nieuwe wijken te verbinden met onder andere</p>	Zie beantwoording bij a.	Geen wijzigingen

	de Lange Kleiweg. En de ruimte tussen de woningen (bestrating) is groen ingekleurd. Dit alles wekt de indruk van een groene omgeving, waar sprake zal zijn van verstening. Zorg in vervolg voor realistische weergaven en maak alleen groen wat echt natuurlijk (niet bestraat).		
Onderwerp: MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse)			
d.	De bouw op Pasgeld West gaat ten koste van landschap en natuur. In paragraaf 4.2.4 van de MKBA staat duidelijk dat voor de bestaande bewoners sprake is van een negatief effect in de vorm van verloren natuur en landschap. Ook gelden voor de bestaande bewoners nog niet berekende PM posten door toenamen forenzen/bezoekers, mobiliteit en klimaat adaptatie.	<p>Het saldo van de MKBA komt uit op + 35,8 mln. euro plus een aantal PM-posten (negatieve PM-posten voor forenzen en bezoekers als gevolg van het verdwijnen van de natuur en de overlast van het extra verkeer en positieve PM-post op het gebied van klimaatadaptatie). Wel kan op basis van de onderliggende verkeersstudies worden geconcludeerd dat de verkeerskundige impact van Pasgeld-West beperkt is, zo is geconcludeerd dat er geen nieuwe knelpunten in het studiegebied zullen ontstaan. Ten aanzien van klimaatadaptatie is een positieve (nog niet te kwantificeren) PM-post opgenomen.</p> <p>De nieuwe woningen voorzien daarnaast in een maatschappelijke behoefte. Daartegenover staan een aantal negatieve effecten die gekoppeld zijn aan de nu aanwezige natuur en landschap. Indien die verloren gaat, dan is de totale maatschappelijke schade berekend op 2 mln. euro. Dit bedrag is opgebouwd uit drie onderliggende effectposten, namelijk de bijdrage van natuur op gebied van milieu, klimaat en gezondheid, de bijdrage aan</p>	Geen wijzigingen

		<p>leefbaarheid/woongenot van omwonenden en de intrinsieke waarde van de natuur.</p> <p>De uitkomsten van de MKBA zijn door de gemeenteraad meegewogen in de besluitvorming.</p> <p>De MKBA lag daarmee mede ten grondslag aan het raadsbesluit d.d. 12 oktober 2021 over de ontwikkelrichting van Pasgeld waarin de gemeenteraad heeft besloten maximaal 1000 woningen in Pasgeld-West mogelijk te maken.</p> <p><u>Ten aanzien van natuur en landschap:</u></p> <p>Ook stelde de raad d.d. 12 oktober 2021 de hoofdplanstructuur voor Pasgeld vast. Als resultaat wordt met de voorgestelde hoofdplanstructuur de kwaliteit en samenhang van het aanwezige groen en water verbeterd en daarmee een impuls aan de biodiversiteit gegeven, voortbordurend op de uitkomsten en het advies uit het rapport ecologische structuur van TAUW. Daarnaast wordt in nauwe samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland opgetrokken, om te komen tot een toekomstbestendig, klimaatadaptief en robuust watersysteem.</p>	
e.	De vraag wordt ook in de MKBA gesteld of deze huizen niet elders kunnen worden gerealiseerd zodat geen afbreuk wordt gedaan aan bestaande open ruimtes en natuur. Is dit serieus verkend?	Een MKBA wordt altijd afgezet tegen een nulalternatief welke de referentiesituatie betreft waarin géén ontwikkeling plaatsvindt. Het projectalternatief voor Pasgeld-West levert ten opzichte van dit nulalternatief een positief maatschappelijk kosten/baten saldo op zoals in de beantwoording van a. is toegelicht.	Geen wijzigingen

		<p>De uitkomsten van de MKBA zijn door de gemeenteraad meegewogen in de besluitvorming.</p> <p>De MKBA lag daarmee mede ten grondslag aan het raadsbesluit d.d. 12 oktober 2021 over de ontwikkelrichting van Pasgeld waarin de gemeenteraad heeft besloten maximaal 1000 woningen in Pasgeld-West mogelijk te maken.</p>	
f.	<p>De realisatie van plan Pasgeld gaat niet zonder kosten. In de rapportage staat dat de verwerving 8,2 mln heeft gekost en dit na gereed maken voor de bouw is toegenomen tot 40,8 mln. De grond wordt vervolgens verkocht voor 63,9 mln. Een saldo van 24,4 contante waarde voor de gemeente. Als het project nu zou stopen kost dit de gemeente 25,9 mln. Hieruit komt een beeld naar voren van een ontwikkeling die om financiële redenen niet meer te stoppen is. Er moeten opbrengsten worden gerealiseerd. De gemeente heeft dan nog wel de verantwoordelijkheid om een leefbare omgeving te maken en of dat lukt is de vraag</p>	<p>De gemeente heeft in het plandeel Pasgeld West tot op dit moment al substantieel geïnvesteerd, onder andere in de vorm van grondaankoop. Deze kosten worden niet terugverdiend als in Pasgeld West niet de beoogde woningbouw plaatsvindt.</p> <p>De gemeente heeft absoluut een verantwoordelijkheid om van Pasgeld West een kwalitatief hoogwaardig en leefbare (woon)omgeving te maken. Daarop is de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied gericht, die plaatsvindt binnen en geborgd wordt door de kaders van het bestemmingsplan.</p>	Geen wijzigingen
g.	<p>De MKBA bevat meerdere scenario's voor Pasgeld Oost, waarvan alternatief 3 de voorkeur heeft van de raad. De plankosten voor Oost zijn 20 mln. Dit plan niet door laten gaan levert een afboeking van 9,8 mln. De afboeking biedt de kans een hele fijne groene ruimte te creëren voor bestaande en nieuwe bewoners van het gebied. Dit is nog altijd een</p>	<p>De ontwikkeling van het plandeel Pasgeld West is op zichzelf winstgevend, maar vormt, naast Sion en Parkrijk, slechts één plandeel van de grondexploitatie RijswijkBuiten. Die andere beide plandelen zijn verlieslijdend en dat geldt per saldo ook voor de totale grondexploitatie RijswijkBuiten.</p>	Geen wijzigingen

	<p>mogelijke keuze die de voorkeur verdient. Het lijkt bovendien te kunnen worden vergoed uit de opbrengsten van Pasgeld West. Kan de gemeente de groenontwikkeling in Pasgeld Oost (en afboeking) bekostigen uit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling?</p>	<p>Afboeken van 9,8 mln op Pasgeld Oost kan dus niet uit de grondexploitatie worden bekostigd, maar doet het bestaande tekort op de grondexploitatie verder oplopen.</p>	
<p>Onderwerp: woningbouw</p>			
h.	<p>De beoogde bouwlocatie ligt naast 2 snelwegen en enkele grote lokale verkeersaders, naast de Vliet en wordt doorkruist door een spoorlijn met verdubbeld spoor. Op een steenworp afstand bevindt zich DSM met uitbreidingsplannen. Voor de bewoner is de toegenomen verkeersdruk nu al merkbaar. En dan moeten er nog 1.100 woningen bij, een school en extra verkeer richting nieuw te vestigen bedrijven en het uitbreidende DSM. Van alle infrastructuur is bekend dat het verkeersvolume komende jaren autonoom zal blijven toenemen en daarmee de belasting op de (leef)omgeving. De plannen en het verkeer dat dit extra genereert levert onder meer onacceptabele geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Ga dus niet door op de ingeslagen weg.</p>	<p>Het bestemmingsplan Pasgeld-West maakt geen nieuwe functies mogelijk die tot hinder kunnen leiden ten opzichte van hetgeen (al dan niet via een uit te werken bestemming) mogelijk en ruimtelijk aanvaardbaar is geacht op grond van het voorgaande bestemmingsplan.</p> <p>Het industrieterrein aan de zuidzijde van het plangebied is conform de Wet geluidhinder gezoneerd. De geluidzone is in meerdere bestemmingsplannen vastgelegd door middel van de functie-aanduiding 'geluidzone'. Deze zone beperkt de geluidruimte op het industrieterrein en beschermt de omliggende geluidgevoelige functies.</p> <p>De planregels zijn er om gelet op de omgevingsaspecten een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

		Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.	
i.	De bouwopgave gaat ten koste van schaars groen en de leefbaarheid in deze nog relatief rustige omgeving, geklemd tussen Den Haag en Delft. Inwoners uit Delft en Rijswijk komen wandelen en recreëren in dit gebied dat daarmee een meer dan lokale functie heeft. Ook menig hondenbezitter weet dit gebied te waarderen. Wandelgebieden, ontmoetingsplekken, speelplaatsen en losloopstroken liggen idealiter niet naast drukke verkeersaders. Het zijn idealiter geen postzegels met groen, maar groene terreinen en stroken met een grote variatie en dichtheid van groen. Het zijn verbindingen die zich vrij door en langs bebouwing slingeren, geen rechte lanen met versteende ondergrond. Scheidt bovendien wandelpaden van fiets- en overige verkeer. Leg fietspaden, met brommerverkeer, niet in de parken.	De bouwopgave gaat met name ten koste van gebieden die in het recente verleden nog een agrarische functie hadden ten behoeve van glastuinbouw en veeteelt. In bestaande parken, plantsoenen en bijvoorbeeld het slagenlandschap wordt niet gebouwd. Ook wordt in het bestemmingsplan de groen-blauwe hoofdstructuur van Pasgeld (voor zover deze binnen de plangrenzen ligt) als zodanig bestemd. Zie de beantwoording bij 12a over de (uitwerking van) de ecologische structuur van Pasgeld.	Geen wijzigingen
j.	Geen huizen in Pasgeld Oost. Minder ontwikkeling in Pasgeld West.	Pasgeld-Oost is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Op 12 oktober 2021 heeft de gemeenteraad van Rijswijk ingestemd met de ontwikkelrichting van Pasgeld. Daarbij heeft de gemeenteraad besloten voor Pasgeld-West de ontwikkeling van maximaal 1.000 woningen	Geen wijzigingen

		mogelijk te maken. Dit bestemmingsplan borduurt voort op dat besluit.	
k.	Leefbaarheid en bereikbaarheid prioriteit geven, niet grondgebonden woningbouw. Verken hoogbouw om groene leefomgeving mogelijk te maken. Groene verbindingen in plangebied. Meer bomen planten. Geen bomen kappen voor woningbouw of wegenbouw. Geen doorsnijding bestaande groen in Pasgeld voor wegen (strook langs Kleiweg). Pasgeld ontwikkelen als groene long tussen Rijswijk en Delft.	De gemeente heeft absoluut een verantwoordelijkheid om van Pasgeld West een kwalitatief hoogwaardig en leefbare (woon)omgeving te maken. Daarop is de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied gericht, die plaatsvindt binnen en geborgd wordt door de kaders van het bestemmingsplan. Bij de planvorming worden bomen, als dat mogelijk is niet gekapt en ingepast in het ontwerp, ook wordt onderzocht of bomen eventueel verplantbaar zijn. Zie daarnaast de beantwoording bij 12a over de (uitwerking van) de ecologische structuur van Pasgeld.	Geen wijzigingen
Onderwerp: mobiliteit en bereikbaarheid			
i.	In 2021 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten voor Pasgeld. Hieruit blijkt een schrikbarende hoeveelheid verplaatsingen, waarvan de helft via Pasgeld. De Lange Kleiweg wordt genoemd als een van de hoofdontsluitingsroutes. Ondanks de wens van de gemeente automobilititeit te beperken zal de mobiliteit toenemen en zal 66% van deze verplaatsingen zijn via de auto en slechts 9% met OV. De toename via de Lange Kleiweg is berekend op 14.000 voertuigen. Door de nieuwe tunnel worden dagelijks 7.000 motorvoertuigen extra verwacht. Het verkeersmodel laat zien dat het verkeer de	Op basis van verkeersonderzoek is gebleken dat de Lange Kleiweg geschikt is voor de ontwikkelingen. Daarnaast doet de gemeente momenteel onderzoek hoe de diverse woon-/ en werkgebieden in en rondom Pasgeld en de Plaspoelpolder naar de toekomst toe het beste bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig gehouden kunnen worden. In dit onderzoek worden verschillende verkeerskundige ingrepen onderzocht. Daarnaast wordt vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt gekeken hoe het nieuwe wegprofiel en de routes voor langzaam verkeer op een	Geen wijzigingen

	Lange Kleiweg kiest, omdat deze aantrekkelijker is dan via de Beatrixlaan. Dit effect is nu al te zien. Het aandeel van het verkeer dat een relatie heeft met Pasgeld is 49% voor Noord en 35% voor de zuidzijde.	verkeersveilige en prettige manier kunnen worden vormgegeven.	
m.	Om de leefbaarheid te verbeteren het verkeer te beperken verzoek ik u om maatregelen voor te stellen die zo snel mogelijk doorgaand (sluip) verkeer kunnen weren. Denk aan een beperkte toegang, zoals in Den Hoorn wordt toegepast of vertraagde toegang zoals langs de Vliet richting Rotterdam. De maatregel moet de huidige en toekomstige bewoners van Pasgeld in staat stellen wel de A4 en Beatrixlaan te bereiken via de Lange Kleiweg en Delft, en tegelijk sluijverkeer te weren. Knippen van wegen richting A4 en/of Delft, om woningbouw op Pasgeld mogelijk te maken, ten koste van de bereikbaarheid van bestaande woningen levert een verslechtering van de bereikbaarheid voor huidige bewoners.	Zie beantwoording bij l.	Geen wijzigingen
Onderwerp: klimaatadaptatie			
n.	De huidige situatie in het plangebied zorgt voor meer warmte en lokaal meer hitte plekken. De bestrating rond de Laan van 't Haantje is geen fraaie ontwikkeling in dit verband. Bomen kunnen bijdragen aan verkoeling. Handhaaf dus alle bestaande, volwassen bomen en plant zo veel mogelijk bomen bij die bijdragen aan de verkoeling. De bomen kunnen ook bijdragen aan het beperken van hinder van de zuid-west	Klimaat adaptief en natuur inclusief bouwen en zijn onderwerpen die bij de verdere uitwerking van de plannen voor Pasgeld-west hoog op de agenda staan. Dit heeft gemeenteraad (nogmaals) willen ondersteunen met de motie van 18 april jl. met deze strekking .	Geen wijzigingen

	wind die hier fors waait en overdracht van geluid in deze richting.		
Onderwerp: geluid			
o.	<p>Waarom wordt voorgesteld geluidsoverschrijding toe te staan? In het gebied is al sprake van geluidshinder van de snelwegen (A4 en A13 zijn hoorbaar), lokale wegennet (Kleiweg en Laan van 't Haantje zijn een nieuwe sluiproute voor verkeer van en naar de snelwegen) en DSM. Dat zal alleen maar toenemen, ook zonder de nieuwbouw en de aanzuigende werking die dat heeft op het verkeer.</p> <p>De A4 wordt verbreed, DSM breidt uit. Het spoorverkeer zal toenemen. Bovendien is sprake van geluid van verkeer over de Vliet. In plaats van overschrijding toe te staan verzoek ik u zorg te dragen voor reductie en voorkomen van deze hinder.</p>	<p>Voor een aantal van de nieuwe geplande woningen zal er sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de spoorweg, industrielawaai, wegverkeer op de gevels van die woningen. Echter mag de maximale ontheffingswaarde niet overschreden worden en moet de constructie van de woning zodanig worden uitgevoerd dat de maximale waarde aan de binnenzijde van de woning (binnenwaarde) binnen de in het Bouwbesluit vastgelegde waardes blijft.</p>	Geen wijzigingen
13.	Zienswijze 13 – De Volle Grond		
Onderwerp: beperking schaduwwerking			
a.	<p>Ons moestuincomplex ligt direct naast deelgebied H9 dat is opgenomen met de bestemming bedrijventerrein. Voor onze tuinders is het van belang dat de toekomstige gebouwen op het bedrijventerrein op voldoende afstand van ons complex worden gesitueerd en een maximale bouwhoogte kennen. Zodat eventuele schaduwwerking op ons moestuincomplex zo beperkt mogelijk is. Op deze wijze zijn onze tuinders ook in de</p>	<p>Door een omissie is de wijziging zoals beschreven in de Nota van beantwoording niet opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt/is deze omissie herstelt.</p>	<p>De verbeelding en de regels worden aangepast opdat er voldoende afstand ontstaat tussen de nieuwe bebouwing en dat de bouwhoogte aan de kant van het moestuincomplex maximaal 8 meter mag zijn (zie staat van wijzigingen)</p>

	<p>toekomst verzekerd van de noodzakelijke zonuren per dag. In de Nota van beantwoording van het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat de bezonning van ons moestuincomplex expliciet wordt meegenomen. Citaat uit de genoemde Nota; "De bestaande sloot tussen de tuinen en H9 zal worden verbreed waardoor bebouwing sowieso op ten minste 20 meter afstand komt. Daarnaast wordt een bepaling opgenomen dat in een strook van 10 meter de bouwhoogte beperkt moet blijven tot ten hoogste 8 meter." Deze geciteerde bepalingen van de bouwafstand van 20 m, en de strook van 10 m met maximale bouwhoogte van 8 meter vinden wij niet terug in het ontwerp bestemmingsplan Pasgeld West. Wij vragen om opname van deze drie bepalingen in het bestemmingsplan Pasgeld West voor de juridische zekerheid die een bestemmingsplan biedt.</p>		
Onderwerp: geluid			
a.	<p>Om de overlast qua geluid zoveel mogelijk te beperken, zodat er rustig getuinierd kan worden, vragen wij u om in de paragraaf geluid van de bouwregels in het bestemmingsplan de voorwaarde op te nemen dat er geen uitlaat van machines of ventilatoren op het dak of aan de kant van ons moestuincomplex komen.</p>	<p>Om overlast zoals dat van geluid te voorkomen is in het bestemmingsplan een inwaartse zonering opgenomen, zie artikel 3.1.1.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>
Onderwerp: natuur			
a.	<p>Op ons moestuincomplex wordt biologisch getuinierd en proberen we de biodiversiteit te stimuleren. Zo hebben wij op onze tuin</p>	<p>Net als bij de uitwerking van het bedrijventerrein H7 in Parkrijk zal ook bij H9</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

	uiteraard een diversiteit aan bloemen en planten, bijenkasten, palen voor roofvogels, zoveel mogelijk egelvriendelijke inrichting en veel verschillende insecten- en vogelsoorten. Wij vragen u om de natuurinrichting op H9 ook te richten op biodiversiteit zodat het diverse aanbod aan planten en dieren bevorderd kan worden en er een groter leef- en foerageergebied komt.	(en H8) aandacht aan natuur inclusief worden geschonken.	
14.	Zienswijze 14 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: biodiversiteit/groen			
a.	Zou het voorliggende bestemmingsplan Pasgeld West gevolgd worden dan zou dat aanzienlijke schade opleveren aan het milieu, de biodiversiteit, de omliggende natuur met haar ecosystemen, het klimaat, zowel op regionale als op lokale schaal de luchtkwaliteit, de waterhuishouding, de leefbaarheid van Rijswijk, de leefbaarheid van regio Haaglanden en de verkeersdoorstroming.	Dit deel van de zienswijze geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het onderhavige ontwerp bestemmingsplan zou leiden aan het milieu, de biodiversiteit, de omliggende natuur met haar ecosystemen, het klimaat, zowel op regionale als op lokale schaal de luchtkwaliteit, de waterhuishouding, de leefbaarheid van Rijswijk, de regio Haaglanden en de verkeersdoorstroming.	Geen wijzigingen
b.	Het leefmilieu van hazen, ransuilen, vleermuizen, de eikelmuizen, vele vogels, insecten en van bijen wordt verwoest Een aantal van deze dieren is wettelijk beschermd Van de overige dieren zijn populaties in Nederland dalende. (Ad 1.) Veel ecosystemen kunnen niet blijven bestaan als hun terrein te klein of gefragmenteerd wordt Dit is precies wat het bestemmingsplan beoogt met het reeds kleine groene gebied tussen de A4, de Vliet en de	Wat betreft de aspecten flora en fauna is een regeling neergelegd in de Wnb. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb.	Geen wijzigingen

	spoorlijn.	<p>Maar een bestemmingsplan mag niet worden vastgesteld indien en voor zover op voorhand redelijkerwijs had moeten worden ingezien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Het voorgaande is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.</p> <p>Gelet op de inhoud van de ecologische onderzoeken is er geen aanleiding om te veronderstellen dat de genoemde soorten aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staan, althans dat (voor zover nodig) een ontheffing kan worden verleend.</p>	
c.	<p>De biodiversiteit wordt permanent drastisch verlaagd, zowel door stikstofuitstoot van het bouwen als door het verwoesten van biotoop. De vergoelijking van de toename van stikstofuitstoot door die te vergelijken met een nóg slechtere situatie uit het verleden gaat niet op (Ad 2). Het niet meerekenen van verwarmingskosten omdat de uitstoot daarvoor elders plaatsvindt ('gasloos' bouwen) getuigt niet van visie.</p>	<p>Er is onderzocht of het bestemmingsplan Pasgeld-West tot mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden leidt. Uit het onderzoek van NOx advies dat in het kader van het ontwerp bestemmingsplan is verricht, blijkt dat er na saldering geen sprake is van mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden. Wel is inmiddels een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar. Daarom is een nieuwe stikstofdepositieberekening gemaakt en is het memo van NOx advies geactualiseerd. Daaruit blijkt dat nog steeds geen sprake is van mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden.</p> <p>Zie ook beantwoording bij 4b</p>	Geen wijzigingen

d.	<p>Meer bebouwing betekent, naast alle directe schade aan het klimaat, ook meer mensen, meer stoken, meer fijnstof, meer auto's, meer scooters en elektrische fietsen, meer honden en katten, meer consumptie etc. Dit is desastreus voor het klimaat.</p> <p>Het belang van het resterende groen binnen de grootstedelijke dichte bebouwing van de Randstad is groot. Dit geldt voor haar effect op de luchtkwaliteit op de temperatuur en op de waterhuishouding.</p> <p>Alle omliggende bebouwde gebieden leunen op Pasgeld voor hun groencompensatie en hun leefbaarheid Inwoners recreëren en sporten er. ontspannen er en laten er hun huisdieren uit. Groen heeft een niet te overschatten rol in het welzijn van de mens en het welzijn van haar burgers valt onder de zorgtaak van de gemeente Rijswijk.</p> <p>Als weiland bebouwd zou worden zal elke vierkante meter gelden als Groenverlies en derhalve zal de vereiste groencompensatie grote (financiële) offers vergen: er zal in de gemeente bebouwing en/of bestrating moeten verdwijnen en ter plaatse zal natuurlandschap moeten worden gecreëerd.</p>	<p>De gemeente heeft absoluut een verantwoordelijkheid om van Pasgeld West een kwalitatief hoogwaardig en leefbare (woon)omgeving te maken. Daarop is de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied gericht, die plaatsvindt binnen en geborgd wordt door de kaders van het bestemmingsplan.</p> <p>Klimaat adaptief en natuur inclusief bouwen zijn onderwerpen die bij de verdere uitwerking van de plannen voor Pasgeld-West hoog op de agenda staan. Dit heeft gemeenteraad (nogmaals) willen onderstrepen met de motie van 18 april jl. met deze strekking.</p>	Geen wijzigingen
e.	<p>Uit genoemd bestemmingsplan blijkt dat Rijswijk nog steeds geen beleid heeft voor haar toekomstige inrichting. Er is geen plan voor de gewenste indeling van Rijswijk als geheel, geen</p>	<p>Onder meer het feit dat in dit bestemmingsplan de delen van de Groenblauwe hoofdstructuur die binnen de begrenzing van dit</p>	Geen wijzigingen

	<p>beoogd maximum aan totaal aantal huizen, geen vastgesteld minimaal groenoppervlak voor Rijswijk. Elke nieuwe aanvraag van projectontwikkelaars wordt op zichzelf bekeken en geaccordeerd.</p>	<p>bestemmingsplan vallen laat zien dat van een dergelijk beleid weldegelijk sprake is.</p> <p>De groen-blaue hoofdstructuur is gebaseerd op de ecologische structuur zoals in kaart gebracht door TAUW. Dit adviesbureau heeft de ecologische waarde van Pasgeld en potentiële ontwikkeling daarvan in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan zijn samengevat in de natuurwaardenkaart (zie afbeelding 4.4. op pagina 59 van het ontwerpbestemmingsplan), welke de ligging toont van natuurtypen, (deel)kernegebieden, stapstenen en verbindingzones voor iconsoorten en begeleidende soorten. Met behulp van de kaart is de landschapsecologische samenhang in de driehoek Pasgeld in beeld gebracht alsook de ecologische relatie met groene gebieden daarbuiten.</p> <p>Het rapport van TAUW en de daarin beschreven natuurwaarden dienen als basis voor het vormgeven van het groen-blaue raamwerk van Pasgeld om de ecologische samenhang en ecologische waarde van het gebied te verbeteren.</p>	
f.	<p>De gemeente Rijswijk was zich bewust van haar groene karakter met <i>'gebieden met een eigen groene identiteit die door hun omvang ook belangrijk zijn in de regionale groenstructuur'</i>,</p>	<p>Zie beantwoording bij e.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

<p>zo valt te lezen in bet Groenbeleidsplan 2010-2020, Het Groenbeheersplan 2020-2023 stelt: "Het huidige groenbeleidsplan is verlopen, maar de uitgangspunten en inhoud zijn nog steeds van toepassingen en aangescherpt in dit beheerplan De belangrijkste ambities voorbeheer van het groen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Behoud en versterken van het groene karakter: met de groene hoofdstructuur uit het groenbeleidsplan als basis; – Basis op orde voor beheer: beeldkwaliteitsniveau 'B' in de hele gemeente, met een 'A' niveau in de centra; – Natuurvriendelijk beheer van het groen, rekening houdend met de functie en ligging; – Duurzaam en klimaatbestendig: versterken en veergroten van de biodiversiteit, bijvriendelijk beheer, klimaatadaptatie zoals het voorkomen van wateroverlast en hittestress en toepassen principes van duurzaam inkopen en elektrisch onderhoud; – Leefbaarheid en participatie; meedenken en betrokkenheid van bewoners, zowel bij het beleid, het onderhoud, als het doen van meldingen. <p>Ook stelt het beheersplan '<i>Bestuurlijke ambities werden niet vertaald in beheermaatregelen. Er was onvoldoende grip op het beheerproces.</i>'</p>		
--	--	--

	Het tragische resultaat hiervan is te zien in wat er geworden is van Het Haantje. (Ad 5). Nu heeft de Gemeente Rijswijk de kans om zich te herpakken. Niet alleen moet ze zichzelf serieus nemen en haar eigen eisen en beleidsplan aanhouden. Naast het voldoen aan eerder gestelde regels, eisen en wetten, wordt ze ook geacht te besturen, visie te hebben en beleid te maken!		
Onderwerp: woningbouw			
g.	Daar Rijswijk reeds ruimschoots voldoet aan haar verantwoordelijkheid in de zogenaamde 'regionale woningbouwopgave' zal de bebouwing van Sion en 't Haantje de laatste nieuwbouw in de gemeente geweest moeten zijn.	Het bestemmingsplan volgt op het raadsbesluit van 12 oktober 2021 waarmee in deelgebied Pasgeld-West de ontwikkeling en realisatie van maximaal 1.000 woningen mogelijk wordt gemaakt.	Geen wijzigingen
h.	Indien toch de wens bestaat tot het huisvesten van nóg meer Europeanen in het meest dichtbevolkte stukje van Europa (de Nederlandse bevolking zelf krimpt namelijk met een geboortecijfer van 1.53 kind per vrouw: niet voldoende voor het op peil houden van de populatie, De bevolkingsgroei is dus vrijwel geheel te danken aan immigratie die grotendeels uit de EU komt), dan is de voor de hand liggende optie het gebruiken van de vele leegstaande kantoorpanden en industrieterreinen die Rijswijk rijk is.	Het beleid met betrekking tot het huisvesten van mensen buiten Nederland is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. De vraag voor woningbouw in Nederland is nog steeds groot, de voorgenomen ontwikkeling voorziet hier in.	Geen wijzigingen
15.	Zienswijze 15 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: bestemmingswijziging van "agrarisch" naar "groen"			
a.	Eind 2019 hebben wij vernomen van het project "Rijswijk buiten", en de daarbij	Per mail is een vertegenwoordiger van de indiener van deze zienswijze d.d. 20 juli 2021	Geen wijzigingen

	<p>behorende bestemmingswijziging van diverse gronden. Tot onze grote verbazing is zonder overleg ons perceel aan het Jaagpad meegenomen in het plan. Tot onze grote verbazing is zonder overleg ons perceel aan het Jaagpad meegenomen in het plan. Tijdens het verzoek om informatie bij de gemeente is ons verteld dat ons perceel meegenomen zou worden in het gebied/fase "Pasgeld-Oost" (productie 1.1), welke pas in een latere fase zal worden ontwikkeld. Na een lange stilte vanuit de gemeente, vreemd na de belofte ons tijdig te informeren over wijzigingen en voortgang over de voorgenomen ontwikkeling, hebben wij na enig speurwerk uit stukken kunnen opmaken dat de plannen inmiddels zijn aangepast. Ons perceel maakt nu onderdeel uit van "Pasgeld-West" (productie 1.2), de fase die eerder aan bod is. Een zeer kwalijk verzuim van de informatie belofte van de gemeente.</p>	<p>ambtelijk geïnformeerd over het huidig planologisch kader dat van kracht is voor het perceel (perceel 2974, sectie G) en de ondergrondse belemmeringen die zich hier bevinden (kabels/leidingen).</p> <p>Ook is d.d. 8 februari 2022 ambtelijk per mail geïnformeerd over de besluitvorming van de gemeenteraad over de ontwikkelrichting van Pasgeld, inclusief kaartbeeld waarin de groenblauwe hoofdstructuur voor Pasgeld met bos- en parkloper is aangeduid. En op de hoogte gebracht van de visie die de gemeenteraad heeft ten aanzien de zone waar het perceel deel vanuit maakt, zijnde de parkloper als onderdeel van de groenblauwe hoofdstructuur voor Pasgeld.</p> <p>Daarnaast hebben er t.b.v. de ter inzagelegging van zowel het voorontwerpbestemmingsplan als het ontwerpbestemmingsplan Pasgeld-West openbare inloopavonden plaatsgevonden waarop met de gemeente in gesprek kon worden getreden over de beoogde bestemmingswijziging(en).</p> <p>Op 10 januari 2023 heeft ambtelijk overleg met een vertegenwoordiger van de indiener van deze zienswijze plaatsgevonden in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor Pasgeld-West en de beoogde bestemmingswijziging van uw perceel.</p>	
--	---	---	--

b.	<p>Een wijziging van ons perceel aan het Jaagpad naar bestemming groen is niet wenselijk voor het beoogde gebruik, agrarisch met wonen en/of een aanpassing naar wonen. Wij zijn altijd voornemens geweest om het perceel te ontwikkelen voor wonen. Door de beoogde bestemmingswijziging naar “Groen” zal het voor ons onmogelijk worden gemaakt om dit voornemen te realiseren of op het perceel te bouwen in de huidige bestemming agrarisch met wonen. Ons inziens is een bestemmingswijziging naar wonen meer voor de hand liggend dan een devaluatie van de gronden naar groen.</p> <p>Graag zien we het concept bestemmingsplan aangepast waarin wonen mogelijk wordt gemaakt op het perceel aan het Jaagpad, sectie G nummer 2947 tenminste behoud van huidige bestemming, door het buiten beschouwing laten van het perceel met de bereikbaarheid van het perceel in achtgenomen zoals is vastgelegd in de erfdienstbaarheid.</p>	<p>Onzes inziens is een bestemmingswijziging naar Wonen niet voor de hand liggend.</p> <p>In de eerste plaats vanwege de huidige en toekomstige doorsnijding met kabels en leidingen.</p> <p>Immers zal ook de WarmtelinQ+ tussen Rijswijk en Leiden door het perceel worden aangelegd (aparte planologische procedure).</p> <p>In de tweede plaats vanwege de visie die de gemeenteraad heeft ten aanzien van de zone waar dit perceel deel vanuit maakt, namelijk dat het onderdeel is van de groenblauwe hoofdstructuur van Pasgeld.</p>	Geen wijzigingen
16.	Zienswijze 16 – Geanonimiseerd		
Onderwerp: bestemmingswijziging van “uit te werken bedrijfsbestemming” naar “bedrijventerrein”			
a.	<p>Voor zover voor cliënten relevant voorziet het ontwerpbestemmingsplan aan de achterzijde van hun perceel in opname van een bestemming ‘Bedrijventerrein’, daar waar het huidige bestemmingsplan nog uitgaat van een</p>	Voor beantwoording zie vanaf 16b.	Geen wijzigingen

	<p>uit te werken bedrijfsbestemming welke nooit is uitgewerkt. Cliënten zijn woonachtig aan de zuidoostzijde van het plangebied in een mooie woning omgeven door een fraaie tuin aan het water. De bedrijfsbestemming bevindt zich direct naast -en zelfs op, waarover later meer- het woonperceel van cliënten. Op grond van het ontwerpbesluit mag er vrijwel aangrenzend aan de percelen van cliënten bedrijfsbebouwing tot maar liefst 12 meter hoog worden opgericht. Cliënten kunnen zich dan ook niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan, nu deze op diverse punten in strijd is met het criterium van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 lid 1 Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) alsmede met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Hieronder zal dit nader worden toegelicht.</p>		
b.	<p><u>Functieaanduiding water valt ten onrechte samen met bouwvlak en andere functieaanduidingen</u> In het zuiden en het westen wordt het plangebied omsloten door water, In het ontwerpbestemmingsplan heeft dit water volledig de functieaanduiding 'water' meegekregen. Op grond van artikel 3.1.1 sub e van de planregels zijn deze gronden bestemd voor: in ieder geval water, duikers en dammen ter plaatse van de aanduiding 'water'; Op de plankaart is echter ook te zien dat op een groot deel van de gronden met de functieaanduiding</p>	<p>Daar waar de aanduiding water opgenomen is op de Verbeelding is momenteel al water gerealiseerd. Dit water zal ook gehandhaafd worden. In de regels wordt dan ook de formulering 'in ieder geval' gewijzigd in 'uitsluitend'. Waardoor er ter plaatse van de aanduiding geen bebouwing nog bedrijventerrein gerealiseerd mag/kan worden.</p>	<p>De planregels worden aangepast. (zie staat van wijzigingen).</p>

	<p>'water" ook het bouwvlak is gelegen. Verder valt de functieaanduiding 'water' deels samen met de functieaanduidingen 'bedrijf tot en met categorie 2' en 'bedrijf tot en met categorie 1'. Met andere woorden, daar waar water is voorzien zijn tegelijkertijd de mogelijkheid tot bedrijfsactiviteiten- en zelfs bedrijfsgebouwen voorzien. Het ontwerpbestemmingsplan is hiermee innerlijk tegenstrijdig. Dit is in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening in artikel 3.1 lid 1 Wro. De toelichting op het bestemmingsplan biedt in deze geen duidelijkheid. Ook de planregel in artikel 3.1.1 sub e biedt met de woorden 'in ieder geval' geen helderheid, nu het onduidelijk is hoe die woorden moeten worden uitgelegd en wat de verhouding is met de andere functieaanduidingen. Het ontwerpbesluit is hiermee eveneens in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en met het motiveringsbeginsel van artikel 3:46 Algemene wet bestuursrecht (Awb). Cliënten achten de betreffende waterpartij noodzakelijk voor het in stand houden van de waterbergingscapaciteit in het plangebied en menen ook van uw raad te hebben vernomen dat mede om deze reden de waterpartij volledig behouden zal blijven</p>		
c.	<p><u>Percelen 1639 en 1155 eigendom cliënten en ten onrechte bedrijfsbestemming</u> De woning van cliënten bevindt zich op perceel 993. Bij het woonperceel hoorde altijd al</p>	<p>Helaas is deze onvolkomenheid niet naar voren gekomen uit de inspraakprocedure. Deze wordt hersteld door bij de vaststelling de bestemming 'Wonen -1' aan de percelen toe te kennen.</p>	<p>De verbeelding wordt aangepast (zie staat van wijzigingen).</p>

<p>perceel 1155, waarop het achterste deel van de tuin zich bevindt en helemaal langs perceel 993 doorloopt naar de weg Haantje aan de voorzijde. Ik verwijs u naar de bijgaande oorspronkelijke koopakte waaruit blijkt dat percelen 1155 en 993 in eigendom zijn van cliënten. Vervolgens hebben cliënten in 2017 perceel 1639 aangekocht. Dit perceel komt overeen met het talud en loopt tot aan de waterlijn. De concept-leveringsakte ten behoeve van perceel 1639 treft u eveneens bijgaand aan. Perceel 1155 en 1639 zijn dan ook ingericht als tuin behorende bij de woning van cliënten.</p> <p>Desondanks bevinden deze twee percelen zich in het plangebied en hebben zij een bedrijfsbestemming meegekregen vergezeld van de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1'. Gelet op het feit dat cliënten eigenaar zijn van de twee percelen alsmede dat deze gelegen zijn tussen enerzijds gronden met de functieaanduiding 'water' (zie hiervoor de vorige paragraaf) en anderzijds perceel 993 met daarop de woning achten cliënten een bedrijfsbestemming op deze percelen niet uitvoerbaar. Daarbij ontbreekt ook een bouwvlak. Niet voorstelbaar is daarom dat er bedrijfsactiviteiten kunnen worden uitgeoefend op de twee percelen. Hetzelfde geldt overigens voor perceel 1546. Hoewel de eigendomssituatie van dat perceel cliënten niet bekend is, moet om de andere genoemde</p>		
---	--	--

	<p>redenen eveneens worden geconcludeerd dat een bedrijfsbestemming aldaar niet uitvoerbaar is. Het meegeven van een bedrijfsbestemming op deze percelen is in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Cliënten pleiten voor het toekennen van een woonbestemming aan de percelen zodanig dat de huidige feitelijke situatie kan worden gecontinueerd. Perceel 1546 zou dan een groenbestemming moeten krijgen.</p>		
d.	<p><u>Functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1' niet uitvoerbaar</u> De functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1' bevindt zich aan de rand van het plangebied aan de zuidkant tegen de percelen met de bestaande woningen aan. Zoals eerder aangegeven, valt deze functieaanduiding deels over gronden met de functieaanduiding 'water' en deels over gronden die in eigendom zijn van cliënten. Daarnaast rust de betreffende functieaanduiding nog op de nabijgelegen percelen met kadastrale nummers 1637 en 1546. Gelet op de overlappingsen in functieaanduidingen en de verschillende eigendomssituaties constateren cliënten dat functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1' niet uitvoerbaar is. Nu ook een bouwvlak ontbreekt en de betreffende gronden gelegen zijn in het water of -vanuit het gewenste bedrijventerrein gezien- aan de overkant tegen de percelen met de woningen aan -nog los van de eigendomssituatie dus-, is het niet</p>	<p>De betreffende aanduiding is een functieaanduiding die voor zover het realiseren van een concrete bedrijfsactiviteit mogelijk is regelt welke milieucategorie voor het betreffende terrein deel maximaal zou zijn toegestaan binnen de globale eindbestemming 'Bedrijventerrein'. Door de aangebrachte wijzigingen in de bestemming van de genoemde percelen en de wijziging ten aanzien van de aanduiding 'water' is het niet meer mogelijk dat hier bedrijfsactiviteiten zullen worden uitgevoerd.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

	<p>voorstelbaar dat hier bedrijfsactiviteiten zullen en kunnen worden uitgeoefend. Het ontwerpbesluit is ook op dit punt strijdig met het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Nu uit het ontwerpbestemmingsplan evenmin blijkt hoe uw raad dit voor zich ziet, is er tevens sprake van strijd met artikel 3.1.6 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening.</p>		
e.	<p><u>Verzoek</u> Om de verschillende hiervoor besproken strijdigheden- en tegenstrijdigheden weg te nemen verzoeken cliënten u in ieder geval om:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aan de percelen 1639 en 1155 een passende woonbestemming toe te kennen; – De overige gronden tussen de bestaande woningen en de functieaanduiding water eveneens te ontdoen van de bedrijfsbestemming en deze vervolgens opnieuw passend te bestemmen, waaronder dus het genoemde perceel 1546; – Het bouwvlak terug te brengen zodat deze niet langer over de functieaanduiding ‘water’ valt; – Pas aan de overzijde van het water -bezien vanaf de percelen van cliënten- te beginnen met een zone met de functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 1’ en vervolgens oplopend conform het principe van Inwaartse zoning en de functieaanduidingen ‘bedrijf tot en met categorie 1’ en ‘bedrijf tot en 	Zie hiervoor	Geen wijzigingen

	met categorie 2' te verwijderen voor zover deze zich elders bevinden.		
f.	<p><u>Bouwregel over 5 meter afstand tussen perceelsgrenzen rechtsonzeker</u></p> <p>In artikel 3.2.1 sub a van de planregels wordt aangegeven dat: gebouwen mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak, met dien verstande dat: <i>1. de afstand van gebouwen tot alle perceelsgrenzen ten minste 5 m bedraagt;</i></p> <p>Wat een 'perceelsgrens' is wordt echter niet gedefinieerd. Wordt hiermee een 'bouwperceel' (op grond van artikel 1.24 van de planregels <i>'een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten'</i>) bedoeld of een 'kadastraal perceel'?</p> <p>Het leeuwendeel van het plangebied, ook ter hoogte van het water, wordt gevormd door twee grote kadastrale percelen. Bij de inrichting van het bedrijventerrein zal er hoogstwaarschijnlijk een herverkaveling plaatsvinden. Cliënten begrijpen de bepaling dan ook zo dat beoogd is om bedrijfsgebouwen te allen tijde 5 meter uit de kadastrale perceelsgrenzen te houden. Echter uitgaande van de planregel is het niet uitgesloten dat wordt aangeknoopt bij de uitleg van een 'bouwperceel'. Als het bouwperceel echter groter is dan het kadastrale perceel waar zich het bedrijfsgebouw op bevindt dan zou er een</p>	<p>In het bestemmingsplan is bedoeld te spreken over bouwpercelen. In het plan wordt dit aangepast in bouwperceelsgrens.</p> <p>Door de aangebrachte wijzigingen in de bestemming van de percelen en de wijziging ten aanzien van de aanduiding 'water', alsmede te bepalen dat het bouwperceelsgrens en geen kadastrale perceel betreft, is het niet meer mogelijk dat er geheel geen afstand hoeft aan te worden gehouden.</p>	De planregels wordt aangepast (zie staat van wijzigingen).

