



**Nota van Zienswijzen**  
**ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park en**  
**ontwerpomgevingsvergunning Kessler Park 1**

**26 april 2024**



## 1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan “Campus At the Park” en de ontwerpomgevingsvergunning van de gebouwen A, B en C Kessler Park 1 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 en de ontwerpomgevingsvergunning, weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging 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 in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan of de ontwerpomgevingsvergunning. De zienswijzen zijn onderverdeeld in zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4) en zienswijzen die zijn ingediend tegen de ontwerp omgevingsvergunning (paragraaf 5). Alle zienswijzen die zijn ingediend tegen de ontwerpomgevingsvergunning gaan inhoudelijk (ook) over het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden worden deze zienswijzen ook aangemerkt als zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

In bijlage 1 “Staat van Wijzigingen” worden de voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met wijzigingen die ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan zijn verwerkt.

## 2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN EN ONTWERPOMGEVINGSVERGUNNING

Met toepassing van het coördinatiebesluit op grond van artikel 3.30 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zijn het ontwerpbestemmingsplan “Campus At the Park” en het ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de gebouwen A, B en C Kesslerpark 1 met de daarop betrekking hebbende stukken gelijktijdig ter inzage gelegd. De ontwerpbesluiten hebben ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024. Een analoge versie van het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen bij de publieksbalie van het Huis van de stad aan de Generaal Spoorlaan 2 en de digitale GML-versie van het plan stond op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Een digitale versie van de ontwerpomgevingsvergunning was in te zien bij de publieksbalie van het Huis van de stad aan de Generaal Spoorlaan 2. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Nieuwsblad Rijswijk, op de website van de gemeente en in het Gemeenteblad. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning.

## 3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn 21 zienswijzen ontvangen. 11 zienswijzen zijn ingediend door privépersonen. De andere zienswijzen zijn ingediend door:

- VVE Churchill Torens
- Rijkswaterstaat
- CBR
- TNO
- Provincie Zuid-Holland
- Sir Winston Onroerend Goed B.V., Scorpio Horeca Exploitatie Maatschappij B.V. en Moon Horeca Exploitatie B.V.
- TUI
- BBR
- RBRE Real Estate
- GreenRoadCapital

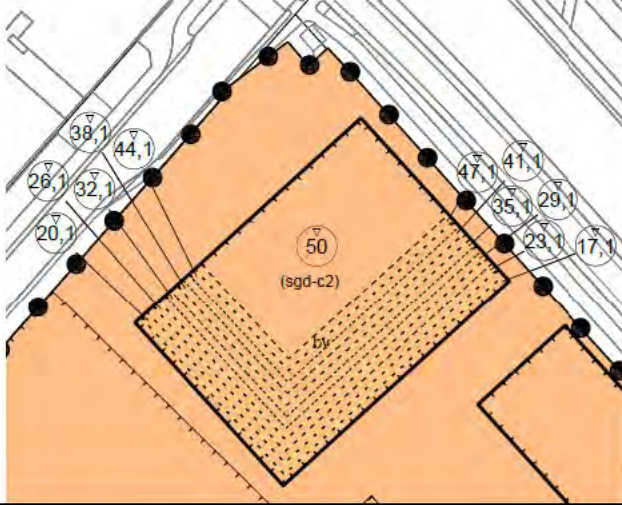
Alle zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van de ter inzagelegging en zijn daarom ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van de privépersonen niet vermeld. Alle zienswijzen zijn in bijlage 2 opgenomen.