	<p>situatie kunnen ontstaan waarin er helemaal geen afstand hoeft te worden aangehouden tot de kadastrale perceelsgrens. Voor cliënten betekent dit dat een bedrijfsgebouw dichterbij kan worden opgericht dan beoogd, zeker nu in het huidige ontwerp het bouwvlak en de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' over het water gelegd zijn of althans gedeeltelijk samenvallen met de functieaanduiding 'water'. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.</p> <p>Cliënten roepen u dan ook op om duidelijkheid te bieden in deze en vervolgens om de planregel hierop aan te scherpen.</p>		
g.	<p><u>Binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet conform een goede ruimtelijke ordening</u> In artikel 3.4 staat een viertal binnenplanse afwijkingsbevoegdheden. Op grond van artikel 3.4 sub b kan van het bestemmingsplan worden afgeweken teneinde het toestaan van een kortere afstand van gebouwen tot een betreffende perceelgrens. Er is echter geen toetsingskader opgenomen, omstandigheden waaronder het college bereid is om af te wijken. In artikel 3.4 sub a is dat wel het geval: er kan alleen worden afgeweken 'mits geen onevenredige hinder voor de aangrenzende percelen wordt veroorzaakt'.</p> <p>Cliënten verzoeken u om eenzelfde toetsingscriterium op te nemen in artikel 3.4</p>	<p>U constateert terecht dat een dergelijke bepaling ontbreekt. Deze wordt alsnog toegevoegd.</p> <p>Artikel 3.4 sub c verwijst inderdaad foutief dit is aangepast.</p>	<p>De planregels wordt aangepast (zie staat van wijzigingen).</p>

	<p>sub b. Nu de toets aan de goede ruimtelijke ordening bij het inroepen van een binnenlandse afwijkingsbevoegdheid (artikel 2.12 Wabo lid 1 sub a) in de praktijk nog slechts marginaal is, is het opnemen van een niet-omkaderde binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in strijd met het criterium van een goede ruimtelijke ordening en met het rechtszekerheidsbeginsel.</p> <p>Tenslotte verwijst artikel 3.4 sub c naar een mogelijkheid om af te wijken van de regel in artikel 3.2.1 sub a onder 2, echter deze planregel bestaat niet dan wel is weggefallen.</p>		
h.	<p><u>Strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel</u></p> <p>Allereerst stellen cliënten vast dat er naar de belangen van omwonenden onvoldoende is gekeken. Hoewel er een inwaartse zonering is aangebracht- zij het op een wijze in strijd met het recht, zie de voorgaande paragrafen -is niet beschouwd welke concrete gevolgen de ruimtelijke effecten vanuit het plangebied op de percelen van cliënten en de overige bestaande woningen zullen hebben. Uit de toelichting op het bestemmingsplan blijkt hier niets van. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 1 Awb.</p> <p>Als de verzochte aanpassingen onder de paragraaf 'verzoek' niet worden doorgevoerd</p>	<p>Onduidelijk is waarom de inwaartse zonering 'in strijd met het recht' zou zijn. Deze systematiek is hier juist toegepast. Uit de zienswijze blijkt ook niet waarom dat niet het geval zou zijn.</p> <p>In de toelichting is het effect van de nieuwe bedrijvigheid in het plangebied op de omgeving wel beschouwd, zie p. 45 van het ontwerp bestemmingsplan. Daaruit volgt dat het principe van inwaartse zonering wordt gehanteerd, om voldoende afstand (lees: te voldoen aan de VNG-richtafstanden) tussen de bedrijvigheid en woningen te borgen.</p> <p>Door de aangebrachte wijzigingen in de bestemming van de percelen (zie hiervoor) en de wijziging ten aanzien van de aanduiding</p>	Geen wijzigingen

<p>betekent dit dat er vrijwel tegen de percelen van cliënten aan (de afstand is ongeveer 1 meter) bedrijfsbebouwing tot 12 meter hoog zou kunnen worden opgericht. Echter ook als de aanpassingen wel worden doorgevoerd en het bouwvlak opschuift dan nog zou er bedrijfsbebouwing op slechts 8 meter van de percelen van cliënten kunnen worden opgericht. Dit zal verstrekkende gevolgen hebben voor het woongenot van cliënten op het gebied van uitzicht, privacy en bezonning. Het uitzicht naar die kant is met de bedrijfsbebouwing compleet verdwenen. Hierbij moet bovendien worden gezegd dat het plangebied en het bouwvlak zich uitstrekt langs het gehele perceel van cliënten. Cliënten zullen naast het verlies van uitzicht tevens het gevoel krijgen te worden ingebouwd. Ook zal bedrijfsbebouwing zo dichtbij een forse inbreuk op de privacy met zich meebrengen. In de gevels van de bedrijfsbebouwing kunnen immers ramen worden gerealiseerd. Ook kunnen een of meer deuren worden aangebracht van waaruit medewerkers naar het terrein achter het bedrijfsgebouw tegen het water aan kunnen komen. Op deze manieren kan zó de woning en de tuin van cliënten in worden gekeken. De woning en de tuin verworden van een fijne plek om te verblijven tot een plek waar geen enkel gevoel van privacy meer bestaat. Ook zullen cliënten door de aanwezigheid van de</p>	<p>‘water’, alsmede te bepalen dat het bouwperceelsgrens en geen kadastrale perceel betreft, is het niet meer mogelijk dat er vrijwel tegen de percelen aan bedrijfsbe-bouwing tot 12 meter hoog zou kunnen worden opgericht.</p>	
--	---	--

	<p>bedrijfsbebouwing fors minder zonlicht ontvangen.</p> <p>Niet onderzocht echter is of er nog wel aan de TNO-normen voor bezonning wordt voldaan. Cliënten hebben in de inspraakreactie benadrukt dat aan hun woongenot in het achterste deel van de woning- en in de achtertuin erg veel waarde wordt gehecht juist omdat aan de voorzijde al de nadelen worden ervaren van het industrieterrein DSM-Noord. Gelet hierop zijn cliënten dan ook van oordeel dat het huidige ontwerpbestemmingsplan onevenredig nadelige gevolgen voor hen heeft; er is strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb.</p> <p>Om het juiste gewicht toe te kennen aan de belangen van cliënten en de strijd met het evenredigheidsbeginsel op te heffen wordt hierbij verzocht om in een aantal oplossingen te voorzien. Deze maatregelen stonden ook al in de inspraakreactie van dient en houden in:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Direct aan de overkant van het water zouden allereerst parkeerplekken en een weg daar naartoe gepland moeten worden zodat de bedrijfsbebouwing op iets grotere afstand van ons perceel komt. Een dergelijke oplossing is nu ook zichtbaar iets meer richting het spoor (gemarkeerd op bovenstaande figuur door de zwarte rechthoek). Door die en ook andere parkeergelegenheid iets anders in te delen zou ook richting ons perceel wat meer</i> 		
--	---	--	--

<p><i>afstand tot de massieve bebouwing kunnen worden gecreëerd.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Daarnaast zou groen geplant moeten worden tussen het water en die parkeerplekken, de weg en de bedrijfsbebouwing (bijvoorbeeld in de vorm van een heg, of een andere groene barrière die ook in de winterblad draagt). Op die manier worden we in eerste instantie geconfronteerd worden met groen en niet direct met bebouwing.</i> – <i>Door met de parkeerplekken en de weg wat afstand te creëren tussen het groen aan het wateren de bebouwing, wordt, als je een stijgende lijn vanaf ons terras over het groen richting de bebouwing volgt, ook een groter deel van de bebouwing aan ons zicht onttrokken. Dit zou voor ons veel betekenen.</i> – <i>Naast een groen barrière en de grotere afstand (parkeerplekken en weg) tot de bebouwing zou ook het aantal ramen (en de oppervlakte daarvan) in de naar ons gerichte gevel beperkt moeten worden. Zeker in de eerste verdieping die over de groen barrière heen zou kunnen kijken. Dat zou de inkijk/ inbreuk op onze privacy enorm kunnen verminderen.</i> <p>In de Nota van Beantwoording inspraakreacties wordt enkel aangegeven dat deze zaken aan de orde komen bij de inrichting en het stedenbouwkundig plan. Dat is echter te kort</p>		
--	--	--

<p>door de bocht. Het gaat erom dat het bevoegd gezag vanuit de maximale planologische mogelijkheden moet bezien welke belangen van omwonenden daardoor geraakt worden en of de mate waarin nog wel de toets van het recht kan doorstaan.</p> <p>Het enkele verwijzen naar de inrichting en het stedenbouwkundig is derhalve in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 1 Awb. Als gezegd zijn cliënten van oordeel, doende wat u had moeten doen, dat er sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel. Dat betekent dat er nu aan de voorkant maatregelen moeten worden genomen. De weg en de parkeerplekken aan de overzijde van het water kunnen bijvoorbeeld worden geborgd door opname van een daartoe strekkende functieaanduiding. De opgaande beplanting zou eveneens kunnen worden geborgd middels een functieaanduiding of middels een voorwaardelijke verplichting. Tenslotte kan met een bouwregel worden voorzien in een situatie dat gevels van bedrijfsbebouwing die naar de bestaande woningen gericht zullen worden, geen raam- of deuropeningen in deze gevels mogen hebben. Cliënten verwijzen u naar bijgaande foto van de situatie aan de achterzijde van Haantje 25. Te zien is een groenstrook, een weg, parkeerplaatsen en dan pas bebouwing van een beperkte hoogte.</p> <p>Met een beroep op het zorgvuldigheidsbeginsel verzoeken cliënten u dan ook nogmaals om dit</p>		
---	--	--

	in te regelen. Zij treden hierover graag met u in overleg om op een efficiënte wijze tot een aanvaardbare oplossing te komen.		
i.	<p><u>Fietspad aan de oostzijde lijkt planologisch niet mogelijk</u></p> <p>In hun inspraakreacties hebben cliënten ook verzocht om de realisatie van een fietspad aan de oostzijde van het plangebied ongeveer ter hoogte van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Uw reactie is dat het bestemmingsplan dit niet onmogelijk maakt. Dat betwijfelen cliënten. Ter plaatse geldt eveneens de bestemming 'Bedrijventerrein'. Wegen en paden zijn enkel toegestaan voor zover deze 'ondergeschikt' zijn aan de bedrijfsbestemming (artikel 3.1.1. sub i). Het is zeer de vraag of een fietspad die een doorgaande functie voor het verkeer heeft en onafhankelijk is van de omliggende bedrijven, wel aan de kwalificatie 'ondergeschikt' voldoet. Cliënten verzoeken u dan ook om de mogelijkheid van een zelfstandig fietspad alsnog positief te bestemmen.</p>	<p>Met Prorail zijn gesprekken gaande met als doel het realiseren van een voet-/fietspad langs het spoor naar het oorlogsmonument en 't Haantje.</p> <p>De term 'ondergeschikt' geldt voor de gehele bestemming Bedrijventerrein. Ten opzichte van de bedrijfsactiviteiten binnen de gehele bestemming zijn wegen en paden, waaronder een fietspad ondergeschikte functie.</p> <p>Het bestemmingsplan staat de realisatie van het fietspad niet in de weg.</p>	Geen wijzigingen
j.	<p><u>Grondlichaam aan de (zuid)oostzijde in water uitvoeren</u></p> <p>Tenslotte willen cliënten uw raad verwijzen naar bijgaande kaart H8. Deze kaart toont een (voorlopige) inrichting van het plangebied. Te zien is dat de huidige waterpartij volledig terugkomt. Sterker nog, daar waar de functieaanduiding 'water' op de plankaart aan de zuidoostzijde ophoudt, geeft deze kaart aan</p>	<p>De genoemde kaart geeft vooralsnog een voorlopige inrichting aan, echter zal ter plaatse van het bedoelde grondlichaam een watergang worden aangelegd tot en met de spoorlood.</p> <p>Op de verbeelding is derhalve de aanduiding water conform aangepast.</p>	De verbeelding is aangepast (zie staat van wijzigingen).

	<p>dat het water zou moeten doorlopen tot aan de oostzijde en vervolgens eromheen en dan helemaal tot aan de noordzijde van het plangebied. Cliënten pleiten er in ieder geval voor om het grondlichaam aan de oostzijde van de huidige functieaanduiding 'water' van diezelfde aanduiding te voorzien. Op deze wijze wordt ongewenste doorloop (inclusief parkeren) voorkomen van mensen. Meer specifiek vrezen cliënten dat mensen die op het bedrijventerrein moeten zijn zullen parkeren op 't Haantje om zich vervolgens via het grondlichaam vlak langs de percelen van de bestaande woningen naar het bedrijventerrein te begeven. Een dergelijke parkeer spillover is nu ook al te zien bij andere bedrijventerreinen waaronder die rondom Haantje 25.</p>	<p>Overigens is voor wat betreft parkeren: in art. 16.6 sub a7 bepaald dat moet worden voldaan aan de parkeernormen overeenkomstig de gemeentelijke nota parkeernormen. Daarin is bepaald dat voor bedrijven voldoende parkeren voor werknemers en bezoekers op eigen terrein moet worden aangelegd, om juist een parkeer spillover te voorkomen.</p>	
--	--	---	--

BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Pasgeld-West

5. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Aanpassingen naar aanleiding van nieuwe inzichten en actualisaties

Toelichting

- Paragraaf 2.5 op pag. 8 vervalt de zinssnede:
Daarnaast is hier een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de gronden ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone – wijzigingsgebied', ten behoeve van een halteplaats voor de Citysprinter (met aanverwante voorzieningen).
- Paragraaf 2.5 op pag. 16 vervalt de zinssnede:
Voor een zone aan de westkant grenzend aan de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' is een wijzigingsgebied aangeduid, om in de toekomst een station voor de Citysprinter mogelijk te maken
- Paragraaf 4.2 wijzigt in:
Voor de voorgenomen ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient het bevoegd gezag de afweging te maken of een m.e.r.-procedure moet worden gevolgd. In de separate notitie m.e.r.-beoordelingsbesluit (bijlage 23) is beoordeeld of uitvoering van een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Deze beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria: de kenmerken van het project (1), de plaats van het project (2) en de kenmerken van de potentiële effecten (3). In het kader van de beoogde ontwikkelingen zijn de diverse omgevings- en milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Tevens volgt in de volgende paragrafen hierop een toelichting. Per aspect is bepaald wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, bodemkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, water, natuur en ecologie, cultuurhistorie en archeologie, duurzaamheid en mobiliteit. Uit de afweging van deze verschillende aspecten en de daarbij uitgevoerde onderzoeken blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling geen significante nadelige milieueffecten optreden. Nadelige effecten die eventueel optreden zijn te compenseren, en er is mogelijk ook sprake van positieve effecten. De geïnventariseerde effecten maken het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling niet benodigd.
- Paragraaf 4.9.1 Soorten (pag 54, 1e alinea) geschrapt wordt:
Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.
- Paragraaf 4.9.2 Stikstof (pag 58, 1e alinea) wijzigt in:
Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat in de bouwfase sprake is van een afname depositie. Er is een depositieresultaat van -0,01 mol N/ha/jaar ten opzichte van de referentiesituatie berekend. Voor de gebruiksfase is ook een afname van 0,01 mol N/ha/jaar berekend ten opzichte van de referentiesituatie.
- Paragraaf 4.12.2 Verkeersgeneratie (pag 69) alinea 4 en 5 wijzigen in:
Daarnaast zijn rondom de Lange Kleiweg zijn enkele (toekomstige) aandachtspunten geconstateerd. Deze weg vormt een doorgaande auto-ontsluiting, wat overlast en onveiligheid veroorzaakt. Door de beoogde ontwikkelingen in het gebied zal het verkeer op de Lang Kleiweg naar verwachting toenemen. Om van Pasgeld en Kesslerpark en omliggend gebied een prettig, leefbaar woon-/werkgebied te maken/te houden, welke goed is ontsloten en waarbij veiligheid op en rond de Lange Kleiweg geborgd is, wordt onderzocht welke maatregelen er voor zorgen dat de auto niet dominant wordt en overlast wordt beperkt. Dit zal onder meer gedaan worden door het ontmoedigen of tegengaan van sluipverkeer, en bewoners en bezoekers zo veel mogelijk te verleiden om de fiets en het ov te gebruiken. Dit past ook bij de beoogde mobiliteitstransitie, zoals beschreven in de volgende paragraaf. In eerste instantie zijn hiervoor mogelijkheden voor varianten met een 'knip' – een (gedeeltelijke) afsluiting – onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel. Enerzijds wordt hiermee de overlast vermindert en komt dit de woonomgeving ten goede, anderzijds heeft dit wel gevolgen in de bredere omgeving. Momenteel (2023)

vindt een vervolgonderzoek plaats waarin een breder palet aan mogelijke verkeersremmende maatregelen op de Lange Kleiweg wordt onderzocht, variërend van de inrichting als een 30 km/u straat tot een (zachte) knip. In dit vervolgonderzoek zijn ook de nieuwe ontwikkelingen in omgeving meegenomen, waaronder in Delft.

In dit bestemmingsplan is (voor met name de geluidberekeningen) uitgegaan van de Lange kleiweg in de huidige vorm (worst case) en wordt geen keuze gemaakt in verkeersmaatregelen. Dit gebeurt later in een separaat traject, via een te nemen Verkeersbesluit.

- Paragraaf 4.12.2 Reservering station (pag 71) wijzigt in:
Als onderdeel van de ontwikkeling van RijswijkBuiten en Pasgeld, worden de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van een station. Een station kan een belangrijke bijdrage leveren aan het voorzien in de toenemende mobiliteitsvraag in RijswijkBuiten, en de ambities om zoveel mogelijk in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit nieuwe station zou moeten komen aan de spoorlijn Rijswijk-Delft, ter hoogte van deelgebied Pasgeld-West.
Over de komst van station RijswijkBuiten is nog geen definitief besluit genomen. Wel wordt hier in het stedenbouwkundig ontwerp van Pasgeld rekening mee gehouden, door ruimte te reserveren voor de inpassing van het station en de bijbehorende voorzieningen. De stedenbouwkundige invulling van het gebied hangt hiermee samen. Rondom een halteplaats kan bijvoorbeeld in hogere dichtheden worden gebouwd; maar het is ook van belang een variant zonder halteplaats voorhanden te hebben. Voor de potentiële halteplaats heeft Rebel een Programma van Eisen (PvE) opgesteld ten behoeve van het stedenbouwkundig plan. Het definitief ontwerp – met en zonder halteplaats – wordt nog nader uitgewerkt. Met beide opties wordt dan ook rekening gehouden.
- Paragraaf 4.12.2 Parkeren (pag 71, 72, 73) wijzigt in:
Wat betreft parkeren geldt ter plaatse van het plangebied nog het paraplubestemmingsplan 'Parapluziening parkeernormering Rijswijk', zoals vastgesteld op 12 juni 2018. Hierin is bepaald dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen 2011', of de rechtsopvolger(s) daarvan.

Voor de ontwikkeling van Pasgeld-West is een parkeervisie opgesteld. De belangrijkste elementen en uitgangspunten hieruit worden in deze paragraaf nader beschreven. Op basis hiervan wordt in samenhang met de nadere invulling van het stedenbouwkundig plan een passende parkeeroplossing ontwikkeld.

Als onderdeel van de nagestreefde mobiliteitstransitie worden bestaande gebruikers en toekomstige bewoners gestimuleerd tot bewust autobezit en autogebruik. De locatie van Pasgeld-West en de toekomstige inrichting bieden immers kansen om een bijdrage te leveren aan deze mobiliteitstransitie.

Voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit in Pasgeld vormt het eerder beschreven STOMP-principe de basis: Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Zo zijn woongebieden waar lopen (S) een aantrekkelijke optie is het uitgangspunt. Voor langere afstanden bieden fiets (T) en ov (O) uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS zoals deelvervoer (M) kan dit gebruik vergemakkelijken en stimuleren. De privéauto (P) geldt als sluitstuk. Dit is van invloed op het autobezit in Pasgeld, en daarmee dus ook op de parkeerbehoefte.

Op basis van de verhaallijn die Rebel in 2021 heeft opgesteld (zie bijlage 18) en de maatregelen die per verplaatsingsvorm (STOMP-onderdeel) worden overwogen, zijn uitgangspunten voor autoparkeren geformuleerd:

- *Minimaal 1,15 parkeerplaatsen per 10 volkstuinen.*
- *Minimaal 0,75 parkeerplaats per klaslokaal voor de basisschool (exclusief Kiss & Ride).*
- *Parkeerplaatsen voor bewoners worden zoveel mogelijk geclusterd en waar mogelijk uit zicht gerealiseerd.*
- *Parkeren voor bezoekers wordt gerealiseerd langs de 'spoorsingel', parallel aan de spoorbaan.*
- *Op grond van mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bezoekers is de verwachting dat geen extra parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden ten behoeve van de school. Bezoekers van deze bestemmingen kunnen gebruikmaken van parkeerplaatsen voor bezoekers aan woningen, op voorwaarde dat de loopafstand tussen deze parkeerplaatsen en de bestemming acceptabel is.*

Tabel 4.3 toont de parkeernorm per woning (alleen bewoners, exclusief bezoekers) gedifferentieerd naar woningtype.

Woningcategorieën	Type/GBO	Parkeernorm (bewoners, excl. bezoekers)
grondgebonden, koop, groot	vrijstaand	1,3
grondgebonden, koop, middelgroot	2-onder-1-kap	1,1
grondgebonden, koop, klein	tussen/hoek	1,0
etage, koop, groot	> 120 m2	0,9
etage, koop, middelgroot	80-120 m2	0,8
etage, koop, klein	50-80 m2	0,7
etage, koop, micro	< 50 m2	0,4
grondgebonden, huur, groot	> 120 m2	0,8
grondgebonden, huur, middelgroot	80-120 m2	0,7
grondgebonden, huur, klein	50-80 m2	0,6
etage, huur, groot	> 120 m2	0,8
etage, huur, middelgroot	80-120 m2	0,6
etage, huur, klein	50-80 m2	0,4
etage, huur, micro	< 50 m2	0,3
kamerverhuur, zelfstandig		0,2
kamerverhuur, niet-zelfstandig		0,0
serviceflat		0,2

Tabel 4.3: Parkeernormen Pasgeld-West.

Uitgangspunt voor de parkeernormen in tabel 4.3 zijn de parkeernormen die zijn opgenomen in het ontwikkelkader Havenkwartier. Deze zijn gebaseerd op waargenomen autobezit onder huishoudens in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties in Rijswijk. Voor Pasgeld-West zijn deze parkeernormen gecorrigeerd met een afslag van 30%, onder andere vanwege de invoering van een deelmobiliteitsstelsel dat algemeen toegankelijk is voor alle toekomstige bewoners. Verder zullen bestaande fietsverbindingen naar NS-stations in Rijswijk en Delft worden geoptimaliseerd en nieuwe fietsverbindingen op de oost-west as worden aangelegd, waardoor zowel fietsgebruik als voor- en natransport bij OV-gebruik wordt gestimuleerd.

De parkeernormen per huishouden zijn relatief laag. De reden hiervoor is dat de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe bewoners in Pasgeld-West anders ingevuld zal worden dan tot op heden elders gebruikelijk. In Pasgeld-West zullen de belangrijkste voorzieningen, zoals supermarkt, kinderopvang en zorg op loopafstand aanwezig zijn. Looproutes zijn kort en sociaal veilig. Andere, niet-dagelijkse voorzieningen zijn gelegen op fietsafstand en uitstekend bereikbaar via snelle en comfortabele fietsroutes. Ook de NS-stations in Rijswijk en Delft zijn goed bereikbaar per fiets en uitgerust met hoogwaardige fietsstallingen. Een divers en betaalbaar deelauto-aanbod zorgt voor bereikbare autobestemmingen die eenmaal per week of minder vaak bezocht worden. Deze onderdelen van de mobiliteitsaanpak in Pasgeld-West zorgen ervoor dat minder huishoudens een (tweede) auto nodig hebben voor hun dagelijkse verplaatsingen. Op grond hiervan is de verwachting dat het autobezit significant lager zal zijn dan bij vergelijkbare huishoudens in andere Rijswijkse buurten.

Omdat door het deelauto-aanbod er minder privé auto's zullen zijn en dus minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd, komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden om de wijk anders te ontwikkelen, in te richten voor en is er meer ruimte beschikbaar spelen, groen en/of bebouwing.

Op basis van de gestelde parkeernormen wordt de parkeeroplossing vormgegeven voor bewoners, voor bezoekers en de school en sporthal. De precieze invulling wordt in het stedenbouwkundig ontwerp nader uitgewerkt. Daarnaast worden enkele flankerende maatregelen genomen om de gewenste parkeeroplossing te ondersteunen, zoals betaald parkeren.

Dit is een tweede factor die invloed heeft op parkeerreductie in relatie tot deelmobiliteit. Het invoeren van blauwe zones of parkeertarieven maakt het minder aantrekkelijk om een eigen auto te bezitten. Op deze

wijze kan het bezit van (tweede) auto's worden ontmoedigd, waardoor de lagere parkeernorm mogelijk is. De mobiliteitsbehoefte van de bewoners kan dan deels worden opgevangen door deelmobiliteit.

Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen en het voorzien in deelauto-aanbod is in de regels van dit bestemmingsplan geborgd.

- Paragraaf 4.12.2 Conclusie (pag 73) wijzigt in:
Met betrekking tot verkeersgeneratie is een verkeersonderzoek uitgevoerd, waarin verschillende varianten zijn onderzocht. Dit is later geactualiseerd op basis van een recenter verkeersmodel, waarbij de intensiteiten lager uitvallen. De huidige wegenstructuur kan de verwachte hogere verkeersintensiteit door de beoogde nieuwbouw aan. Momenteel (2023) loopt een vervolgonderzoek naar mogelijke verkeersremmende maatregelen op de Lange Kleiweg, variërend van de inrichting van een 30 km/u straat tot een knip. Los daarvan wordt in Pasgeld-West ingezet op een mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe, waarbij duurzame alternatieven voor de auto worden gestimuleerd. Hiertoe is een verhaallijn met mogelijke maatregelen opgesteld; de toepassing hiervan wordt nog nader onderzocht en afgewogen. Een onderdeel hiervan is het realiseren van een halteplaats in het gebied; hoewel hierover nog geen besluit is genomen wordt er wel rekening gehouden met een ruimtereservering voor de inpassing van een station met bijbehorende voorzieningen bij de planontwikkeling. Wat betreft parkeren, vormen het STOMP-principe en de inzet op een mobiliteitstransitie ook de basis voor de gestelde parkeernormen. Een passende definitieve parkeeroplossing wordt momenteel nog uitgewerkt in samenhang met het stedenbouwkundig plan.
- Paragraaf 5.2 Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) (pag 76, 3e alinea) wijzigt in:
Voor Pasgeld-West wordt geconcludeerd dat het saldo van het projectalternatief (met 967 woningen) uitkomt op 35,8 miljoen euro plus een aantal PM-posten. Het saldo is opgebouwd uit een positief resultaat op de grondexploitatie (+24,4 miljoen euro, netto contant voor het plandeel Pasgeld-west op zichzelf beschouwd) en een aantal positieve en negatieve maatschappelijke effecten. De nieuwe woningen voorzien in een maatschappelijke behoefte. De baat hiervan komt uit op 13,4 miljoen euro (netto contant). Daartegenover staat een aantal negatieve effecten die gekoppeld zijn aan de nu aanwezige natuur en het landschap. Indien die verloren gaan, dan is de totale maatschappelijke schade berekend op 2 miljoen euro. Dit bedrag is opgebouwd uit drie onderliggende effectposten, namelijk de bijdrage van natuur op het gebied van milieu, klimaat en gezondheid, de bijdrage aan leefbaarheid/ woongenot van omwonenden en de intrinsieke waarde van de natuur. Een aantal PM-posten (forenzen/bezoekers, mobiliteit en klimaatadaptatie) kon niet gekwantificeerd worden.

Bijlagen bij de toelichting (zie bijlagen)

- Bijlage 9 is geactualiseerd naar:
Arcadis (17 juli 2023) *Analyse wateropgave en peilstijging bij inrichting Pasgeld West*
- Bijlage 15 is geactualiseerd naar:
NOX Advies (17 juli 2023) *Memo – Stikstofonderzoek Pasgeld West te Rijswijk*
- Bijlage 17 is geactualiseerd naar:
Sweco (26 juni 2023) *Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park*
- Bijlage 23 is toegevoegd:
Notitie m.e.r.-beoordelingsbesluit Pasgeld-West (27 mei 2023)

Regels

- Artikel 3.1.1 lid d is gewijzigd in:
een sporthal
- Aan artikel 3.5 is toegevoegd:
3.5.2 Binnen de aanduiding 'wetgevingszone – sporthal' is maximaal één sporthal met een maximale omvang van 2.000 m2 bvo toegestaan
- Artikel 4.1.1 lid f is gewijzigd in:
uitsluitend water, oevers, duikers en dammen ter plaatse van de aanduiding 'water';
- Artikel 5.2 lid a t/m c is gewijzigd in:
a. binnen de bestemming mogen een verenigingsruimte en een gezamenlijke bergruimte worden gebouwd, met een maximale oppervlakte van 200 m2;

- b. *de bouwhoogte van de gebouwen binnen de bestemming mag niet meer bedragen dan 3,20 m;*
- c. *per volkstuin mag worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 24 m²;*
- Aan artikel 5.2 wordt toegevoegd lid d:
per volkstuin mogen bijgebouwen worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 16 m² en een maximale bouwhoogte van 2,40 m;
- Artikel 9.1.1 lid e is gewijzigd in:
een sporthal
- Artikel 9.1.1 lid f is gewijzigd in:
uitsluitend water, oevers, duikers en dammen ter plaatse van de aanduiding 'water';
- Artikel 9.2.5 wordt gewijzigd in:
Op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – trillingen' mag niet worden gebouwd.
- Aan artikel 9.4 is toegevoegd:
c. bepaalde in lid 9.2.5 en een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen voor woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - trillingen' verlenen, indien is aangetoond dat aan de streefwaarden voor de maximale trillingssterkte V_{max} en de gemiddelde trillingssterkte V_{per} voor nieuwe situaties van de SBR-richtlijn deel B wordt voldaan;
- Artikel 9.4.c is gewijzigd in:
het bepaalde in lid 9.2.5 en 9.4 onder c en toestaan dat niet aan de genoemde streefwaarden wordt voldaan, indien alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en uit een ontwerpafhankelijk onderzoek blijkt dat tenminste aan de streefwaarden voor de maximale trillingssterkte V_{max} en de gemiddelde trillingssterkte V_{per} voor bestaande situaties van de SBR-richtlijn deel B wordt voldaan.
- Artikel 9.5.1 is gewijzigd in:
Het is toegestaan om bij percelen grenzend aan water over maximaal 1/3 deel van de oeverlengte van het perceel een terras te realiseren, met dien verstande dat het terras ten minste 0,4 m boven het waterpeil moet worden aangelegd.
- Artikel 9.5.5 is gewijzigd in:
Tot een gebruik in strijd met het plan, wordt in elk geval begrepen het gebruik van woningen of andere geluidgevoelige functies, als niet wordt voldaan aan de volgende voorwaarde:
 - a. *De (delen van) gevels van de betreffende hoofdgebouwen worden als dove gevel uitgevoerd (en in stand gehouden), behalve als de berekende geluidbelasting (uitgaande van de realisatie van alle bebouwing in het plan) op de betreffende (delen van) gevels niet méér bedraagt dan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden of de verleende hogere waarden. Ook is het toegestaan om een bouwkundige oplossing toe te passen (en in stand te houden) waarmee de geluidbelasting op de gevel kan worden teruggebracht tot maximaal de betreffende grenswaarde of verleende hogere waarde.*
 - b. *Indien de berekende geluidbelasting bedoeld onder a meer bedraagt dan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarde, dient de woning ten minste over één geluidluwe gevelzijde te beschikken waaraan een buitenruimte kan worden gesitueerd waar de cumulatieve geluidbelasting niet meer bedraagt dan 58 dB.*
- Aan artikel 9.5 is toegevoegd:
9.5.6 Binnen de aanduiding 'wetgevingszone – sporthal' is maximaal één sporthal met een maximale omvang van 2.000 m² bvo toegestaan
- Artikel 19 lid a is gewijzigd in:
het aanpassen van de onderlinge begrenzing tussen bestemmingen voor geringe afwijkingen van een weg, watergang, groenstrook of terrein, indien bij de definitieve uitmeting en verkaveling blijkt dat deze geringe afwijkingen vanwege het belang van een juiste verwezenlijking van het plan gewenst of noodzakelijk zijn, met dien verstande, dat de aanpassing van de bestemmingsgrens niet meer mag bedragen dan 10 m;
- Artikel 19 lid g vervalt
- Aan artikel 19 is toegevoegd: het toestaan van een sporthal en fitnessruimte ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone – sporthal' met een maximale omvang van 3.000 m² bvo, met dien verstande dat deze bevoegdheid uitsluitend wordt toegepast indien:
 1. dit ruimtelijk inpasbaar is, gelet op:
 - de kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
 - de bebouwingmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
 - de verkeersveiligheid;
 - de sociale veiligheid;
 - het gewenste voorzieningenniveau;

2. voldaan wordt aan de onderzoeksverplichting op de volgende onderdelen:

- luchtkwaliteit;
- parkeerbehoefte;
- geluid;
- bodemkwaliteit;
- watertoets;
- archeologie;
- externe veiligheid (afweging van het groepsrisico);
- ecologie, toetsing Wet natuurbescherming;
- economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal.

Verbeelding

- De aanduiding 'wijzigingszone – wijzigingsgebied' vervalt
- Gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – sporthal' toegevoegd ter plaatse van de gehele bestemming Woongebied en de gehele bestemming Bedrijventerrein
-

6. STAAT VAN WIJZIGINGEN

Aanpassingen naar aanleiding van de ingekomen en ontvankelijke zienswijzen

Toelichting

- Paragraaf 2.5 bij *Woongebied* is toegevoegd:
Voor de aanleg van steigers en vlonders moet een positief advies van Delfland verkregen worden.
- Paragraaf 2.5 is toegevoegd:
Gebiedsaanduiding 'wro-zone – sporthal' is opgenomen bij de bestemmingen Bedrijventerrein en Woongebied, in de specifieke gebruiksregels van beide bestemmingen is bepaald dat binnen deze aanduiding ten hoogste één sporthal mag worden gerealiseerd.
- Paragraaf 4.7.2 *Bedrijvigheid oostzijde: TNO, BPRC* (pag 43) alinea 3 en verder wijzigt in:
In een afzonderlijk onderzoek heeft Witteveen + Bos de geursituatie in relatie tot de activiteiten van BPRC geanalyseerd, inclusief een onderbouwing voor een acceptabel geurniveau in het licht van een goede leefkwaliteit.
Uit de beoordeling van de deurcontouren blijkt dat, op basis van zeer ruime uitgangspunten, het plangebied van Pasgeld-West voor een heel klein deel tussen de 0,5 en 1,0 ouE/m³ (98-percentiel) ligt. Uit de waarden die genoemd zijn in het provinciaal beleid blijkt dat een concentratie van rond de 1,0 ouE/m³ (98-percentiel) ruim aan de omschrijving 'redelijk' voldoet, en zich dus tussen 'goed' en 'redelijk' bevindt. Verder bevindt deze waarde zich binnen het afwegingsgebied uit de vergunning en is deze lager dan de waarde die in het vigerende bestemmingsplan is gemotiveerd. Deze kwaliteit betekent daarmee een aanvaardbaar geurhinderniveau voor Pasgeld-West. Verder is het aannemelijk dat de werkelijke geurbelasting lager zal zijn, gezien de werkelijke activiteiten en veilige aannames Voor BPRC betekent dit dat er, uitgaande van de maximale bezetting van 2.500 dieren, sprake is van een aanvaardbaar hinderniveau, ook als voor BPRC wordt uitgegaan van veilige (hoge) uitgangspunten voor de emissies.

Uit door LBP Sight uitgevoerd onderzoek naar geluid (zie bijlage 25) blijkt dat het plangebied van Pasgeld-west voor een klein deel tussen de 45 en de 50 dB(A) is gelegen. Dit wordt gezien de grenswaarden voor industrielawaai in relatie tot omgevingskenmerken:

- Rustige woonwijk in stad: dag 50, avond 45, nacht 40.
 - Woonwijk nabij een drukke verkeersweg: dag 55, avond 50, nacht 45
 - Woonwijk nabij gezoneerd industriegebied: dag 55, avond 50, nacht 45;
- in de onderhavige situatie acceptabel geacht vanwege de omgevingskenmerken.*

- Paragraaf 4.8.2 (pag 51) de tabel wijzigt in:

Oppervlak	Oorspronkelijke situatie	Voorlopig ontwerp
Verhard (m ²)	66.175	108.503
Onverhard (m ²)	131.155	79.082
Open water (m ²)	13.770	23.511
Onverhard PG Oost t.b.v. PG West (m ²)	4.000	0
Open water PG Oost t.b.v. PG West (m ²)	0	4.000
Totaal	215.096	215.096

- Paragraaf 4.8.2 *Toetsing watercompensatie* 1e alinea (pag 51) wijzigt in:
Nieuwe verharding wordt met de eerder genoemde uitgangspunten gecompenseerd met meer dan 32% open water. Bij deze berekening is rekening gehouden met berging van 4.000 m2 ten oosten van de Lange Kleiweg ten behoeve van Pasgeld-West. De volgende bandbreedte in te realiseren wateroppervlak wordt gehanteerd: minimaal 19.000 m2 aan open water in Pasgeld-West en in totaal maximaal 21.000 m2 + 1.930 m3, waarvan maximaal 5.000 m2 ten oosten van de Lange Kleiweg.
- Paragraaf 4.8.2 *Inlaten* (pag 53) wijzigt in:
Er zijn momenteel 2 inlaten, een functioneert niet meer en wordt verwijderd. De andere blijft behouden. Daarnaast wordt een nieuwe inlaat gemaakt zodat het water in het gebied kan doorstromen ten behoeve van de waterkwaliteit
- Paragraaf 4.8.2 *Afvalwaterketen* (pag 53) wijzigt in:
Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater, het beheer en onderhoud aan de waterkering en de primaire watergangen. De onderhoudsplicht voor secundaire watergangen ligt bij de kadastrale eigenaar.
- Paragraaf 5.1 *Exploitatieplan* (pag 75) de 1e alinea wijzigt in:
Voor de gronden van dit bestemmingsplan waar de ontwikkelingen zijn voorzien, is een exploitatieplan opgesteld. Ten behoeve van het bestemmingsplan "Sion – 't Haantje" is een grondexploitatie opgesteld. Deze grondexploitatie is opgebouwd uit de opbrengsten en kosten die gemoeid zijn met de (her)inrichting van het gebied. Op 27 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rijswijk het bestemmingsplan tezamen met het exploitatieplan "Sion – 't Haantje" vastgesteld. Voor de tweede herziening van het bestemmingsplan is ook het exploitatieplan herzien; beide besluiten zijn aan elkaar gekoppeld. De laatste (ondergeschikte actualisatie van het exploitatieplan, "Sion – 't Haantje, vierde herziening" is op 22 augustus 2023 vastgesteld.

Bijlagen bij de toelichting (zie bijlagen)

- Bijlage 24 is toegevoegd: Witteveen + Bos (18 juli 2023) Geuraspecten BPRC – Planvorming Pasgeld-West in Rijswijk
- Bijlage 25 is toegevoegd:
LBP Sight (8 oktober 2019) Geluidcontouren in de omgeving van het BPRC Pasgeld-West

Regels

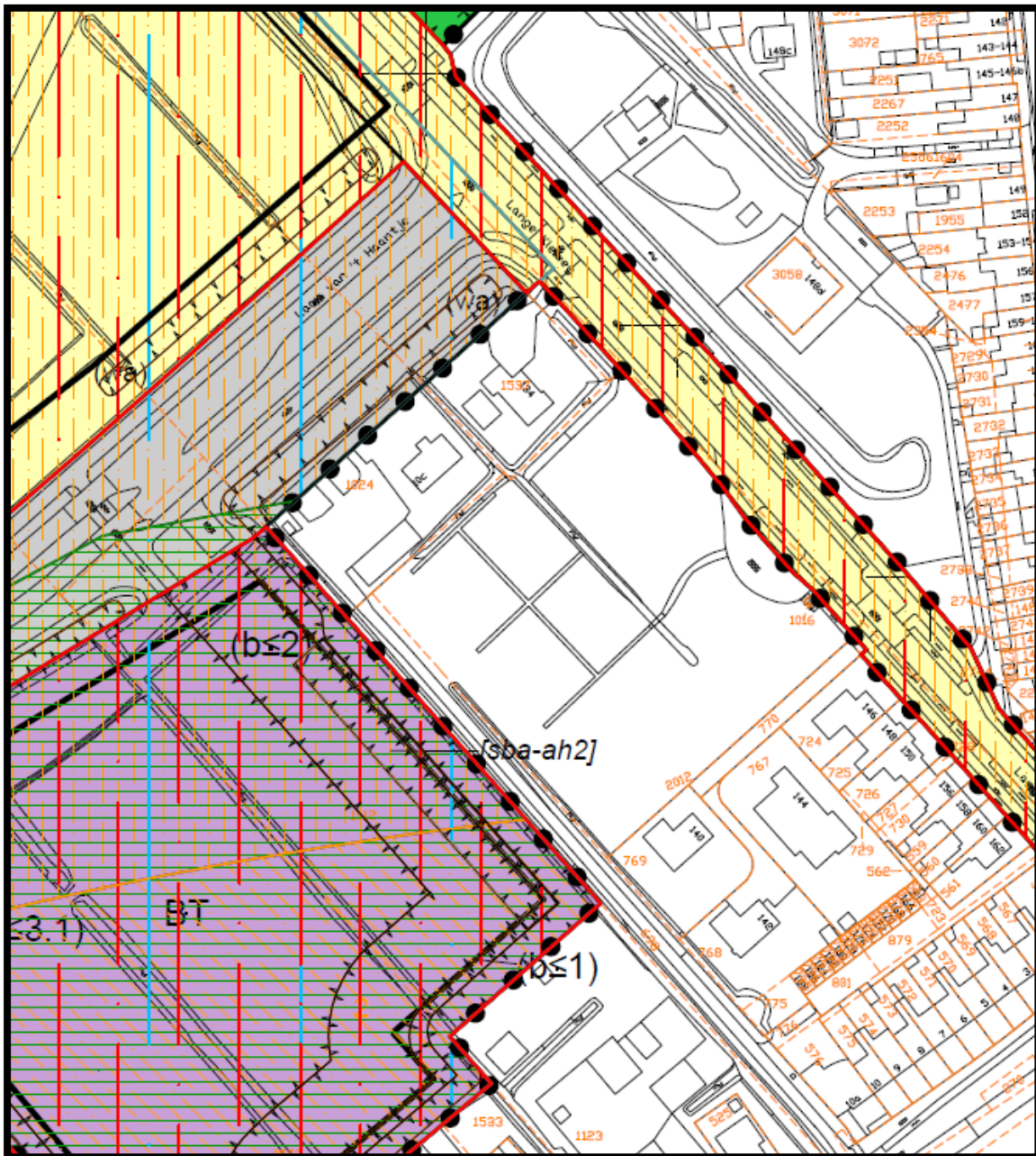
- artikel 3.1.1 lid e is gewijzigd in:
uitsluitend water, oevers, groen, duikers en dammen ter plaatse van de aanduiding 'water';
- artikel 3.2.1 lid a is gewijzigd in:
gebouwen mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak, met dien verstande dat: de afstand van gebouwen tot alle bouwperceelsgrenzen ten minste 5 m bedraagt;
- artikel 3.4 lid b is gewijzigd in:
lid 3.2.1 sub a onder 1 voor het toestaan van een kortere afstand van gebouwen tot bouwperceelsgrenzen, mits geen onevenredige hinder voor de aangrenzende percelen wordt veroorzaakt;
- artikel 3.4 lid c vervalt
- aan artikel 3.2.1 wordt een lid toegevoegd:

de bouwhoogte van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – afwijkende hoogte – 2' mag niet meer bedragen dan 8 m.

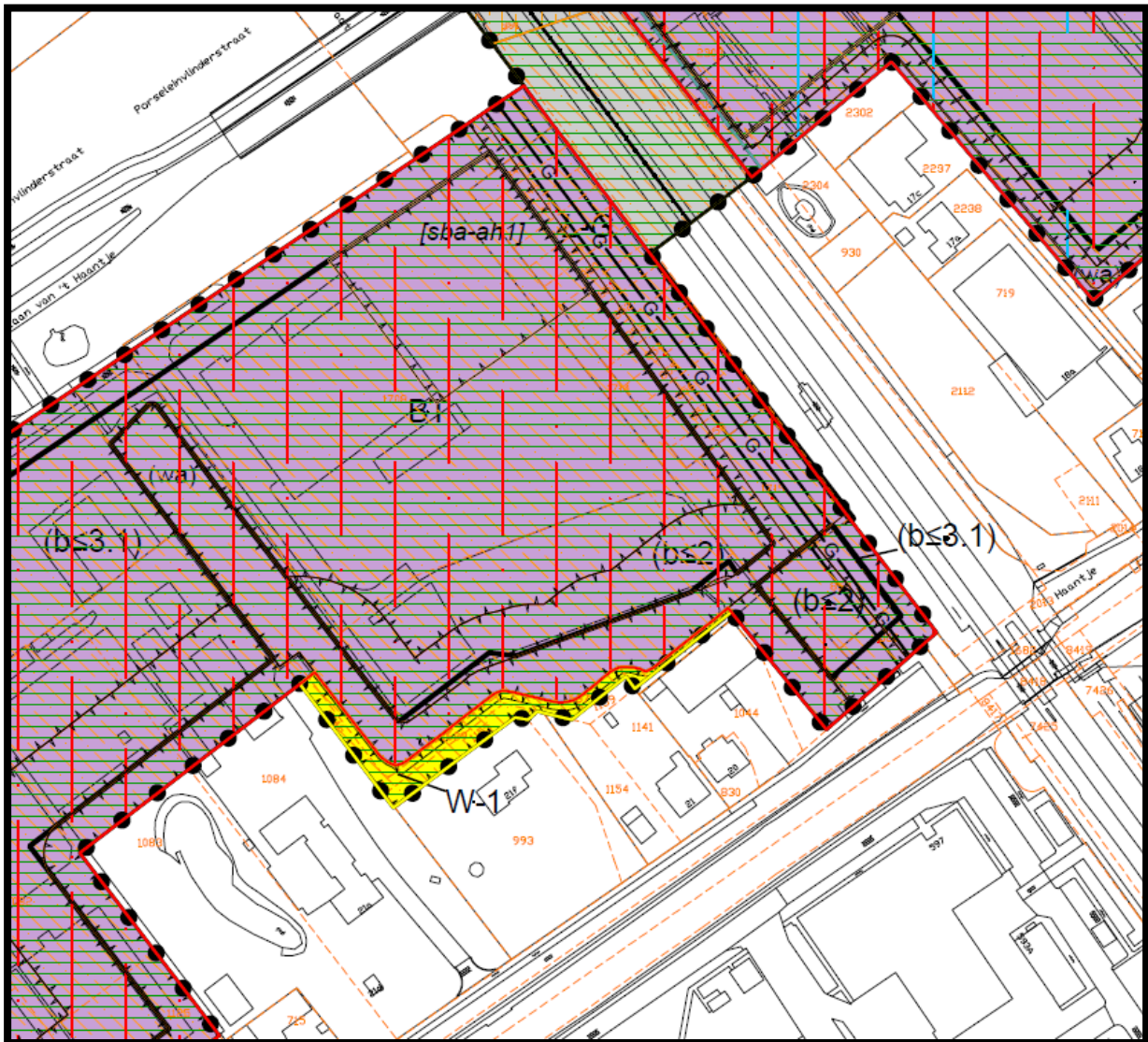
- aan artikel 16.6 wordt een lid toegevoegd:
indien de parkeereis, zoals bedoeld onder a, mede parkeerplaatsen voor deelauto's omvat, dient de houder van de omgevingsvergunning daarop deelauto's beschikbaar te (laten) stellen voor de bewoners van de woningen;
- artikel 16.9 lid b is gewijzigd in:
de waterberging kent een omvang van minimaal 21.000 m² oppervlaktewater, én 1.930 m³ al dan niet in de vorm van oppervlaktewater;
- artikel 16.9 lid e is gewijzigd in:
van het oppervlaktewater zoals bepaald onder b dient minimaal 19.000 m² te worden gerealiseerd binnen de aanduiding 'overige zone - watercompensatie';

Verbeelding

- Naast flattuinvereninging 'de volle Grond' is de functieaanduiding 'water' aangepast (verbreed) en is de specifieke bouwaanduiding – afwijkende bouwhoogte 2 (maximaal 8 meter) toegevoegd, zoals weergegeven op onderstaande afbeelding



- Ten noorden van 't Haantje 20 t/m 21e is de functieaanduiding 'water' is aangepast, de enkelbestemming Bedrijventerrein is verkleint ten gunste van de enkelbestemming Wonen-1, zoals weergegeven op onderstaande afbeelding



BIJLAGEN

ONDERWERP

Analyse wateropgave en peilstijging bij inrichting Pasgeld West

PROJECTNUMMER

30147134

DATUM

17 juli 2023

ONZE REFERENTIE

DMPQ5PMKZJKU-1839288714-799:7

VAN

Robbert de Lange en Arjen Koomen

AAN

Paul Strohschein

KOPIE AAN

Arjon Buijert, Jeroen de Oude, Famke Ingen-Housz, Paul Strohschein

Inleiding

Pasgeld-West wordt ontwikkeld voor wonen en bedrijvigheid, waarin de ontwikkeling van duurzaam gebouwde woningen en het aanleggen van bedrijventerreinen is voorzien. De rest van het plangebied zal bestaan uit groen en water. Eén van de onderdelen van de ontwikkeling is het realiseren van een robuust en beheersbaar watersysteem. Om dat te realiseren wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de peilstijging die eens in de 100 jaar kan optreden, niet door de ontwikkeling van Pasgeld-West en de klimaatverandering verslechterd.

Bij de ontwikkeling van Pasgeld-West wordt het verhard oppervlak groter dan in de oorspronkelijke situatie. Om ongewenste vergroting van de peilstijgingen bij hevige neerslag te voorkomen, is compensatie in waterberging noodzakelijk.

Toepassing Watersleutel

Voor het bepalen van de benodigde waterberging is in eerste instantie gebruik gemaakt van de Watersleutel van het Hoogheemraadschap Delfland om een inschatting te maken. Die watersleutel is een beleidstool van Delfland voor het bepalen van de wateropgave voor de compensatie van nieuw verhard oppervlak. Als uitgangspunt wordt hierbij gehanteerd dat de peilstijging die eens in de 100 jaar kan optreden, niet door de ontwikkeling van Pasgeld-West en de klimaatverandering verslechterd. Er wordt uitgegaan van de maximaal toegestane peilstijging in het gebied van 36 cm (uitkomst uit de watersysteemanalyse Plaspoel- en Schaapweipolder uit 2021 (WSA)) en als uitgangssituatie is de oorspronkelijke situatie van 2015 gebruikt, voordat de kassen in het gebied werden gesloopt.

De Watersleutel is echter niet geschikt voor toepassing voor grootschalige ontwikkelingen. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met verlies van onverhard oppervlak door toevoeging van extra oppervlaktewater, met maaiveldberging in de oorspronkelijke situatie (situatie 2015), met verandering van de grondsoort in de bovenste laag bij herinrichting of met ander gedrag van buien bij andere oppervlaktes verhard en open water.

Daarom is voor het gebied van Pasgeld-West en de omgeving een hydrologisch model gemaakt om het effect van de ontwikkeling op de waterstanden te berekenen bij diverse intensiteiten van neerslag, dat beter inzichtelijk te maken en de benodigde hoeveelheid waterberging nauwkeuriger te bepalen. Het voorlopige stedenbouwkundige ontwerp van januari 2023 is met dit model doorgerekend. In Figuur 1 is het voorlopige ontwerp van november 2022 weergegeven.



Figuur 1: Voorlopig ontwerp Pasgeld-West, november 2022

In tabel 1 zijn de oppervlaktes van Pasgeld-West voor de situatie 2015 en toekomstige situatie opgenomen die voor de berekeningen zijn gebruikt. De bronbestanden hiervoor zijn:

- Situatie 2015 welke is samengesteld met AHN3 (2014) en BGT 2015
- Toekomstige situatie samengesteld met het ontwerp januari 2023 van Pasgeld West

	Oorspronkelijk situatie (2015)	Voorlopig ontwerp november 2022	Vershil
Verhard (m ²)	66.146	108.734	42588
Onverhard (m ²)	131.120	78.277	-52843
Openwater (m ²)	13.770	24.024	10255
Totaal (m²)	211.035	211.035	0

Tabel 1: verharding en open water Pasgeld-West in 2015 en na ontwikkeling

Hierbij is voor de berekeningen uitgegaan van de volgende verhardingsgraden:

	verhard	onverhard	openwater
Schoffel	15%	85%	0%
Grondgebonden	85%	15%	0%
Dekwoningen	100%	0%	0%
Bebo	100%	0%	0%
Appartementen	100%	0%	0%
School	100%	0%	0%
Parkeren Binnenhof*	75%	25%	0%
Bedrijventerrein	100%	0%	0%
Groen	0%	100%	0%
Water inclusief bruggen	0%	0%	100%
Rijweg	100%	0%	0%
Parkeren halfopen verharding**	50%	50%	0%
Voetpad	100%	0%	0%
Fietspad	100%	0%	0%

* 50% van parkeren binnenhof wordt halfopen verharding

** Alle publieke parkeerplaatsen worden halfopen verharding

Hydrologische berekeningen

De nieuwe inrichting is getoetst met behulp van drie hydrologische modellen:

- Situatie 2015
- Ontwikkeling van Pasgeld-West zonder extra berging in Pasgeld-Oost.
- Ontwikkeling van Pasgeld-West met 5000 m² extra berging in Pasgeld-Oost.

Als basis hiervoor is een uitsnede gebruikt vanuit het WSA-model van de Plaspoel- en Schaapsweipolder (2021). Op basis van de maximaal berekende peilstijging van de modellen met ingericht Pasgeld-West kan teruggerekend worden wat de minimale hoeveelheid open water als berging benodigd is voor de compensatie van nieuw verhard oppervlak.

Schematisatie

Het WSA-model is uitgeknipt om een eerlijke vergelijking te maken tussen de oorspronkelijke situatie (2015) en de toekomstige situatie. Door het deelmodel kan worden vergeleken wat de invloed is van alleen de ontwikkeling van Pasgeld-West zonder invloeden van buiten het gebied. Daardoor ontstaat er een eerlijk beeld of de ontwikkeling een positief of negatieve invloed heeft op de waterpeilen.

Door de uitgangssituatie om te zetten naar 2015 in plaats van 2020 en door het uitsnijden van het model, zijn de berekende waterpeilen niet te vergelijken met de peilen uit de WSA. De bedoeling is om aan te tonen dat de berekende peilstijging van de ontwikkeling bij t100 geen verslechtering geeft ten opzichte van 2015. Als dat het geval is, zal dat ook geen verslechtering geven op de peilen als de ontwikkeling in het gehele model zou worden verwerkt.

De rekentijd van het model neemt door het uitsneden ook sterk af.

Bij de schematisatie is gebruik gemaakt van dezelfde verhardingsgraden als bij de toepassing van de Watersleutel.

Schematisatie situatie 2015

- Het WSA model is aangepast naar de situatie van 2015.
- Het gerioleerde gebied is nu volledig verwerkt in het model als verhard oppervlak. Het gebied dat in het WSA model gemodelleerd is als gerioleerd gebied, is in dit model als volledig verhard oppervlak meegenomen dat afwaterd op het oppervlaktewater. Dit om een correcte vergelijking te maken met de toekomstsituatie en om afwaterende oppervlakken per afwateringseenheid correct in het model te verwerken.
- Gerioleerd verhard gebied ligt alleen buiten het plangebied.
- In het WSA-model stond deels ongerioleerd verhard gebied in het model als 50% verhard, 50% onverhard. Ongerioleerd gebied is in het aangepaste model meegenomen als volledig verhard.
- De spoorzone is nauwkeuriger in het model verwerkt. De volledige spoorwatergang is als streng verwerkt en in het model opgenomen. De daarvoor in het WSA-model opgenomen waterberging is uit het model verwijderd.
- In het WSA model stond de tunnelbak bij Laan van het Haantje in het model als Storage. Deze is uit het model verwijderd. In 2015 is er nog geen tunnelbak. Daarnaast wordt er nu gewerkt met het AHN3 (2014) ipv het AHN4 (2020) in het WSA-model.
- Duiker 41201016 is aangepast van 200 mm naar 600mm. Uitgegaan is dat dit een tijdelijke duiker is en daarom niet voldoet aan beleid Delfland. In het WSA-model zorgde deze duiker voor opstuwing en zou een vertekend beeld geven van de uitgangssituatie.
- Verbetering van het WSA-model voor de situatie 2015. Hiervoor zijn enkele watergangen die in het WSA-model vanwege de aanleg van Laan van 't Haantje al gedempt waren in het model opgenomen en zijn enkele nieuw aangelegde watergangen in de periode 2015-2020 uit het model verwijderd.
- Met behulp van BGT 2015 en AHN3 is de maaiveldberging in situatie 2015 aangepast.
- De spoorloot van Prorail heeft een oppervlakte van 4075 m².
- Stuwen bij De Schoffel zijn aangepast naar NAP -1.2 m. Uit de eerste berekeningen blijkt dat de onderbemaling invloed heeft op de berekeningsresultaten. De damhoogtes van de onderbemaling liggen rond het t100 peil. Het maakt dan uit of de onderbemaling bij de zwaarste buien net wel of net niet onderloopt. In plaats van te kijken naar het effect van de ontwikkeling van Pasgeld-West op de waterpeilen, worden de model-resultaten door het wel of niet onderlopen van de onderbemaling beïnvloed. Daarom is ervoor gekozen de onderbemaling zowel in de situatie 2015 en de toekomstige situatie onder te laten lopen.

- Het debiet van het gemaal op het gebied is gesteld op 0.120 m³/s en is afgeleid op basis van de verhouding van de totale bemalingscapaciteit van de polder en het oppervlak van de afwateringseenheden die in het uitgeknipte model zit.
- Het aan- en afslagpeil van het gemaal is gezet op respectievelijk NAP -1.25 m en NAP -1.30 m.
- Het oppervlak van de geïsoleerde sloot in Pasgeld-Oost is van het oppervlak waterberging en openwater afgehaald en als onverhard oppervlak toegevoegd.

Schematisatie situatie toekomst

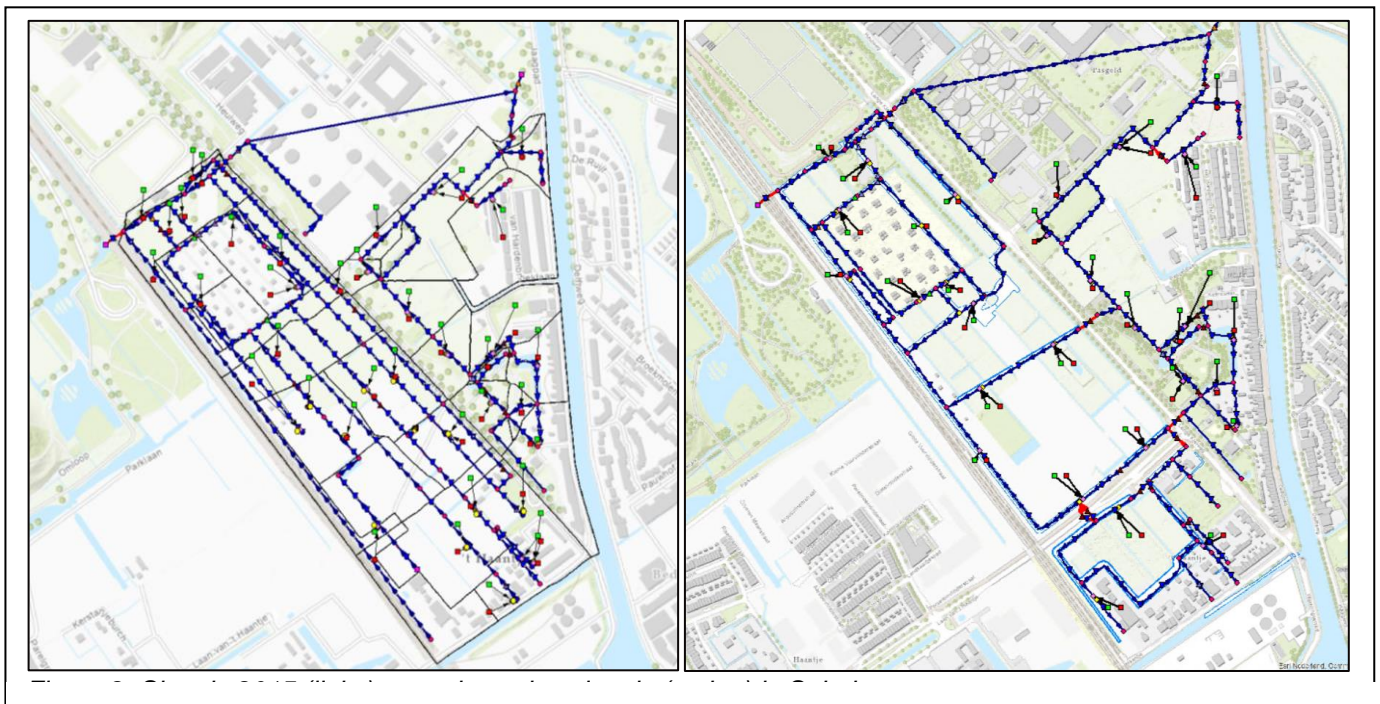
De schematisatie van het model is gebaseerd op het ontwerp van Pasgeld-West van november 2022.

Voor het model van Pasgeld-West zijn binnen de gestelde eisen uit de beleidsregels de volgende uitgangspunten voor de aan te leggen profielen gehanteerd:

- Minimale breedte watergangen: 6 meter breed;
- Diepte watergangen: 1 meter ongeacht de breedte;
- Bodembreedte 0,5 meter;
- Talud: bij watergangen breder dan 6,5 m: ten minste 1:3 of flauwer. Bij watergangen tussen 6,5 en 6 m breedte in wordt het onderwater talud steiler tot maximaal 1:2 of wordt gewerkt met beschoeiing.
- De profielen lopen boven het waterpeil door tot aan het maaiveld. Uitgangspunt dat in het in richten gebied geen maaiveldberging meer aanwezig is. Daarom zijn in het hydrologische model de bergingsknopen in dit gebied verwijderd.
- Voor de bestaande watergangen zijn de profielen uit het WSA-model overgenomen.

Voor het toekomstige model zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Pasgeld-Oost en buiten plangebied gebaseerd op AHN3 & BGT 2015 (gebied is hetzelfde als de situatie in 2015)
- Geldt dus ook voor de spoorzone. Deze is gelijk gehouden qua verhardingen en openwater met 2015.
- Bij één van de berekeningen is in Pasgeld-Oost 5.000 m² waterberging ten goede van Pasgeld-West toegevoegd.
- Stuwen bij De Schoffel zijn hetzelfde als bij de 2015 situatie. De pompcapaciteit is gehalveerd ten opzichte van situatie 2015.
- Vooralsnog in het model geen berging/buffering op land binnen plangebied Pasgeld-West.
- Drie duikerverbindingen naar Pasgeld-Oost onder de Lange Kleiweg, 600 mm.



Controle

Er is een controle uitgevoerd of het wateroppervlak in het model overeenkomt met het wateroppervlak van het ontwerp. Hiervoor zijn de volgende acties uitgevoerd:

- Pasgeld West uitgeknipt uit model, alles van Pasgeld Oost verwijderd;
- RR uitgeschakeld;
- Initiële streefpeil op NAP -1.20 m ingesteld;
- Gemaal naar de noordrand van Pasgeld-West verplaatst. Aanslagpeil op NAP -1.25 m, afslagpeil op NAP -1.30 m, zelfde debiet als eerdere model (0.12 m³/s). Hiermee wordt 10 cm uit het systeem gepompt;
- Model doorgerekend met 0 mm bui en resultaten van gemaal weggeschreven;
- Op basis van het gemaaldebiet kan het volume aan water dat het systeem uit is gepompt worden afgeleid. Omdat er 10 cm water in het systeem staat, kan het wateroppervlak worden benaderd.

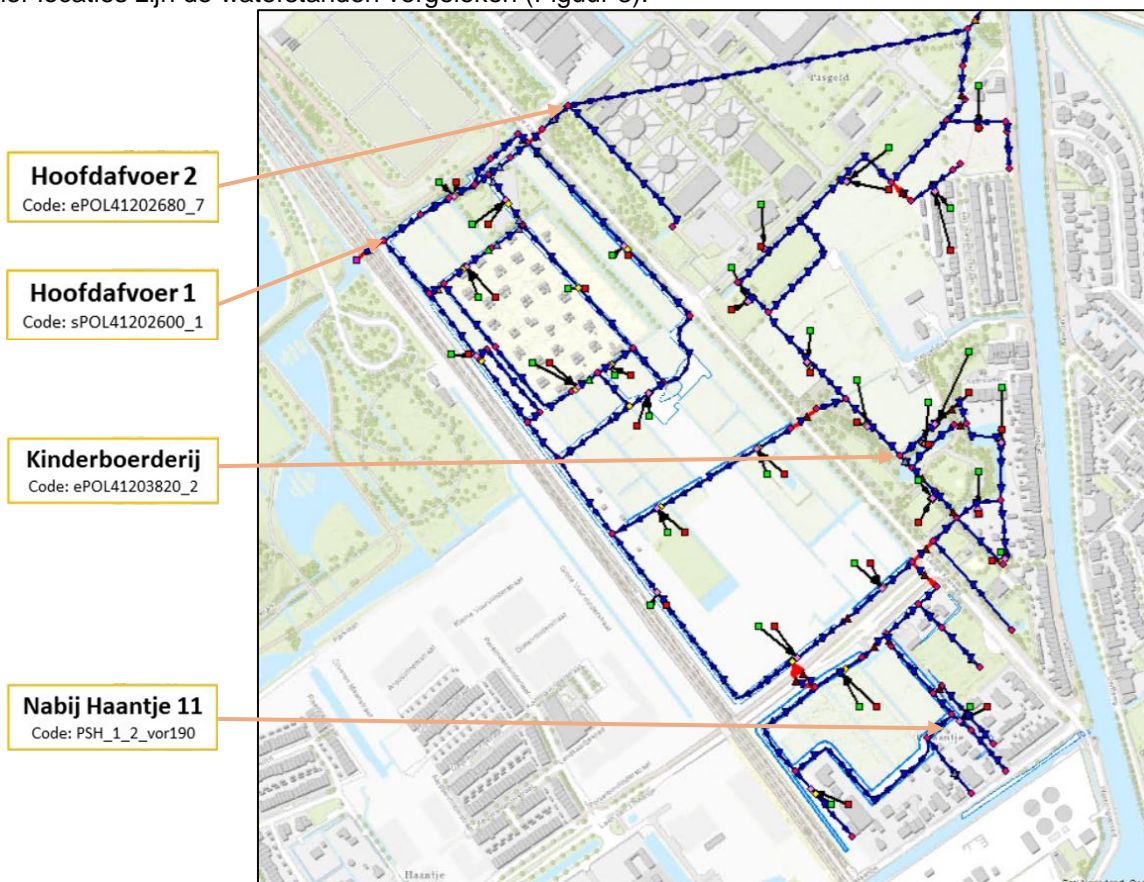
Uit de controle is gebleken dat het wateroppervlak in het model overeenkomt met het ontwerp.

Modellering huidig klimaat

De huidige situatie is doorgerekend met de neerslagreeks voor het huidig klimaat 2015.

De Channelflow en de Rainfall Runoff modules van Sobek hebben bij deze berekening parallel gerekend.

Op vier locaties zijn de waterstanden vergeleken (Figuur 3).



Figuur 3: Locaties voor vergelijking waterstanden

Resultaten berekening benodigde waterberging huidig klimaat

De resultaten van de reeks analyses zijn gegeven in Figuur 4 tot en met Figuur 7.

Voor hoofdafvoer 1, hoofdafvoer 2 en Kinderboerderij zijn de verdelingen in statistiek voor de toekomstige situatie nagenoeg hetzelfde. Dit betekent dat door de inrichting van het gebied geen opstuwing meer plaatsvindt door smalle watergangen en/of te krappe duikers.

Bij de situatie 2015 geven de zwaarste drie buien een afvlakking van de peilstijging. Dit wordt veroorzaakt door het maaiveld dat gaat inunderen. Was er geen maaiveldberging geweest, zouden de laatste twee buien en de T100 een grotere peilstijging hebben gegeven.

De berekende maximale waterstanden bij T100 zijn als volgt:

Variant	T100 (m NAP)	Peilstijging (m)
A: 2015	-0.8623	0.3878
B: West 0	-0.8821	0.3679
C: West 5000	-0.9108	0.3392

Op basis van de berekende maximale peilstijgingen is bepaald dat bij iedere 1000 m² dat minder aan open water wordt aangelegd, de maximale waterstand bij T100 5,74 mm hoger wordt.

Bij huidig klimaat is bij de gegeven nieuwe verharding van 42588 m² te compensatie 6805 m² open water nodig. Dit komt overeen met een compensatie van 16,0% van het nieuw verhard oppervlak in open water.

Het totale oppervlak aan open water in het plangebied moet minimaal voor huidig klimaat $6805 \text{ m}^2 + 13770 \text{ m}^2 = 20575 \text{ m}^2$ open water zijn.

Benodigde waterberging toekomstig klimaat

De berging voor de klimaatopgave is bepaald op basis van het oppervlak van het plangebied en de klimaatopgave die Delfland hiervoor hanteert. Uit de Watersleutel blijkt dat Delfland voor het plangebied een waterberging vraagt van 8,93 mm. De Watersleutel berekent dit alleen over het verhard en onverhard binnen het plangebied. Voor openwater hoeft volgens de Watersleutel geen klimaatcompensatie plaats te vinden. Voor deze berekening is dat wel gedaan, aangezien de extra neerslag ook op het openwater valt.

Voor het bepalen van de minimale klimaatopgave is uitgegaan van het oppervlak van het plangebied, 5000 m² in Oost en het gebied van de Schoffel.

Het plangebied inclusief de Schoffel en de 5000 m² in Oost is 21,6 ha. De benodigde klimaatcompensatie uitgedrukt in oppervlak openwater komt neer op 5360 m² ($21,6 * 10000 * 0,00893 / 0,36$)

Met het waterschap is afgesproken dat deze klimaatcompensatie ook in andere vormen als openwater. Bijvoorbeeld als berging op land mag worden ingevuld.

Conclusies

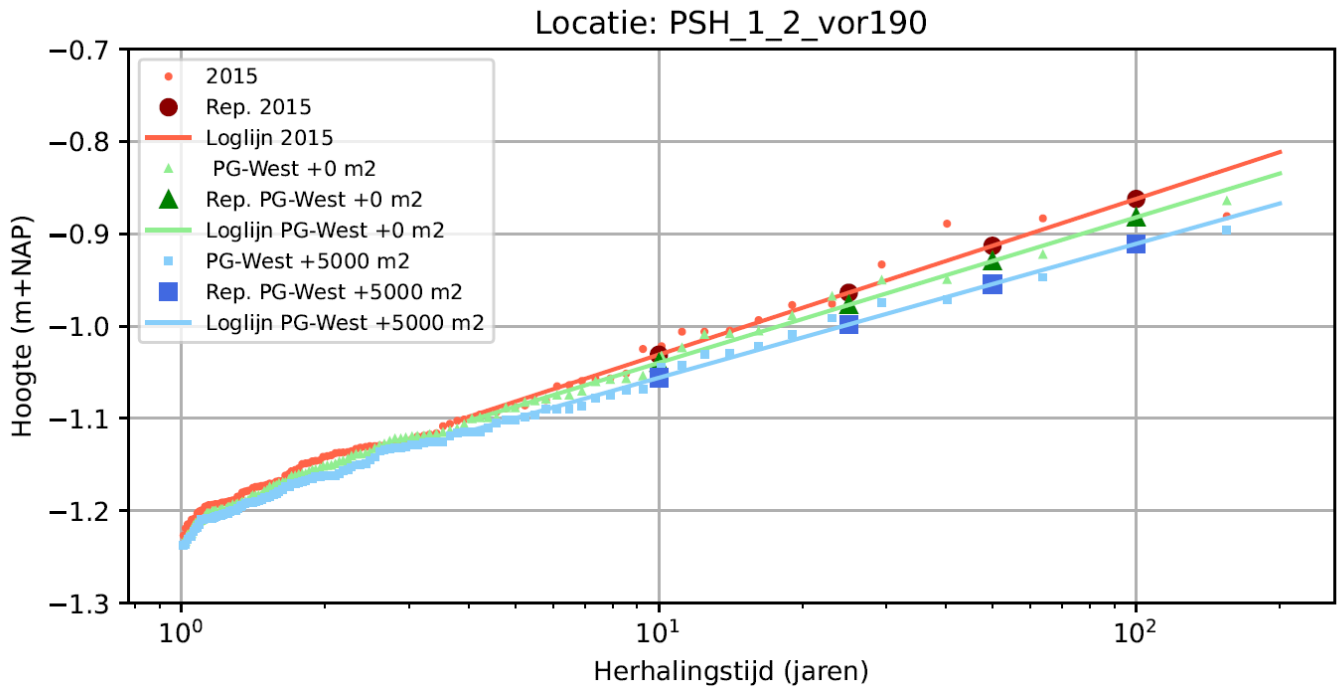
Het ontwerp voor Pasgeld-West van november 2022 voorziet in voldoende compensatie in open water voor de nieuwe verharding gepland in Pasgeld-West.

Minimaal is voor huidig klimaat 6805 m² compenserend wateroppervlak noodzakelijk. Nieuwe verharding wordt met de gehanteerde uitgangspunten voor huidig klimaat gecompenseerd met 16% open water.

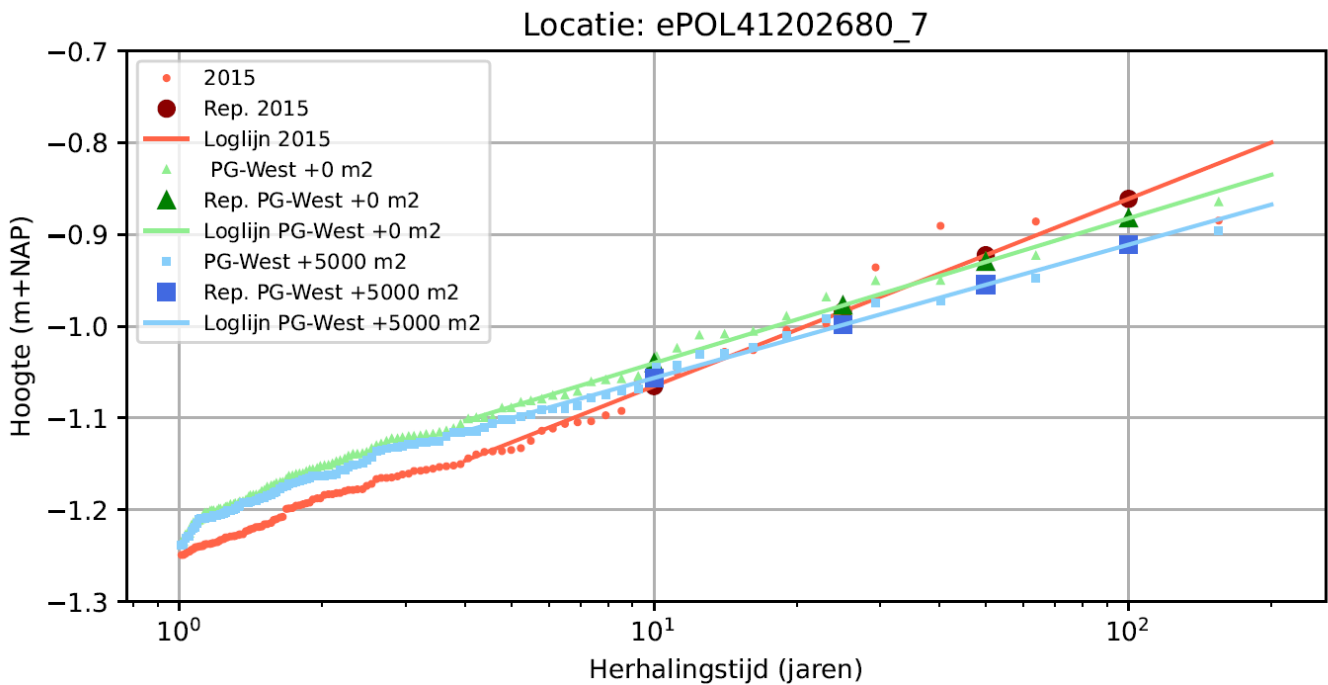
De klimaatcompensatie uitgedrukt in oppervlak open water voor het plangebied Pasgeld-West, inclusief de Schoffel en 5000 m² in Pasgeld-Oost bedraagt 5360 m².

In totaal moet het plan voorzien in minimaal 12163 m² nieuw open water. Dit komt overeen met 28.6% compensatie van nieuwe verharding.

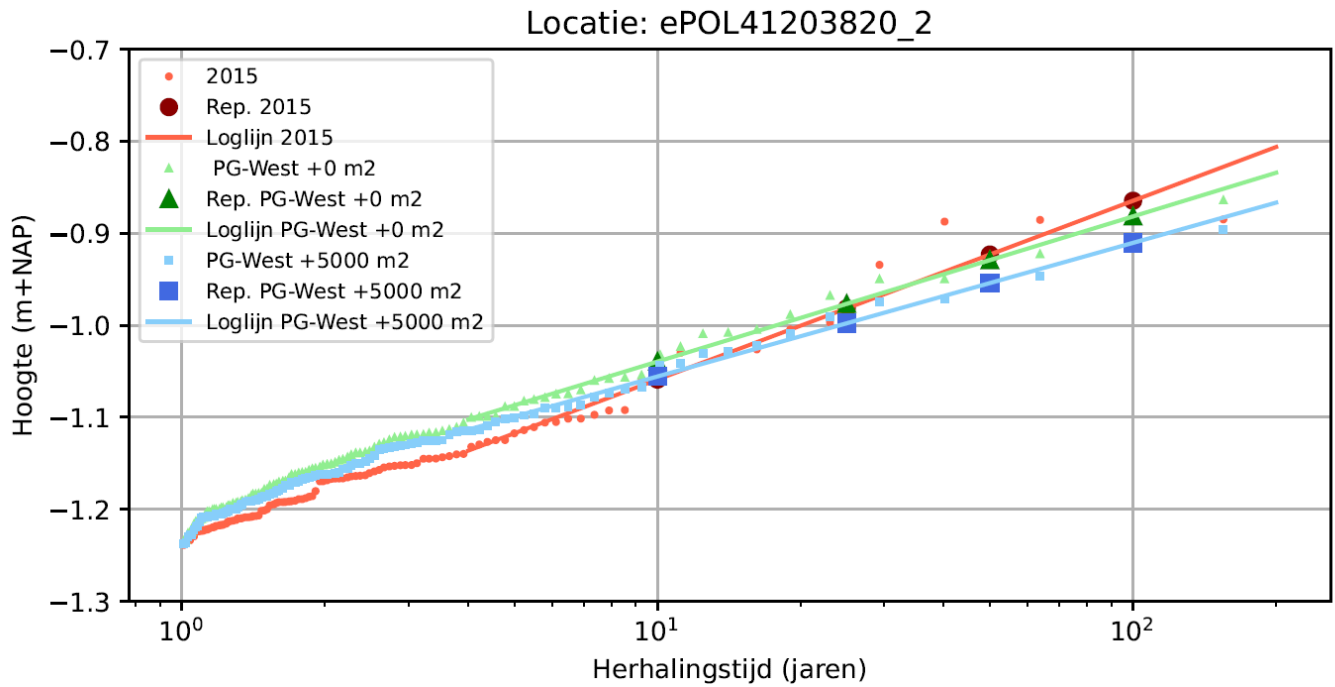
Als het ontwerp wordt aangepast zullen de uitgangspunten en randvoorwaarde ongewijzigd worden toegepast. Het ontwerp wordt dan opnieuw getoetst aan de regels die Delfland stelt bij de aanleg van nieuwe verharding.



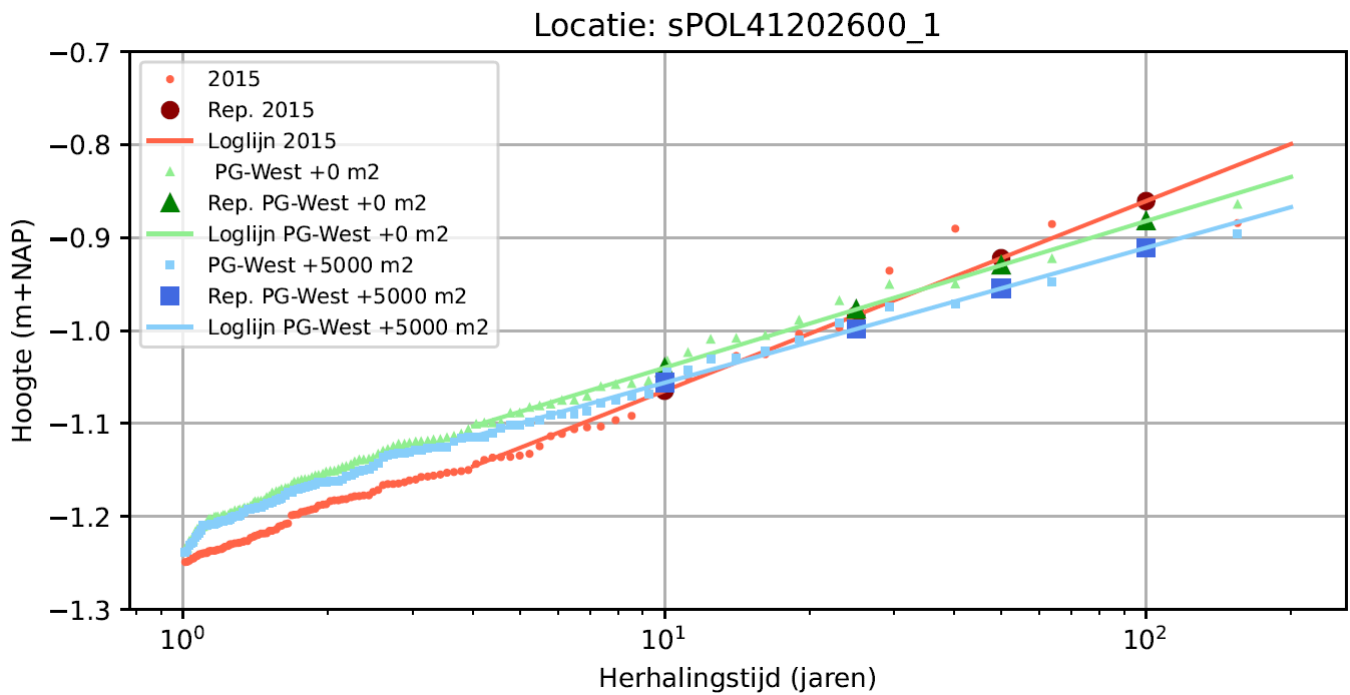
Figuur 4: Gumbel verdeling van waterstanden dichtbij Haantje 11.



Figuur 5: Gumbel verdeling van waterstanden bij hoofdafvoer 2.



Figuur 6: Gumbel verdeling van waterstanden bij Kinderboerderij.



Figuur 7: Gumbel verdeling van waterstanden bij Hoofdafvoer 1.

Stikstofonderzoek Pasgeld West te Rijswijk

Auteur: NOX Advies, Dhr. M.H. van der Wielen

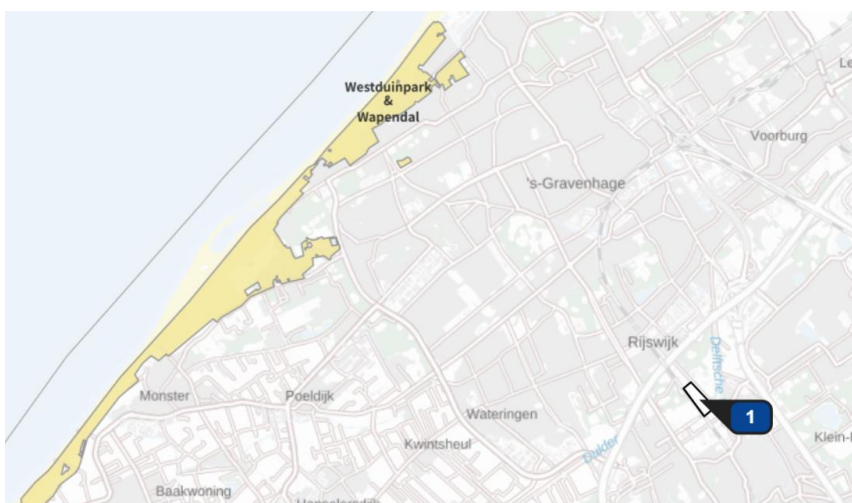
Datum: 17 juli 2023

Bijlage: Aeries-berekeningen, bouw- en gebruiksfase

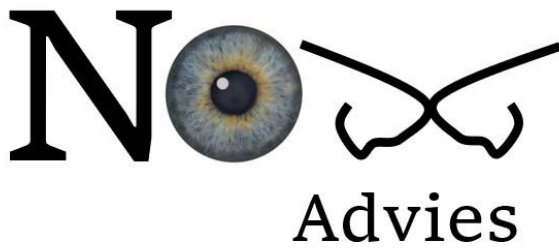
1 Inleiding

In Pasgeld West te Rijswijk wordt de ontwikkeling van 1.000 woningen, een Integraal kindcentrum (IKC) en 3,2 hectare nieuwe bedrijvigheid en mogelijk een sporthal van 3.000 m² voorzien. Voor deze ontwikkeling wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Voor de bestemmingsplanprocedure dient onderzocht te worden of significante effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden. Het plangebied ligt op een afstand van circa 8 kilometer van Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen en Westduinpark & Wapendal. Om te bepalen of er vanuit het aspect stikstofdepositie significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van het plan kunnen optreden, is een Aeries-berekening uitgevoerd (versie Aeries 2022.2) voor de bouw- en gebruiksfase. De Aeries-berekeningen zijn bijgevoegd. In deze memo worden de uitgangspunten en conclusie beschreven.



Afbeelding 1: Ligging plangebied in relatie tot Natura 2000-gebied, bron: Aeries Calculator



No Advies

2 Wettelijk kader

Stikstofoxiden (NO_x) komen vooral vrij bij verbranding van fossiele brandstoffen, bijvoorbeeld door het verkeer of stookinstallaties. Ammoniak (NH₃) komt grotendeels uit de landbouw en met name uit mest. Met de Wet natuurbescherming (Wnb) worden soorten en habitattypen van Natura 2000-gebieden beschermd waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Hieruit volgt dat een project of plan niet mag leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. In veel Natura 2000-gebieden is door een overbelasting van NO_x en NH₃ een probleem met de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen van habitattypen en leefgebieden.

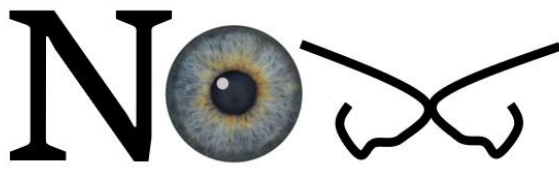
De Wet natuurbescherming is een wet die de bescherming van natuurgebieden, soorten en bos regelt. De wet is vanaf 1 januari 2017 van kracht. Met de invoering van deze wet zijn drie wetten vervallen, te weten de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. In de Wet natuurbescherming staat dat bij plannen en projecten bepaald moet worden of sprake is van significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden.

Een plan kan worden vastgesteld indien op grond van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat het plan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, een verslechterend of een significant verstorend effect kan hebben voor de Natura 2000-gebieden. Indien de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen, zijn significante gevolgen uitgesloten. Er gelden dan geen verdere restricties of procedurele vereisten vanuit de Wet natuurbescherming.

Indien een planvoornemen geen stikstofdepositie veroorzaakt op de Natura 2000-gebieden, of geen toename ten opzichte van de referentiesituatie, kan worden uitgesloten dat het plan een significant gevolg kan hebben. Hierbij wordt de stikstofdepositie inzichtelijk gemaakt met het rekenprogramma AERIUS Calculator en betreft de toetsingswaarde dus 0,00 mol N/ha/jaar (toename) op de hexagonen van de stikstofgevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden.

3 Referentiesituatie

Een belangrijk onderdeel betreft de referentiesituatie. Er wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen om de genoemde activiteiten mogelijk te maken. Om die reden is sprake van een plan als bedoeld in de Wet natuurbescherming. Voor een plan is het vaste jurisprudentie dat de feitelijke aanwezige planologisch legale situatie, ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, de referentiesituatie betreft. Uit andere jurisprudentie is bekend geworden dat 'voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan', ook een moment daarvoor mag zijn geweest, mits in de tussentijd



No Advies

geen stikstof veroorzakende activiteiten zijn ontplooid (4 maart 2020)¹ en dat activiteiten gesaldeerd mogen worden mits onomstotelijk vaststaat dat de activiteit uitsluitend is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt (1 september 2021)².

Een kassengebied van 48.300 m² is opgeheven om ruimte vrij te maken voor de woningbouw in dit gebied. Van deze kassen is in ieder geval duidelijk dat op het perceel aan 't Haantje, nabij nummer 15 te Rijswijk, kadastraal bekend als sectie H, nummer 1032, sprake was van een gerberakwekerij met een glasoppervlak van 35.750 m², waar gasstook plaatsvond. In de koopovereenkomst is opgenomen dat de koop is gelinkt aan woningbouw in Rijswijk Buiten. Het staat daarmee onomstotelijk vast dat de glastuinbouw beëindigd is ten behoeve van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Van de overige kassen à 12.550 m² staat niet met zekerheid vast dat sprake was van gasstook. Om die reden zijn deze emissies (vooralnog) worst-case niet meegenomen in de referentiesituatie.

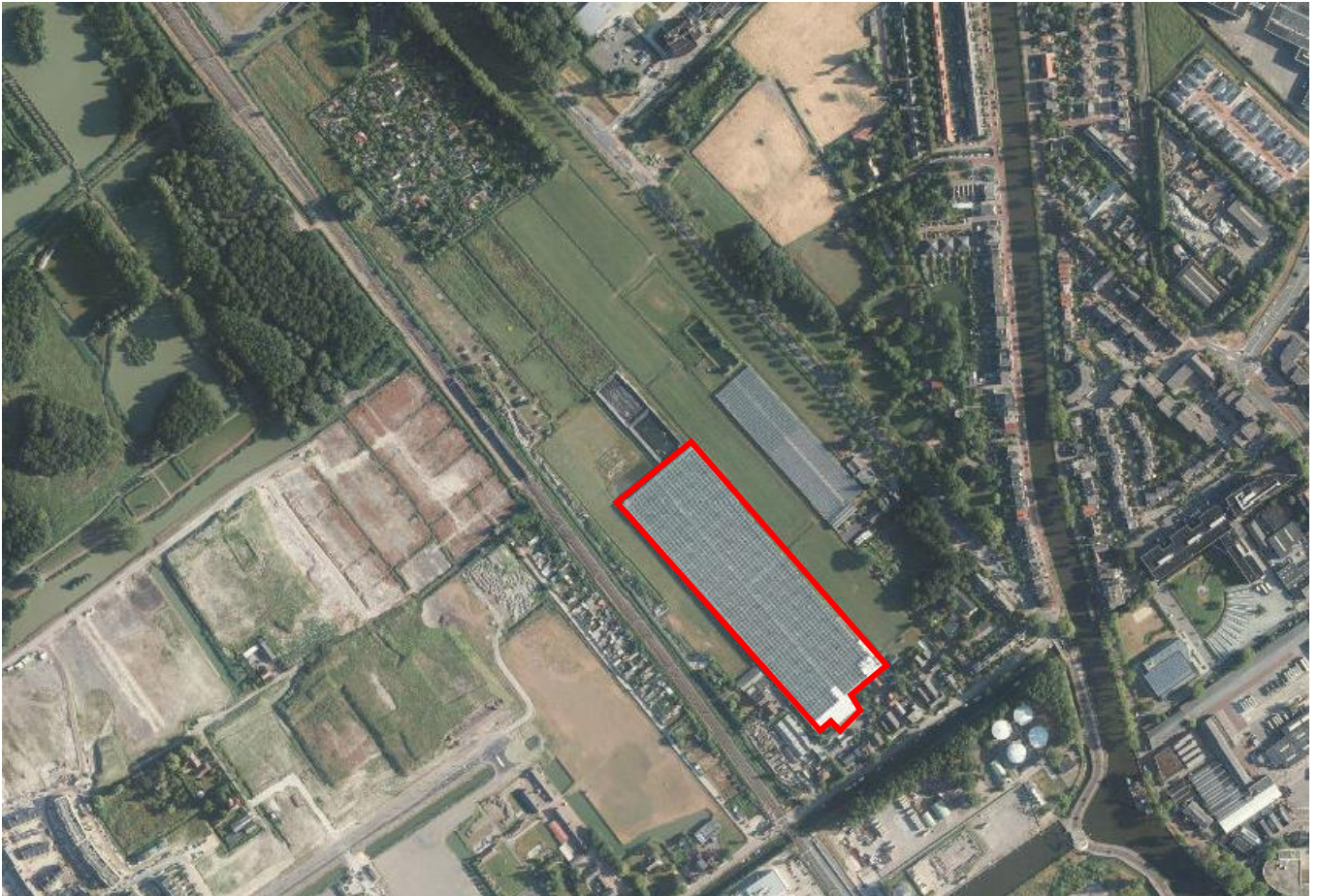
Glastuinbouw kent een relatief hoge emissie omdat glastuinbouw een relatief groot gasverbruik kent als gevolg van stookinstallaties. Op basis van de Factsheet 'Ruimtelijke Plannen – emissiefactoren' die op de website van Aerius is te vinden, is sprake van een emissie van 1.004 kg NO_x/jaar per hectare. Daarmee is sprake van een emissie van 3.589,3 kg NO_x op jaarbasis. Deze bron is ingevoerd als vlakbron op de plek waar in het verleden deze kas heeft gestaan. Om dit te bepalen is gebruik gemaakt van de website topotijdreis, waarvan in onderstaande afbeelding een luchtfoto is weergegeven. Voor de warmte-emissie is aangesloten bij de default instellingen in Aerius, voor de hoogte is uitgegaan van 4 meter met spreiding van 2 meter. Er is geen rekening gehouden met gebouwinvloed omdat de afstand tot Natura 2000-gebied meer dan 3 kilometer is.

Het kassengebied kende destijds overigens ook een zekere verkeersaantrekkende werking. Deze verkeersaantrekkende werking is veiligheidshalve (vooralnog) niet meegenomen in de Aerius-berekening (worst-case).

¹ ECLI:NL:RVS:2020:683

² ECLI:NL:RVS:2021:1960

No Advies



Afbeelding 2: Luchtfoto van het jaar 2018, waarop de (voormalige) gerberakas zichtbaar is (rood aangeduid).

Daarnaast is in de huidige situatie een volkstuintencomplex (de Schoffel) aanwezig. Dit complex bestaat uit circa 100 tuinen. De verkeersaantrekkende werking van 10 volkstuinten betreft 1,11 verkeersbeweging per etmaal³ uitgaande van een zeer sterk stedelijk gebied en rest bebouwde kom. De verkeersaantrekkende werking in de referentiesituatie is dus 11,1 verkeersbewegingen per etmaal. Er is (vooralsnog) geen rekening gehouden met eventueel aanwezige andere emissiebronnen, zoals verwarming of mobiele werktuigen (worst-case).