#### 4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1	<b>Omwonenden</b>		
1.1	Hoge toren		
1.1.1	D151		
	<p>Indiener heeft grote bezwaren tegen de bouw van een toren van 50 meter hoog op de hoek Kesslerpark – Volmerlaan, omdat daarmee het uitzicht op het groengebied voor het voormalige Shellgebouw verdwijnt en gedurende een deel van het jaar minder zon op de loggia valt.</p>	<p>De toren maakt onderdeel uit van het Ontwikkelkader Kessler Park en omgeving, vastgesteld door de gemeenteraad in februari 2022, dat het ruimtelijk kader vormt voor de herontwikkeling van Kesslerpark. In het ontwikkelkader is al door de gemeenteraad vastgesteld dat op deze locatie nieuwbouw kan komen tot een maximale bouwhoogte van 50 meter. In de afgelopen twee jaar zijn tijdens de omgevingsdialog tussen initiatiefnemers en de omgeving (zowel bedrijven als omwonenden) in plenaire bijeenkomsten en persoonlijke gesprekken de ontwerpen van de toren aangepast om zo veel mogelijk aan de wensen van de omgeving tegemoet te komen. Zo is de toren smaller geworden, zijn balkons richting de binnenzijde van Campus At The Park geplaatst en is de toren een stuk opgeschoven om ruimte te maken voor een groene inpassing rondom het gebouw. Hierdoor heeft de omgeving meer zicht op groen dan indien exact conform het ontwikkelkader zou worden gebouwd. De rapportage van de omgevingsdialog en een grafische weergave van de doorontwikkeling van het bouwblok zijn als bijlagen 3 en 4 bijgevoegd.</p> <p>Het nu nog geldende bestemmingsplan Plaspoelpolder, 1<sup>e</sup> algehele herziening maakt het mogelijk om het Kesslerveld nagenoeg geheel te bebouwen met éénlaagse bebouwing, en op de hoek van de Volmerlaan / Kesslerpark met tweelaagse bebouwing. Deze bouwmogelijkheden bedragen bij elkaar circa 70.000 m<sup>3</sup>. In de planvorming van het Kessler Park is er voor gekozen om enerzijds de bestaande bouwmogelijkheden te laten vervallen zodat het open en groene karakter van het Kesslerveld gewaarborgd blijft, en anderzijds het Kesslerveld aan de noordzijde te markeren en af te bakenen met een markant gebouw.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		<p>De structuurkaart is onder leiding van de supervisor verder uitgewerkt naar een stedenbouwkundig kader, zoals opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan.</p> <p>Uit het bezonningsonderzoek (dat als bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd) blijkt dat binnen de maatgevende periode voor de TNO-norm (19 februari – 21 oktober) geen wijziging in de bezonnings situatie optreedt. Buiten deze periode treedt – op de onderzochte meetdag 22 december – een geringe afname op, maar deze valt buiten de normering.</p> <p>Wij onderkennen dat het toevoegen van een hoogteaccent van invloed is op het zicht op en de beleving van de huidige groene ruimte aan het Kesslerveld door de bewoners van de woningen aan de Sir Winston Churchillaan die uitzicht hebben op het Kesslerveld.</p> <p>Het appartementengebouw aan Sir Winston Churchillaan ligt op circa 150 meter afstand van de beoogde ontwikkeling. Door de grotere afstand en ook door de aanwezigheid van enkele hoge gebouwen nabij het Kesslerveld, worden deze effecten qua uitzicht in een stedelijke omgeving aanvaardbaar geacht.</p> <p>Wij zijn van mening dat voorliggende planontwikkeling een positieve impuls geeft aan deze locatie en de stad.</p>	
<b>1.1.2</b>	<b>D145-D162</b>		
	<p>Indiener geeft aan dat bij wind het harder waait door de aanwezigheid van het hoge gebouw. In de zomer is het door de hoeveelheid steen en asfalt veel te warm. Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de gezondheid van deze omwonende.</p>	<p>Het windklimaat om en rondom de gebouwen is inzichtelijk gemaakt als onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat conform NEN8100:2006 er een acceptabel windklimaat kan worden bereikt.</p> <p>Zo is in het windonderzoek (dat als bijlage 19 is gevoegd bij de toelichting van het bestemmingsplan) te lezen dat rondom gebouw 1 (dat is de toren op de hoek Volmerlaan / Kesslerpark) windhinderklasse B t/m D heerst. De condities zijn in het geval van klasse B geschikt voor alle activiteiten, in klasse C zijn de condities geschikt om te lopen (goed) en te slenteren (matig) en in klasse D zijn de condities alleen nog matig en geschikt om comfortabel doorheen te lopen. Klasse D komt voornamelijk voor nabij de gebouwen ten noorden van gebouw 1.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		<p>Windhinderklasse D is geschikt voor de activiteit doorlopen. Deze hogere windhinderklasse is veelal onvermijdelijk bij de realisatie van bouwvolumes die hoger zijn dan de omgeving, en wij beschouwen dit voor deze situatie een acceptabel windklimaat.</p> <p>In paragraaf 4.8.2 van de toelichting bestemmingsplan wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Op basis van de verkeersgeneratie als gevolg van het plan, blijkt dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Verder blijkt uit de gegevens van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit dat de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, en daarmee ook de norm voor PM<sub>2.5</sub> niet worden overschreden. Landelijke en lokale maatregelen zullen op termijn zorgdragen voor een verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>De gemeente Rijswijk heeft zich aangesloten bij het et Schone Lucht Akkoord. Daarin is de ambitie uitgesproken om samen in alle relevante sectoren de uitstoot van vervuilende stoffen te beperken om zo in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 te halen. Om de omgeving voor iedereen gezonder te maken, heeft de gemeente het Actieplan luchtkwaliteit 2020-2024 opgesteld. Met dit actieplan werkt de gemeente aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het realiseren van gezondheidswinst door het uitvoeren van een pakket aan maatregelen.</p> <p>Er is geen wettelijke kader waaraan het plan wordt getoetst op hittestress. In het gebied zal de leefbaarheid worden verbeterd door een variëteit van publiek toegankelijke natuurbiotopen en een substantiële toevoeging van bomen welke hittestress in het plangebied zullen reduceren. In het plan is slechts de hoofdpadenstructuur verhard, met daar omheen een grid van secundaire half verharde paden en informele kruipdoor/sluidoor routes naar de verschillende tuinen die worden gecreëerd. De verharding neemt hierdoor significant af ten opzichte van de huidige situatie (ca 25%).</p>	
1.1.3	D178		
	<p>Indiener geeft aan dat er al hoge gebouwen aan de overkant van één van de Churchilltorens zijn gepositioneerd. Door de hoge bebouwing zal het uitzicht op het mooie parkje daarom verdwijnen.</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.1</p> <p>Voor wat betreft de geplande zonnepanelen op het dak van de parkeergarage verwijzen wij naar de</p>	<p>Gedeeltelijk geground - Wijziging in het ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>De bezonning wordt minder en die heeft een nadelig effect op de zonnepanelen die geplaatst zouden kunnen worden. Tijdens informatieavonden is er gesproken over smalle, taps toelopende torens, in de huidige plannen is helaas niks meer daarvan terug te zien. De geplande vergroening in het midden van het Kesslerpark is daardoor volkomen voor omwonende onzichtbaar.</p>	<p>bezonningsstudie (bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit blijkt dat het effect van de beoogde nieuwbouw op het dakvlak marginaal is.</p> <p>Het laatste model van toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan gaat uit van bebouwing die taps toeloopt. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is deze vorm niet als zodanig vastgelegd, maar in het vast te stellen bestemmingsplan zal de verbeelding hierop worden aangepast. Het ontwerp wordt momenteel wel verder uitgewerkt. De omgeving zal bij het uitwerken van het ontwerp worden betrokken.</p> <p>De verbeelding wordt als volgt aangepast:</p> 	<p>Voor de toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan wordt de verbeelding aangepast.</p>
<p><b>1.1.4 D177</b></p>	<p>Indiener geeft aan dat de bewoners van de Churchilltorens een groot en hoog gebouw schuin tegenover zich krijgen waardoor zij helemaal gescheiden worden van het groene gebied. Het mooi parkje op de hoek verdwijnt met de komst van de hoge toren, waardoor de bewoners van de Treubstraat zijde alleen nog uitzicht hebben op gebouwen, dus op steen.</p> <p>Indiener stelt voor om de hoge toren op de hoek van de Visseringlaan en de Volmerlaan te bouwen, waar alleen</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.1 en 1.1.3</p> <p>Er is voor gekozen om op de hoek Kessler Park - Volmerlaan een toren te realiseren, omdat juist de schaal van de open ruimte van het Kesslerveld een grotere bouwhoogte toelaat als beëindiging van de stedelijke ruimte. Op de hoek Volmerlaan – Visseringlaan ontbreekt daarvoor de aanleiding en is gekozen voor een lagere bouwhoogte.</p>	<p>Gedeeltelijk gegrond - Wijziging in het ontwerpbestemmingsplan</p> <p>Voor de toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan wordt de verbeelding aangepast.</p>