³ CROW Publicatie 381, december 2018: 'Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkcijfers naar parkeernormen.

NO_x Advies

Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Pasgeld West hebben van de 5,2 hectare bedrijventerrein, reeds 2 hectare een bedrijfsbestemming op grond van het vigerende bestemmingsplan. Deze gronden worden nu in het bestemmingsplan meegenomen vanwege wijzigingen in de planregels. Voor de bouwfase zijn deze 2 hectare grond niet meegenomen, omdat deze reeds bebouwd zijn ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan en bouwemissies niet te verwachten zijn in het maatgevende jaar (2024). Voor de gebruiksfase is worst-case wel uitgegaan van 5,2 hectare bedrijventerrein.

4 Bouwfase

In de (tijdelijke) bouwfase wordt NO_x- en NH₃-emissie gegenereerd door mobiele werktuigen en door het bouwverkeer. Pasgeld West wordt gefaseerd gerealiseerd. De realisatie wordt voorzien in de jaren 2024 tot en met 2028. De geschatte bouwtijd bedraagt daarmee minimaal 5 jaar voor 1.000 woningen. Dura Vermeer Bouw heeft voor het gehele plan van 1.000 woningen een inschatting gemaakt van de mobiele werktuigen en ureninzet. In tabel 1 is dit overzicht opgenomen. NO_x Advies heeft ten opzichte van dit overzicht in tabel 2 en het rekenmodel een betonstorter toegevoegd, omdat het aannemelijk is dat dit werktuig ook wordt ingezet.

Mobiele werktuigen	Stage	Vermogen in kW	Aantal uur	Verbruik in l/uur	Totaal verbruik
Boorstelling bronnen boren	IIIB	125	3.000	33	99.000
Graafmachine tbv boorstelling	IV	115	3.000	10	30.000
Heistelling	IIIB	180	2.400	33	79.200
Rupskraan 110T - 130T	IV	230	8.500	25	212.500
70T mobiele kraan (fundering)	IV	200	2.000	15	30.000
Vouwkraan / spiering (dak)	IV	200	4.000	15	60.000
Graafmachine bouwrijp/woonrijp	IV	115	6.000	10	60.000
Shovel	IV	150	3.000	15	45.000
Trilplaat	IV	10	1.400	4	5.600

Tabel 1: Ingeschatte inzet aan werktuigen voor 1.000 woningen (bron: Dura Vermeer)

In een Aerius-berekening dient de hoogste emissie gedurende 12 aaneengesloten maanden het uitgangspunt te zijn. Om deze worst-case situatie te simuleren is uitgegaan van:

- 250 woningen in 12 aaneengesloten maanden én;
- Realisatie van het IKC en sporthal in diezelfde aaneengesloten 12 maanden én;
- Realisatie van 3,2 hectare bedrijventerrein in diezelfde aaneengesloten 12 maanden.

Hiermee wordt verwacht dat de geschatte emissie tijdens de bouwfase wordt overschat. Het rekenjaar is gesteld op 2024, omdat de bouwfase naar verwachting dan start en de emissiefactoren van verkeersbronnen in latere jaren gunstiger zijn. Dit betreft dus een worst-

No Advies

case uitgangspunt. Tevens is uitgegaan van een sporthal aanvullend op woningbouw of bedrijventerrein. In feite wordt de sporthal gerealiseerd in plaats van woningbouw of bedrijventerrein.

In de volgende tabellen wordt inzicht gegeven in de uitgangspunten voor 250 woningen, realisatie van het IKC & sporthal en realisatie van 3,2 hectare bedrijventerrein.

	<i>Vermogen in kW</i>	<i>Uren-inzet</i>	<i>Brandstofverbruik in l/uur</i>	<i>Totaal verbruik</i>
Boorstelling (Stage IIIB)	75-560	750	33	24750
Graafmachine boorstelling (Stage IV)	75- 560	750	10	7500
Heistelling (Stage IIIB)	75-560	600	33	19800
Rupskraan (Stage IV)	75- 560	2125	25	53125
Mobiele kraan (Stage IV)	75-560	500	15	7500
Vouwkraan (Stage IV)	75- 560	1000	15	15000
Graafmachine bouwrijp (Stage IV)	75-560	1500	10	15000
Shovel (Stage IV)	75- 560	750	15	11250
Trilplaat (Stage IV)	< 56	350	4	1400
Betonstorter (Stage IV)	75- 560	1000	12	12000
Onvoorzien (Stage IV)	75-560	250	10	2500
			Stage IIIB > 75 kW	44550
			Stage IV < 56 kW	1400
			Stage IV > 75 kW	123875
	Totaal:	9.575		

Tabel 2: Inschatting inzet mobiele werktuigen voor 250 woningen

No Advies

	<i>Vermogen in kW</i>	<i>Uren-inzet</i>	<i>Brandstofverbruik in l/uur</i>	<i>Totaal verbruik</i>
Mobiele kraan (Stage IV)	75-560	500	15	7500
Graafmachine (Stage IV)	75- 560	300	10	3000
Heistelling (Stage IIIB)	75-560	60	33	1980
Betonstorter (Stage IV)	75- 560	60	12	720
Verreiker (Stage IV)	75-560	150	6	900
Trilplaat (Stage IV)	<56	100	4	400
Onvoorzien (Stage IV)	75-560	200	10	2000
	Totaal:	1370	Stage IIIB > 75 kW	1980
			Stage IV < 56 kW	400
			Stage IV > 75 kW	13220

Tabel 3: Inschatting inzet mobiele werktuigen voor IKC en sporthal

	<i>Vermogen in kW</i>	<i>Uren-inzet</i>	<i>Brandstofverbruik in l/uur</i>	<i>Totaal verbruik</i>
Mobiele kraan (Stage IV)	75-560	1000	15	15000
Graafmachine (Stage IV)	75- 560	500	10	5000
Heistelling (Stage IIIB)	75-560	200	33	6600
Betonstorter (Stage IV)	75- 560	75	12	900
Verreiker (Stage IV)	75-560	250	6	1500
Trilplaat (Stage IV)	<56	200	4	800
Onvoorzien (Stage IV)	75-560	250	10	2500
	Totaal:	2475	Stage IIIB > 75 kW	6600
			Stage IV < 56 kW	800
			Stage IV > 75 kW	24900

Tabel 4: Inschatting inzet mobiele werktuigen voor 3,2 ha bedrijvigheid

No Advies

Voor de mobiele werktuigen met stageklasse IV, is rekening gehouden met 7% Ad Blue verbruik. Een groot deel van de mobiele werktuigen met stageklasse IV of later beschikken over een dergelijke SCR-technologie. Aangezien het Rijk steeds meer subsidie beschikbaar stelt voor investeringen in schoner materieel (Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)) wordt het aannemelijk geacht dat deze werktuigen (of eventueel elektrische werktuigen) beschikbaar zijn ten tijde van de bouwfase in 2024. Voor stageklasse IIIB werktuigen is worst-case geen rekening gehouden met Ad Blue verbruik. Overigens bestaat niet het voornemen om dit type werktuigen gebruikt gelet op de emissie van stikstof, maar betreft dit een worst-case benadering.

Verkeersbewegingen bouwverkeer

In de bouwfase wordt voor de woningbouw (250 woningen) uitgegaan van maximaal 5.000 vrachtwagenbewegingen (middelzwaar en zwaar) per jaar voor aanvoer van materiaal en materieel. Worst-case is uitgegaan van 100% zwaar verkeer. Tevens is rekening gehouden met 50.000 lichte verkeersbewegingen per jaar voor bouw personeel en leveringen met bestelbusjes. Voor het IKC & sporthal enerzijds en bedrijventerrein anderzijds zijn respectievelijk 2.000 en 10.000 lichte en 200 en 1.000 zware verkeersbewegingen ingevoerd. In tabel 5 is een samenvatting van de invoer t.a.v. het bouwverkeer opgenomen.

	Licht bouwverkeer (bewegingen per jaar)	Zwaar bouwverkeer (bewegingen per jaar)
250 woningen	50.000	5.000
IKC en sporthal	2.000	200
Bedrijventerrein	10.000	1.000

Tabel 5: Inschatting verkeersbewegingen bouwverkeer

Ten aanzien van de rijroute is het uitgangspunt dat het bouwverkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld op de A4. Op deze weg zal het bouwverkeer als gevolg van dit plan niet meer herleidbaar zal zijn tussen het overige verkeer.

Het gehanteerde rekenjaar betreft 2024. Dit bouwjaar zal niet noodzakelijkerwijs aan de orde zijn voor de alle in tabel 2 t/m 5 bouwactiviteiten, maar dit betreft een worst-case situatie.

No Advies

5 Gebruiksfasen

De volgende uitgangspunten zijn voor de toekomstige gebruiksfase gedaan:

- Het gaat om 1.000 woningen, onderverdeeld in 500 appartementen en 500 grondgebonden woningen. Verondersteld is dat de 500 grondgebonden woningen 500 hoek/tussenwoningen betreffen.
- De realisatie van een integraal kind centrum (IKC). Uitgangspunt is 4 kinderopvanggroepen (500 m²), 16 klaslokalen, twee speellokalen/bsv ruimtes en een gymzaal;
- Een sporthal van maximaal 3.000 m² in de bestemming “Bedrijventerrein” of “Wonen”. Deze komt feitelijk in de plaats van wonen of bedrijventerrein maar is aanvullend doorgerekend;
- Maximaal 5,2 hectare aan gemengd bedrijventerrein, milieucategorie 3.1. Voor de verkeersaantrekkende werking is aangesloten bij de CROW, die algemene kentallen voor gemengde bedrijvigheid kent.

Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking is gebaseerd op de CROW kentallen.⁴ Voor Rijswijk geldt een stedelijkheidsgraad van ‘zeer sterk stedelijk’. Uitgegaan is van ‘rest bebouwde kom’. Worst-case is voor de woningen uitgegaan van 100% in het koopsegment (middensegment).



⁴ CROW Publicatie 381, december 2018: ‘Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkcijfers naar parkeernormen.

No Advies

Afbeelding 3: Verdeling functies tussen wonen (geel) en IKC (bruin) in Pasgeld-West, bron: gemeente Rijswijk

Uit bovenstaande is de volgende geschatte verkeersaantrekkende werking te herleiden.

	Lichte voertuigbewegingen per etmaal	Zware voertuigbewegingen
500 appartementen (koop midden)	2.750	0
500 hoek/tussenwoningen	3.600	0
Totaal	6.350 p/dag	
IKC	750 (150.000 p.j.)	4 per maand
Sporthal (3.000 m ²)	350	6 per maand
Bedrijventerrein	680	160 per etmaal

Tabel 6: Verkeersaantrekkende werking (inschatting)

Voor het IKC is uitgegaan van maximaal 200 schooldagen met 750 verkeersbewegingen per etmaal. Deze invoer is daarom op 150.000 motorvoertuigbewegingen per jaar.

Voor de sporthal geldt op basis van de CROW-kentallen een prognose van maximaal 10,3 verkeersbewegingen per 100 m². Dit resulteert in maximaal 309 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal is opgehoogd naar 350 verkeersbewegingen omdat ook eventuele fitnessruimte wordt toegevoegd. Volledigheidshalve is ook uitgegaan van 6 zware verkeersbewegingen per maand voor eventuele leveringen.

Voor de bedrijvigheid die wordt mogelijk gemaakt, is aangesloten bij de CROW. Voor een gemengd bedrijventerrein wordt uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van 128 lichte motorvoertuigbewegingen en 30 zware motorvoertuigbewegingen per netto hectare bedrijventerrein per weekdagemaal. Dit komt voor 5,2 hectare neer op 665 lichte verkeersbewegingen en 156 zware voertuigbewegingen per etmaal. Deze aantallen zijn opgehoogd naar 680 lichte verkeersbewegingen en 160 zware motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Verkeersverdeling

Voor de verdeling van het verkeer zijn de volgende uitgangspunten gedaan.

No Advies

Voor de woningen:

- 50% van de lichte verkeersbewegingen ontsluit richting en van de A4;
- 25% van de lichte verkeersbewegingen neemt de Lange Kleiweg in zuidelijke richting (Delft);
- 25% van de lichte verkeersbewegingen ontsluit in westelijke richting de Prinses Beatrixlaan;
- Van de zware voertuigbewegingen neemt 100% de route via de A4.

Voor het IKC:

- 6/12^e deel van de verkeersbewegingen per etmaal zijn afkomstig van de eigen wijk Pasgeld West;
- 5/12^e deel van de verkeersbewegingen komen uit Parkrijk. Parkrijk is te bereiken middels de spooronderdoorgang Rijswijk Buiten;
- 1/12^e deel van de verkeersbewegingen komen van de A4 (o.a. personeel).

Voor het bedrijventerrein en sporthal:

- Van de zware voertuigbewegingen neemt 100% de route via de A4.
- 50% van de lichte verkeersbewegingen ontsluit richting en van de A4;
- 25% van de lichte verkeersbewegingen neemt de Lange Kleiweg in zuidelijke richting (Delft);
- 25% van de lichte verkeersbewegingen ontsluit in westelijke richting de Prinses Beatrixlaan;

Gekozen is om de rijlijnen tot het midden van het plangebied te trekken. Hierdoor ontstaat een gemiddelde rijlijn, die qua lengte over het geheel gezien representatief zal zijn.

Aangenomen wordt dat het verkeer aan de noordzijde opgaat in het heersende verkeersbeeld op de A4. Aan de zuidzijde zal het verkeer opgaan in het heersende verkeersbeeld op de Vrijenbanselaan. In westelijke richting kent de Prinses Beatrixlaan een hoge etmaalintensiteit, waardoor het aannemelijk is dat het verkeer op deze weg opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Stookinstallaties

De woningen, het IKC en de bedrijvigheid worden niet aangesloten op het gasnetwerk. Om die reden kennen deze bronnen redelijkerwijs geen NO_x-emissie als gevolg van stookinstallaties. Worst-case is voor iedere woning rekening gehouden met een verbruik van 8 m³ hout (6.400 kg hout) per jaar. Gemiddeld heeft een kilogram hout een energie-inhoud van 15,5 MJ. Dit komt overeen met circa 100.000 MJ oftewel 100 GJ. Op basis van het rapport Kennisdocument 'Houtstook in Nederland' is sprake van een emissie van maximaal 129 g NO_x/jaar per GJ. Daarmee betreft de totale emissie als gevolg van eventuele houtstook 12,9 kg NO_x/jaar. Deze bron is eveneens toegevoegd bij de bedrijven om worst-case ook eventuele houtstook van bedrijven mee te nemen.

NO_x Advies

Bedrijfsprocessen

NO_x-emissies van bedrijfslocaties anders dan veroorzaakt door de verbranding van gas afkomstig uit het gasnet zullen beperkt zijn. Bij eventuele relevante emissies moet gedacht worden aan het verbranden van eigen afvalstoffen, verbranding van gas uit flessen of het affakkelen van restgassen uit processen. Dit soort activiteiten zijn niet te verwachten bij deze bedrijfsgronden waar milieucategorie 3.1 wordt mogelijk gemaakt, aangezien deze processen meer milieubelastend zijn voor de omgeving en derhalve toegedeeld zijn in hogere milieucategorieën in de VNG Brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Om toch uit te gaan van een worst-case benadering is wel rekening gehouden met een jaaremissie van 30 kg NO_x/jaar, voor bedrijfsprocessen met kleinere emissies aan NO_x die eventueel bij bedrijvigheid in lichtere categorieën kan voorkomen, zoals bijvoorbeeld lasactiviteiten.

Mobiele werktuigen

Op de bedrijfspercelen worden mogelijk mobiele werktuigen ingezet. Het gebruik van mobiele werktuigen kan leiden tot emissies van stikstof, als brandstofaangedreven werktuigen worden ingezet, zoals dieselheftrucks. Hiervoor wordt het kental van 30 kg NO_x/ha/jaar aangehouden, hetgeen met de meest moderne mobiele werktuigen en elektrische werktuigen een overschatting zal zijn. De emissies van mobiele bronnen zijn gemodelleerd als bron van mobiele werktuigen die het gehele gebied bestrijkt waar bedrijven worden toegestaan. De emissiehoogte is 4 meter, met 2 meter spreiding en 0 MW warmte-inhoud. Uitgaande van maximaal 5,2 hectare is sprake van maximaal 5,2 x 30 kg = 156 kg NO_x/jaar.

Als rekenjaar is 2028 gekozen, omdat vanaf dat jaar alle functies op z'n vroegst in gebruik zijn.

6 Resultaten

Met bovenstaande uitgangspunten is in de bouwfase sprake van ten minste een gelijkblijvende depositie. Er wordt een depositieresultaat van -0,01 mol N/ha/jaar (afname) ten opzichte van de referentiesituatie berekend. De depositie is in de referentiesituatie dus hoger dan in de toekomstige situatie.

No Advies

Situatie	Resultaat	Stof	Weergave
Bouwfase - Beoogd	Projectberekening	NO _x + NH ₃	Wnb registratieset
Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	
138,82	1.777,81	0,00	
Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)	
0,00	138,82	0,01	

Afbeelding 4: Resultaat bouwfase (bron: Aerius)

Voor de gebruiksfase wordt eveneens een afname van 0,01 mol N/ha/jaar berekend ten opzichte van de referentiesituatie, zoals blijkt uit afbeelding 5.

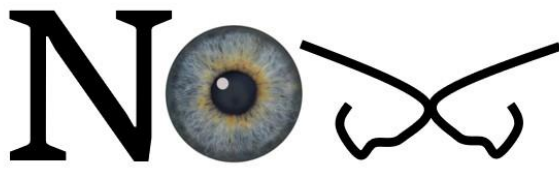
Situatie	Resultaat	Stof	Weergave
Toekomstige situatie - Beoogd	Projectberekening	NO _x + NH ₃	Wnb registratieset
Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
1,99	1.730,34	0,00	0,00
Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)		
1,99	0,01		

Afbeelding 5: Resultaat gebruiksfase (bron: Aerius)

Er is daarmee geen hexagoon waar een toename van depositie op berekend wordt. Voor de bestemmingsplanprocedure zijn daarmee significante effecten op Natura 2000-gebieden uit te sluiten. Dit betekent dat er geen belemmeringen zijn voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan vanuit stikstofdepositie.

7 Conclusie

In Pasgeld West te Rijswijk wordt de ontwikkeling van 1.000 woningen, een Integraal kindcentrum (IKC) en 3,2 hectare nieuwe bedrijvigheid met eventueel een sporthal van 3.000 m² voorzien. Voor deze ontwikkeling wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. In dit stikstofonderzoek zijn de bouwfase en de gebruiksfase van dit plan onderzocht.



No Advies

Voor de tijdelijke bouwfase zijn een aantal relevante uitgangspunten gedaan:

- De bouw van 250 woningen valt binnen dezelfde 12 maanden met de ontwikkeling van 3,2 hectare bedrijventerrein/sporthal en het IKC.
- De werktuigen met een langere (economische) levensduur zijn ingevoerd als stageklasse IIIB (2011 of later), de overige werktuigen zijn ingevoerd als stageklasse IV (2014 of later). Voor de Stageklasse IV werktuigen is uitgegaan van AdBlue verbruik, voor stageklasse IIIB niet.

Voor de gebruiksfase is aan de hand van de CROW Publicatie 381 een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking. Voor de bedrijfspercelen is daarnaast uitgegaan van emissie door mobiele werktuigen en kleinere bedrijfsprocessen, passend bij milieucategorie 3.1. Omdat de gebouwen gasloos worden uitgevoerd, is er geen emissie van stookinstallaties aan de orde. Er is wel rekening gehouden met houtstook, ook al is niet zeker dat de woningen en bedrijven zullen beschikken over houtkachels.

Uit de koopovereenkomst met de glastuinbouw blijkt dat sprake is van beëindiging van de activiteiten in verband met de komst van woningbouwontwikkeling Rijswijk Buiten. Daarmee staat het onomstotelijk vast dat de bedrijfsvoering van de kassen is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling, die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Uit gegevens blijkt dat de kassen met een oppervlakte van 35.750 m² gasgestookt waren voor het kweken van gerbera's. De emissie die hierbij hoort mag als referentiesituatie worden ingevoerd.

Het bestemmingsplan leidt ten opzichte van de referentiesituatie tot een resultaat van -0,01 mol N/ha/jaar (afname) in zowel bouw- als gebruiksfase. Om die reden zijn er geen significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Daarmee gelden er geen belemmeringen voor de bestemmingsplanprocedure vanuit stikstofdepositie.

8 Bijlagen

Bijlage 1: Bouwfase in relatie tot referentiesituatie

Bijlage 2: Gebruiksfase in relatie tot referentiesituatie

Bijlage 1



Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

NOX Advies
Pasgeld West,
x Rijswijk

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Pasgeld West
Bouwfase Pasgeld West te Rijswijk t.o.v. referentiesituatie

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RaDNcWYcf8Ek
17 juli 2023, 17:43
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Referentiesituatie - Referentie
Bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	97,1 g/j	3.590,8 kg/j
2024	42,4 kg/j	1.125,4 kg/j



Resultaten

Referentiesituatie - Referentie
Bouwfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,03 mol/ha/j	4654710	Meijndel & Berkheide
0,02 mol/ha/j	4654710	Meijndel & Berkheide
0,00 ha		
138,82 ha		
0,00 mol/ha/j		
0,01 mol/ha/j		




Referentiesituatie (Referentie), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Landbouw Glastuinbouw Glastuinbouw	-	3.589,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	97,1 g/j	1,5 kg/j

Bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Plangebied	-	-
5 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen woningen	30,1 kg/j	842,6 kg/j
6 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen IKC	3,2 kg/j	55,3 kg/j
7 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen Bedrijven	6,0 kg/j	147,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	3,1 kg/j	80,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingsituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bouwfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	138,82	1.777,81	0,00	0,00	138,82	0,01

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Meijndel & Berkheide (97)	138,82	1.777,81	0,00	0,00	138,82	0,01

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Coepelduynen

Westduinpark & Wapendal

Solleveld & Kapittelduinen

Voornes Duin

Referentiesituatie, Rekenjaar 2024

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer volkstuinten		Links	Rechts	NO _x	1,5 kg/j
Locatie	X:82504,21 Y:449963,55	Type scherm	-	-	NO ₂	0,3 kg/j
Lengte	1.604,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃	97,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	11,0 p/etmaal			0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal			0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal			0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal			0,0 %	

2 Landbouw | Glastuinbouw

Naam	Glastuinbouw	Uittreedhoogte	<u>8,0 m</u>	NO _x	3.589,3 kg/j
Locatie	X:83290,64 Y:448915,61	Warmteinhoud	<u>0,400 MW</u>		
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	5,57 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Verwarming van Ruimten (Zonder Seizoenscorrectie)				

Bouwfase, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Plangebied	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Locatie	X:83125,18 Y:449097,79	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
Oppervlakte	18,51 ha	Spreiding	0 m
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Bouw verkeer woningen	Links	Rechts	NO _x	61,5 kg/j
Locatie	X:82674,38 Y:449788,27	Type scherm	-	NO ₂	17,3 kg/j
Lengte	2.089,45 m	Hoogte	-	NH ₃	2,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50.000,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	5.000,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Bouwverkeer IKC en sporthal	Links	Rechts	NO _x	2,8 kg/j
Locatie	X:82770,74 Y:449682,48	Type scherm	-	NO ₂	0,8 kg/j
Lengte	2.386,93 m	Hoogte	-	NH ₃	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	2.000,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	200,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Bouwverkeer bedrijventerrein	Links	Rechts	NO _x	15,9 kg/j
Locatie	X:82875,84 Y:449571,02	Type scherm	-	NO ₂	4,5 kg/j
Lengte	2.700,77 m	Hoogte	-	NH ₃	0,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	10.000,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	1.000,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

5 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen woningen	NO _x	842,6 kg/j
		NH ₃	30,1 kg/j
Locatie	X:83116,11 Y:449100,75		
Oppervlakte	18,22 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele werktuigen Stage IIIB	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	44500 l/j	1350 u/j		NO _x	674,3 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
Mobiele werktuigen Stage IV < 56 kW	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	1400 l/j	350 u/j		NO _x	29,8 kg/j
					NH ₃	10,5 g/j
Mobiele werktuigen Stage IV > 75 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	123875 l/j	7875 u/j	8671 l/j	NO _x	138,6 kg/j
					NH ₃	29,7 kg/j

6 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen IKC	NO _x	55,3 kg/j
		NH ₃	3,2 kg/j
Locatie	X:83283,64 Y:448852,92		
Oppervlakte	1,20 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele werktuigen Stage IIIB	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	1980 l/j	60 u/j		NO _x	30,0 kg/j
					NH ₃	14,9 g/j
Mobiele werktuigen Stage IV < 56 kW	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	400 l/j	100 u/j		NO _x	8,5 kg/j
					NH ₃	3,0 g/j
Mobiele werktuigen Stage IV > 75 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	13220 l/j	1210 u/j	925 l/j	NO _x	16,8 kg/j
					NH ₃	3,2 kg/j

7 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO _x	147,3 kg/j
	Bedrijven	NH ₃	6,0 kg/j
Locatie	X:83116,11 Y:449100,75		
Oppervlakte	18,22 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele werktuigen Stage IIIB	Stage-III B, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	6600 l/j	200 u/j		NO _x	100,0 kg/j
					NH ₃	49,5 g/j
Mobiele werktuigen Stage IV < 56 kW	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	800 l/j	200 u/j		NO _x	17,0 kg/j
					NH ₃	6,0 g/j
Mobiele werktuigen Stage IV > 75 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	24900 l/j	2075 u/j	1743 l/j	NO _x	30,3 kg/j
					NH ₃	6,0 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022.2_20230704_bb872f8ea4

Database versie 2022.2_bb872f8ea4

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 2



Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

NOX Advies
Pasgeld West,
x Rijswijk

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Pasgeld West
Gebruiksfase Pasgeld West i.r.t. de referentiesituatie

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RrBgGyfeu6ed
20 juni 2023, 22:17
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Referentiesituatie - Referentie
Toekomstige situatie - Beoogd



Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2028	72,0 g/j	3.590,4 kg/j
2028	67,7 kg/j	1.594,5 kg/j

Resultaten

Referentiesituatie - Referentie
Toekomstige situatie - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,03 mol/ha/j	4654710	Meijndel & Berkheide
0,03 mol/ha/j	4654710	Meijndel & Berkheide
0,00 ha		
1,99 ha		
0,00 mol/ha/j		
0,01 mol/ha/j		

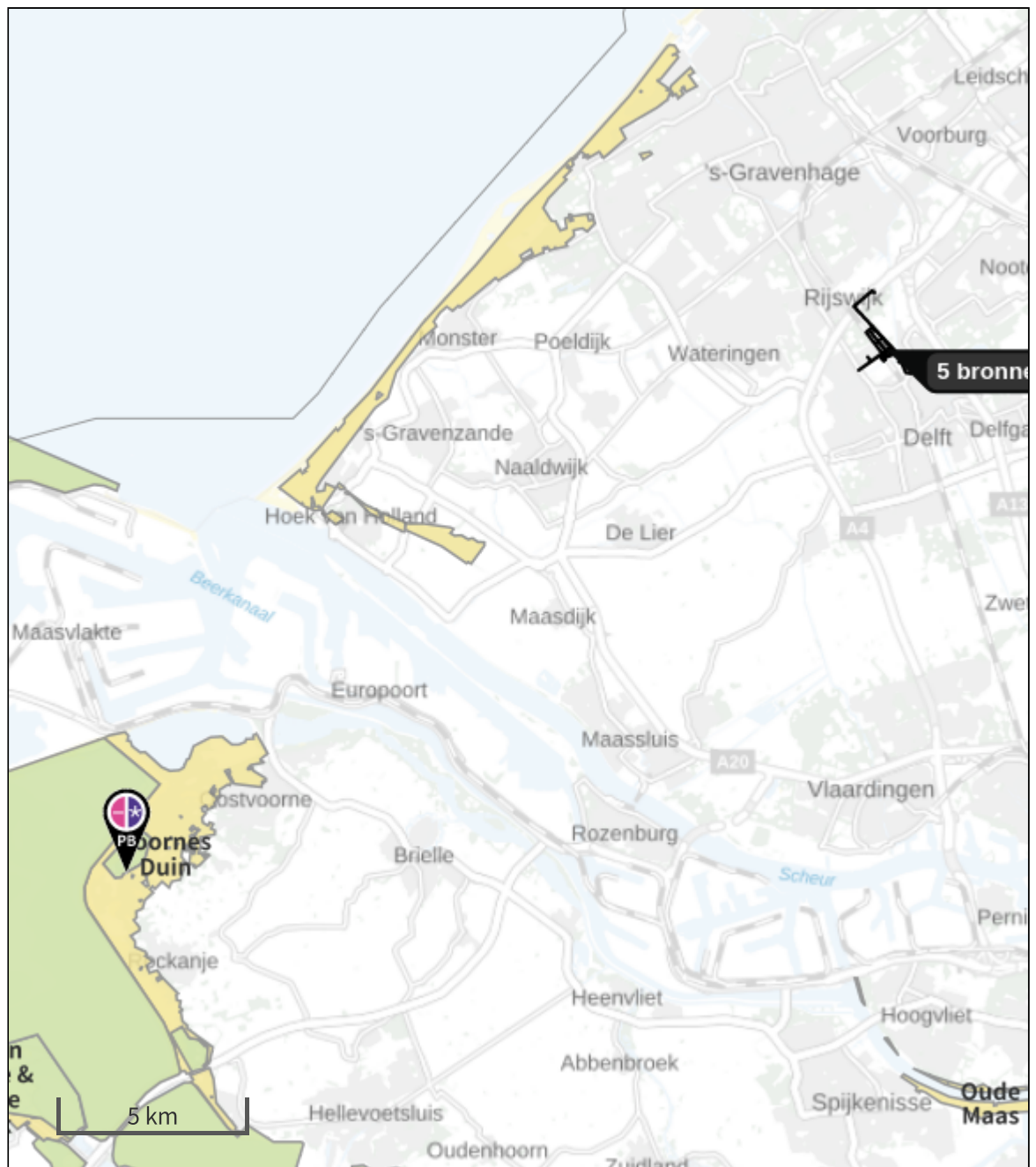
Referentiesituatie (Referentie), rekenjaar 2028








Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Landbouw Glastuinbouw Glastuinbouw	-	3.589,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	72,0 g/j	1,1 kg/j

Toekomstige situatie (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Wonen en Werken Woningen Woningen (houtstook)	-	12,9 kg/j
12	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen	75,0 g/j	156,0 kg/j
13	Industrie Overig Bedrijfsprocessen	-	30,0 kg/j
18	Industrie Overig Houtstook bedrijven	-	12,9 kg/j
19	Verkeersnetwerk	67,7 kg/j	1.382,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



-  Habitatrichtlijn
-  Vogelrichtlijn
-  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
-  Niet bepaald
-  Grootste toename (projectberekening)
-  Grootste afname (projectberekening)
-  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Toekomstige situatie" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	1,99	1.730,34	0,00	0,00	1,99	0,01

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Voornes Duin (100)	1,99	1.730,34	0,00	0,00	1,99	0,01

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Coepelduynen

Meijndel & Berkheide

Westduinpark & Wapendal

Solleveld & Kapittelduinen

Referentiesituatie, Rekenjaar 2028

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeer volkstuinten		Links	Rechts	NO _x	1,1 kg/j
Locatie	X:82504,21 Y:449963,55	Type scherm	-	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	1.604,40 m	Hoogte	-	-	NH ₃	72,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	11,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %

2 Landbouw | Glastuinbouw

Naam	Glastuinbouw	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	3.589,3 kg/j
Locatie	X:83334,73 Y:448861,5	Warmteinhoud	<u>0,400 MW</u>		
		Spreiding	2 m		
Oppervlakte	3,69 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Verwarming van Ruimten (Zonder Seizoenscorrectie)				

Toekomstige situatie, Rekenjaar 2028

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Woningen (houtstook)	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	12,9 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Locatie	X:83125,18 Y:449097,79	Spreiding	2 m		
Oppervlakte	18,51 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

12 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO _x	156,0 kg/j			
Locatie	X:83371,44 Y:448714,55	NH ₃	75,0 g/j			
Oppervlakte	3,22 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele werktuigen	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	10000 l/j	1200 u/j		NO _x	156,0 kg/j
					NH ₃	75,0 g/j

13 Industrie | Overig

Naam	Bedrijfsprocessen	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	30,0 kg/j
Locatie	X:83371,11 Y:448714,8	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	2 m		
Oppervlakte	3,10 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

18 Industrie | Overig

Naam	Houtstook bedrijven	Uittreedhoogte	4,0 m	NO _x	12,9 kg/j
		Warmteinhoud	0,000 MW		
Locatie	X:83371,11 Y:448714,8	Spreiding	2 m		
Oppervlakte	3,10 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Standaard Profiel Industrie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.



Rekenbasis

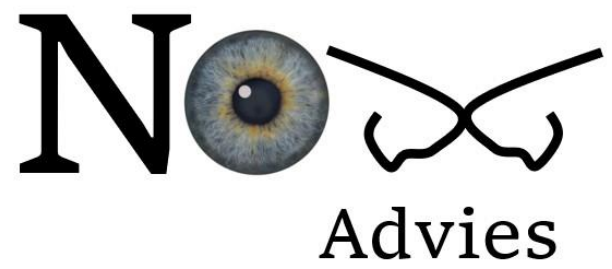
Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022.1_20230606_5e1adbf5a8

Database versie 2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>



NOX Advies

Valkenierslaan 6
5062 CN, Oisterwijk

www.noxadvies.nl

info@noxadvies.nl

KvK-nummer: 77738861

Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park

Effecten en maatregelen op het omliggend
wegennetwerk door planontwikkelingen
Pasgeld en Kessler Park 2040



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door

Sweco Nederland B.V.
Onderwerp 30129769
 verkeersonderzoek Pasgeld en
 Kessler Park
Projectnummer 51008646
Klant Gemeente Rijswijk
Auteur Nikki Sweers
Versie Definitief


Datum 26-06-2023

Document referentie NL23-648800269-52603

Gecontroleerd door

Reza Kamerbeek 

Vrijgegeven door

Tom van den Oever 

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.1.1	Rijswijk in ontwikkeling	5
1.1.2	Voorgaand verkeerskundig onderzoek	7
1.2	Onderzoeksvraag en -methode.....	7
1.3	Samenhang relevante onderzoeken	8
1.4	Leeswijzer	8
2	Gehanteerde uitgangspunten.....	10
2.1	Actualisatie van het verkeersmodel	10
2.2	Grenswaarden.....	10
2.2.1	Bereikbaarheid.....	10
2.2.2	Leefbaarheid en Veiligheid	11
3	Doorrekening varianten en ontsluitingsvarianten	12
3.1	Netwerkvarianten RijswijkBuiten	12
3.1.1	Beschrijving van de varianten	12
3.1.2	Effecten van de varianten	14
3.1.3	Effect verkeersafwikkeling kruispunt Prinses Beatrixlaan – Laan van 't Haantje	17
3.2	Netwerkvarianten Kessler Park.....	18
3.2.1	Beschrijving van de varianten	18
3.2.2	Effecten van de varianten	18
4	Mobiliteitstransitie	21
4.1	De mobiliteitstransitie in Rijswijk	21
4.2	De mobiliteitstransitie in het verkeersmodel	22
4.2.1	Effecten mobiliteitstransitie RijswijkBuiten.....	23
4.2.2	Effecten mobiliteitstransitie Kessler Park	24
5	Conclusies en aanbevelingen	25
5.1	Lange Kleiweg.....	25
5.1.1	Effecten van de planontwikkeling	25
5.1.2	Maatregelen	26
5.2	Overige wegen RijswijkBuiten	26
5.2.1	Effecten van de planontwikkeling	26
5.2.2	Maatregelen	27
5.3	Kessler Park.....	28
5.3.1	Effecten van de planontwikkeling	28
5.3.2	Maatregelen	28
5.4	Houdbaarheid van de resultaten	29
5.5	Aanbevelingen.....	30

5.6 Samenvatting conclusies en aanbevelingen32

Bijlage 1: Actualisatie van het verkeersmodel

Bijlage 2: Modelplots

Bijlage 3: Kruispuntberekeningen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Rijswijk in ontwikkeling

Net als vele andere gemeenten in Nederland heeft ook de gemeente Rijswijk te maken met een verdichtingsopgave van het woningaanbod. Tot aan 2040 komen er in Rijswijk naar verwachting 8.000 tot 10.000 woningen bij door nieuwbouw en door het ombouwen van bestaande kantoren. Met het oog op deze ontwikkelingen, is de opgave om de intensivering van het ruimtegebruik hand in hand te laten gaan met de samenhangende thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. (Nieuwe) mobiliteit wordt hierbij als kans gezien en niet als knelpunt. Deze Rijswijk-brede opgave, speelt door in de aangewezen ontwikkelgebieden, zoals RijswijkBuiten en Kessler Park, als onderdeel van de Plaspoelpolder.

Ontwikkeling van RijswijkBuiten

RijswijkBuiten kenmerkt zich als een gebied met een verscheidenheid aan functies; naast sportvelden, volkstuinen, bedrijven en woningen maken ook het Elsenburgerbos en het cultuurhistorisch slagenlandschap deel uit van het gebied. In het gebied wordt woningbouw en ruimte voor werkfuncties en andere voorzieningen gecreëerd. De woonwijken Sion en Parkrijk zijn (grotendeels) al gebouwd. Pasgeld is, met 1.100 nieuwe woningen in 2040, het 3^e deelgebied in RijswijkBuiten (zie Figuur 1). Naast woningbouwontwikkeling, vindt ook de uitbreiding van het sportpark Elsenburg plaats. Tezamen met de toename in mobiliteit door nieuwe bewoners, vraagt dit om een aanpak ten behoeve van een verhoogde parkeerdruk en het minimaliseren van overlast vanuit omwonenden. De opgave voor RijswijkBuiten is het behouden van een goede balans tussen groen, leefbaarheid en verkeersveiligheid én het borgen van de bereikbaarheid onder de groeiende mobiliteit.

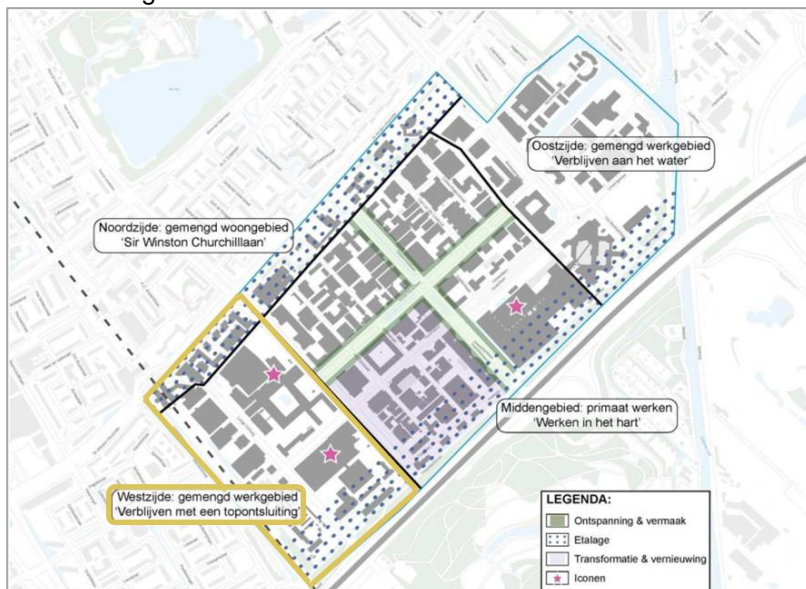
Om deze balans te behouden wordt Rijswijk breed, en ook in RijswijkBuiten, ingezet op een mobiliteitstransitie, met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit als aantrekkelijke keuzes.



Figuur 1: Ligging pasgeld als onderdeel van de drie deelgebieden van RijswijkBuiten.

Transformatie van Kessler Park

Direct ten noorden van RijswijkBuiten, aan de overzijde van de A4, vindt de ontwikkeling en transformatie van het Kessler Park plaats. Kessler Park is onderdeel van de Plaspoelpolder en benoemd als kansrijke locatie voor de ontwikkeling van nieuwbouw en voor de transitie van kantoren naar woningbouw. Het toekomstbeeld is een gemengd woon-werkgebied met overwegend één- of tweepersoonshuishoudens en activiteiten in de plint van de bebouwing. Er ontstaat een campusmilieu met bedrijven en (onderwijs) instellingen op het gebied van duurzame energie, life sciences en aanverwante innovatieve bedrijven, zoals TNO. De transformatie van kantoren en nieuwbouw op deze locatie gaat gepaard met versterking van de inzet op alternatieve vervoersconcepten zoals openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit. Behoud van de (auto)bereikbaarheid van de bestaande kantoor- en bedrijfsfuncties is hierbij een belangrijke voorwaarde. Om de bereikbaarheid van de bedrijvigheid te borgen en tegelijkertijd het stationsgebied van overig autoverkeer te ontlasten, is er noodzaak om de effecten als gevolg van de planvorming langs de totale lijn van de Lange Kleiweg te onderzoeken, inclusief Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg.



Figuur 2: Visiekaart Plaspoelpolder en Kessler Park als gemengd woon-werkgebied.

Bestaande knelpunten aanpakken

Het onderzoek en het treffen van maatregelen bieden ook direct de kans om bestaande knelpunten aan te pakken. Klachten van huidige bewoners richten zich onder andere op verkeersonveilige situaties en hoge parkeerdruk bij het sportpark in combinatie met de ontwikkeling van de Multifunctionele accommodatie bij het sportpark. Bij het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs de Lange Kleiweg worden hiermee direct ook deze punten aangepakt.

1.1.2 Voorgaand verkeerskundig onderzoek

In 2019/2020 heeft de gemeente Rijswijk een verkeerskundig onderzoek¹ laten uitvoeren naar de effecten van de ontwikkeling van RijswijkBuiten op het interne wegennet en het hoofdwegennet in de directe omgeving van deze nieuwbouwwontwikkelingen.

Op basis van de conclusies uit deze studie heeft de gemeente bepaald dat een verkeerskundige visie op structuurniveau voor de Lange Kleiweg, voor de korte, middellange als lange termijn, noodzakelijk is. Deze visie heeft als doel de ontsluiting, leefbaarheid en verkeersveiligheid, ten gevolge van de toename van verkeer als gevolg van autonome groei en ontwikkelingen in RijswijkBuiten en Kessler Park, te waarborgen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de planvorming langs de totale lijn van de Lange Kleiweg, ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteitstransitie en ontwikkelingen in Delft.

1.2 Onderzoeksvraag en -methode

Om de voorziene ontwikkelingen mogelijk te maken en in te spelen op samenhangende thema's is verkeerskundig onderzoek naar de effecten van de planontwikkeling Pasgeld en Kessler Park noodzakelijk. Het betreft hier met name de vraag of er op het wegennetwerk in deze gebieden en de aansluiting op het hoofdwegennet voldoende ruimte is om het nieuwe verkeer in 2040 af te kunnen wikkelen of dat maatregelen nodig zijn om doorstromingsknelpunten te voorkomen en leefbaarheid te borgen.

Dit onderzoek maakt de verkeersstromen inzichtelijk in RijswijkBuiten en Kessler Park in de huidige situatie én in 2040, en de keuzes die daarin gemaakt moeten worden om tot een toekomstvast verkeerssysteem te komen. Hierbij zijn de volgende doelstellingen vooropgezet:

- ontsluiting van het gebied;
- leefbaarheid en verkeersveilig in de woon- en werkstraten;
- ontlasting van het stationsgebied en
- bereikbaar houden van bedrijven in Kessler Park en aan de Heulweg.

Middels een modelstudie worden de verkeerskundige effecten van de woningbouwontwikkelingen inzichtelijk gemaakt.

¹ Uitgevoerd door Goudappel en beschreven in rapport met kenmerk 006400.20200602.R1.07

Hierbij zijn verschillende maatregelen binnen de planlocaties Pasgeld en Kessler Park doorgerekend. Naast het inzichtelijk maken van de effecten van de planontwikkeling op het wegennetwerk in deze gebieden, wordt ingegaan op maatregelen die nodig zijn om de toename van het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling te kunnen verwerken, zodat de bovengenoemde doelstellingen behaald worden.

1.3 Samenhang relevante onderzoeken

Mobiliteitsprogramma 2040

De visie van Rijswijk op mobiliteit is vastgelegd in het Mobiliteitsprogramma 2040. De kern van deze visie is: een bereikbare, leefbare en veilige stad. Deze drie centrale thema's zijn kaderstellend voor het vormen van de varianten en maatregelen voor Pasgeld en worden nader toegelicht in hoofdstuk 4.

Mobiliteitsplan Kessler Park

Parallel aan het uitvoeren van dit onderzoek heeft de gemeente Rijswijk een mobiliteitsplan voor Kessler Park opgesteld. In dit plan wordt een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen en inrichting van de wegen op en rond het Kessler Park voorgesteld.

Verhaallijn Mobiliteitstransitie Pasgeld 2021

De gemeente Rijswijk heeft voor Pasgeld doelstellingen geformuleerd die mede door mobiliteitstransitie-maatregelen bereikt moeten worden. In de Verhaallijn wordt beschreven welke maatregelen sowieso in dit kader moeten worden getroffen en waarom deze maatregelen zo belangrijk zijn.

Fietsstraat Wateringseweg Delft

De gemeente Delft heeft het voornemen in hun beleid opgenomen om de Wateringseweg als fietsstraat uit te voeren. De huidige intensiteiten zijn echter te hoog om deze nu al als fietsstraat in te richten. Dit ambtelijk voornemen van de gemeente Delft is in onze studie als uitgangspunt aangehouden. Op basis van expert judgement is vervolgens een uitspraak gedaan voor de effecten wanneer de Wateringseweg (nog) niet als fietsstraat is ingericht.

1.4 Leeswijzer

Voorliggend rapport beschrijft in het kort het proces dat doorlopen is (vanaf januari 2022), mogelijke varianten voor de toekomst, de conclusies en de onzekerheden die van invloed zijn op de verkeersvisie voor de Lange Kleiweg.

In hoofdstuk 1 zijn de aanleiding, de methode en raakvlakken met andere onderzoeken beschreven. Hoofdstuk 2 bevat de gehanteerde uitgangspunten, waaronder een omschrijving van de actualisatie van het verkeersmodel als basis voor de vergelijking van diverse varianten in een toekomstig verkeersbeeld. Daarna volgt in hoofdstuk 3 een beschrijving van de verschillende varianten en effecten van de woningbouwontwikkeling en maatregelen in en rondom RijswijkBuiten en Kessler Park. Hierbij wordt het effect op het kruispunt Prinses Beatrixlaan – Laan van 't Haantje en Kessler Park verder uitgelicht. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de mobiliteitstransitie, bijbehorende doelstellingen en mogelijke effecten. Hoe wordt er binnen RijswijkBuiten en Kessler Park ingezet op de mobiliteitstransitie? En wat zijn de effecten van de mobiliteitstransitie vanuit het verkeersmodel?

Tenslotte zijn in hoofdstuk 5 de conclusies ten aanzien van de Lange Kleiweg in RijswijkBuiten en Kessler Park en overige wegen in RijswijkBuiten en Kessler Park beschreven.

2 Gehanteerde uitgangspunten

2.1 Actualisatie van het verkeersmodel

In deze studie is het verkeersmodel V-MRDH (versie 2.8) als basis gebruikt. Voor deze studie is het model geactualiseerd op de volgende aspecten:

- Controle en aanpassingen van de SEGs (sociaaleconomische gegevens) per zone.
- Controle van en aanpassingen aan het netwerk.
- Fietsstraat Wateringseweg (dit ambtelijk beleidsvoornemen van de gemeente Delft is als uitgangspunt opgenomen in deze modelstudie).
- Ontwikkelingen Kessler Park (waaronder de knip in de straat Kesslerpark).

De omschrijving over de manier waarop het verkeersmodel is geactualiseerd, is in bijlage 1 opgenomen.

In de modelberekeningen is uitgegaan van planjaar 2040. Bij het gebruik van een verkeersmodel dient rekening gehouden te worden met het voorspellende karakter van het model. Het model gaat uit van een toekomstvariant zonder de exacte waarheid te weten. Op basis van een vaste set van uitgangspunten biedt het model goed inzicht wat het effect is van maatregelen, waardoor een goede vergelijking mogelijk is van diverse varianten in een toekomstig verkeersbeeld.

2.2 Grenswaarden

Dit onderzoek maakt de verkeerskundige effecten inzichtelijk en de maatregelen die nodig zijn om tot een toekomstvast verkeerssysteem te komen in RijswijkBuiten en Kessler Park in 2040. Hierbij zijn de doelstellingen: ontsluiting van het gebied, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woon- en werkstraten, ontlasting van het stationsgebied en bereikbaar houden van de bedrijven. Om een doorvertaling te maken van de verkeerskundige effecten en maatregelen naar bovenstaande doelstellingen worden algemeen gehanteerde verkeerskundige grenswaarden gehanteerd.

2.2.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van voorzieningen wordt niet alleen bepaald doordat je er moet kunnen komen. Je moet er ook kunnen komen zonder noemenswaardige vertragingen. Binnen bebouwde gebieden wordt de bereikbaarheid met name bepaald door de verkeersafwikkeling van de kruispunten.

Voor kruisingen met verkeerslichten zijn hiervoor afwikkelingseisen opgesteld: wanneer de cyclustijd (de tijd die het duurt dat alle richtingen (auto, fiets en voetganger) minimaal 1x 'groen' hebben gekregen) langer is dan 120 seconden is de afwikkelingscapaciteit niet meer acceptabel en komt indirect daarmee ook de verkeersveiligheid in geding, omdat de kans de roodlichtnegatie toeneemt.

Op kruisingen binnen verblijfsgebieden geldt doorgaans 'rechts heeft voorrang' hier zijn geen berekeningsmethodieken voor, met name vanwege de lage intensiteiten (zie ook 2.2.2.).

2.2.2 Leefbaarheid en Veiligheid

Binnen het CROW zijn grenswaarden voor de verkeersintensiteit binnen verblijfsgebieden beschreven. Wanneer de intensiteiten boven deze waarden komen, wordt aangenomen dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt aangetast. Binnen de vigerende richtlijnen geldt voor verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/u een grenswaarde van 3.000-5.000 mvt/etm op erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/u (ETW-30). Bij intensiteit komt de hoofdfunctie van erftoegangswegen 'Verblijven' onder druk te staan.

Er zijn nieuwe richtlijnen in de maak voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW-30). Deze wegen hebben meer een verkeersfunctie. Vooralsnog geven deze iets hogere grenswaarden aan, omdat bij de GOW-30 uitgegaan wordt van (vrijliggende) fietsvoorzieningen. De vigerende richtlijnen voor ETW-30 gaan uit van gemengd gebruik van het wegprofiel in verblijfsgebieden.

3 Doorrekening varianten en ontsluitingsvarianten

Voor de situatie in 2040, waarbij de woningbouwontwikkelingen in RijswijkBuiten zijn gerealiseerd zijn diverse varianten doorgerekend. De varianten zijn onderling met elkaar vergeleken voor dit toekomstjaar.

De huidige intensiteit (2021) op de Lange Kleiweg bedraagt circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Met de autonome groei en wanneer de woningbouw gerealiseerd is en er geen maatregelen getroffen worden, neemt deze intensiteit in 2040 toe tot circa 11.500 motorvoertuigen per etmaal. Deze groei is ongewenst. Daarom zijn diverse modelvarianten opgesteld die inzicht moeten geven in mogelijke maatregelen die ervoor zorgen dat de groei van verkeer acceptabel en in lijn met de gewenste ontwikkelingen blijft.

3.1 Netwerkvarianten RijswijkBuiten

3.1.1 Beschrijving van de varianten

Voor de ontsluiting van RijswijkBuiten zijn verschillende varianten mogelijk. Samen met de gemeente zijn er zes varianten opgesteld, welke met het geactualiseerde verkeersmodel zijn doorgerekend. Het betreft de volgende varianten (zie ook Figuur 3):

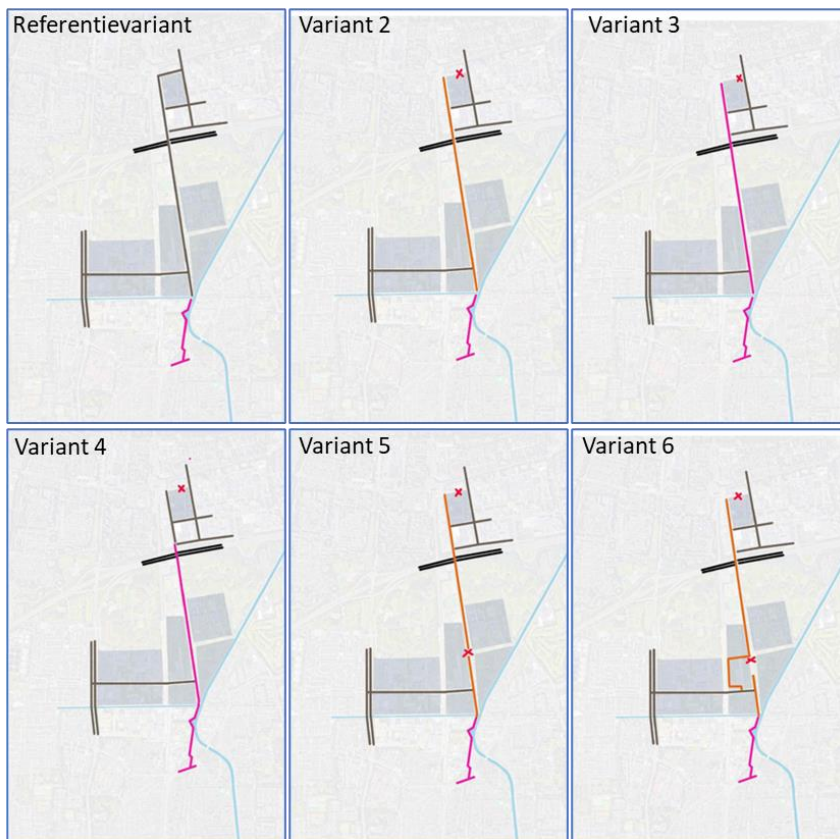
1. Referentievariant 2040Hoog: deze variant bevat de situatie in 2040, inclusief de planontwikkeling en het aanpassen van Wateringseweg in Delft naar fietsstraat.
2. Deze variant bestaat uit variant 1 in combinatie met de volgende maatregelen: een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg naar 30 km/uur en een knip in de straat Kesslerpark.

3. Deze variant bestaat uit variant 1 in combinatie met de volgende maatregelen: een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg naar 15km/uur (fietsstraat²) en een knip in de straat Kesslerpark.
4. Deze variant bestaat uit variant 1 in combinatie met de volgende maatregelen: snelheidsverlaging Lange Kleiweg naar 15 km/uur (fietsstraat) ten zuiden van de A4 en knip in de straat Kesslerpark.
5. Deze variant bestaat uit variant 1 in combinatie met de volgende maatregelen: een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg naar 30 km/uur, een knip in de straat Kesslerpark en knip op de Lange Kleiweg ter hoogte van TNO.
6. Deze variant bestaat uit variant 1 in combinatie met de volgende maatregelen: een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg naar 30 km/uur, een knip in de straat Kesslerpark en een “zachte” knip op de Lange Kleiweg ter hoogte van TNO (verkeer kan eventueel nog wel van Plaspoelpolder naar Delft door de nieuwe wijk).

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
Projectnummer sweco.projectId
Datum _____ Versie _____
Document referentie NL23-648800269-52603 aangepast rk 22-06-2023s

² De fietsstraat is in het model doorgerekend met een snelheid van 15 km/u voor autoverkeer.

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
Projectnummer 51008646
Datum 13-06-2023 Versie Definitief
Document referentie NL23-648800269-52603



Figuur 3: Overzicht van de zes varianten

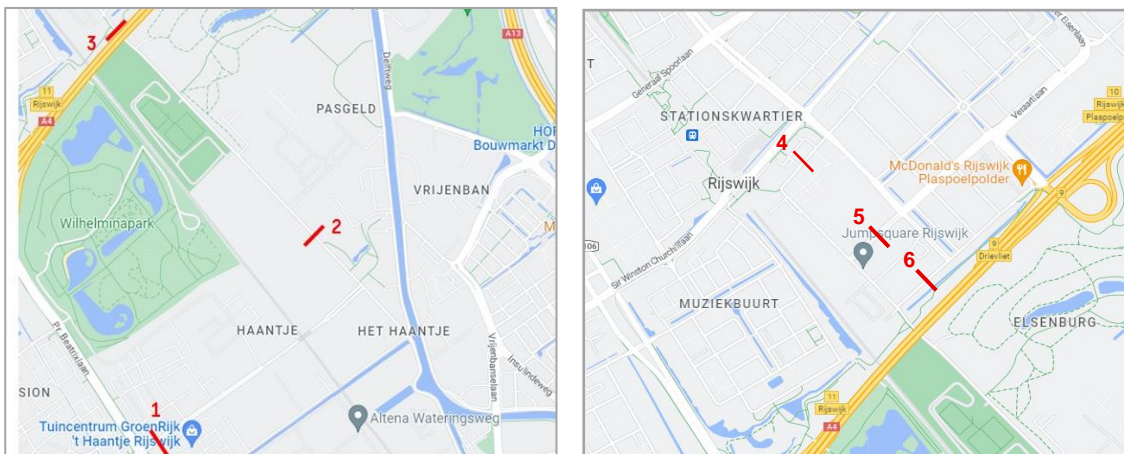
3.1.2 Effecten van de varianten

Om inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen in verschillende varianten, zijn modelberekeningen uitgevoerd. De resulterende modelplots zijn toegevoegd aan Bijlage 2. In tabel 1 is aangegeven wat in de verschillende varianten de etmaalintensiteiten op zes locaties in en rondom RijswijkBuiten en Kessler Park bedragen.

Tabel 1: Intensiteiten per variant

Locatie	Richting	2021	1 (Ref)	2	3	4	5	6
1	Oost	920	3.860	3.030	3.530	3.520	3.500	3.310
	West	930	4.570	3.740	4.240	4.230	4.210	4.260
2	Zuid	2.150	4.750	1.680	320	310	-	-
	Noord	1.790	4.140	1.370	190	190	-	-
3	Zuid	2.360	5.920	2.800	1.300	1.310	1.470	1.760
	Noord	1.880	5.570	2.750	1.440	1.460	1.730	1.730

4	Oost	3.050	5.230	-	-	-	-	-
	West	3.150	5.290	-	-	-	-	-
5	Oost	680	1.140	3.850	5.960	3.730	3.840	3.680
	West	120	1.170	3.460	5.700	3.360	3.460	3.470
6	Oost	2.330	5.850	6.020	3.240	5.480	5.650	5.660
	West	740	6.150	6.390	3.290	5.630	5.700	5.830



Figuur 4: Overzicht van de modelmatige meetpunten voor de verwachte intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer in RijswijkBuiten (links) en Kessler Park (rechts): Laan van 't Haantje (locatie 1), Lange Kleiweg (locatie 2 en 3), Kesslerpark (locatie 4), Visseringlaan (locatie 5) en Polakweg (locatie 6).

Verkeerskundige effecten

De cijfers en modelplots geven de volgende inzichten met betrekking tot de effecten en maatregelen in de verschillende varianten:

Variant 1: effecten van de planontwikkeling

- Variant 1 (referentievariant inclusief de toevoeging van de planontwikkeling en de Wateringseweg in Delft als fietsstraat) laat zien dat de autonome groei en de ontwikkelingen (niet verrassend) leiden tot een toename van het verkeer op de wegen in het gebied Kessler Park. In de drie straten Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg neemt de intensiteit gezamenlijk toe van circa 10.000 tot circa 25.000 mvt/etm.
- Als gevolg van de autonome groei en de woningbouw neemt de intensiteit op de Lange Kleiweg ook sterk toe. De huidige intensiteit bedraagt circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Op het wegvak direct ten noorden van de A4 stijgt dit tot circa 11.500 (5.920+5.570), en ter hoogte van TNO tot circa 9.000 mvt/etm.
- Als gevolg van de autonome groei en de woningbouw neemt de intensiteit op de Laan van 't Haantje nabij de Prinses Beatrixlaan (locatie 1) ook sterk toe, van circa 2.000 in 2021 tot circa 8.500 (3.860+4.570) mvt/etm.

Variant 2 t/m 6: maatregelen

- De intensiteit op locatie 1 neemt in alle varianten weer af. De intensiteiten variëren per variant tussen de 6.700 en 7.700 mvt/etm.
- Als gevolg van de gekozen maatregelen neemt de intensiteit op de Lange Kleiweg (locatie 2 en 3) weer sterk af tot 3.050 (1.680+1.370) op locatie 2 en 5.550 (2.800+2.750) op locatie 3 een sterke afname van circa 6.000 mvt/etm.
- De intensiteit op de Laan van 't Haantje nabij de Prinses Beatrixlaan blijft redelijk gelijk.
- Varianten 3 en 4: Ten opzichte van variant 2 nemen als gevolg van de fietsstraat de intensiteiten op de Lange Kleiweg verder af tot circa 500 mvt/etm (320+190).
Variant 5 en 6: zoals te verwachten is het effect op de Lange Kleiweg het grootst bij een volledige knip. De hoeveelheid verkeer op de Lange Kleiweg is ter hoogte van de knip bij locatie 2 nihil. Dan rijdt er alleen nog verkeer dat een bestemming heeft langs de Lange Kleiweg, zoals bewoners van de nieuwe woonwijk of bezoekers aan de sportvelden.
- Bij varianten 5 en 6 neemt de intensiteit bij locatie 3 weer licht toe tot respectievelijk 3.200 (1.470+1.730) en 3.490 (1.760+1.730) mvt/etm.
- Door de maatregelen in de diverse varianten neemt de toename van het verkeer af. Door de knip op de weg Kesslerpark is de verkeerstroom op deze weg nihil. Echter, op de Visseringlaan en Polakweg (locatie 5 en 6) neemt de intensiteit verder toe door de knip in de straat Kesslerpark, waarbij de intensiteit op de Visseringlaan het grootst is.

Effect op de doelstellingen

Uit de resultaten blijkt dat op enkele wegen in RijswijkBuiten en Kessler Park de intensiteiten toeneemt als gevolg van de planontwikkelingen tot (ruim) meer dan 5.000 mvt/etm bedragen. Deze waarde is relevant voor de beschouwing van leefbaarheid en veiligheid, omdat dit een grenswaarde is die binnen de richtlijnen van het CROW wordt aangehouden als acceptabel binnen verblijfsgebieden (met een maximum snelheid 30 km/u).

De wegen die boven deze waarden uitkomen zijn:

- Laan van 't Haantje (locatie 1).
- Lange Kleiweg (locatie 2 en 3).
- Kesslerpark (locatie 4) en
- Polakweg (locatie 6).

De Lange Kleiweg maakt integraal onderdeel uit van de planontwikkelingen Pasgeld om te komen tot een leefbaar en veilig woonklimaat te komen. De modelresultaten maken het duidelijk dat maatregelen noodzakelijk zijn om de intensiteiten onder de 5.000 mvt/etm te laten komen en daarmee dit doel te bereiken. Wanneer er geen maatregelen worden getroffen, stijgt de intensiteit tot maximaal 11.500 mvt/etm (locatie 3). Met deze intensiteit wordt de grenswaarde voor een veilig en leefbaar verblijfsgebied ruim overstegen. Met maatregelen (30 km/u, fietsstraat of knip) daalt de intensiteit op locatie 2 en 3 tot onder de grenswaarde van het CROW. Het effect is het grootst bij toepassing van een knip, echter bij deze optie is de bereikbaarheid van voorzieningen langs de Lange Kleiweg een aandachtspunt, omdat de

bereikbaarheid nog maar vanuit één richting (richting A4 óf richting Prinses Beatrixlaan) mogelijk is.

Deze conclusie geldt ook voor de wegen in het transformatiegebied Kessler Park. Hier zijn extra maatregelen vereist om een leefbaar en veilig woonklimaat te borgen (intensiteiten lager dan 5.000 mvt/etm).

Deze grenswaarde van het CROW geldt niet voor de Laan van 't Haantje deze weg blijft een 50 km/u-weg in de plannen. De kruising met de Prinses Beatrixlaan is wel van belang voor de bereikbaarheid (zie hoofdstuk 3.1.3).

3.1.3 Effect verkeersafwikkeling kruispunt Prinses Beatrixlaan – Laan van 't Haantje

De planontwikkeling leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten op het direct omliggende wegennet. In het wegennetwerk zijn kruispunten maatgevend voor de doorstroming van het verkeer. Het kruispunt waar direct effect optreedt van de woningbouwontwikkeling en maatregelen is het kruispunt Prinses Beatrixlaan – Laan van 't Haantje. Voor de variant 6 is de verkeersafwikkeling doorgerekend, omdat deze variant de hoogste intensiteit heeft op de Laan van 't Haantje richting de Prinses Beatrixlaan.

Verkeerskundige effecten

Op basis van de verkeersstromen uit het verkeersmodel is dit kruispunt met het rekenprogramma COCON doorgerekend voor zowel het drukste ochtendspitsuur als drukste avondspitsuur. Deze berekeningen gaan ervan uit dat in elke cyclus, elke richting minimaal 1x 'groen' krijgt. In de praktijk kan het voorkomen dat er bijvoorbeeld geen voetgangers aanwezig zijn en dat deze richting dan in de cyclus overgeslagen kan worden (geen 'groen' hoeft te krijgen). Daarom zijn ook de situaties zonder voetgangers doorgerekend.

De resultaten van de berekeningen zijn te vinden in tabel 2. Hieruit blijkt dat de cyclustijd, de grenswaarde van 120 seconden in de avondspits nadert en dat er dus weinig sprake is van restcapaciteit. Het effect van voetgangers in de regeling is groot: indien er geen voetgangers aanwezig zijn in een cyclus daalt de cyclustijd met ongeveer 30 seconden. Het is een reële verwachting dat niet in alle cycli in de avondspits voetgangers oversteken op alle rijrichtingen. Daarbij geldt dat het tweede drukste uur doorgaans 20% minder verkeer heeft dan het drukste uur. Op basis hiervan concluderen wij dat het huidige kruispunt met verkeerslichten voldoet, ook voor de situatie in 2040 met de ontwikkelingen in Pasgeld.

Tabel 2: Resultaten van de kruispuntberekening

	Met voetgangers		Zonder voetgangers	
	<i>ochtendspits</i>	<i>avondspits</i>	<i>ochtendspits</i>	<i>avondspits</i>
<i>Variant 6</i>	101 sec.	118 sec.	69 sec.	81 sec.

3.2 Netwerkvarianten Kessler Park

3.2.1 Beschrijving van de varianten

Bij de modelberekeningen voor de varianten 1 t/m 6 zijn wij uitgegaan van een knip in Kesslerpark. Maar wat als deze knip er niet is? En wat is het effect van verschillende manieren waarop deze knip wordt uitgevoerd?

Om deze vragen te beantwoorden zijn drie netwerkvarianten binnen Kessler Park doorgerekend met het verkeersmodel (varianten 7, 8, 9 en 10). Dit zijn:

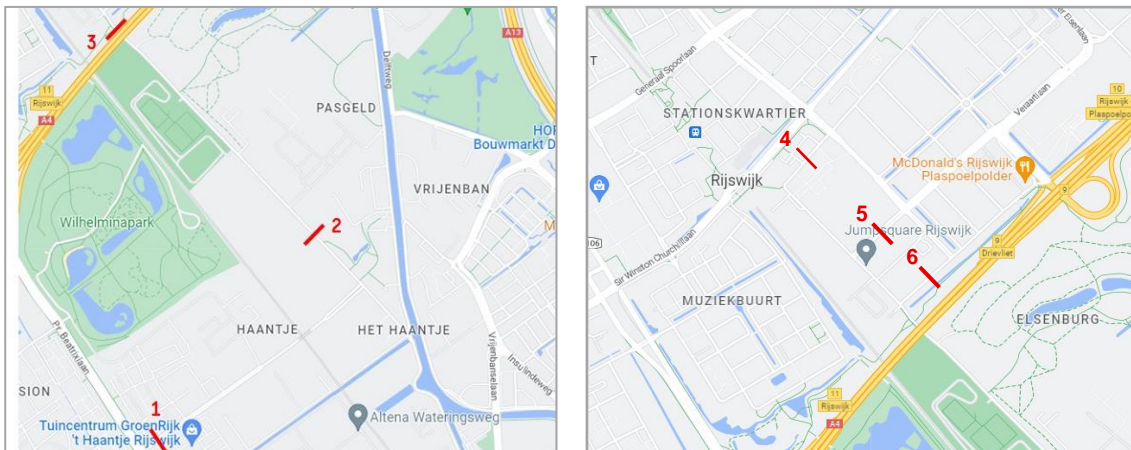
7. Deze variant gaat uit van alleen een knip op de Lange Kleiweg in RijswijkBuiten en geen ingrepen in de verkeersstructuur in Kessler Park.
8. Deze variant gaat uit van éénrichtingsverkeer op Kesslerpark, waarbij autoverkeer, komende vanuit Kessler Park alleen rechtsaf kan op de Volmerlaan (dus verplicht richting A4).
9. Deze variant gaat uit van verkeer in twee richtingen op Kesslerpark, waarbij autoverkeer komende vanuit Kessler Park alleen rechtsaf mag naar de Volmerlaan (richting A4) en alleen het gebied Kessler Park in mag rijden vanaf de richting Churchillaan rechtsaf het Kessler Park in (volgens principe "rechtsaf in, rechtsaf uit").
10. Deze variant bestaat uit variant 9 in combinatie met de volgende maatregelen: een snelheidsverlaging op de Lange Kleiweg (tussen Laan van 't Haantje en Kesslerpark) naar 30 km/uur.

3.2.2 Effecten van de varianten

Onderstaand zijn de effecten beschreven van de varianten, met en zonder knip in Kessler Park.

Tabel 3: Intensiteiten varianten 7, 8, 9 en 10

Locatie	Richting	2021	1 (Ref)	7	8	9	10
1	Oost	920	3.860	3.530	3.490	3.500	3.010
	West	930	4.570	4.190	4.100	4.540	3.710
2	Zuid	2.150	4.750	-	3.890	4.640	1.680
	Noord	1.790	4.140	-	3.520	3.600	1.380
3	Zuid	2.360	5.920	1.470	5.050	5.810	2.810
	Noord	1.880	5.570	1.730	4.960	5.040	2.770
4	Oost	3.050	5.230	2.610	-	4.880	2.090
	West	3.150	5.290	3.280	360	370	160
5	Oost	680	1.140	880	3.700	3.740	3.890
	West	120	1.170	1.000	5.200	1.320	2.850
6	Oost	2.330	5.850	5.330	7.850	7.610	5.850
	West	740	6.150	5.550	6.470	6.220	4.930



Figuur 5: Overzicht van de modelmatige meetpunten voor de verwachte intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer in RijswijkBuiten (links) en Kessler Park (rechts).

Verkeerskundige effecten

De modelplots zijn toegevoegd in Bijlage 2. In tabel 3 is aangegeven wat in de verschillende varianten de etmaalintensiteiten op de zes locaties in en rondom RijswijkBuiten en Kessler Park bedragen. Uit deze berekening blijkt:

- De autonome groei en de ontwikkelingen leiden tot een (niet verrassende) toename van het verkeer op de wegen in Kessler Park. In de drie straten Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg neemt de intensiteit gezamenlijk toe van circa 10.000 tot circa 25.000 mvt/etm.
- De maatregelen in Kesslerpark hebben nauwelijks effect op de verkeersstromen op de Laan van 't Haantje (locatie 1).
- Maatregelen in Kesslerpark (variant 8 en 9) leiden zoals verwacht tot een afname van verkeer in Kesslerpark (locatie 4) en een toename van verkeer in de Visseringlaan (locatie 5) en Polakweg (locatie 6).
- De effecten van variant 8 en 9 in de Visseringlaan en Polakweg zijn vergelijkbaar met het grote verschil van het verkeer dat in westelijke richting in de Visseringlaan rijdt. In variant 9 is deze stroom duidelijk kleiner dan bij variant 8.
- Maatregelen in Kesslerpark (variant 8 en 9) leidt niet tot een (hele) grote wijziging van verkeersstromen op de Lange Kleiweg (locatie 2) ten opzichte van de referentievariant.
- Invoeren van 30 km/u op de Lange Kleiweg (variant 10) leidt tot een gezamenlijke intensiteit op Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg van circa 20.000 mvt/etm: Een afname van circa 5.000 mvt/etm.
- Instellen van 30 km/u op de lange Kleiweg tot aan Kesslerpark zorgt ervoor dat verkeer eerder de Visseringlaan gebruikt wordt dan Kesslerpark.

Effect op de doelstellingen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

Aansluitend op de doelstellingen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in RijswijkBuiten, zijn de doelstellingen binnen het project Kessler Park gericht op het ontlasten van het stationsgebied, Behoud van de (auto)bereikbaarheid van de bestaande kantoor- en bedrijfsfuncties is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Uit tabel 3 en de modelplots blijkt dat de straten Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg hierin als 'communicerende vaten' functioneren. Het instellen van

eenrichtingsverkeer in de straat Kesslerpark leidt tot een sterke afname van verkeer in Kesslerpark. In de Polakweg en Visseringlaan wordt het echter drukker, waarbij de Polakweg het meeste verkeer te verwerken krijgt. Deze wegen overschrijden beiden de grenswaarden voor een 30 km/u-weg (CROW: 5.000 mvt/etm). Dit geldt ook voor de situatie waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ingesteld op de Lange Kleiweg (tussen Laan van 't Haantje tot Kesslerpark). 30 km/u op het wegvak ten noorden van Visseringlaan leidt ertoe dat verkeer vanaf de Churchillaan eerder via Volmerlaan en Visseringlaan naar Pasgeld rijden dan via Kesslerpark.




Alle voorzieningen in Kessler Park en langs de Lange Kleiweg blijven goed bereikbaar. De variant met 30 km/u op de Lange Kleiweg tot aan Kesslerpark zorgt ervoor dat het wegen in de directe omgeving rustiger worden. De Visseringlaan en Polakweg worden echter drukker. Met name de Polakweg houdt hogere intensiteiten. Dit is verklaarbaar omdat het merendeel van het verkeer op de Lange Kleiweg is gericht op de A4 en zal daarom het meeste gebruik maken van de Polakweg. Er zijn extra maatregelen nodig om de intensiteit op deze wegen onder de grenswaarde van 5.000 mvt/etm te krijgen wanneer deze straten onderdeel worden van een verblijfsgebied.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3.1.2. is het toepassen van een knip (op de Lange Kleiweg) het meest effectief hierin, echter hiermee wordt de grenswaarde nog steeds overschreden en de bereikbaarheid wordt een belangrijk aandachtspunt.

4 Mobiliteitstransitie

4.1 De mobiliteitstransitie in Rijswijk

De visie van Rijswijk op mobiliteit is vastgelegd in het Mobiliteitsprogramma 2040. De kern van deze visie is: een bereikbare, leefbare en veilige stad. Deze drie centrale thema's zijn kaderstellend voor de verkeerskundige studie voor Pasgeld, Kessler Park en met name de visie op de Lange Kleiweg.

- 
 › **Bereikbaar:** De wijken van Rijswijk zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en deelvervoer. De stadsassen met het station en de rijksweg vormen een uitstekende basis voor een snel netwerk van verbindingen met trein, tram, bus en auto, waardoor Rijswijk een goede ontsluiting heeft.
- 
 › **Leefbaar:** Het gebruik van andere vormen van vervoer dan de auto reduceert uitstoot en vermindert overlast. Bewoners en bezoekers ervaren daardoor minder geluidshinder en minder luchtvervuiling.
- 
 › **Veilig:** Creëren van aantrekkelijke en veilige verbindingen, waarbij netwerken worden geprioriteerd volgens het STOMP-principe.

Om deze doelstellingen te realiseren wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. De focus ligt hierbij op het stimuleren van actieve mobiliteit, waarbij vaak het 'STOMP' principe gevolgd wordt. Dit model beschrijft dat de hoogste prioriteit bij het stappen (wandelen) ligt, gevolgd door fietsen, het Openbaar Vervoer, deelmobiliteit en als laatste pas de privéauto. Op deze manier kan het STOMP-principe bijdragen aan een veilig en leefbaar woon- en leefklimaat.



Figuur 6: Het STOMP-principe

Een mobiliteitstransitie in RijswijkBuiten

Aansluitend op het Mobiliteitsprogramma, ligt de focus in RijswijkBuiten op het creëren van een prettig woon- en leefklimaat door het aantrekkelijk maken van lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Eventuele beoogde of reeds geplande maatregelen in en rondom RijswijkBuiten die kunnen bijdragen aan de mobiliteitstransitie zijn:

- De MIRT-verkenning, en uiteindelijke realisatie, van een nieuw station in RijswijkBuiten. De verwachting is dat dit niet eerder dan 2035-2040 gerealiseerd is. Vooruitlopend daarop is een alternatieve hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (bus) gewenst.
- De realisatie van een nieuwe bushalte in Pasgeld, zoals benoemd in de "Verhaallijn Mobiliteitstransitie Pasgeld 2021". Deze bushalte, als onderdeel van de hoogwaardige busverbinding, zorgt voor een optimale openbaarvervoerverbinding voor de nieuwe bewoners van

RijswijkBuiten.

- Optimalisatie van het eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad langs de Lange Kleiweg, als onderdeel van de fietssterroute Den Haag-Rijswijk-Delft, zoals voorgesteld in het mobiliteitsplan Kessler Park. Door het tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Lange Kleiweg vanaf het Kessler Park tot aan de parkeerplaats Elsenburgerbos te verbreden ontstaat meer allure en comfort voor de fietser.

Een mobiliteitstransitie in Kessler Park

Zoals het mobiliteitsprogramma 2040 aangeeft is de ambitie voor Kessler Park om op een andere manier over mobiliteit na te denken en maatregelen te nemen waardoor het gemakkelijker en vanzelfsprekender wordt om een andere manier van vervoer te kiezen dan de eigen auto. In het mobiliteitsplan Kessler Park wordt daarom de keuze gemaakt om een modal split te gebruiken die uitgaat van een verregaande mobiliteitstransitie. Deze modal split sluit aan bij het mobiliteitsgedrag van het beoogde type inwoners in het gebied, namelijk een groot aandeel studenten, werkende jongeren en young professionals met een laag autobezit, en is onderbouwd in het mobiliteitsplan door meerdere referenties waar soortgelijke ontwikkelingen plaatsvinden. De modal split en bijbehorende maatregelen voor een mobiliteitstransitie worden verder toegelicht in het Mobiliteitsplan Kessler Park³.

4.2 De mobiliteitstransitie in het verkeersmodel

Het huidige V-MRDH model bevat varianten waarin maatregelen om tot een mobiliteitstransitie te komen zijn opgenomen. Het doel van deze varianten is om inzichtelijk te maken wat de verwachte afname van de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn. Deze varianten bootsen de effecten van de mobiliteitstransitie na door bijvoorbeeld het gebruik van de elektrische fiets en speed-pedelec te verhogen, de kosten van het privé autogebruik te verhogen, het betaald parkeren duurder te maken of uit te breiden en de zoektijd voor parkeren te verhogen. Ook is er sprake van een thuiswerkcorrectie en het verhogen van de reistijdwaardering voor de fiets en het openbaar vervoer. Deze algemene trends en maatregelen zijn in het model vertaald waardoor

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
 Projectnummer sweco.projectId
 Datum Versie
 Document referentie nl23-648800269-52603 aangepast rk 22-06-2023s

³ opgesteld door Sweco Nederland bv, projectnummer 51014768, kenmerk NL-648800269-46234, d.d. 23-03-2023

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
 Projectnummer 51008646
 Datum 13-06-2023 Versie Definitief
 Document referentie NL23-648800269-52603

effecten in de gehele Metropoolregio Rotterdam-Den Haag inzichtelijk worden. In dit model zijn nog geen Rijswijk-specifieke maatregelen opgenomen.

Naast de parameters die in de mobiliteitstransitievariant gunstiger uitvallen voor de fiets en het openbaar vervoer ten opzichte van de auto, dient ook gekeken te worden naar de lijnvoering van het openbaar vervoer.

Verbeteringen in het huidige openbaar vervoer systeem zijn belangrijk voor het bereiken van de mobiliteitstransitie. Dergelijke maatregelen zijn ook niet verwerkt in het verkeersmodel, terwijl deze wel op het vizier staan in Rijswijk met een nieuwe halte in Pasgeld.

Een beperking van deze versie van het V-MRDH is dat het gebruik van deelauto's nog niet gesimuleerd kan worden. Deelauto's leiden tot een lager autobezit en daarmee een lager autogebruik, waardoor de verkeersintensiteiten zullen afnemen. Dit effect kan echter nog niet met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt worden.

4.2.1 Effecten mobiliteitstransitie RijswijkBuiten

Met het verkeersmodel is berekend dat als gevolg van landelijke en regiobrede maatregelen in het kader van mobiliteitsmaatregelen het autogebruik in 2040 met circa 20% zal afnemen in vergelijking tot een situatie in 2040 zonder mobiliteitstransitie. In de (centrum)gebieden met een goede fiets- en OV-bereikbaarheid zal deze daling van het autoverkeer nog groter kunnen zijn. Met het model is het effect voor RijswijkBuiten doorgerekend, rekening houdend met doorgevoerde actualisaties. In Figuur 7 is het effect hiervan weergegeven, met per wegvak het percentage van de afname van het verkeer. Hieruit blijkt dat de daling het grootste is op de Laan van 't Haantje, met een afname van 30% in de richting van de Prinses Beatrixlaan. Op de Lange Kleiweg is de afname circa 17-18%.



Figuur 7: Procentuele afname in motorvoertuigintensiteiten/etmaal als gevolg van de mobiliteitstransitie in 2040

In het verkeersmodel zijn nog geen maatregelen opgenomen van de gemeente Rijswijk. Aanvullende maatregelen van de gemeente Rijswijk vergroten het effect zoals hierboven beschreven.

4.2.2 Effecten mobiliteitstransitie Kessler Park

Specifieke maatregelen van de gemeente Rijswijk in het kader van mobiliteitstransitie zijn nog niet opgenomen in het verkeersmodel. In het Mobiliteitsplan Kessler Park zijn op basis van expert judgement en het beschikbare model inschattingen gemaakt van het effect op verkeersstromen in het gebied als gevolg van deze maatregelen. Hierbij is ook rekening gehouden met de huidige leegstand van kantoren en de laatste inzichten ten aanzien van de ontwikkelingen in dit gebied. De mobiliteitsmaatregelen zijn vertaald naar effecten in de modal split.

De ritproductie van deze aangepaste modal split in het Mobiliteitsplan Kessler Park ligt lager dan de doorgerekende varianten in de voorliggende RijswijkBuiten studie. De aangepaste modal split leidt tot een circa 25% lagere ritproductie van Kessler Park. De waarden zoals beschreven in H3.2 en 3.5 zijn daarmee robuuste waarden. In de conclusie nemen wij het effect van het Mobiliteitsplan mee.

5 Conclusies en aanbevelingen

Doel van de studie is te beoordelen of verkeerskundige maatregelen getroffen moeten worden, zodat de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid geborgd zijn na realisatie van de diverse ontwikkelingen in RijswijkBuiten en Kessler Park. Onderdeel hiervan is het autoluw maken van het stationsgebied en het bereikbaar houden van de voorzieningen en de bedrijven. In de navolgende paragrafen beschrijven wij de conclusies ten aanzien van:

- Lange Kleiweg in RijswijkBuiten en Kessler Park.
- Overige wegen RijswijkBuiten.
- Wegen in Kessler Park.

Bij het uitvoeren van de studie zijn diverse aannames gehanteerd. Deze zijn gebaseerd op de informatie die bekend was ten tijde van de modelberekeningen. Dit brengt echter ook onzekerheden met zich mee. Aanpassen in de gehanteerde aannames heeft direct effect op de conclusies. Daarom besteden wij afzonderlijk aandacht hieraan, zoals beschreven in paragraaf 5.4. Voorbeelden van aanpassingen gedurende de studie zijn:

- De fietsstraat Wateringsweg Delft.
- Effect van de mobiliteitstransitie.
- De onderzochte varianten.
- Het gehanteerd verkeersmodel.

5.1 Lange Kleiweg

5.1.1 Effecten van de planontwikkeling

Voor de Lange Kleiweg is onderzocht wat de effecten van de woningbouwontwikkelingen zijn, met als doel om een verkeerskundige visie, ten behoeve van de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, van Lange Kleiweg te formuleren.

Verkeerskundige effecten

De woningbouwontwikkelingen leiden, in combinatie met autonome groei, tot een sterke toename van verkeer op de Lange Kleiweg. Het verkeer neemt ter hoogte van TNO toe van circa 4.000 mvt/etm in de huidige situatie, naar circa 9.000 mvt/etm in 2040. Direct ten noorden bedraagt de intensiteit zelfs circa 11.500 mvt/etm.

Uit de modelberekeningen is tevens gebleken dat een knip in de straat Kesslerpark alleen lokaal in het gebied Kessler Park effect heeft en geen effect heeft op het verkeer van/naar RijswijkBuiten. Andersom hebben verkeersmaatregelen in RijswijkBuiten (knip of lagere snelheid) wél effect op de verkeersintensiteiten in Kessler Park.

Effect op de doelstellingen

Binnen de visie van de gemeente maakt de Lange Kleiweg deel uit van een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/u. Binnen de richtlijnen van het CROW zijn grenswaarden voor de verkeersintensiteit beschreven binnen verblijfsgebieden.

Deze grenswaarde bedraagt 3.000-5.000 mvt/etm voor erftoegangswegen (ETW-30). Intensiteiten boven deze waarden tasten de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan.

Concluderend stellen wij dat er maatregelen nodig zijn om een afname van verkeer te bewerkstelligen. Alleen op deze manier kan leefbaarheid en verkeersveiligheid geborgd worden. De maatregelen mogen niet ten koste gaan van de bereikbaarheid.

Er zijn nieuwe richtlijnen in de maak voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW-30). Vooral nog geven deze iets hogere grenswaarden aan, omdat bij de GOW-30 uitgegaan wordt van (vrijliggende) fietsvoorzieningen.

5.1.2 Maatregelen

Met het verkeersmodel zijn diverse maatregelen doorgerekend. Uit deze studie is gebleken dat zowel het instellen van 30 km/u op de Lange Kleiweg (variant 2), instellen van een fietsstraat (variant 3 en 4) of een knip op de Lange Kleiweg (variant 5 en 6) leiden tot een verlaging van de intensiteit op het deel van de Lange Kleiweg ten zuiden van de A4, tot minder dan de grenswaarden van een verblijfsgebied.

Op het noordelijk deel van de Lange Kleiweg (in Kessler Park) komt de intensiteit in 2040 met 5.500 mvt/etm net boven deze grenswaarde, wanneer op de Lange Kleiweg 30 km/u wordt ingesteld.

Hoewel een fietsstraat leidt tot een gewenste verlaging van de intensiteit, past deze maatregel niet in het beeld om ook een hoogwaardige busverbinding te realiseren over de Lange Kleiweg van en naar het station in Rijswijk. De lage snelheid die een fietsstraat vraagt (circa 15 km/u) is in strijd met de eisen die gesteld worden aan een hoogwaardige busverbinding.

Zoals eerder ook beschreven leidt een knip tot nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken. Afhankelijk van de locatie van de knip is de bereikbaarheid op de Lange Kleiweg nog maar van één kant geborgd.

Daarmee is het toepassen van 30 km/u op de Lange Kleiweg de beste oplossing. Met het oog op de (gefaseerde) ontwikkelingen, stellen wij voor om (zie ook hoofdstuk 5.5). 30 km/u in te stellen en effecten van de ontwikkelingen te monitoren. Toepassen van aanvullende maatregelen zijn afhankelijk van de monitoringsresultaten.

De effecten van deze verkeersstromen en de maatregelen voor verbetering van (en in) de verkeerssituatie in Kessler Park zijn nader beschreven in hoofdstuk H5.3 en het Mobiliteitsplan voor Kessler Park.

5.2 Overige wegen RijswijkBuiten

5.2.1 Effecten van de planontwikkeling

Verkeerskundige effecten

Naast de Lange Kleiweg is ook de Laan van 't Haantje een belangrijke ontsluitingsweg voor RijswijkBuiten. Uit de modelberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit tussen de varianten varieert tussen de 6.700 en 8.300 motorvoertuigen per etmaal.

Op basis van deze intensiteiten worden geen knelpunten verwacht op deze weg. De Laan van 't Haantje is een 50-weg, waarbij de nadruk ligt op afwikkeling van het verkeer. Dergelijke wegen 'mogen' daarom een hogere intensiteit verwerken. Belangrijk hierbij is de afwikkelingskwaliteit op kruispunten.

Met de nieuwe intensiteiten is daarom ook de verkeersafwikkeling op de kruising met de Prinses Beatrixlaan doorgerekend. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling na realisatie van de ontwikkelingen goed blijft. De maximale cyclustijd ligt voor het drukste uur in 2040 onder de grenswaarde van 120 seconden.

Effect op de doelstellingen

Uit deze studie volgt dat overige wegen binnen de verblijfsgebieden van RijswijkBuiten geen nadelig effect hebben van de geplande ontwikkelingen of maatregelen. Met betrekking tot de doelstellingen, betekent dit dat de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op de overige wegen in RijswijkBuiten niet afneemt als gevolg van de planontwikkelingen.

5.2.2 Maatregelen

Het treffen van maatregelen op de Lange Kleiweg zorgt voor een afname van het verkeer op de Lange Kleiweg. Dit verkeer wijkt vooral uit naar de Prinses Beatrixlaan. Deze wegen zijn binnen de voorliggende studie niet doorgerekend. Een eerdere studie die door Goudappel is uitgevoerd voor de gemeente biedt wel het inzicht op deze wegen.

Zo is in dit eerdere project de conclusie getrokken dat een knip op de Lange Kleiweg leidt tot afwikkelingsproblemen op de aansluiting Prinses Beatrixlaan bij de A4. Een vergelijking met de resultaten van beide studies wijst uit dat de intensiteiten op zowel de Laan van 't Haantje als de Prinses Beatrixlaan (tussen Laan van 't Haantje en A4) in beide studies vergelijkbaar zijn. Daarmee blijven de conclusies uit het eerdere rapport (van bureau Goudappel) gehandhaafd:

Knippen in infrastructuur leidt tot nieuwe knelpunten in het gebied

Door het aanbrengen van één of twee knippen in het netwerk ontstaan nieuwe knelpunten op gebied van verkeersafwikkeling. Op de Prinses Beatrixlaan ten zuiden van de A4, de aansluitingen 10 (Rijswijk-Plaspoelpolder) en 11 (Rijswijk) en de Vrijebansebaan ter hoogte van de aansluiting A13 raken de kruispunten in de spitsperiodes oververzadigd door de knippen in het netwerk. De nieuwe knelpunten ontstaan enerzijds door het verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd en anderzijds door doorgaand verkeer tussen Delft en Rijswijk dat door de knippen wordt omgeleid.

Op basis hiervan concluderen wij dat er op de overige wegen van RijswijkBuiten geen infrastructurele maatregelen nodig zijn. Eventuele maatregelen buiten RijswijkBuiten vallen buiten de scope van deze studie. Hiervoor wordt verwezen naar het rapport van Goudappel.

5.3 Kessler Park

5.3.1 Effecten van de planontwikkeling

Verkeerskundige effecten

De intensiteiten als gevolg van de planontwikkeling, op de straten Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg zijn te hoog. Deze voldoen niet aan de grenswaarden voor een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Uit deze studie blijkt dat maatregelen op de Lange Kleiweg bijdragen in de afname van verkeer door Kessler Park. Echter dit is niet voldoende om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in dit gebied te borgen.

Ook toont het model dat deze drie straten functioneren als 'communicerende vaten'. Een maatregel in de straat Kesslerpark leidt tot een sterke afname van verkeer in Kesslerpark. In de Polakweg en Visseringlaan wordt het echter drukker, waarbij de Polakweg het meeste verkeer te verwerken krijgt. Dit laatste is te verklaren doordat het grootste deel van dit verkeer een relatie

Effect op de doelstellingen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

Uit deze studie blijkt dat het nemen van maatregelen op de Lange Kleiweg bijdraagt aan de gewenste afname van verkeer door Kessler Park. Echter is dit niet voldoende om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in dit gebied te borgen op alle drie de straten. Daarom zijn aanvullende maatregelen in het gebied noodzakelijk.

5.3.2 Maatregelen

Aanvullende maatregelen zijn beschreven in het Mobiliteitsplan Kessler Park. Hierin zijn de conclusies verwoord op basis van de laatste inzichten in dit gebied. Uit dit plan is gebleken dat de intensiteiten in Kessler Park, met in achtneming de nieuwe verwachte aantallen bewoners en arbeidsplaatsen in 2035, met circa 25% kan dalen ten opzichte van de verwachte intensiteiten in dit rapport⁴. Dit is het gevolg van actualisatie van de ontwikkelplannen, maatregelen in het de straat Kesslerpark en maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie.

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
 Projectnummer sweco.projectid
 Datum Versie
 Document referentie nl23-648800269-52603 aangepast rk 22-06-2023s

⁴ Beide rapporten zijn deels parallel aan elkaar opgesteld. De laatste inzichten ten aanzien van verwachte bewoners- en werknemersaantallen zijn daarom niet meegenomen in de berekeningen met het verkeersmodel, waar voorliggende studie op is gebaseerd.

Sweco | Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park Effecten en maatregelen op het omliggend wegennetwerk door planontwikkelingen Pasgeld en Kessler Park 2040
 Projectnummer 51008646
 Datum 13-06-2023 Versie Definitief
 Document referentie NL23-648800269-52603

Met deze afname komt de waarde van de intensiteiten in de Visseringlaan ook onder de grenswaarde van 5.000 mvt/etm. De intensiteit op de Polakweg blijft hoger dan deze grenswaarde (wanneer een maatregel in Kesslerpark wordt getroffen).

Daarmee is de conclusie voor Kessler Park dat met een maatregel in Kesslerpark en 30 km/u op de Lange Kleiweg de intensiteit in de directe omgeving van het stationsgebied sterk afneemt en alle voorzieningen en bedrijven blijven bereikbaar. En op de Polakweg na, blijven de intensiteiten onder de grenswaarde voor een leefbaar en verkeersveilige omgeving.

Het effect van deze maatregelen is niet doorgerekend voor de verkeersafwikkeling op de kruispunten. Hierbij moeten ook de verkeersintensiteiten aan de oostzijde van de Volmerlaan goed in beeld zijn en keuzes gemaakt worden ten aanzien van de gewenste fietsroute door de Treubstraat. Dit ligt buiten de scope van deze studie.

5.4 Houdbaarheid van de resultaten

Ten behoeve van deze studie zijn diverse aannames gehanteerd. Ten aanzien van de betrouwbaarheid van bovenstaande conclusies, is het belangrijk om kort te reflecteren op de gehanteerde uitgangspunten. In deze paragraaf beschrijven wij daarom mogelijke effecten wanneer deze aannames onterecht zouden blijken. Deze beoordeling is uitgevoerd op basis van 'expert judgement'.

Fietsstraat Delft

In de studie is ervan uitgegaan dat de Wateringseweg in Delft ingericht wordt als fietsstraat. Deze maatregel in de buurgemeente leidt tot een afname van verkeer in Rijswijk. Wanneer deze maatregel niet getroffen wordt, rijdt er meer verkeer van en naar Delft via deze weg. Deze maatregel is niet separaat doorgerekend. Uit de beschikbare modellen blijkt dat in de huidige situatie circa 4.500 mvt/etm over de Wateringseweg rijdt. In de situatie met een fietsstraat zijn dit er 1.000-1.200 mvt/etm, ofwel een afname van ruim 3.300 mvt/etm als gevolg van de fietsstraat in Delft.

Verkeer op de Lange Kleiweg en Laan van 't Haantje neemt dus toe wanneer de fietsstraat niet wordt gerealiseerd. Echter de maatregelen op Lange Kleiweg leiden op zichzelf ook tot een afname van verkeer op de Lange Kleiweg (zonder fietsstraat in Delft). Met de beschikbare gegevens is het echter niet mogelijk kwantitatieve uitspraken te doen over het effect zonder fietsstraat in Delft, met name omdat de verdeling van verkeer over lange Kleiweg en Laan van 't Haantje niet te maken is.

Aannemelijk is dat de intensiteiten op de Lange Kleiweg hoger zijn zonder fietsstraat in Delft. Hoewel deze hoger liggen dan de berekende waarden is de verwachting dat deze nog steeds niet hoger zijn dan de grenswaarden die CROW stelt aan erftoegangswegen (ETW-30, = maximaal 5.000 mvt/etm. Ook verwachten we geen negatief effect op de verkeersafwikkeling van de kruising Laan van 't Haantje en de Prinses Beatrixlaan.

Overigens dragen maatregelen op de Lange Kleiweg ook bij aan een afname van verkeer op de Wateringseweg in Delft. De gemeente Delft heeft aangegeven dat de huidige intensiteiten eigenlijk nog te hoog zijn om een fietsstraat te realiseren. Met de afname van verkeer als gevolg van op basis waarvan de gemeente Delft wellicht de fietsstraat realiseert.

De mobiliteitstransitie

In de modelberekeningen is nog geen rekening gehouden met maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie. Reden hiervoor is dat hier nog geen goed zicht op maatregelen binnen de gemeente Rijswijk.

Binnen het gehanteerde verkeersmodel zijn algemene scenario's opgenomen waarbij rekening wordt gehouden met landelijke en regionale ontwikkelingen en trends, waaronder stijgende autokosten en toename van het bezit (en gebruik) van e-bikes. Hiermee voorspelt het model een gemiddelde afname van 20% afname van de intensiteiten op de wegen in RijswijkBuiten.

In het Mobiliteitsplan Kessler Park zijn aannames gedaan voor een wijziging van de model split. Dit heeft geleid tot een afname van circa 25% van de ritproductie in dit gebied.

Deze cijfers geven een beeld van de mogelijke afname van verkeer. Het loont dus om in te zetten op mobiliteitstransitie om daarmee ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder te verhogen.

Conclusies in dit rapport zijn daarmee robuust.

Gehanteerd verkeersmodel

Deze modelstudie is uitgevoerd met het verkeersmodel van de metropoolregio MRDH, versie 2.8. Inmiddels is er een update beschikbaar van dit model.

Dit maakt de afweging in de varianten en de geadviseerde maatregelen niet anders. Dit kan wel leiden tot wijzigingen in de verwachte verkeersintensiteiten in 2040. Voor berekeningen aan de kruispunten, bijvoorbeeld in Kessler Park, is het van belang om met de meest recente verkeersprognoses te rekenen.

5.5 Aanbevelingen

In die studie is duidelijk gebleken dat de ontwikkelingen in RijswijkBuiten en Kessler Park ook verkeerskundige aanpassingen aan het netwerk noodzakelijk maken. Zonder deze maatregelen stijgen de intensiteiten in het jaar 2040 naar een niveau dat tot knelpunten leidt in de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gebieden. Ook de bereikbaarheid komt daardoor onder druk te staan: je kan er wel nog komen, alleen in de spitsen leidt dit tot drukte.

Onze aanbevelingen om knelpunten te voorkomen hebben wij onderverdeeld in onderstaande drie aspecten:

- Fasering van de maatregelen.
- Stedenbouwkundige inpassing.
- Inzetten op mobiliteitstransitie.
- Vervolgstudies.

Fasering van de maatregelen

De modelberekeningen zijn uitgevoerd voor het planjaar 2040, waarbij diverse ontwikkelingen als geheel zijn meegenomen. Echter deze ontwikkelingen gebeuren niet allemaal tegelijkertijd en kunnen uiteindelijk ook anders uitpakken.

Gezien de lange termijn visies en daaraan te koppelen maatregelen raden wij daarom aan om de verkeerssituatie op de Lange Kleiweg te blijven monitoren.

Wanneer de verkeerssituatie leidt tot knelpunten van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en/of bereikbaarheid is altijd nog de mogelijkheid om extra maatregelen te treffen door bijvoorbeeld een (harde of zachte) 'knip' toe te passen. Indien een 'knip' als reële maatregel wordt overwogen, moet bij het bepalen van de exacte locatie van een knip rekening houden met bereikbaarheid bedrijven en overige voorzieningen langs de LKW.

Het instellen van 30 km/u kan per direct, echter hierbij hoort ook een aanpassing van de vormgeving. Met alleen het plaatsen van verkeersborden kan niet verwacht worden dat bestuurders zich aan deze snelheid gaan houden. Ook de politie gaat niet handhaven. Vanuit het principe van Duurzaam Veilig wordt daarom ook geadviseerd om de functie van de weg duidelijk te laten blijken uit de vormgeving van de weg in zijn omgeving.

Stedenbouwkundige inpassing

Op basis van de resultaten uit de modelstudie, rekening houdend met de gehanteerde aannames adviseren wij om de Lange Kleiweg in te richten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Vanwege de huidige fietspaden langs deze weg ligt het voor de hand om deze te handhaven. Deze vormgeving lijkt ook opgenomen te gaan worden in de op te stellen richtlijnen voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW-30). de fietspaden dienen daarbij te voldoen aan de vigerende richtlijnen voor vrijliggende fietspaden, deze maatvoering zal niet wijzigen.

Het is van belang dat er passende maatregelen worden getroffen op de rijbaan om de snelheid ook daadwerkelijk 'af te dwingen'. De nieuwe richtlijnen voor GOW-30 bieden hier ook oplossingen voor. Naar verwachting ligt de nadruk hierbij op het accentueren van belangrijke punten (afwijkende verharding, verlichting) en toepassen van snelheidsremmers zoals deze ook toegepast kunnen worden binnen de huidige richtlijnen.

Inzetten mobiliteitstransitie

Er worden al stappen gezet om maatregelen in het kader van mobiliteitstransitie te treffen. Het is belangrijk om hier mee door te gaan en uit te breiden. De effecten van deze maatregelen moeten worden gemonitord om daarmee in latere fases keuzes te maken in de meest effectieve maatregelen.

Aanbevelingen vervolgstudies

Impact op de bereikbaarheid van Openbaar vervoer, bedrijven en voorzieningen

In beginsel 'willen' busmaatschappijen niet over wegen rijden met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit leidt tot tijdverlies en daarmee kunnen zij niet meer voldoen aan de concessie. Dit leidt tot financiële consequenties. Daarom raden wij aan om deze ontwerpkeuzes tijdig te bespreken met de openbaarvervoerbedrijven. Dit geldt voor de buslijn over de Lange Kleiweg.

Kruispuntberekeningen Kessler Park

In het Mobiliteitsplan Kessler Park staan 6 aanbevelingen voor nader onderzoek. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling zijn doorrekening van de met verkeerslichten geregeld kruisingen de belangrijkste. Hiertoe moeten ook eerst de verkeersstromen aan de oostkant van de Volmerlaan goed in beeld worden gebracht voor de toekomst. Dit geldt onder andere voor de verkeersstromen van en naar de A4 via de aansluiting Plaspoelpolder (afrit 10).

In de plannen van de gemeente staat daarnaast ook de wens benoemd om de Treubstraat onderdeel te maken van en naar het station. Maatregelen in het kader van deze wens hebben ook effect op de andere wegen in dat gebied en moeten daarom met de andere plannen integraal in beeld worden gebracht, voordat deze berekeningen kunnen worden uitgevoerd.

5.6 Samenvatting conclusies en aanbevelingen

Op basis van de uitgevoerde studie komen wij tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

Conclusie	Voor toelichting zie
Planontwikkeling en autonome groei leiden tot sterke groei verkeer op Lange Kleiweg en in Kesslerpark.	3.1.2
Instellen 30 km/u op Lange Kleiweg zorgt voor gewenste afname verkeer voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Pasgeld.	3.1.2
Kruising Prinses Beatrixlaan – Laan van 't Haantje in huidige vorm voldoet in 2040, inclusief planontwikkelingen.	3.1.3
30 km/u (of zelfs een knip) op Lange Kleiweg is niet voldoende voor gewenst effect in Kessler Park (ontlasting directe omgeving station), wanneer een knip of andere maatregel in Kesslerpark wordt getroffen.	3.2.2
Kesslerpark, Visseringlaan en Polakweg functioneren als communicerende vaten: Lagere intensiteit in een straat leidt tot toename in andere straat.	3.2.2
Intensiteiten op de Polakweg blijven (met maatregel Kesslerpark, met knip op Lange Kleiweg en mobiliteitsmaatregelen) hoger dan grenswaarde 5.000 mvt/etm.	3.2.2
Maatregel in Kessler Park heeft geen effect op het verkeer van/naar RijswijkBuiten. Andersom hebben verkeersmaatregelen op Lange Kleiweg wél effect op de verkeersintensiteiten in Kessler Park.	3.2.2
Uitblijven van fietsstraat Delft leidt tot meer verkeer op Lange Kleiweg. Extra knelpunten worden hierdoor niet verwacht.	5.4
Maatregelen in het kader van mobiliteitstransitie leiden tot afname van verkeer. Dit is nog niet meegenomen in bovenstaande resultaten en conclusies.	4.2.1 en 4.2.2
Inzetten op mobiliteitsmaatregelen is noodzakelijk om gewenst effect in Kessler Park te bewerkstelligen.	5.3.2

Aanbevelingen	Voor toelichting zie
Instellen 30 km/u op Lange Kleiweg.	5.1.2
Opstellen stedenbouwkundige inpassing van verkeerskundig advies 30 km/u.	5.5
Monitoring effect 30 km/u (afgestemd op planning en fasering realisatie planontwikkelingen).	5.5
Afstemmen met gemeente Delft over fietsstraat en doorrekenen extra variant zonder fietsstraat in Delft.	5.4
Afstemming busmaatschappij buslijn via Lange Kleiweg.	5.5
Mobiliteitsmaatregelen gemeente Rijswijk opstellen en doorrekenen effecten (en monitoring).	5.5
Voor vervolgstudie dient nieuwe versie model toegepast te worden met de laatste gegevens t.a.v. de sociaal economische gegevens.	5.4
Uitvoeren kruispuntberekeningen Kessler Park, nadat ook ontwikkelingen oostzijde Volmerlaan bekend zijn.	5.5
Voor details omtrent plannen Kesslerpark verwijzen wij naar het Mobiliteitsplan Kessler Park.	5.5

Bijlage 1: Actualisatie van het verkeersmodel

Sociaaleconomische gegevens

Het actualiseren van de sociaal economische gegevens draait met name om het controleren en bijstellen van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de verschillende zones van het verkeersmodel.

Voor de actualisatie zijn wij uitgegaan van het ruimtelijke programma zoals in een eerdere studie van Goudappel is ingebouwd: 'Verkeersonderzoek RijswijkBuiten Pasgeld' (kenmerk 006400.20200602.R1.07). Dit ruimtelijke programma gaat uit van 3.400 extra woningen en 452 extra arbeidsplaatsen in de plangebieden Parkrijk en Pasgeld tussen 2016 en 2040. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het V-MRDH 2.6. Op basis hiervan is een hertoedeling doorgerekend en zijn twee knippen toegepast. De resultaten hiervan zijn beschreven in het document "20220321 Resultaten Verkeersonderzoek Pasgeld te Rijswijk".

In overleg met de gemeente zijn de volgende aanpassingen gedaan ten behoeve van deze studie: 3.000 extra woningen en een afname van 80 arbeidsplaatsen in de deelgebieden. Om de berekeningen uit te voeren is het V-MRDH 2.8 gebruikt. De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd binnen RijswijkBuiten:

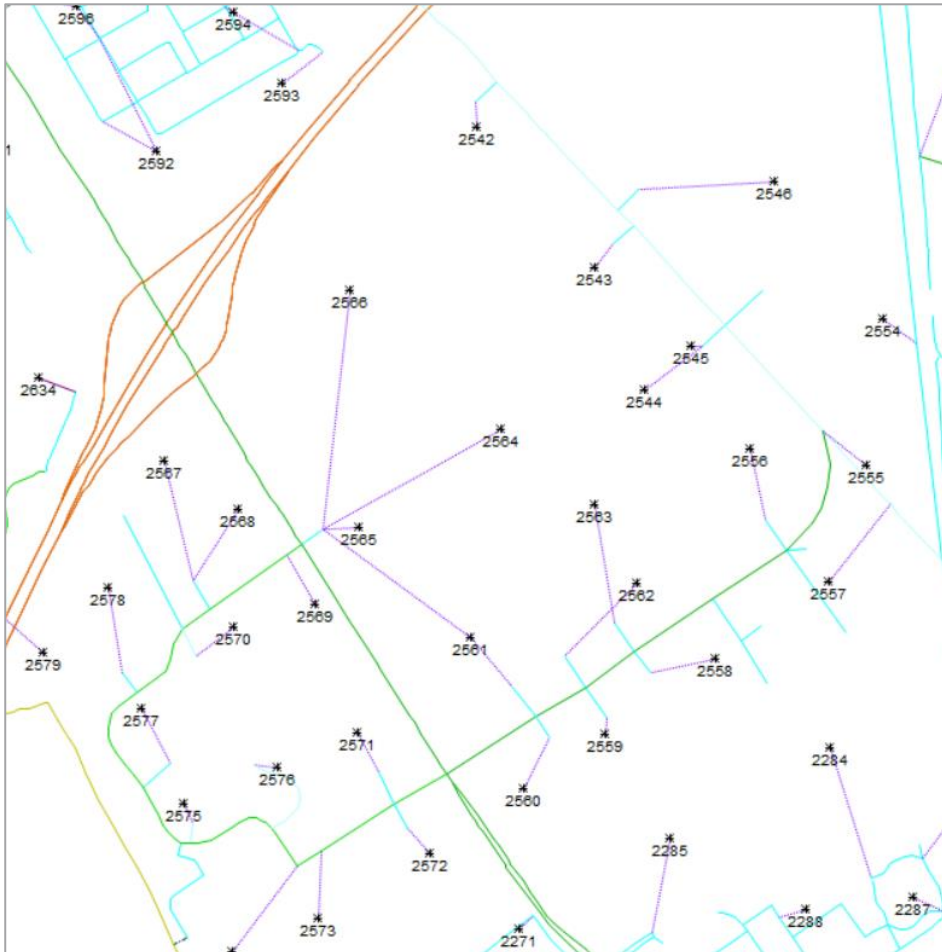
- Er zijn wijzigingen aangebracht in diverse zones, op basis van de 2040Hoog V-MRDH prognose. De gemeente heeft hiervoor nieuwe data aangeleverd.
- Herverdelingen in Parkrijk en Pasgeld, 500 extra woningen in de zone bij TNO.
- Aantal woningen in zone Sion is verhoogd van 1.313 naar 1.390.
- Wijziging aantal arbeidsplaatsen:
 - Verlaging zone TNO van 435 naar 145.
 - Verhoging zone Haantje van 83 naar 212.

Gebleken is dat in het gebied Kessler Park (tussen A4, Diepenhorstlaan, Churchillaan en de spoorlijn Rijswijk-Delft) twee zones aan beide zijden van de Volmerlaan waren opgenomen waarbij de socio-economische gegevens gebundeld waren. Dit leidt tot een vertekend beeld voor de afwikkeling in het gebied Kessler Park. Daarom zijn deze twee zones opgesplitst. Het betreft een zone tussen Churchillaan en Visseringlaan en een zone tussen Visseringlaan en de A4. Deze splitsing is gedaan voor het planjaar 2040.

Voor de zone tussen Churchillaan en Visseringlaan is deze als volgt gesplitst:

- Ten westen van Volmerlaan:
 - 1.800 woningen.
 - 70% van de arbeidsplaatsen in het model.
- Ten oosten van van Volmerlaan:
 - 400 woningen.

Een overzicht van het netwerk na de modelaanpassingen is opgenomen in Figuur 2. De paarse lijnen geven de zone-aansluitingen weer.



Fietsstraat Wateringseweg

De gemeente Delft heeft als voornemen in haar beleid opgenomen dat de Wateringseweg wordt ingericht als fietsstraat. In het model is hiervoor een modelsnelheid opgenomen van 15 km/uur.

Aanpassing modelsnelheden

Binnen de Plaspoelpolder blijkt de routekeuze in het model op de route tussen de Churchilllaan en aansluiting A4 niet overeen te komen met de werkelijkheid. Concreet gaat het om de intensiteiten op de Treubstraat, V.Stuartlaan, Polakweg en Visseringlaan. De reistijden op deze vier routes liggen niet ver uiteen, waardoor een klein verschil in voorspelde snelheid op deze wegen direct een grote invloed heeft op de modelmatige verdeling over deze wegen.

Om de verdeling over de concurrerende routes beter aan te laten sluiten bij de werkelijkheid, zijn de modelsnelheden aangepast. Gegevens over de werkelijke verdeling over de routes is in de vorm van TomTom Floating Car Data verkregen van gemeente Rijswijk, waar door middel van Selected Link analyses inzichtelijk is gemaakt welke routes verkeer tussen de A4 en Churchilllaan gebruikt door Plaspoelpolder. Door aanpassing van de modelsnelheden op deze routes is de verdeling in het model aangepast naar het werkelijk gebruik.

Mobiliteitsplan Kessler Park

In het eerste kwartaal van 2023 heeft Sweco een aparte opdracht gekregen voor het opstellen van een Mobiliteitsplan voor Kessler Park.

In deze studie van de Mobiliteitsplan is gerekend met de meest recente inzichten van de gemeente Rijswijk met betrekking tot de gebiedsontwikkeling rond Kessler Park. Deze wijken op enkele punten af van de uitgangspunten die voor de studie (beschreven in voorliggend rapport) zijn afgesproken:

- **Wijziging in het aantal inwoners:** In het Mobiliteitsplan Kessler Park is uitgegaan van een gewijzigd (hoger) aantal woningen met een gewijzigde bezetting (minder personen per huishouden) in 2040. De doelgroep van dit gebied is jong en het autobezit onder deze inwoners is doorgaans laag.
- **Wijziging in het aantal arbeidsplaatsen:** In het Mobiliteitsplan Kessler Park is uitgegaan van een netto afname van 300 arbeidsplaatsen in 2040 ten opzichte van 2016, veroorzaakt door de leegstand van 90.000 m² die na 2016 is ontstaan, maar deels tegengegaan door de geplande ontwikkeling van 70.000 m² aan vloeroppervlakte voor bedrijven.
- **Wijzigingen in het netwerk:** In het Mobiliteitsplan ligt nadruk op de prioriteit van voetgangers en fietsers (als onderdeel van het STOMP-principe): vormgeving als fietsstraat en een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Lange Kleiweg en Visseringlaan.

Dit heeft geleid tot een afname van circa 25% van de ritproductie in dit gebied. De details van dit onderzoek staan beschreven in het rapport Mobiliteitsplan Kessler Park, opgesteld door Sweco Nederland bv, projectnummer 51014768, kenmerk NL-648800269-46234, d.d. 23-03-2023

Bijlage 2: Modelplots

Legend

Intensiteiten
 Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Intensiteiten
 Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Intensiteiten
 Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Intensiteiten
 Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Intensiteiten
 Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Intensiteiten
Mvt_Etm_plot_std

0 - 2000
2000 - 5000
5000 - 10000
10000 - 15000
15000 - 20000
20000 - 25000
>= 25000



Legend

Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000



Legend

Mvt_Etm_plot_std

- 0 - 2000
- 2000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - 25000
- >= 25000





Legend

Bijlage 3: Kruispuntberekeningen

In hoofdstuk 3.3 is beschreven dat het kruispunt Prinses Beatrixlaan-Laan van 't Haantje de verkeersstromen in de toekomst nog goed kan verwerken. Tot deze conclusie zijn we gekomen op basis van COCON-berekeningen. Bij deze berekeningen hebben wij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De berekeningen zijn uitgevoerd met het COCON-bestand van het huidige kruispunt als basis. Deze is door de gemeente aangeleverd.
- De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de huidige kruispuntvormgeving.
- De berekeningen zijn uitgevoerd voor variant 6, omdat bij deze variant het meeste verkeer op de Laan van 't Haantje richting de Prinses Beatrixlaan rijdt.
- De berekeningen zijn uitgevoerd voor de drukste spitsuren tijdens de ochtend- en de avondspits. De modelcijfers hanteren 2-uur durende spitsperiodes. Er is vanuit gegaan dat een aandeel van 55% van het verkeer van de 2-uur durende spitsperiode het drukste spitsuur vertegenwoordigt.
- De maximale cyclustijd (de tijd benodigd om alle richtingen 1 keer groen te geven) bedraagt 120 seconden.
- De maximale belastingsgraad van de maatgevende conflictgroep bedraagt 0,85.
- Bij twee rijstroken per richting (op de Prinses Beatrixlaan) is een verdeling van 60%-40% gehanteerd, waarbij 60% van het verkeer op de rechterrijstrook rijdt en 40% op de linkerrijstrook.
- De berekeningen zijn gebaseerd op personenauto equivalenten (pae's). Personenautoverkeer is als 1 pae in de berekening meegenomen. vrachtverkeer als 2 pae.
- De berekeningen gaan ervan uit dat elke cyclus vanuit alle richtingen een groenaanvraag kent. In de praktijk kan het echter voorkomen dat er bijvoorbeeld geen voetgangers aanwezig zijn en dat zij in de cyclus overgeslagen kunnen worden. Daarom zijn ook de situaties zonder voetgangers doorgerekend.

De resultaten van de berekeningen zijn te vinden in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat de cyclustijd in het jaar 2040 de grenswaarde 120 seconden in de avondspits nadert en dat er dus weinig sprake is van restcapaciteit. Het effect van voetgangers in de regeling is groot: indien er geen voetgangers aanwezig zijn daalt de cyclustijd met ongeveer 30 seconden. Uit de berekeningen kan geconcludeerd worden dat de verkeerslichten voldoen. Hierbij is mede in overweging genomen dat het verkeer in de 2e drukste uur circa 20% lager is dan in het drukste uur.

Resultaten van de kruispuntberekening.

	Met voetgangers		Zonder voetgangers	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
Variant 6	101 sec.	118 sec.	69 sec.	81 sec.

Kruispunt: Pr. Beatrixlaan - Laan van Het Haantje
Vormgevingsvariant: Huidige vormgeving
Belastingsvariant: OS var. 6
Regelingsvariant: Basis

Fasendiagram

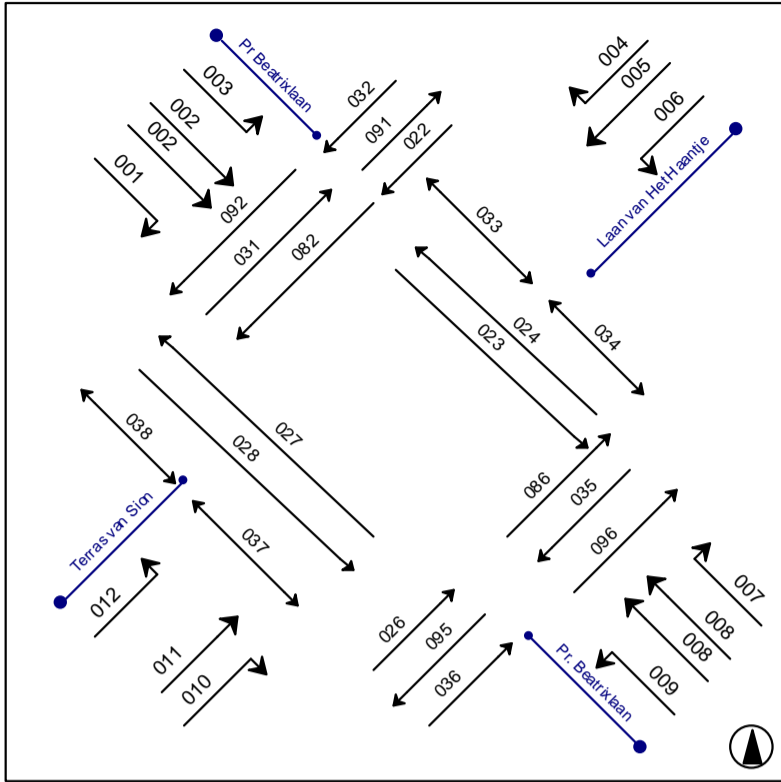
Kritieke pad: [008, 004, 036]. Kritieke belasting: 0,443
Cyclustijd 101 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
001	32	1700	6	32	45.5	0.4	0.01	0.8	0.0	999	0	24	18
002	545	2000	31	89	47.2	7.1	0.15	14.3	2.4	999	0	126	114
002	363	2000	31	59	29.6	3.0	0.08	7.3	0.0	999	0	78	72
003	73	1900	6	65	46.5	0.9	0.02	1.9	0.0	999	0	30	30
004	189	1700	13	86	72.8	3.8	0.06	6.6	1.8	999	0	72	66
005	5	2000	28	1	26.4	0.0	0.00	0.1	0.0	999	0	12	6
006	137	1900	14	52	40.4	1.5	0.03	3.3	0.0	999	0	48	42
007	47	1700	6	46	45.9	0.6	0.01	1.2	0.0	999	0	24	24
008	643	2000	37	88	39.9	7.1	0.17	15.2	2.0	999	0	132	126
008	429	2000	37	59	25.8	3.1	0.09	8.0	0.0	999	0	84	78
009	37	1900	6	33	45.6	0.5	0.01	1.0	0.0	999	0	24	18
010	71	1700	7	60	45.6	0.9	0.02	1.8	0.0	999	0	30	30
011	6	2000	28	1	26.5	0.0	0.00	0.1	0.0	999	0	12	12
012	82	1900	15	29	38.3	0.9	0.02	1.9	0.0	999	0	30	30
022	40	1000	17	24	36.4	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
023	40	1000	24	17	30.6	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
024	40	1000	19	21	34.7	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
026	40	1000	23	18	31.4	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
027	40	1000	18	22	35.5	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
028	40	1000	13	31	39.9	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
031	100	9999	13	8	38.7	1.1	0.02	-	0.0	999	-	-	-
032	100	9999	9	11	42.3	1.2	0.02	-	0.0	999	-	-	-
033	100	9999	14	7	37.8	1.1	0.02	-	0.0	999	-	-	-
034	100	9999	19	5	33.6	0.9	0.02	-	0.0	999	-	-	-
035	100	9999	13	8	38.7	1.1	0.02	-	0.0	999	-	-	-
036	100	9999	9	11	42.3	1.2	0.02	-	0.0	999	-	-	-
037	100	9999	9	11	42.3	1.2	0.02	-	0.0	999	-	-	-
038	100	9999	15	7	37.0	1.0	0.02	-	0.0	999	-	-	-
082	40	1000	51	8	12.9	0.1	0.01	-	0.0	999	-	-	-
086	40	1000	45	9	16.2	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
091	100	9999	16	6	36.1	1.0	0.02	-	0.0	999	-	-	-
092	100	9999	41	2	18.0	0.5	0.02	-	0.0	999	-	-	-
095	100	9999	22	5	31.2	0.9	0.02	-	0.0	999	-	-	-
096	100	9999	35	3	21.8	0.6	0.02	-	0.0	999	-	-	-

Kruispuntafbeelding



Kruispunt: Pr. Beatrixlaan - Laan van Het Haantje
Vormgevingsvariant: Huidige vormgeving
Belastingsvariant: AS var. 6
Regelingsvariant: Basis

Fasendiagram

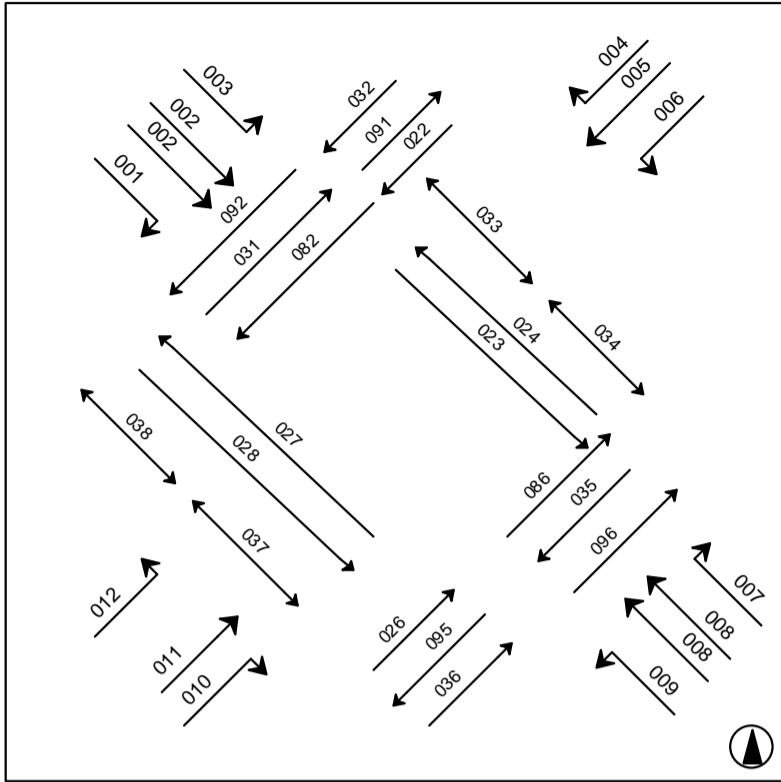
Kritieke pad: [008, 004, 036]. Kritieke belasting: 0,515
Cyclustijd 118 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
001	83	1700	26	22	25.8	0.6	0.02	1.7	0.0	999	0	30	24
002	712	2000	47	89	44.1	8.7	0.19	19.1	2.4	999	0	162	150
002	475	2000	47	60	28.0	3.7	0.09	10.0	0.0	999	0	96	90
003	153	1900	11	86	88.7	3.8	0.05	6.4	1.8	999	0	66	66
004	161	1700	14	80	65.6	2.9	0.05	5.6	0.8	999	0	66	60
005	10	2000	28	2	34.5	0.1	0.00	0.2	0.0	999	0	12	12
006	128	1900	14	57	49.1	1.7	0.03	3.7	0.0	999	0	48	42
007	142	1700	34	29	21.6	0.9	0.03	2.6	0.0	999	0	36	36
008	821	2000	55	88	36.0	8.2	0.20	19.4	1.9	999	0	168	156
008	547	2000	55	59	23.1	3.5	0.10	10.4	0.0	999	0	102	96
009	57	1900	6	59	54.8	0.9	0.01	1.8	0.0	999	0	30	30
010	45	1700	6	52	54.6	0.7	0.01	1.4	0.0	999	0	30	24
011	9	2000	22	2	39.2	0.1	0.00	0.2	0.0	999	0	12	12
012	51	1900	10	32	50.8	0.7	0.01	1.5	0.0	999	0	30	24
022	40	1000	21	22	41.5	0.5	0.01	-	0.0	999	-	-	-
023	40	1000	8	59	53.4	0.6	0.01	-	0.0	999	-	-	-
024	40	1000	9	52	52.4	0.6	0.01	-	0.0	999	-	-	-
026	40	1000	24	20	39.0	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
027	40	1000	8	59	53.4	0.6	0.01	-	0.0	999	-	-	-
028	40	1000	18	26	32.9	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
031	100	9999	12	10	48.1	1.3	0.02	-	0.0	999	-	-	-
032	100	9999	9	13	50.9	1.4	0.02	-	0.0	999	-	-	-
033	100	9999	26	4	36.2	1.0	0.02	-	0.0	999	-	-	-
034	100	9999	5	24	54.7	1.5	0.02	-	0.0	999	-	-	-
035	100	9999	13	9	47.2	1.3	0.02	-	0.0	999	-	-	-
036	100	9999	10	12	49.9	1.4	0.02	-	0.0	999	-	-	-
037	100	9999	25	5	37.0	1.0	0.02	-	0.0	999	-	-	-
038	100	9999	7	17	52.7	1.5	0.02	-	0.0	999	-	-	-
082	40	1000	46	10	22.9	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
086	40	1000	45	10	23.5	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
091	100	9999	20	6	41.1	1.1	0.02	-	0.0	999	-	-	-
092	100	9999	36	3	28.8	0.8	0.02	-	0.0	999	-	-	-
095	100	9999	23	5	38.6	1.1	0.02	-	0.0	999	-	-	-
096	100	9999	35	3	29.5	0.8	0.02	-	0.0	999	-	-	-

Kruispuntabbeiding



Kruispunt: Pr. Beatrixlaan - Laan van Het Haantje
Vormgevingsvariant: Huidige vormgeving
Belastingsvariant: OS var. 6
Regelingsvariant: Zonder voetgangersrealisaties

Fasendiagram

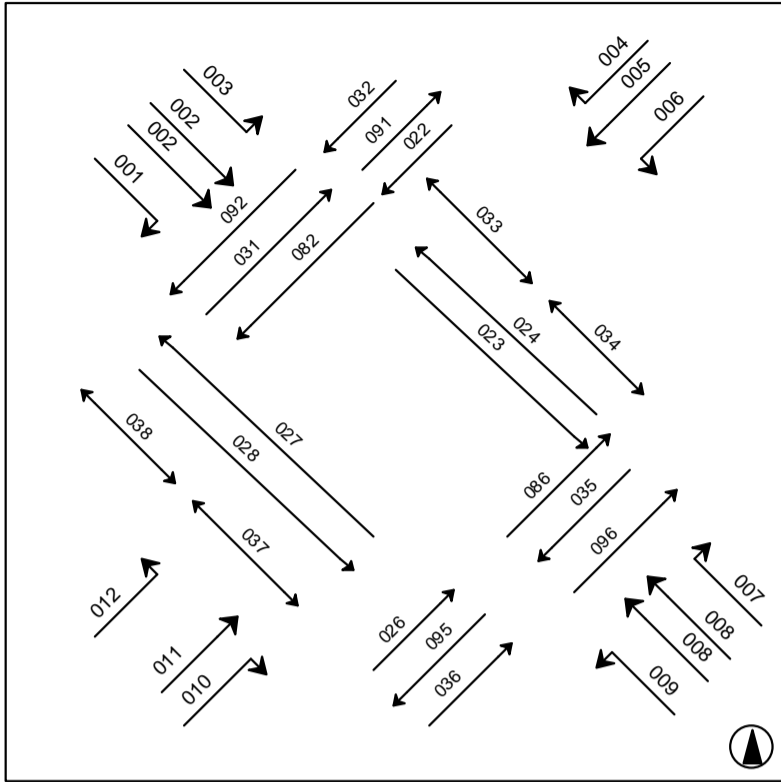
Kritieke pad: [008, 004, 022, 012]. Kritieke belasting: 0,516
Cyclustijd 69 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
001	32	1700	6	22	29.3	0.3	0.01	0.5	0.0	999	0	18	18
002	545	2000	22	86	31.2	4.7	0.15	9.4	1.6	999	0	96	84
002	363	2000	22	57	19.6	2.0	0.08	4.8	0.0	999	0	60	54
003	73	1900	7	38	29.0	0.6	0.02	1.2	0.0	999	0	24	24
004	189	1700	9	85	55.7	2.9	0.07	4.9	1.6	999	0	54	54
005	5	2000	17	1	19.6	0.0	0.00	0.1	0.0	999	0	12	6
006	137	1900	7	71	33.3	1.3	0.04	2.5	0.2	999	0	36	30
007	47	1700	6	32	29.6	0.4	0.01	0.8	0.0	999	0	18	18
008	643	2000	25	89	32.8	5.9	0.18	11.4	2.4	999	0	102	96
008	429	2000	25	59	17.9	2.1	0.09	5.3	0.0	999	0	60	54
009	37	1900	7	19	28.4	0.3	0.01	0.6	0.0	999	0	18	18
010	71	1700	7	41	29.1	0.6	0.02	1.2	0.0	999	0	24	24
011	6	2000	14	2	22.0	0.0	0.00	0.1	0.0	999	0	12	6
012	82	1900	6	50	30.1	0.7	0.02	1.4	0.0	999	0	30	24
022	40	1000	10	28	26.3	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
023	40	1000	18	15	19.6	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
024	40	1000	13	21	23.7	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
026	40	1000	10	28	26.3	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
027	40	1000	14	20	22.8	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
028	40	1000	11	25	25.4	0.3	0.01	-	0.0	999	-	-	-
031	100	9999								999			
032	100	9999								999			
033	100	9999								999			
034	100	9999								999			
035	100	9999								999			
036	100	9999								999			
037	100	9999								999			
038	100	9999								999			
082	40	1000	23	12	16.0	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
086	40	1000	23	12	16.0	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
091	100	9999								999			
092	100	9999								999			
095	100	9999								999			
096	100	9999								999			

Kruispuntabbeelding



Kruispunt: Pr. Beatrixlaan - Laan van Het Haantje
Vormgevingsvariant: Huidige vormgeving
Belastingsvariant: AS var. 6
Regelingsvariant: Zonder voetgangersrealisaties

Fasendiagram

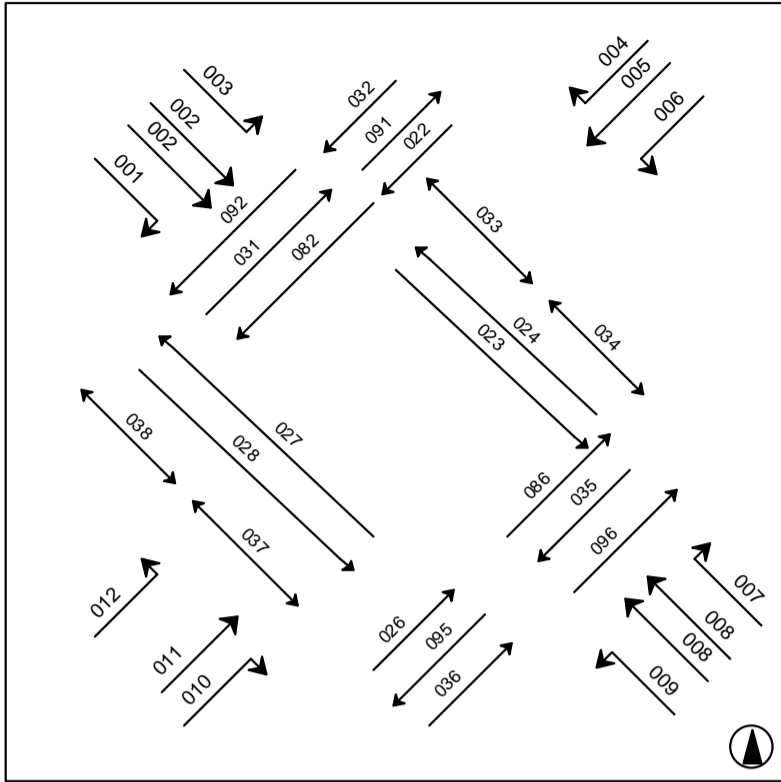
Kritieke pad: [008, 004, 022, 012]. Kritieke belasting: 0,572
Cyclustijd 81 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	83	1700	16	25	15.7	0.4	0.02	1.0	0.0	999	0	24	18
002	712	2000	34	85	27.2	5.4	0.18	12.1	1.4	999	0	108	102
002	475	2000	34	57	17.9	2.4	0.09	6.4	0.0	999	0	72	66
003	153	1900	8	82	56.1	2.4	0.05	4.2	1.1	999	0	48	42
004	161	1700	10	77	44.0	2.0	0.05	3.8	0.6	999	0	48	48
005	10	2000	16	2	26.2	0.1	0.00	0.2	0.0	999	0	12	12
006	128	1900	7	78	51.1	1.8	0.04	3.3	0.7	999	0	48	42
007	142	1700	21	32	13.8	0.5	0.03	1.6	0.0	999	0	30	24
008	821	2000	37	90	31.0	7.1	0.22	14.9	2.7	999	0	132	126
008	547	2000	37	60	16.5	2.5	0.10	7.0	0.0	999	0	78	72
009	57	1900	7	35	34.8	0.6	0.01	1.1	0.0	999	0	24	24
010	45	1700	9	24	32.9	0.4	0.01	0.9	0.0	999	0	24	18
011	9	2000	13	3	28.7	0.1	0.00	0.2	0.0	999	0	12	12
012	51	1900	6	36	35.7	0.5	0.01	1.0	0.0	999	0	24	18
022	40	1000	10	32	32.4	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
023	40	1000	9	36	33.3	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
024	40	1000	10	32	32.4	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
026	40	1000	10	32	32.4	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
027	40	1000	10	32	32.4	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
028	40	1000	11	30	31.5	0.4	0.01	-	0.0	999	-	-	-
031	100	9999								999			
032	100	9999								999			
033	100	9999								999			
034	100	9999								999			
035	100	9999								999			
036	100	9999								999			
037	100	9999								999			
038	100	9999								999			
082	40	1000	22	15	22.4	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
086	40	1000	23	14	21.6	0.2	0.01	-	0.0	999	-	-	-
091	100	9999								999			
092	100	9999								999			
095	100	9999								999			
096	100	9999								999			

Kruispuntabbeiding





Notitie m.e.r.-beoordelingsbesluit Pasgeld-West

Inhoudsopgave

1. Beschrijving van het project.....	3
2. Waarom een vormvrije m.e.r. beoordeling?	3
3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	4
4. Conclusie.....	9

1. Beschrijving van het project

In het zuiden van Rijswijk is een grote woningbouwlocatie in ontwikkeling: RijswijkBuiten. Hier wordt een nieuwe wijk ontwikkeld, met naast woningen andere voorzieningen in een groene omgeving. RijswijkBuiten bestaat uit de deelgebieden Sion, Parkrijk (voorheen 't Haantje) en Pasgeld. Deelgebied Pasgeld vormt de laatste fase van RijswijkBuiten, en bestaat uit Pasgeld-West en -Oost. Voor Pasgeld-West – tussen het spoor en de Lange Kleiweg – is het voornemen om circa 1.000 nieuwe woningen toe te voegen. Ook is ruimte voorzien voor een school en sporthal, enkele bedrijven en een netwerk van onderling verbonden groen en water ('groen-blauw raamwerk').

2. Waarom een vormvrije m.e.r. beoordeling?

Voor de voorgenomen ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of mogelijk sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient het bevoegd gezag de afweging te maken of een m.e.r.-procedure moet worden gevolgd.

In het Besluit m.e.r. zijn categorieën van gevallen aangegeven die (mogelijk) m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van maximaal 1.000 woningen, een school (met kinderopvang), sporthal en een uitbreiding van de bedrijvenstrook met enkele bedrijfspercelen. De ontwikkeling van de woningen, school en sporthal kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals voorkomt in de eerste kolom van de D-lijst behorende bij het Besluit m.e.r. (categorie 11.2). Voor 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen', gelden de volgende drempelwaarden:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De voorgenomen ontwikkeling blijft ruim de aangegeven drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., waardoor het plan niet plan-m.e.r.-plichtig is.

Ook de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein komt voor op de D-lijst bij het Besluit m.e.r. (categorie 11.3). Daarin is opgenomen 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer'. De verdere invulling van de bedrijfslocaties in de bedrijvenstrook binnen het plangebied blijft ruimschoots onder de drempelwaarde van 75 hectare genoemd in het Besluit m.e.r.. Het plan is daarom niet plan-m.e.r.- plichtig.

De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn echter indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Op grond van artikel 2 lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig.

Als hieruit blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een uitgebreide m.e.r.-beoordeling of MER nodig. Sinds 16 mei 2017 moet voor elk ruimtelijk plan expliciet een besluit worden genomen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport (MER), op een zo vroeg mogelijk moment.

3. Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

Omdat in dit geval de gemeente de initiatiefnemer is, kan volstaan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het bestemmingsplan Pasgeld-West. Bij de vormvrije m.e.r.- Bestemmingsplan 'Pasgeld-West' Toelichting Ontwerp – 28 februari 2023 31 beoordeling dient rekening gehouden te worden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de EU richtlijn milieubeoordeling projecten. Deze worden hieronder behandeld. Deze beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van de potentiële effecten.

Kenmerken van het project

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van ontwikkelgebied Pasgeld-West, als onderdeel van RijswijkBuiten. Binnen een groen-blauw raamwerk van onderling verbonden groen- en waterstructuren worden hierbinnen maximaal 1.000 woningen, een school en enkele bedrijven toegevoegd. De Parkloper en de Laan van het Haantje doorsnijden het gebied en verdelen Pasgeld-West feitelijk op in drie deelgebieden. Ieder deelgebied krijgt een eigen invulling, omarmd door stevig groen. Het nieuwe woongebied ten noorden van de Laan van het Haantje is opgebouwd uit compacte buurtschappen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de zogenaamde 'bosplots' (noordelijk deel) en 'livingplots' (zuidelijk deel). Binnen de bosplots en livingplots wordt een gevarieerd programma van verschillende typen woningen gerealiseerd, bestaande uit zowel verschillende typen grondgebonden woningen als appartementen. De exacte aantallen (per woningtype) variëren nog, het definitieve programma wordt nog nader uitgewerkt.

Daarnaast wordt ruimte gereserveerd voor een school (inclusief kinderopvang) in het gebied. De precieze plot waar de school wordt ingepast moet nog worden bepaald, in samenhang met de definitieve stedenbouwkundige verkaveling. Qua programma zal deze vergelijkbaar zijn met IKCM Parkrijk (daar is sprake van 8 klassen, een sportzaal, BSO met 2 BSO-ruimtes en 4 opvanggroepen). Verder biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om in de toekomst een sporthal van circa 2000 m² in het gebied te realiseren.

Aan de zuidkant van het plangebied biedt het bestemmingsplan ruimte voor de uitbreiding van de bedrijvenstrook tussen de Laan van het Haantje en de Kerstanjewetering. De nog niet ontwikkelde delen van de bedrijvenstrook worden verder ingevuld met bedrijvigheid. Op grond van dit bestemmingsplan is hier bedrijvigheid tot en met categorie 3.1 toegestaan. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zijn hieraan de percelen ten oosten en westen van de spoorlijn toegevoegd, waar voorheen een nog uit te werken bestemming gold.

Plaats van het project

De ontwikkellocatie bevindt zich globaal tussen de kernen Rijswijk en Delft, in het oosten van het ontwikkelgebied RijswijkBuiten. Het maakt onderdeel uit van Pasgeld, dat ten oosten van deelgebied Parkrijk en het Wilhelminapark ligt en globaal het driehoekige gebied tussen de spoorlijn (Rijswijk – Delft), de A4 en de Vliet (Rijn-Schiekanaal) vormt. Pasgeld-West betreft de strook tussen de spoorlijn aan de westkant en de Lange Kleiweg aan de oostzijde. Deze strook is globaal verdeeld in drie delen: sportpark Elsenburg aan de noordkant, het te ontwikkelen woongebied tussen het sportpark en de doorgetrokken Laan van het Haantje, en ten zuiden daarvan een doortrekking van de bedrijvenstrook met lintbebouwing langs de Kerstanjewetering en 't Haantje.

Dit plangebied heeft betrekking op de te ontwikkelen delen van Pasgeld-West; het middendeel dat wordt ontwikkeld als woongebied en de ontwikkellocatie voor bedrijvigheid aan de zuidkant. Daarbij wordt een deel van het groengebied rondom de naastgelegen TNO-locatie en het slagenlandschap ten noordoosten daarvan meegenomen. Tot slot is ook de direct omliggende infrastructuur – de spoorlijn, Lange Kleiweg en Laan van het Haantje – in het plangebied opgenomen.

Ten oosten van Pasgeld-West en de Lange Kleiweg en ten zuiden van de TNO-locatie bevindt zich de ontwikkellocatie Pasgeld-Oost. Voor beide delen van Pasgeld is met het Schetsboek Pasgeld een gezamenlijk participatieproces doorlopen, wat heeft geresulteerd in een integrale ontwikkelrichting en hoofdplanstructuur voor het gebied. Op basis daarvan is voor beide deelgebieden een apart stedenbouwkundig plan uitgewerkt. Voor de ontwikkeling van Pasgeld-Oost wordt een afzonderlijke procedure doorlopen.

Kenmerken van de potentiële effecten

In het kader van dit bestemmingsplan is met betrekking tot stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd (zie hiervoor paragraaf 4.9.2). Daarbij is een Aeries-berekening uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat de ontwikkelingen in het bestemmingsplan ten opzichte van de referentiesituatie leiden tot een afname aan stikstofdepositie in zowel de bouw- als gebruiksfase. Ook op de eigen rekenpunten die bij de nieuwe kartering van Natura 2000-gebied horen, wordt geen verschil in depositie berekend. Om die reden is er geen sprake van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Daarmee gelden er geen belemmeringen voor de bestemmingsplanprocedure vanuit stikstofdepositie, en is het uitvoeren van een passende beoordeling niet noodzakelijk.

Daarnaast zijn in het kader van de beoogde ontwikkelingen in de hierop volgende paragrafen de diverse omgevings- en milieuaspecten beschreven. Per aspect is bepaald wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, bodemkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, water, natuur en ecologie, cultuurhistorie en archeologie, duurzaamheid en mobiliteit.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling past qua omvang binnen de grenswaarden uit de Regeling NIBM, waardoor luchtkwaliteitsonderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk is. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Omdat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden en ook de WHO-advieswaarden worden gerespecteerd, leidt het aspect luchtkwaliteit niet tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in het plan.

Geluid

Uit het concept akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde(n) worden overschreden, waardoor hogere waarden benodigd zijn. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden is tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Daar waar de maximale hogere waarde wordt overschreden dienen dove gevels of gelijkwaardige bouwkundige maatregelen te worden toegepast. Uit een berekening op basis van een voorlopige verkaveling blijkt dat op bepaalde plaatsen mogelijk aanvullende (bouwkundige) maatregelen noodzakelijk zijn of de verkaveling moet worden afgestemd op de akoestische situatie. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen moet ervoor gezorgd worden dat elke woning een geveldeel heeft waar sprake is van een cumulatieve geluidsbelasting van 58 dB of lager, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan de hoeken van de gebouwen.

Bodemkwaliteit

Met betrekking tot de bodemkwaliteit zijn in het plangebied diverse onderzoeken uitgevoerd. Voor de meeste deellocaties zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. Enkele verdachte deellocaties zijn nader analytisch onderzocht. Voor enkele deellocaties zijn wel bijmengingen aangetroffen maar geen matige tot sterke verontreinigingen en zijn nader onderzoek en/of sanering niet benodigd. Voor enkele deellocaties zijn aanvullende sanerings- of civieltechnische maatregelen nodig gebleken. Ter plaatse van deellocaties 20 en 15A-1 is sprake van één 'geval van ernstige bodemverontreiniging'. Hoewel nader onderzoek niet zinvol wordt geacht geldt hiervoor wel een saneringsnoodzaak, waarvoor de vergunning inmiddels is verleend en de BUS-melding is goedgekeurd. Voor het verwijderen van bodemvreemde bijmengingen en daaraan gerelateerde loodverontreiniging ('vlek 82E') is een PvA opgesteld; gezien de omvang is hier geen sprake van een 'geval van ernstige Bestemmingsplan 'Pasgeld-West' Toelichting Ontwerp – 28 februari 2023 40 bodemverontreiniging'. Daarnaast is op basis van een waterbodemonderzoek een watergang (MV10) aanvullend geanalyseerd op PFAS; op basis daarvan kan een locatie worden geselecteerd voor de afzet van de niet verspreidbare baggerspecie. Tot slot is voor de groenzone in het oostelijk deel van het plangebied het onderzoek naar de bodemkwaliteit momenteel nog in uitvoering.

Externe veiligheid

In het onderzoek zijn in verband met de voorgenomen ontwikkeling de externe veiligheidsrisico's van de nabij gelegen hogedruk aardgasleidingen in beeld gebracht. Voor de risicobronnen A4 en A13 geldt dat het plangebied buiten het verantwoordingsgebied voor het groepsrisico ligt. Wel bevindt het zich binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen (A4) en toxische gassen (A13), waardoor de veiligheidsregio in gelegenheid moet worden gesteld om advies uit te brengen over de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De risicobronnen DSM Delft Permit BV en TNO-PML vormen geen belemmering en hoeven daarom niet nader te worden beschouwd.

Het plaatsgebonden risico in relatie tot de aardgastransportleidingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet, en neemt niet toe of blijft kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Zodoende kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. In het onderzoek zijn de onderdelen waaruit deze verantwoording dient te bestaan nader beschreven.

Hiernaast doorsnijdt de belemmeringenstrook rond aardgasleiding W-514-07 het plangebied. Binnen deze strook mag geen bebouwing worden opgericht. In dit bestemmingsplan is deze strook ook als zodanig planologisch bestemd, middels de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'.

Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Met dit plan worden zowel milieugevoelige functies (woningen, school) als potentieel milieuhinderlijke functies (bedrijven) mogelijk gemaakt. In de directe omgeving van het plangebied zijn verschillende

functies aanwezig. Naast de woongebieden aan de west- en oostkant, onder meer een spoorlijn, sportcomplex, de TNO-locatie met aangrenzende bedrijvigheid, en het bedrijventerrein ten zuiden van het plangebied. Vanwege deze functiemenging kan het plangebied worden beschouwd als gebiedstype 'gemengd gebied'. Dat betekent dat de VNG-richtafstanden met één stap kunnen worden verkleind

Het aspect bedrijven en milieuzonering leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Ter plaatse van de nieuwe woningen is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, en bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Water

Het toekomstige watersysteem van het plangebied en de te realiseren wateropgave worden nader uitgewerkt in een integraal waterhuishoudkundig plan. Wat betreft waterveiligheid is voor de regionale waterkeringen die binnen het plangebied vallen een beschermende dubbelbestemming opgenomen. De overige waterthema's leiden niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is, conform artikel 3.1.1 van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Delfland voorgelegd.

Natuur en ecologie

Wat betreft flora en fauna zijn voor het plangebied diverse ecologische quickscans en onderzoeken uitgevoerd. Uit een (actualiserende) quickscan is gebleken dat de aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in het plangebied niet kon worden uitgesloten. Ter plaatse van De Schoffel was een soortgericht vervolgonderzoek naar vleermuizen en vogels (categorie 4) noodzakelijk. In een aanvullende quickscan zijn specifiek de gronden waar voorbelasting is of wordt geplaatst nogmaals onderzocht. Daarbij is aangegeven welke beschermde soorten worden verwacht en welke maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wnb te voorkomen. Uit het soortgericht vervolgonderzoek naar vleermuizen en vogels is naar voren gekomen dat in het plangebied een nestlocatie en meerdere roestplaatsen van de ransuil aanwezig zijn. Naar aanleiding hiervan is in 2022 een aanvullend gebiedsbreed onderzoek uitgevoerd naar de vliegroutes van watervleermuizen en het leefgebied van de ransuil. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling een essentiële vliegroute van de watervleermuis mogelijk negatief beïnvloed wordt, en jachtgebied en een nest- en roestplaats van de ransuil verloren gaat. Hiervoor wordt een ontheffing op de Wnb aangevraagd, en een activiteitenplan opgesteld met de te nemen maatregelen. Naar verwachting zal de benodigde ontheffing worden afgegeven, en de Wnb de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staan.

Daarnaast is met het oog op de belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden van de Pasgeld-driehoek, een visie voor de ecologische structuur van het gebied opgesteld. Hierin zijn de huidige én potentiële natuurwaarden van Pasgeld in kaart gebracht, en kansen voor natuur en landschap bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Dit heeft als basis gediend voor de stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur van het gebied, uitgewerkt in het groen-blauwe raamwerk.

Archeologie en cultuurhistorie

Inmiddels is voor een groot deel hiervan archeologisch onderzoek uitgevoerd. Deze gronden zijn vrijgegeven ten behoeve van Programmabureau RijswijkBuiten voor de voorgenomen ontwikkelingen. Hiervoor wordt een selectiebesluit genomen, waarbij de gronden geheel worden vrijgegeven.

Alleen voor de gronden van en rondom De Schoffel, enkele delen langs de spoorlijn en langs de zuidrand van het plangebied is nog geen onderzoek beschikbaar. Voor deze niet vrijgegeven gronden die binnen dit bestemmingsplan vallen, is de archeologische dubbelbestemming dan ook behouden.

Aan de gronden ten oosten van de Lange Kleiweg is in de daar geldende beheersverordening het besluitsubvlak 'Archeologie' opgenomen. Op deze gronden wordt momenteel nog archeologisch onderzoek uitgevoerd of is nader onderzoek benodigd, indien sprake is van grondroerende werkzaamheden. Zodoende is hier ook de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen in dit bestemmingsplan.

Voor wat betreft het aspect cultuurhistorie, zijn op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van de provincie Zuid-Holland in de omgeving van het plangebied de Vliet en de Kerstanjewetering aangeduid als landschappelijke waarden. Deze landschappelijke lijnen vallen niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Met de voorgenomen ontwikkelingen worden de cultuurhistorische waarden van deze landschappelijke structuren niet aangetast

De aspecten archeologie en cultuurhistorie leiden niet tot belemmeringen voor dit plan.

Duurzaamheid

Als uitgangspunt geldt dat de nieuwbouwwoningen in RijswijkBuiten energieneutraal worden gerealiseerd. De nieuwe woningen binnen het ontwikkelgebied Pasgeld-West zullen in ieder geval voldoen aan de wettelijke normen en geldende BENG-eisen.

Daarnaast is als een van de vertrekpunten (kaders) voor het opstellen van het Schetsboek Pasgeld gesteld dat in lijn met het Convenant Klimaatadaptief Bouwen een duurzame invulling van de ontwikkeling centraal staat. Zo dient het convenant als uitgangspunt bij concrete ontwikkelingen. Aan een klimaatadaptieve inrichting van het gebied wordt onder meer invulling gegeven door het realiseren van het groen-blauwe raamwerk. Zoals uitgebreider besproken in paragraaf 4.9.2, is daarmee een stevig netwerk van onderling verbonden groengebieden voorzien. Door het realiseren van een robuuste ecologische samenhang en een natuurinclusief Pasgeld worden de natuurwaarden in het gebied versterkt. Dit heeft onder meer een positief effect op de biodiversiteit. Ook dragen (onderling verbonden) groengebieden bij aan verkoeling en het tegengaan van hittestress.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt daarmee voldaan aan de wettelijke normen en vereisten, en aangesloten bij de gestelde duurzaamheidskaders. Zo worden de nieuwe woningen gasloos en als BENG gerealiseerd. In aanvulling daarop wordt aangesloten bij het Convenant Klimaatadaptief Bouwen, in de stedenbouwkundige uitwerking als uitgangspunt voor concrete ontwikkelingen.

Mobiliteit

Met betrekking tot verkeersgeneratie is een verkeersonderzoek uitgevoerd, waarin verschillende varianten zijn onderzocht. Dit is later geactualiseerd op basis van een recenter verkeersmodel, waarbij de intensiteiten lager uitvallen. De huidige wegenstructuur kan de verwachte hogere verkeersintensiteit door de beoogde nieuwbouw aan. Momenteel (2023) loopt een vervolgonderzoek naar mogelijke verkeersremmende maatregelen op de Lange Kleiweg, variërend van de inrichting van een 30 km/u straat tot een knip. Los daarvan wordt in Pasgeld-West ingezet op een mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe, waarbij duurzame alternatieven voor de auto worden gestimuleerd. Hiertoe is een verhaallijn met mogelijke maatregelen opgesteld; de toepassing hiervan wordt nog nader onderzocht en afgewogen. Een onderdeel hiervan is het realiseren van een halteplaats in het gebied; hoewel hierover nog geen besluit is genomen wordt er in dit bestemmingsplan wel op voorgesorteerd met een ruimtereservering voor de inpassing van een station met bijbehorende voorzieningen. Wat betreft parkeren, vormen het STOMP-principe en de inzet op een mobiliteitstransitie ook de basis voor de gestelde parkeernormen. Een passende definitieve parkeeroplossing wordt momenteel nog uitgewerkt in samenhang met het stedenbouwkundig plan.

4. Conclusie

Uit de afweging van deze verschillende aspecten en de daarbij uitgevoerde onderzoeken blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling geen significante nadelige milieueffecten optreden. Nadelige effecten die eventueel optreden zijn te compenseren, en er is mogelijk ook sprake van positieve effecten. De geïnterpreteerde effecten maken het opstellen van een MER of m.e.r.-beoordeling niet benodigd.

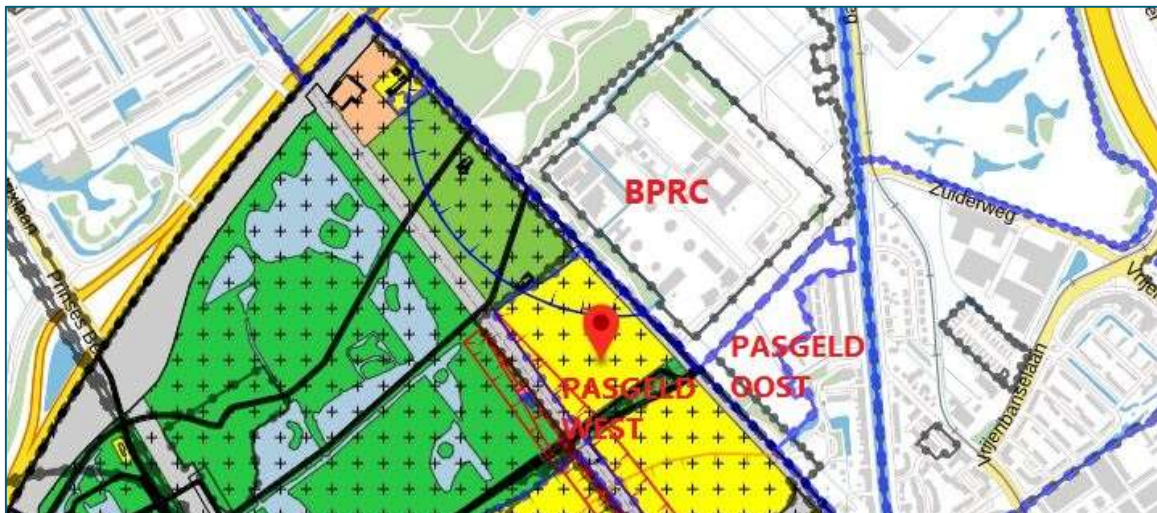
NOTITIE

Onderwerp	Geuraspecten BPRC
Project	Planvorming Pasgeld-West in Rijswijk
Opdrachtgever	Gemeente Rijswijk
Projectcode	125474
Datum	18 juli 2023
Auteur(s)	ir. A.M. Schakel, ing. S. Veenstra
Bijlage(n)	I

Inleiding

In het bestemmingsplan 'Pasgeld-West' Toelichting Ontwerp – 28 februari 2023 wordt onder andere invulling gegeven aan het nog uit te werken bestemmingsvlak 'Wonen – Uit te werken 2' binnen het vigerende bestemmingsplan "Sion – 't Haantje, tweede herziening" dat in maart 2018 is vastgesteld. Het bestemmingsvlak is gelegen aan de westzijde van de Lange Kleiweg in Rijswijk, wat voor een deel grenst aan de inrichting van het primaten onderzoekscentrum BPRC (Biomedical Primate Research Center) (zie afbeelding hieronder).

Afbeelding 1 Ligging Pasgeld-West, Pasgeld-Oost en BPRC (plankaart 2^e herziening bestemmingsplan "Sion – 't Haantje)



Voor het aspect 'geur' in relatie tot BPRC is in het ontwerp-bestemmingsplan een notitie van Witteveen+Bos opgenomen die de geursituatie beschrijft.¹ Zoals in het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven, richt die notitie zich met name op Pasgeld-Oost, maar is deze ook toepasbaar voor Pasgeld-West. In de onderhavige notitie wordt de geursituatie en de betekenis voor Pasgeld-West voor de goede orde nader toegelicht.

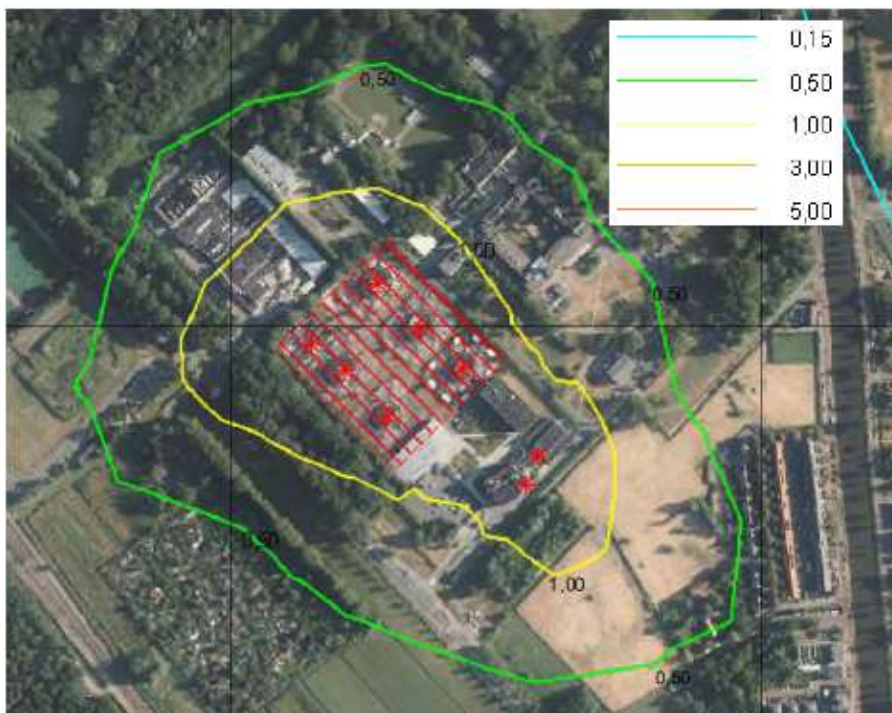
¹ Witteveen + Bos (20 juli 2021) Geuraspecten BPRC – Planvorming Pasgeld-Oost in Rijswijk.

Geurbelasting van BPRC op het plangebied

BPRC heeft in 2013 een revisievergunning milieu verkregen.¹ In de vergunning staat vermeld dat de aanvraag het houden van 2.500 primaten omvat. Geuremissie is te verwachten van de luchtbehandelingsinstallaties van de binnenverblijven en vanuit de buitenverblijven van de primaten. In de genoemde milieuvergunning van BPRC zijn geurvoorschriften opgenomen die zijn afgestemd op het toenmalige geuronderzoek² bij de aanvraag.

Er is door LBP Sight in opdracht van BPRC in 2019 een nieuwe geurberekening uitgevoerd om de situatie te actualiseren.³ Hierbij is een aantal bronnen toegevoegd (met name onderzoeksgebouwen, waarvoor voor de zekerheid worst-case emissies zijn aangenomen) die bij het geuronderzoek van 2012 niet waren meegenomen, maar waar wel geurrelevante activiteiten kunnen plaatsvinden. De geactualiseerde geurcontour (zie afbeelding 1) van 0,5 ou_E/m³ (als 98-percentiel)⁴ voldoet aan de vergunning-eis bij de meest nabije bestaande woningen⁵. De nieuw berekende geurcontour is echter veel groter dan de contour van het geuronderzoek bij de aanvraag voor de vigerende revisievergunning, omdat de gebouwen NW, PG en OG nu zijn meegenomen.

Afbeelding 2 Geurcontouren (98-percentiel) 'bestaande situatie' volgens LBP Sight oktober 2019



¹ Gemeente Rijswijk. Nummer 12.093982. d.d. 26 maart 2013.

² Geuronderzoek Bijlage IX bij Aanvraagdokument Omgevingsvergunning Milieu BPRC. R060394aa.00001 .ka Versie 01_008. LBP Sight d.d. 1 oktober 2012.

³ Geurcontouren en geurbelasting in de omgeving van het BPRC. Advies milieu BPRC. Kenmerk V060394ae.192JU5R.tc. LBP Sight d.d. 8 oktober 2019.

⁴ ou_E = Europese geureenheid of **odour unit (ou_E)**: de eenheid waarin geurconcentraties (ou_E/m³) en geuremissies (ou_E/uur) worden uitgedrukt, bepaald door een geurpanel in een geurlaboratorium volgens de NEN-EN 13725.

Een **percentiel** geeft percentage van de uren per jaar waarin een bepaalde geurconcentratie niet wordt overschreden. Landelijk is het gebruikelijk om voor de beoordeling van geursituaties de 98-percentielwaarde te nemen. Een 98-percentiel geeft de concentratie aan die 98 % van de tijd niet wordt overschreden (en dus 2 % van de tijd wel).

⁵ Deze huidige, meest nabije woningen liggen in het gebied Pasgeld ten westen van het Jaagpad.

Voor het gebied Pasgeld-West is er op basis van de worst case berekende nieuwe contour een beperkte toename ten opzichte van de contour bij de aanvraag van de vigerende revisievergunning. Dit is het gevolg van de nieuwe (en relatief hoge) bijdrage van gebouw NW. Binnen een klein deel van Pasgeld-West is de geurbelasting nu groter dan $0,5 \text{ ouE/m}^3$ (als 98-percentiel) en aan de rand komt net een geurbelasting van $1,0 \text{ ouE/m}^3$ (als 98-percentiel).

Voor het gebied Pasgeld-Oost is de toename van de contour het grootst, wat vooral wordt veroorzaakt door de nieuwe bronnen (onderzoekgebouwen PG en OG) die direct grenzen aan het gebied. Het niet gerealiseerde dierverblijf (op de locatie van het parkeerterrein) is buiten beschouwing gelaten.

Omdat de (worst case) berekeningen van LBP Sight van onder andere de onderzoekgebouwen PG en OG een te negatief beeld van de situatie kunnen schetsen¹, zijn door Witteveen+Bos berekeningen² gedaan op basis van een gemotiveerde lagere schatting van die gebouwen.³ Uit deze (nog steeds conservatieve) berekeningen blijkt dat de geurcontour met name aan de kant van het plangebied Pasgeld-Oost sterk afneemt, zoals te zien is in afbeelding 3. De aanpassing heeft weinig gevolgen voor Pasgeld-West omdat de nieuwe bron (gebouw NW) niet is gewijzigd.

Afbeelding 3 Geurcontouren ($0,5$ en $1,0 \text{ ouE/m}^3$ als 98-percentiel) 'bestaande situatie' met aangepaste emissies PG en OG



Beoordeling geursituatie

Bij geplande geurgevoelige objecten dient beoordeeld te worden of wat betreft het geuraspect sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens moet beoordeeld worden of de planontwikkeling geen belemmering voor de activiteiten van BPRC betekent. Op beide aspecten wordt hieronder ingegaan.

- ¹ Voor de onderzoekgebouwen PG en OG (en voor NW) is door LBP Sight een drie keer hogere bronsterkte (c.q. 1.174 ouE/s) aangenomen dan eerder was aangenomen voor een normaal binnenvblijf (c.q. 358 ouE/s), terwijl er juist veel minder dieren in de onderzoekgebouwen aanwezig zijn dan in de overige verblijven. Ook is er geen aanleiding is voor een hogere emissiefactor per diersoort.
- ² Hiervoor is eerst de modellering van LBP Sight gecontroleerd en geactualiseerd in verband met de laatste versies van het NNM (Nieuw Nationaal Model) verspreidingsmodel. Uit de herberekeningen blijkt dat de geurcontour van LBP Sight op basis van dezelfde uitgangspunten goed vergelijkbaar is met de berekende contour van Witteveen+Bos.
- ³ Voor PG en OG is uitgegaan van 20% van de totale emissie van alle binnenvblijven (dat geeft 215 ouE/s per gebouw); gebouw NW is niet gewijzigd en is uitgegaan van de (hoge) schatting van LBP van 1.174 ouE/s .

Beoordeling woon- en leefkwaliteit Pasgeld-West

Voor een goed woon- en leefkwaliteit zal er sprake moeten zijn van een zogenoemd 'aanvaardbaar geurhinderniveau'. Voor de afwegingscriteria voor wat aanvaardbaar is, kan bij ruimtelijke ordening aangesloten worden bij de criteria in artikel 2.7a lid 3 van het Activiteitenbesluit¹. Bij ruimtelijke ordening kan echter ook, anders dan bij vergunningverlening, een bredere afweging gemaakt worden vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat.

De gemeente Rijswijk heeft voor (industriële) bedrijven geen lokaal geurbeleid vastgesteld. Bij ontbreken van gemeentelijk geurbeleid kan worden aangesloten bij het geurbeleid van de provincie Zuid-Holland of het Rijksbeleid (zie ook: de Handleiding Geur van InfoMil). In dit geval ligt het provinciaal beleid voor de hand, wat overigens een invulling is van het Rijksbeleid.

Het geurbeleid van de provincie Zuid-Holland is beschreven in de Beleidsnota Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland, dat op 16 november 2010 door gedeputeerde staten is vastgesteld en op 22 januari 2019 is geactualiseerd². In deze beleidsregel is een aantal beleidsuitgangspunten vastgesteld, namelijk:

- dat wordt uitgegaan van het voorkomen en beperken van nieuwe geurhinder;
- ruimte voor een bestuurlijke afweging over het acceptabele geurhinderniveau;
- dat het acceptabele hinderniveau wordt bepaald door afweging van onder meer:
 - bestaande rechten,
 - de aard van de geur,
 - bedrijfseconomische factoren,
 - en de mate van geurgevoeligheid van de ontvanger.

Het provinciale geurhinderbeleid biedt bestuursorganen een zekere mate van beleidsvrijheid. Het beleid hanteert hierbij vier geurkwaliteitsklassen: goed, redelijk, matig en slecht. De afwegingsruimte voor het acceptabele hinderniveau strekt zich uit tot de grens van de matige geurkwaliteit. Het andere uiterste is de laagste waarde, waarbij er nauwelijks of geen geur waarneembaar is, en die in het beleidskader overeenkomt met 0,5 ou_E/m³ (als 98-percentiel)³. De grens voor matige geurkwaliteit bedraagt maximaal 5 ou_E/m³ (98-percentiel).

In de ruimtelijke onderbouwing van het aspect geur voor het vigerende bestemmingsplan "Sion – 't Haantje, tweede herziening" dat in maart 2018 is vastgesteld, is overwogen dat woningen buiten de door DSM veroorzaakte geurcontour van 1,5 ou_E/m³ (als 98-percentiel) voldoen aan een acceptabel hinderniveau. Dit sluit aan op de overwegingen in de considerans van de vigerende vergunning van BPRC, waar een afwegingsruimte is genoemd van 1 tot 3 ge/m³ (c.q. van 0,5 tot 1,5 ou_E/m³).

Uit de beoordeling van de afbeeldingen 1 en 2 blijkt dat, ook op basis van zeer ruime uitgangspunten, het plangebied van Pasgeld-West voor een heel klein deel tussen de 0,5 en 1,0 ou_E/m³ (98-percentiel) ligt. Uit de waarden die genoemd zijn in het provinciaal beleid blijkt dat een concentratie van rond de 1,0 ou_E/m³ (98-percentiel) ruim aan de omschrijving 'redelijk' voldoet, en zich dus tussen 'goed' en 'redelijk' bevindt. Verder bevindt deze waarde zich binnen het genoemde afwegingsgebied uit de vergunning en is deze lager dan de waarde die in het vigerende bestemmingsplan is gemotiveerd. Deze kwaliteit betekent daarmee een aanvaardbaar geurhinderniveau voor Pasgeld-West. Verder is het meer dan aannemelijk dat de werkelijke geurbelasting veel lager zal zijn, gezien de werkelijke activiteiten en veilige aannames.

¹ Bij het bepalen van een aanvaardbaar niveau van geurhinder wordt ten minste rekening gehouden met de volgende aspecten:

- a. de bestaande toetsingskaders, waaronder lokaal geurbeleid;
- b. de geurbelasting ter plaatse van geurgevoelige objecten;
- c. de aard, omvang en waardering van de geur die vrijkomt bij de betreffende inrichting;
- d. de historie van de betreffende inrichting en het klachtenpatroon met betrekking geurhinder;
- e. de bestaande en verwachte geurhinder van de betreffende inrichting, en
- f. de kosten en baten van technische voorzieningen en gedragsregels in de inrichting.

² 'Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland, Actualisatie 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 22 januari 2019.

³ De 98-percentiel is van toepassing op continue activiteiten (c.q. die meer dan 3.500 uur per jaar geur emitteren), zoals het BPRC; voor discontinue bronnen (minder dan 3.500 uur per jaar) geldt ook de 99,99-percentiel.

Beoordeling gevolgen voor bedrijfsvoering BPRC

De (kleine) geurcontouren uit de aanvraag voor de vigerende revisievergunning en de later door LBP Sight en Witteveen+Bos herberekende geurcontouren gaan allemaal uit van een maximale bezetting van 2.500 dieren. In werkelijkheid is dit aantal veel lager. Voor de mogelijkheden van BPRC dient echter van de maximaal mogelijke bezetting uitgegaan te worden. In die maximale situatie is in het plangebied sprake van een aanvaardbaar hinderniveau, ook als voor BPRC wordt uitgegaan van veilige (hoge) uitgangspunten voor de emissies.

Een ander aspect vormt de situatie van de vergunningvoorschriften. Bij de meest nabije woningen kan (worst case) de geurbelasting hoger dan $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ (als 98-percentiel) zijn (in de situatie van Pasgeld-West tot $1,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$). Nagegaan zal moeten worden of hiermee een strijdigheid met de geurvoorschriften van BPRC kan optreden. Indien dat het geval is, zal de gemeente tijdig zorgdragen voor een ambtshalve wijziging die er in voorziet dat de geurbelasting bij de meest nabije woningen in Pasgeld-West als gevolg van BPRC $1,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ (als 98-percentiel) mag bedragen.

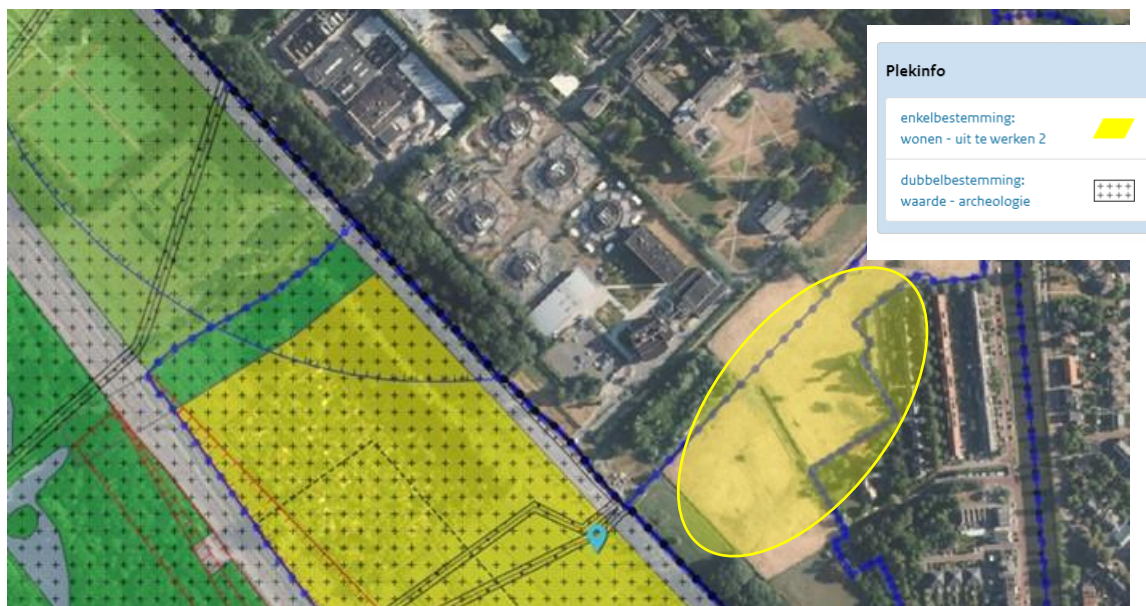
Notitie

Datum: 8 oktober 2019 Project: Advies milieu BPRC
Ons kenmerk: V060394ae.192JU5R.tc Betreft: Geluidcontouren geurbelasting in de omgeving van het BPRC
Versie: 02_003

1 Inleiding

In verband met de geplande woningbouw aan de oostzijde van de Lange Kleiweg, nabij de inrichting van het BPRC, worden in deze notitie:

- de geluidcontouren weergegeven die horen bij de huidige vergunde rechten van de inrichting;
- de gegevens over geurbelasting beschouwd.



Figuur 1

Uit te werken woonbestemmingen zuidwestelijk (Sion – 't Haantje) en voorbereidingsbesluit zuidoostelijk (Pasgeldlocatie) van het BPRC

2 Geluid

2.1 Geluidrechten in de geldende milieuvergunning

In de geldende milieuvergunning zijn de volgende geluidvoorschriften opgenomen.

E. Geluid

1. Het langetijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) veroorzaakt door de binnen de inrichting aanwezige toestellen en installaties en door de in de inrichting verrichte werkzaamheden bedraagt op de gevel van gevoelige gebouwen niet meer dan:

50. dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur;
45. dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
40. dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur.

2. Het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$, veroorzaakt door de binnen de inrichting aanwezige toestellen en installaties en door de in de inrichting verrichte werkzaamheden bedraagt op de gevel van gevoelige gebouwen niet meer dan:

70. dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur;
65. dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
60. dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur.

3. Tussen 07.00 en 19.00 uur is voorschrift E.2 niet van toepassing op laad- en losactiviteiten.

Er dient rekening gehouden te worden met de feitelijke geluidemissie van BPRC volgens de aanvraag van destijds. De geluidssituatie horende bij de huidige vergunning (beschikking 28 maart 2013, kenmerk 13.027902) is vastgelegd in rapport R060394ad.00001.ac, versie 03_001, dd. 1 oktober 2012). Voor de berekening van de geluidcontouren is uitgegaan van hetzelfde rekenmodel. De berekening is uitgevoerd met versie 4.50 van het rekenprogramma GeoMilieu, waarbij de kadastrale grenzen in de nabije omgeving als ondergrond zijn gebruikt (zie de contouren in figuur I.1 in bijlage I).

Het BPRC zou dus volgens de vergunning (zeker in de richting waar nu geen woningen aanwezig zijn) meer geluid mogen maken dan wat er destijds is berekend.

2.2 **Prognose huidige situatie**

De geluidemissie is momenteel in elk geval op enkele punten afwijkend van de aanvraag in 2012. Dit betreft o.a. het niet realiseren van een nieuw dierenverblijf. Op die plaats is nu een parkeerplaats voor werknemers en bezoekers. Verder is in 2018 een geluidmeting uitgevoerd aan het rijden van de elektrische wagens met karretjes voor het intern transport. Daarbij blijkt de geluidemissie van deze voertuigen 1 dB(A) hoger te zijn dan waar eerder mee werd gerekend. De gemeten waarden zijn nu gebruikt. Tevens wordt rekening gehouden met laden en lossen in de dagperiode van 2 vrachtwagens (totaal 0,5 uur gebruik heftruck). Verder is de geluidemissie van de installaties op het OG gebouw door middel van geluidmetingen in beeld gebracht en aan het rekenmodel toegevoegd. De berekening van de bronsterkte van de relevante installaties van het OG gebouw op basis van de meetresultaten staat in bijlage II weergegeven.

De invoergegevens van het volledige rekenmodel zijn grafisch weergegeven in enkele figuren in bijlage I en in tabellen in bijlage II.

De geluidcontour die hierbij ontstaat wordt in figuur I.2 in bijlage I getoond. Met name rond het OG gebouw is de geluidemissie toegenomen, maar nog steeds passend binnen de vergunning. De actuele contour ligt in zuidwestelijke richting (het bouwplan) op ongeveer dezelfde afstand van de inrichting.

2.3 Beoordeling ontwikkelingen in de omgeving (woningen)

Bij de ruimtelijke inpassing van de functie wonen in de nabijheid van bedrijfsmatige activiteiten wordt, volgens de systematiek van de VNG, zoals beschreven in de brochure "Bedrijven en Milieuzonering", uitgegaan van een afstand waarop de 45 dB(A) etmaalwaarde (langtijd-gemiddelde) niet wordt overschreden (norm voor een rustige woonwijk). In verband daarmee wordt naast de 50 dB(A) contour ook deze 45 dB(A) geluidcontour gepresenteerd in figuren I.1 en I.2 in bijlage I. (45 dB(A) is de richtwaarde voor een rustige woonwijk).

Voor piekgeluiden geldt volgens de richtlijnen een niveau van 10 dB(A) boven de langtijd-gemiddelde norm, ofwel 55 dB(A) etmaalwaarde. Dit kan verhoogd worden naar maximaal 70 dB(A), zoals ook gedaan is in de vergunning van het BPRC. Tevens is het gebruikelijk om in de dagperiode geluidpieken ten gevolge van laden en lossen van beoordeling uit te sluiten, wat in de huidige vergunning van BPRC eveneens zo is vastgelegd.

De installaties en werkzaamheden bij BPRC veroorzaken, als laden en lossen in de dagperiode wordt uitgesloten, geen belangrijke geluidpieken. Dit punt is daarom niet verder onderzocht.

Er zijn geen toekomstige ontwikkelingen in beeld m.b.t. de bedrijfsvoering, die met meer geluidemissie gepaard zou kunnen gaan, zoals het uitbreiden van nachtelijke activiteiten (vrachtverkeer, laden en lossen). Het is redelijk om aan te nemen dat de geluidruimte die voor BPRC, nu en in de toekomst, overeenkomt met de maximale afstand van de 45 dB(A) contour zoals weergegeven in figuur I.2.

3 Geur

3.1 Geurrechten in de vergunning

De geldende milieuvergunning kent de volgende geurvoorschriften op basis van een aanvraag voor 2.500 apen.

F. Geur

1. Onverminderd het bepaalde in voorschrift F.2 neemt vergunninghouder alle noodzakelijke maatregelen om de emissie van geur tot een minimum te beperken.
2. Ter plaatse van voor geur gevoelige objecten bedraagt de geurbelasting door de inrichting niet meer dan 1 ge/m³ als 98 percentiel. Toelichting: 98-percentiel betekent: 2% van de tijd overschrijding
3. Controle op naleving van voorschrift F.2 vindt plaats met gebruikmaking van het programma KEMA Stacks en de in de considerans gebruikte emissiecijfers en ruweidslengte

De emissiecijfers waarnaar verwezen wordt zijn opgenomen in de Nota van Inspraak en Overleg Bestemmingsplan "Sion-'t Haantje" voorontwerp d.d. 14 december 2010 van 11 april 2011. Uit deze nota en uit daaraan ten grondslag liggende berekeningen blijkt dat de contour van 0,5 ouE/m³ (= 1 ge/m³) als 98 percentiel in het gebied overschrijdt dat wordt bestemd voor woningbouw. Er is ook aangegeven dat "De mate waarin dit het geval is, vormt naar verwachting geen belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van dit kavel".

Het betreft onderstaande geurcontouren, op basis van metingen bij BPRC. Feitelijke situatie; ca. 1.200 dieren, 6 dierverblijven, PG en OG niet meegenomen, 1.611 ge/s per buitenverblijf (806 ouE/s) en 717 ge/s (358 ouE/s) per binnenverblijf, terreinruwheid 0,6 m.

Afbeelding 3.2. Geurcontouren (ge/m³ als 98-percentiel) met ruwheid 0,6 m en emissies binnenverblijven 717 ge/s



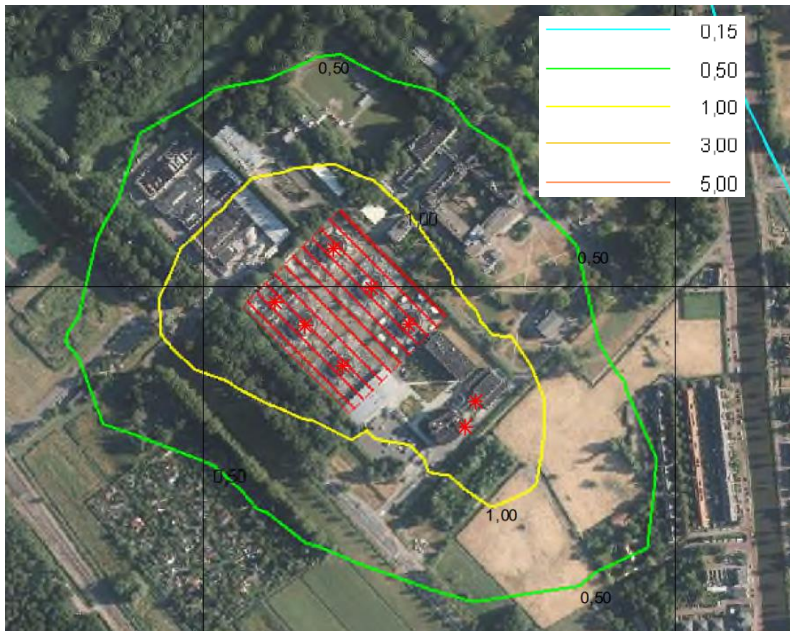
Figuur 2

Geurcontour (98-percentiel) namens gemeente ten tijde van bestemmingsplan Sion – 't Haantje

Binnenverblijven J1, R1 t/m R4 hebben een bronsterkte van 385 ouE/s. Alle apenweiden tezamen vormen een oppervlakte bron van 806 ouE/m³. Dit is conform de uitgangspunten van het rapport bij het bestemmingsplan.

Gebouwen NW, PG en OG (intensief houden van proefdieren) zijn destijds niet of niet goed opgenomen. Hiervoor zijn puntbronnen met een drie keer hogere bronsterkte aangenomen dan een normaal R-J-binnenverblijf (3 x 1.174 ouE/s). Het niet gerealiseerde dierverblijf (op de locatie van het parkeerterrein) is buiten beschouwing gelaten.

Hieronder een actueel contourplaatje van BPRC, 1 ge/m³ ofwel 0,5 ouE/m³. Naast de norm van 0,5 ouE/m³ bij 98-percentiel omvat het geurbeleid (provincie Zuid-Holland) ook een waarde voor geurpieken. Dit plaatje is hieronder eveneens opgenomen.



Figuur 3
Geurcontouren (98-percentiel), volgens bestaande situatie



Figuur 4
Geurcontouren (99,99-percentiel), volgens bestaande situatie

Dit is de vergunde situatie, met op het huidige parkeerterrein een zevende dierverblijf (binnenverblijf met buitenverblijf) geprojecteerd. De verwachting is niet dat dit dierverblijf wordt gerealiseerd. Hieronder zijn de figuren opgenomen zonder dit zevende verblijf. De andere invoergegevens zijn het zelfde gebleven.

In bijlage III zijn de rekenmodelgegevens voor de bestaande situatie opgenomen.

3.2 Beoordeling ontwikkelingen in de omgeving (woningen)

Voor het BPRC geldt in het kader van voorschrift F.2 van de vergunning een geurhinderniveau bij bestaande woningen in de omgeving van $0,5 \text{ ouE/m}^3$ bij 98-percentiel. Dit voorschrift komt in het kader van artikel 2.8a van het Activiteitenbesluit per 1 januari 2021 te vervallen.

De gemeente heeft de wettelijke plicht om de ruimtelijke rechten en vergunde activiteiten te respecteren. Dit betekent dat bepaald moet worden welke hinderniveau acceptabel geacht wordt in een situatie met meer woningbouwplan. Eventuele bronmaatregelen die zouden niet voor rekening moeten komen van het BPRC (kosten hiervoor op te nemen in de plankosten).

De gemeente heeft in het kader van het Activiteitenbesluit, zoals ook al in de considerans van de vergunning is verwoord, de bevoegdheid om zelf een (bijgesteld) acceptabel hinderniveau vast te stellen. Voor nieuwe situaties liggen de acceptabel geachte geurniveaus doorgaans lager dan voor bestaande situatie. Het belang van de woningbouw zal zodanig zijn dat men bereid is om een hogere geurnorm (2 ge/m^3 ofwel 1 ouE/m^3 bij 98-percentiel) toe te staan.

4 Resumé

- De contouren voor geluid en geur treden in het gebied dat voor woongebouw wordt onderzocht. Het gaat om een relatief klein deel van het gebied en het gaat niet om hoge geluid- en geurniveaus.
- De gemeente zal een afweging moeten maken en een acceptabel geurhinderniveau moeten vaststellen. Als dit tot gevolg heeft dat maatregelen nodig zijn bij het BPRC, dan moeten deze gefinancierd worden uit de plankosten.
- De vergunning c.q. de maatwerkvoorschriften voor geur moeten worden aangepast.

LBP|SIGHT BV



ir. Th.B.J. (Theo) Campmans



ing. P.A.G. (Paul) van der Vleuten

Bijlage I Figuren



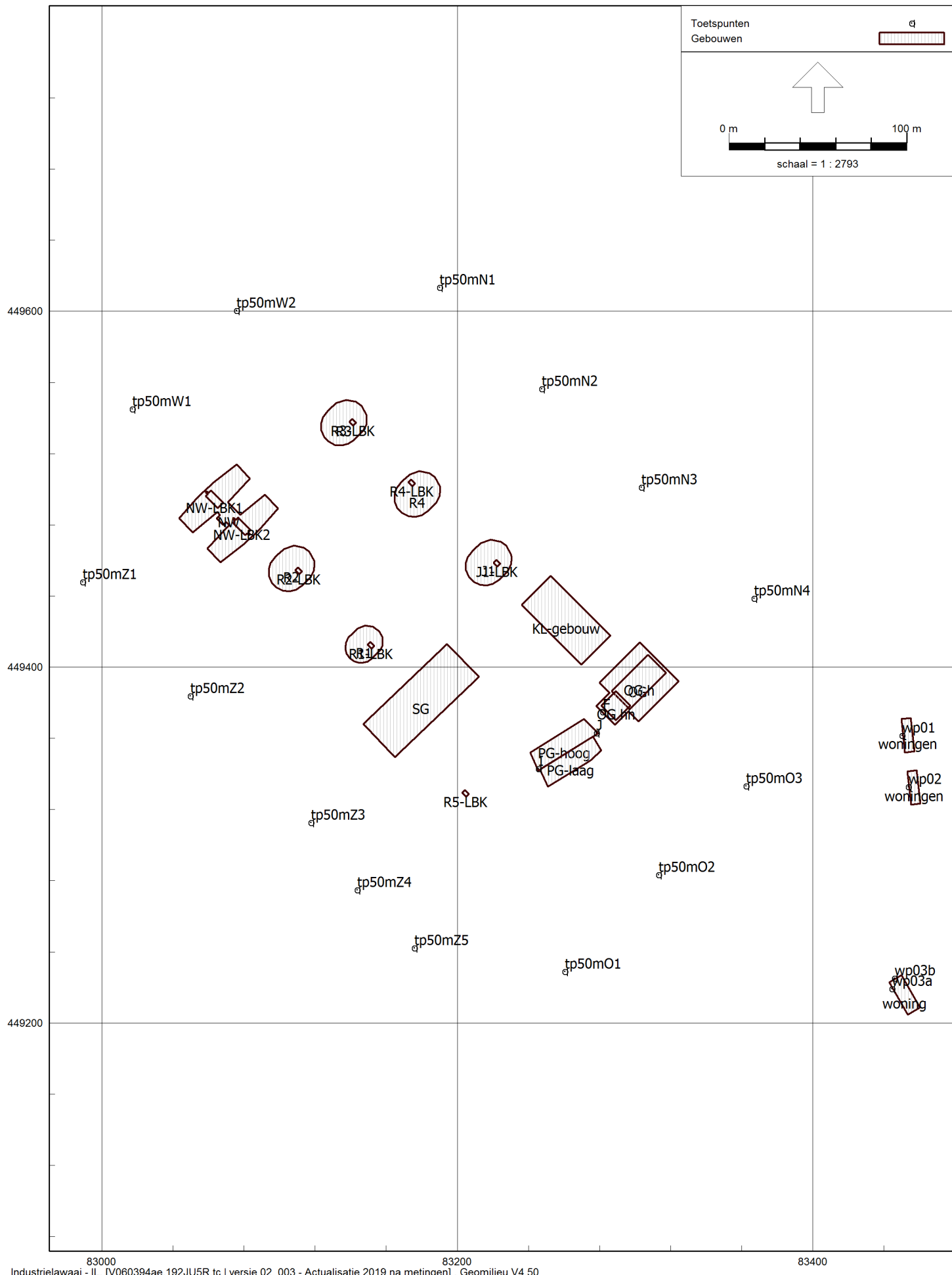
83000
Industrielawaai - IL, [V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Model aanvraag 2012], Geomilieu V4.50
83200
83400

Figuur I.1
Geluidcontouren aangevraagde situatie 2012

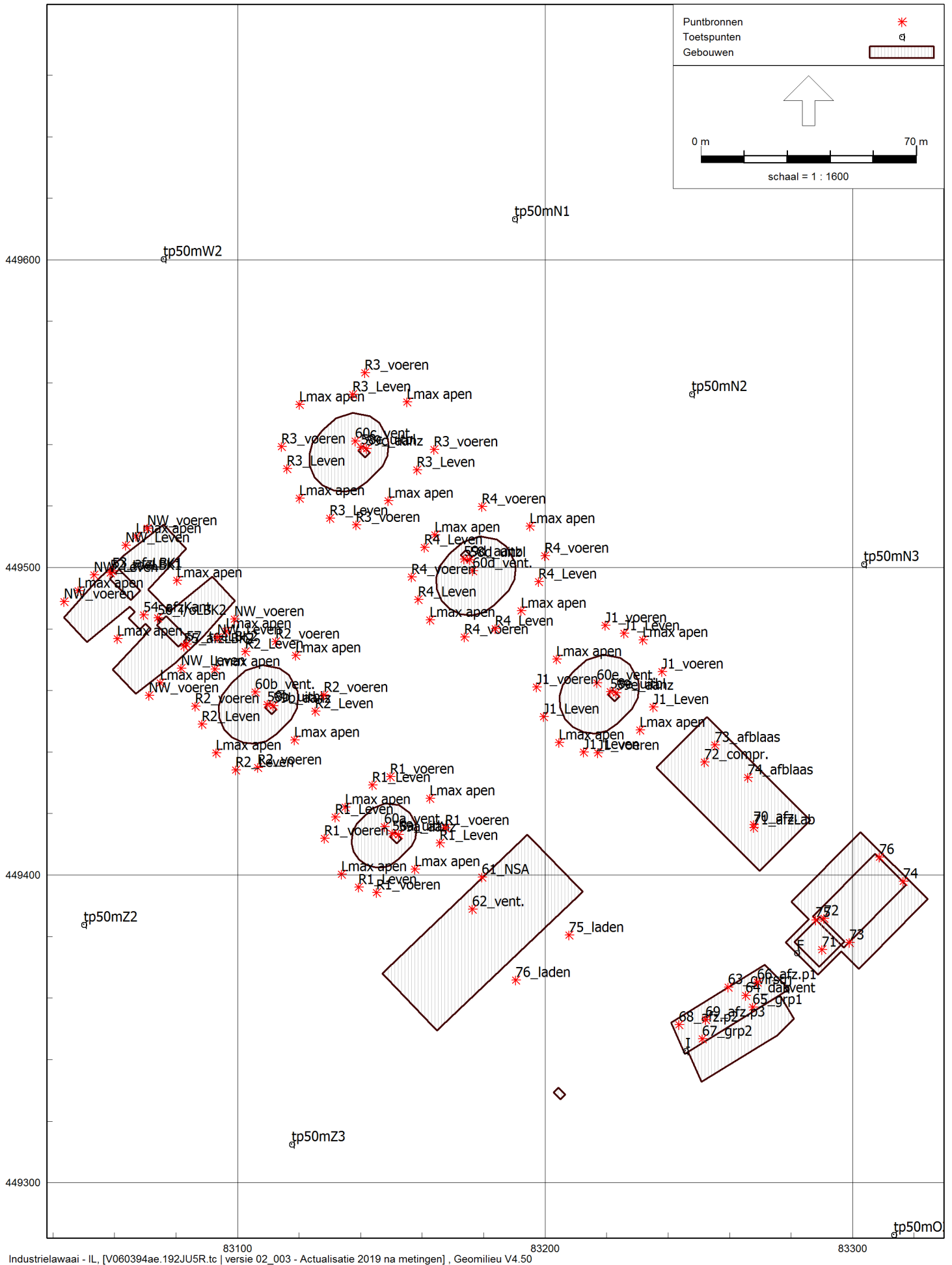


83000 83200 83400
Industrielawaai - IL, [V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Actualisatie 2019 na metingen] , Geomilieu V4.50

Figuur I.2
Geluidcontouren geprognosticeerde actualisatie 2019

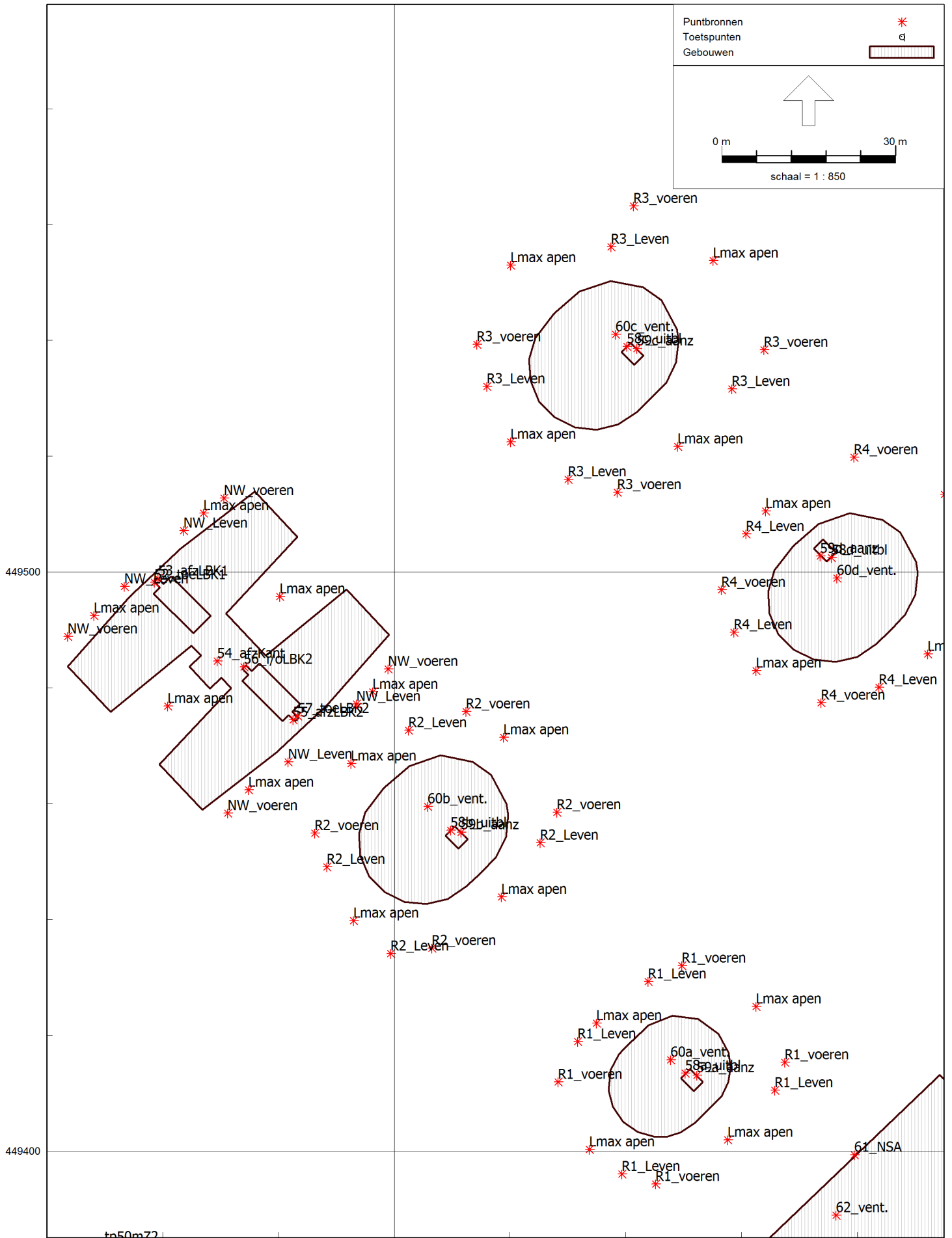


Figuur I.3
Gebouwen op terrein en toetspunten rondom



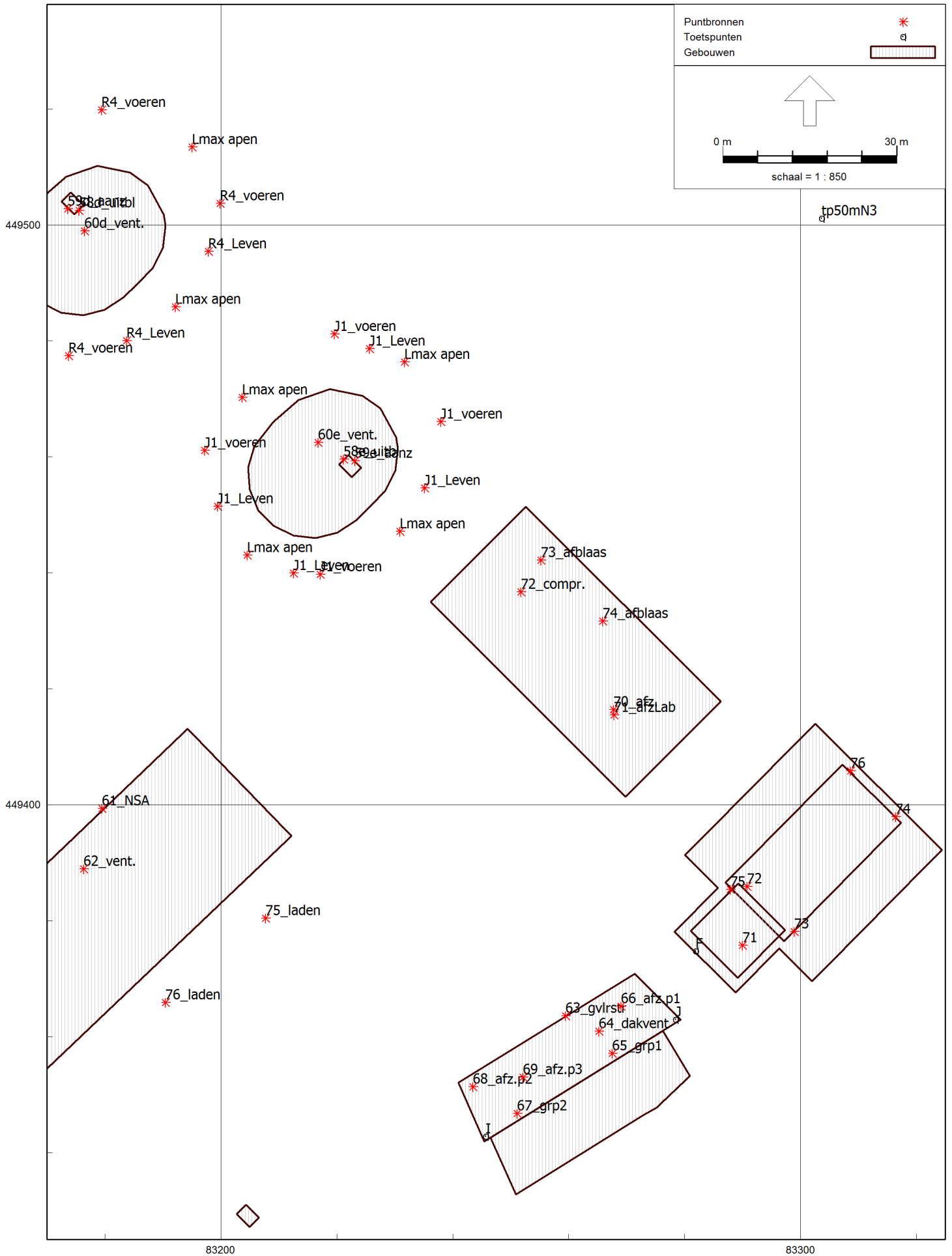
Industrielawaai - IL, [V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Actualisatie 2019 na metingen] , Geomilieu V4.50

Figuur I.4
Puntbronnen



Industrielaawaai - IL, [V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Actualisatie 2019 na metingen], Geomilieu V4.50

Figuur I.5
Puntbronnen detail noordwest



Figuur I.6
 Puntbronnen detail zuidoost

Bijlage II Gegevens geluidrekenmodel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Actualisatie 2019 na metingen

Model eigenschap

Omschrijving	Actualisatie 2019 na metingen
Verantwoordelijke	tc
Rekenmethode	#2 Industrielawaai IL
Aangemaakt door	ac op 10/08/2012
Laatst ingezien door	tc op 08/10/2019
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.91
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Etmaalwaarde
Waarde	Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Meteorologische correctie	Toepassen standaard, 5.0
Standaard bodemfactor	0.5
Absorptiestandaarden	HMRI-II.8
Dynamische foutmarge	--
Clusteren gebouwen	Ja
Verwijderen binnenwanden	Ja

Commentaar

Lange Kleiweg 5a-d

- parkeren verplaatst

- Lw e-karretjes aangepast

- laden/lossen 2 vrw's

- meting van installaties OG gebouw

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
63_gvrstr	63_ PG-gevelroosters	83259.48	449363.60	0.00	14.30	0.00	360.00	42.10	57.30	62.30	69.50	63.80	60.50	53.30	45.70	33.70	71.74	0.00	0.00	0.00
64_dakvent	64_ PG dakvent.	83265.23	449360.88	15.60	0.50	0.00	360.00	30.60	49.70	59.70	63.30	65.70	64.10	59.10	53.30	37.50	70.21	0.00	0.00	0.00
65_grp1	65_ PG groep 1 groep hoge afzuigpijpen	83267.51	449357.07	15.60	4.50	0.00	360.00	48.20	58.80	68.40	73.20	73.50	72.10	69.60	62.20	50.00	78.93	0.00	0.00	0.00
66_afz.p1	66_ PG afzuigpijp	83269.04	449365.20	15.60	4.50	0.00	360.00	42.60	54.20	65.70	70.90	71.90	70.20	69.90	62.90	53.20	77.34	0.00	0.00	0.00
67_grp2	67_ PG groep 2 groep hoge afzuigpijpen	83251.09	449346.77	15.60	4.50	0.00	360.00	41.10	54.00	65.40	71.00	70.50	71.30	67.30	60.60	49.60	76.78	0.00	0.00	0.00
68_afz.p2	68_ PG 2 afzuigpijpen	83243.51	449351.33	15.60	3.00	0.00	360.00	34.30	48.70	58.90	65.60	64.10	65.00	60.40	52.10	38.20	70.60	0.00	0.00	0.00
69_afz.p3	69_ PG afzuigpijp	83252.15	449353.02	15.60	4.50	0.00	360.00	41.00	53.10	64.00	70.50	71.60	72.70	67.20	59.60	50.30	77.27	0.00	0.00	0.00
61_NSA	61 Noodstroomaggregaat geb. SG	83179.49	449399.33	0.00	4.00	0.00	360.00	52.60	76.20	88.50	101.50	110.40	111.10	107.90	100.70	91.00	115.16	13.80	--	--
62_vent.	62 ventilatie geb. SG	83176.34	449388.90	8.00	1.20	0.00	360.00	26.30	35.50	56.00	56.20	55.60	55.30	51.90	49.60	43.30	62.52	0.00	--	--
75_laden	laden/lossen el. heftruck	83207.72	449380.43	0.00	0.00	0.00	360.00	--	70.00	74.00	80.00	82.00	87.00	82.00	75.00	66.00	89.95	16.81	--	--
76_laden	laden/lossen el. heftruck	83190.43	449365.87	0.00	0.00	0.00	360.00	--	70.00	74.00	80.00	82.00	87.00	82.00	75.00	66.00	89.95	16.81	--	--
Lmax apen	Lmax apen	83120.14	449522.50	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83148.95	449521.67	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83120.14	449552.96	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83155.12	449553.78	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83164.18	449510.56	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83195.05	449513.44	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83192.17	449485.86	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83162.53	449482.98	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83203.69	449470.22	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83231.68	449476.40	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83230.86	449447.17	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83204.52	449443.06	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83162.53	449424.94	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83157.59	449401.89	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83133.72	449400.25	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83134.95	449422.06	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83118.49	449443.88	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83092.97	449439.76	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83092.56	449466.93	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83118.90	449471.46	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83074.86	449462.40	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83096.26	449479.28	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83080.21	449495.74	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
Lmax apen	Lmax apen	83060.86	449476.81	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83048.10	449492.45	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
Lmax apen	Lmax apen	83067.04	449510.15	0.00	2.00	0.00	360.00	--	--	--	--	84.10	87.10	89.10	90.10	86.10	94.79	99.00	99.00	--
R4_ voeren	apen voeren	83173.74	449477.42	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R4_ voeren	apen voeren	83199.88	449503.75	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R4_ voeren	apen voeren	83179.42	449519.84	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R4_ voeren	apen voeren	83156.51	449496.93	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R3_ voeren	apen voeren	83141.36	449563.21	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R3_ voeren	apen voeren	83114.28	449539.35	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R3_ voeren	apen voeren	83138.52	449513.75	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R3_ voeren	apen voeren	83163.89	449538.40	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
J1_ voeren	apen voeren	83219.57	449481.21	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
J1_ voeren	apen voeren	83237.94	449466.06	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
J1_ voeren	apen voeren	83217.11	449439.74	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
J1_ voeren	apen voeren	83197.22	449461.14	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R1_ voeren	apen voeren	83167.49	449415.31	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R1_ voeren	apen voeren	83149.69	449431.97	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R1_ voeren	apen voeren	83128.29	449411.90	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R1_ voeren	apen voeren	83145.15	449394.29	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R2_ voeren	apen voeren	83128.10	449458.49	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R2_ voeren	apen voeren	83112.39	449475.91	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R2_ voeren	apen voeren	83086.25	449454.89	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R2_ voeren	apen voeren	83106.51	449435.00	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
NW_ voeren	apen voeren	83071.24	449458.36	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
NW_ voeren	apen voeren	83043.57	449488.83	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
NW_ voeren	apen voeren	83070.62	449512.77	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
NW_ voeren	apen voeren	83098.92	449483.23	0.00	2.00	0.00	360.00	45.50	57.10	62.80	64.50	69.80	74.40	76.80	75.70	68.40	81.28	13.80	--	--
R1_ Leven	apen buitenverblijf	83131.72	449418.87	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R1_ Leven	apen buitenverblijf	83143.84	449429.29	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R1_ Leven	apen buitenverblijf	83165.76	449410.48	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R1_ Leven	apen buitenverblijf	83139.33	449396.02	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R2_ Leven	apen buitenverblijf	83099.38	449434.11	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R2_ Leven	apen buitenverblijf	83088.34	449449.03	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R2_ Leven	apen buitenverblijf	83102.49	449472.66	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
R2_ Leven	apen buitenverblijf	83125.19	449453.23	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
NW_ Leven	apen buitenverblijf	83053.37	449497.53	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
NW_ Leven	apen buitenverblijf	83063.63	449507.17	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
NW_ Leven	apen buitenverblijf	83093.47	449477.17	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
NW_ Leven	apen buitenverblijf	83081.66	449467.22	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R3_ Leven	apen buitenverblijf	83130.01	449516.03	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R3_ Leven	apen buitenverblijf	83116.02	449532.04	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R3_ Leven	apen buitenverblijf	83137.46	449556.19	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R3_ Leven	apen buitenverblijf	83158.31	449531.63	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R4_ Leven	apen buitenverblijf	83197.88	449495.42	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R4_ Leven	apen buitenverblijf	83183.74	449480.05	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R4_ Leven	apen buitenverblijf	83158.66	449489.59	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
R4_ Leven	apen buitenverblijf	83160.78	449506.55	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
J1_ Leven	apen buitenverblijf	83199.47	449451.43	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
J1_ Leven	apen buitenverblijf	83212.54	449439.95	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
J1_ Leven	apen buitenverblijf	83235.15	449454.61	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
J1_ Leven	apen buitenverblijf	83225.61	449478.64	0.00	2.00	0.00	360.00	35.50	47.10	52.80	54.50	59.80	64.40	66.80	65.70	58.40	71.28	0.20	--	--
60a_ vent.	60 ventilator toiletten geb. R1-R4 en J1	83147.75	449415.76	6.70	0.50	0.00	360.00	25.00	36.80	50.60	55.10	58.50	60.20	57.30	48.40	37.10	64.49	0.00	0.00	0.00
58a_ uitbl	58_ uitblaasrooster geb. R1-R4 en J1	83150.28	449413.40	6.70	1.20	0.00	360.00	47.70	49.60	61.00	68.00	73.30	75.80	70.70	63.50	49.20	79.09	0.00	0.00	0.00
59a_ aanz	59: 2 aanzuigroosters geb. R1-R4 en J1	83152.29	449413.09	6.70	1.40	0.00	360.00	47.40	49.40	65.50	73.50	67.30	64.80	58.30	50.10	48.00	75.48	0.00	0.00	0.00
60b_ vent.	60 ventilator toiletten geb. R1-R4 en J1	83105.78	449459.46	6.70	0.50	0.00	360.00	25.00	36.80	50.60	55.10	58.50	60.20	57.30	48.40	37.10	64.49	0.00	0.00	0.00
58b_ uitbl	58_ uitblaasrooster geb. R1-R4 en J1	83109.73	449455.38	6.70	1.20	0.00	360.00	47.70	49.60	61.00	68.00	73.30	75.80	70.70	63.50	49.20	79.09	0.00	0.00	0.00
59b_ aanz	59: 2 aanzuigroosters geb. R1-R4 en J1	83111.57	449455.06	6.70	1.40	0.00	360.00	47.40	49.40	65.50	73.50	67.30	64.80	58.30	50.10	48.00	75.48	0.00	0.00	0.00
58c_ uitbl	58_ uitblaasrooster geb. R1-R4 en J1	83140.21	449538.95	6.70	1.20	0.00	360.00	47.70	49.60	61.00	68.00	73.30	75.80	70.70	63.50	49.20	79.09	0.00	0.00	0.00
59c_ aanz	59: 2 aanzuigroosters geb. R1-R4 en J1	83141.91	449538.57	6.70	1.40	0.00	360.00	47.40	49.40	65.50	73.50	67.30	64.80	58.30	50.10	48.00	75.48	0.00	0.00	0.00
60c_ vent.	60 ventilator toiletten geb. R1-R4 en J1	83138.24	449541.06	6.70	0.50	0.00	360.00	25.00	36.80	50.60	55.10	58.50	60.20	57.30	48.40	37.10	64.49	0.00	0.00	0.00
60d_ vent.	60 ventilator toiletten geb. R1-R4 en J1	83176.46	449498.96	6.70	0.50	0.00	360.00	25.00	36.80	50.60	55.10	58.50	60.20	57.30	48.40	37.10	64.49	0.00	0.00	0.00
58d_ uitbl	58_ uitblaasrooster geb. R1-R4 en J1	83175.53	449502.47	6.70	1.20	0.00	360.00	47.70	49.60	61.00	68.00	73.30	75.80	70.70	63.50	49.20	79.09	0.00	0.00	0.00
59d_ aanz	59: 2 aanzuigroosters geb. R1-R4 en J1	83173.60	449502.76	6.70	1.40	0.00	360.00	47.40	49.40	65.50	73.50	67.30	64.80	58.30	50.10	48.00	75.48	0.00	0.00	0.00
60e_ vent.	60 ventilator toiletten geb. R1-R4 en J1	83216.81	449462.48	6.70	0.50	0.00	360.00	25.00	36.80	50.60	55.10	58.50	60.20	57.30	48.40	37.10	64.49	0.00	0.00	0.00
58e_ uitbl	58_ uitblaasrooster geb. R1-R4 en J1	83221.16	449459.59	6.70	1.20	0.00	360.00	47.70	49.60	61.00	68.00	73.30	75.80	70.70	63.50	49.20	79.09	0.00	0.00	0.00
59e_ aanz	59: 2 aanzuigroosters geb. R1-R4 en J1	83223.12	449459.28	6.70	1.40	0.00	360.00	47.40	49.40	65.50	73.50	67.30	64.80	58.30	50.10	48.00	75.48	0.00	0.00	0.00
70_ afz.	70 afzuiging toiletten geb. KL	83267.74	449416.38	12.40	1.50	0.00	360.00	31.10	50.50	58.90	63.70	71.90	73.90	72.20	66.20	56.10	78.09	0.00	0.00	0.00
71_ afzLab	71 afzuiging labruimte 0.31, geb. KL	83267.80	449415.46	12.40	1.50	0.00	360.00	30.00	42.60	50.20	57.90	65.80	64.60	64.40	56.70	43.80	70.28	0.00	0.00	0.00

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
72_ compr.	72 compressor koeling vriescel, geb. KL	83251.79	449436.68	12.40	1.20	0.00	360.00	31.20	48.50	65.20	65.60	71.10	71.10	67.00	62.70	53.30	76.01	0.00	0.00	0.00
73_ afblaas	73 koeling LBK, geb. KL	83255.20	449442.21	12.40	0.60	0.00	360.00	29.20	39.50	55.70	56.60	55.40	55.60	52.90	47.00	40.00	62.56	0.00	0.00	0.00
74_ afblaas	74 koeling LBK, geb. KL	83265.85	449431.66	12.40	0.60	0.00	360.00	29.20	39.50	55.70	56.60	55.40	55.60	52.90	47.00	40.00	62.56	0.00	0.00	0.00
53_ afzLBK1	53_ NW aanzuig LBK1	83059.23	449498.90	3.60	1.50	0.00	360.00	36.30	47.40	56.90	63.70	68.70	68.00	64.20	59.40	48.10	73.05	0.00	0.00	0.00
52_ toeLBK1	52_ NW afblaas LBK1	83058.59	449498.20	3.60	1.50	0.00	360.00	40.50	49.80	60.00	67.50	76.50	76.60	73.80	72.70	62.50	81.51	0.00	0.00	0.00
54_ afzKant	52_ NW afzuigventilator kantoren	83069.43	449484.58	3.60	1.00	0.00	360.00	39.00	53.50	59.40	71.60	73.40	78.50	77.50	72.80	64.60	82.70	0.00	0.00	0.00
55_ afzLBK2	55_ NW afblaas LBK2	83082.57	449474.44	3.60	1.00	0.00	360.00	34.00	45.90	52.20	59.60	59.60	64.90	58.70	59.10	56.50	68.53	0.00	0.00	0.00
57_ toeLBK2	57_ NW toevoer LBK2	83083.33	449475.11	3.60	1.00	0.00	360.00	34.30	46.10	53.60	61.10	62.00	64.10	61.20	60.20	58.30	69.42	0.00	0.00	0.00
56_ i/oLBK2	56_ NW invoer en afblaas LBK2	83074.01	449483.64	3.60	1.40	0.00	360.00	39.20	51.70	59.20	66.40	70.10	75.50	74.10	71.10	62.80	79.62	0.00	0.00	0.00
71	A 3 ventilatoren Colasit	83289.97	449375.77	10.30	1.00	0.00	360.00	--	--	70.26	78.26	80.46	79.16	79.76	76.56	--	86.14	0.00	0.00	0.00
72	B uitlaat vent Smitsair	83290.74	449385.87	9.20	0.65	0.00	360.00	--	--	55.84	54.31	66.04	69.91	67.16	62.42	--	73.31	0.00	0.00	0.00
73	D vent rooster	83298.89	449378.08	6.40	1.70	0.00	360.00	--	--	64.75	56.75	53.85	53.75	50.45	--	--	66.07	0.00	0.00	0.00
74	E vent rooster	83316.36	449397.94	6.40	1.70	0.00	360.00	--	--	61.94	64.84	71.64	74.54	72.34	67.14	--	78.45	0.00	0.00	0.00
75	G vent rooster	83287.92	449385.42	6.40	1.70	0.00	360.00	--	--	62.44	56.74	54.44	54.14	52.24	--	--	64.67	0.00	0.00	0.00
76	H vent rooster	83308.65	449405.82	6.40	1.70	0.00	360.00	--	65.49	71.19	79.79	65.29	59.49	--	--	--	80.65	0.00	0.00	0.00

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: direct
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_ H	ISO M.	Lengte	Aant.puntbr	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
vrachtw-u	vrachtwagen	1.00	0.00	24.22	5	5	1	--	--	--	79.30	83.20	84.60	92.60	97.60	97.10	93.70	80.70	101.97
heftruck	elektr. heftruck	1.00	0.00	81.64	17	5	12	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	18.89	4	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	20.23	5	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	24.91	5	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	20.73	5	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	29.91	6	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	22.56	5	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	57.15	12	5	8	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	49.78	10	5	4	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
vrachtw-i	vrachtwagen	1.00	0.00	36.16	8	5	1	--	--	--	79.30	83.20	84.60	92.60	97.60	97.10	93.70	80.70	101.97
vrachtw	vrachtwagen	1.00	0.00	114.26	23	5	4	--	--	--	79.30	83.20	84.60	92.60	97.60	97.10	93.70	80.70	101.97
pers.w.i	personenauto's personeel en bezoekers	0.75	0.00	26.25	6	10	90	5	2	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
pers.w.	personenauto's personeel en bezoekers	0.75	0.00	6.52	2	10	180	10	4	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
pers.w.u	personenauto's personeel en bezoekers	0.75	0.00	10.46	3	10	90	5	2	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
pers.w.	personenauto's personeel en bezoekers	0.75	0.00	143.98	29	5	180	10	4	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
pers.w.	personenauto's personeel en bezoekers	0.75	0.00	254.76	51	5	90	5	2	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
heftruck	elektr. heftruck & el. wagen	1.00	0.00	37.19	8	5	2	--	--	--	50.00	61.30	62.70	70.50	89.00	77.90	73.20	65.00	89.52
vw-TNO/E-i	vrachtwagens TNO / Efectis	1.00	0.00	175.45	36	5	12	1	2	--	79.30	83.20	84.60	92.60	97.60	97.10	93.70	80.70	101.97
vw-TNO/E-u	vrachtwagens TNO / Efectis	1.00	0.00	178.06	36	5	12	--	1	--	79.30	83.20	84.60	92.60	97.60	97.10	93.70	80.70	101.97
pw.TNO/E-i	personenauto's TNO en Efectis	0.75	0.00	174.83	35	10	469	2	4	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81
pw.TNO/E-u	personenauto's TNO / Efectis	0.75	0.00	176.65	36	10	469	2	4	--	78.00	65.30	68.00	73.40	79.90	81.50	73.70	73.80	85.81

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Omtrek	Oppervlak	Refl. 1k	Cp
PG-hoog	PG-gebouw hoogbouw	83241.00	449352.07	0.00	15.60	97.81	412.86	0.80	0 dB
PG-laag	PG-gebouw laagbouw	83246.54	449342.57	0.00	11.70	91.29	373.02	0.80	0 dB
KL-gebouw	KL-gebouw	83269.85	449401.40	0.00	12.40	141.44	1102.42	0.80	0 dB
woningen	van Hardenbroeklaan	83455.32	449322.76	0.00	8.00	48.23	99.38	0.80	0 dB
woningen	van Hardenbroeklaan	83451.85	449352.06	0.00	8.00	48.82	103.10	0.80	0 dB
woning	Pasgeldlaan 2	83442.99	449222.97	0.00	8.00	57.95	167.00	0.80	0 dB
OG		83302.48	449413.93	0.00	6.40	146.85	1142.28	0.80	0 dB
SG		83194.22	449413.13	0.00	8.00	182.07	1679.08	0.80	0 dB
R1		83139.70	449417.71	0.00	6.70	64.87	325.09	0.80	0 dB
R2		83098.19	449462.65	0.00	6.70	79.55	489.89	0.80	0 dB
R4		83168.90	449504.49	0.00	6.70	79.55	489.95	0.80	0 dB
R3		83127.60	449544.62	0.00	6.70	79.55	489.98	0.80	0 dB
J1		83209.00	449466.02	0.00	6.70	79.54	489.81	0.80	0 dB
NW		83075.90	449513.91	0.00	3.60	229.60	1198.44	0.80	0 dB
NW-LBK1	LBK NW-gebouw	83058.44	449496.22	3.60	2.00	30.75	42.35	0.80	0 dB
NW-LBK2	3 LBK's NW-gebouw	83073.73	449481.13	3.60	2.00	34.14	44.45	0.80	0 dB
R3-LBK	LBK geb. R3	83139.27	449537.97	6.70	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
R4-LBK	LBK geb. R4	83172.52	449504.02	6.70	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
R2-LBK	LBK geb. R2	83108.89	449454.46	6.70	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
R1-LBK	LBK geb. R1	83149.52	449412.54	6.70	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
J1-LBK	LBK geb. J1	83220.41	449458.72	6.70	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
R5-LBK	LBK geb. R1	83202.75	449329.39	0.00	2.00	10.71	6.97	0.80	0 dB
OG h	opbouw OG	83287.01	449386.51	0.00	9.20	85.95	409.94	0.80	0 dB
OG hh	top opbouw OG	83289.23	449386.43	0.00	10.30	46.04	132.50	0.80	0 dB

Model: Actualisatie 2019 na metingen
V060394ae.192JU5R.tc | versie 02_003 - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
wp01	wp01 van Hardenbroeklaan	83450.36	449361.40	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Ja
wp02	wp02 van Hardenbroeklaan	83453.99	449332.69	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Ja
wp03a	wp03a Pasgeldlaan	83444.77	449219.18	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Ja
wp03b	wp03b Pasgeldlaan	83446.04	449224.94	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Ja
tp50mW1	toetsingspunt 50 m t.W.v. terr.grens (1)	83017.24	449545.10	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mZ1	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (1)	82989.43	449447.70	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mZ2	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (2)	83050.03	449383.82	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mZ3	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (3)	83117.73	449312.46	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mZ5	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (5)	83175.97	449241.96	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mO1	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (1)	83260.55	449228.75	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mO2	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (2)	83313.49	449283.14	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mO3	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (3)	83362.63	449332.99	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mW2	toetsingspunt 50 m t.W.v. terr.grens (2)	83075.92	449600.26	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mN1	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (1)	83190.17	449613.29	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mN2	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (2)	83247.72	449556.41	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mN3	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (3)	83303.63	449501.13	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mN4	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (4)	83367.15	449438.47	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
tp50mZ4	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (4)	83143.91	449274.79	0.00	5.00	--	--	--	--	--	Nee
F	F controle op OG geb	83281.92	449374.73	6.40	1.50	--	--	--	--	--	Ja
I	I controle op PG geb	83245.73	449342.77	15.60	1.50	--	--	--	--	--	Ja
J	J controle op PG geb	83278.49	449362.94	15.60	1.50	--	--	--	--	--	Ja

Rapport: Resultatentabel
 Model: Actualisatie 2019 na metingen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: direct
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
F_A	F controle op OG geb	1.50	50.9	49.3	49.3	59.3	75.7
I_A	I controle op PG geb	1.50	54.3	53.1	53.1	63.1	79.8
J_A	J controle op PG geb	1.50	55.9	55.0	55.0	65.0	78.2
tp50mN1_A	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (1)	5.00	43.0	34.5	34.5	44.5	63.2
tp50mN2_A	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (2)	5.00	44.5	35.6	35.6	45.6	64.3
tp50mN3_A	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (3)	5.00	41.1	37.3	37.3	47.3	63.0
tp50mN4_A	toetsingspunt 50 m t.N.v. terr.grens (4)	5.00	43.2	40.2	40.3	50.3	70.0
tp50mO1_A	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (1)	5.00	43.3	36.0	36.1	46.1	73.4
tp50mO2_A	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (2)	5.00	46.0	39.7	40.0	50.0	74.9
tp50mO3_A	toetsingspunt 50 m t.O.v. terr.grens (3)	5.00	46.0	40.5	40.9	50.9	73.9
tp50mW1_A	toetsingspunt 50 m t.W.v. terr.grens (1)	5.00	43.7	38.1	38.1	48.1	62.4
tp50mW2_A	toetsingspunt 50 m t.W.v. terr.grens (2)	5.00	42.8	35.6	35.6	45.6	62.1
tp50mZ1_A	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (1)	5.00	39.9	37.3	37.3	47.3	61.5
tp50mZ2_A	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (2)	5.00	48.1	35.5	35.4	48.1	67.1
tp50mZ3_A	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (3)	5.00	41.5	34.9	33.8	43.8	70.0
tp50mZ4_A	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (4)	5.00	42.9	35.3	34.2	44.2	72.1
tp50mZ5_A	toetsingspunt 50 m t.z.v. terr.grens (5)	5.00	43.3	35.4	35.0	45.0	73.2
wp01_A	wp01 van Hardenbroeklaan	5.00	38.0	33.5	33.7	43.7	67.8
wp02_A	wp02 van Hardenbroeklaan	5.00	37.5	32.9	33.1	43.1	67.4
wp03a_A	wp03a Pasgeldlaan	5.00	35.3	29.8	29.9	39.9	65.9
wp03b_A	wp03b Pasgeldlaan	5.00	35.4	29.9	30.0	40.0	65.9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage III Gegevens geurrekenmodel

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	Hoogte	Geur	Inert gas	Bedr. uren	00-01	01-02	02-03	03-04
1	buitenweiden R1 t/m R5, NW	1,50	806,00	0,00000000	8760,00	False	False	False	False

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20
1	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True	False	False

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	20-21	21-22	22-23	23-24	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	January	February
1	False	False	False	False	True	True	True	True	True	False	False	True	True

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December
1	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Omschr.	Hoogte	Int.diam.	Ext.diam.	Geur	Inert gas	Flux	Gas temp	Warmte	Geb.bron
2	R1	8,00	0,70	0,80	358,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
3	R2	8,00	0,70	0,80	358,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
4	NW	8,00	0,70	0,80	1174,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
5	R3	8,00	0,70	0,80	358,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
6	R4	8,00	0,70	0,80	358,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
7	R5	8,00	0,70	0,80	358,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
10	PG	16,00	0,70	0,80	1174,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja
11	OG	16,00	0,70	0,80	1174,00	0,00000000	1,000	292,0	0,010	Ja

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Bedr. uren	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14
2	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
3	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
4	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
5	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
6	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
7	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
10	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True
11	8760,00	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday
2	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
3	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
4	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
5	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
6	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
7	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
10	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True
11	True	True	True	True	False	False	False	False	False	False	True	True	True	True

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	Friday	Saturday	Sunday	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October
2	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
3	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
4	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
5	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
6	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
7	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
10	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True
11	True	False	False	True	True	True	True	True	True	True	True	True	True

BPRC, Vergunde situatie

Model: BPRC, bestaande situatie 2019

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS-G

Naam	November	December
2	True	True
3	True	True
4	True	True
5	True	True
6	True	True
7	True	True
10	True	True
11	True	True