	<p>bedrijven zijn gevestigd. Indiener stelt voor om het groen te behouden en ook meer groen aan te planten ter afbakening van de hoek aan de Volmerlaan en het Kesslerpark. Verder wil indiener een lager en vooral smaller woongebouw.</p> <p>Indiener geeft aan dat tijdens de inloopspreekuren gesproken over de vorm van de toren. Deze zou taps toelopen en zo smal mogelijk worden gebouwd. In het ontwerpbestemmingsplan ziet de indiener echter geen afmetingen terug en op bladzijde 16 alleen een afbeelding van een kolossaal gebouw schuin tegenover de Churchilltorens. Een breed en hoog gebouw neemt ook zoweg van onze woningen.</p>		
<b>1.1.5</b>	<b>D173</b>		
	<p>Indiener heeft bezwaar tegen de plannen voor een hoge toren door het verlies van uitzicht op het groen van het Kesslerpark en het schaduw effect van de nieuwe toren op zijn/ haar woning.</p> <p>Een deel van het jaar valt er geen zonlicht op de toren van Volmerlaan, met name op de woningen en het terras, het meest aangrenzende appartement aan de nieuwbouw. De plannen voor zonnepanelen voor eigen gebruik voor de bewoners van de appartementen aan S.W. Churchillaan en voor de algemene energievoorziening van de VVE kunnen mogelijk niet doorgaan. Indiener verzoekt om de hoogte van dat omstreden gebouw aanzienlijk naar beneden te bij te stellen.</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.1 en 1.1.3</p> <p>Voor wat betreft de geplande zonnepanelen op het dak van de parkeergarage verwijzen wij naar de bezonningsstudie (bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit blijkt dat het effect van de beoogde nieuwbouw op het dakvlak marginaal is.</p> <p>Uit de bezonningsstudie blijkt verder dat binnen de maatgevende periode voor de TNO-norm (19 februari – 21 oktober) geen wijziging in de bezonningssituatie optreedt. Buiten deze periode treedt – op de onderzochte meetdag 22 december – een geringe afname op, maar deze valt buiten de normering.</p> <p>In de bezonningsstudie is het gangbare beoordelingskader van de TNO-norm gehanteerd. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden op het gebied van bezonning en beschaduwning geen wettelijke of publiekrechtelijke eisen gesteld. Wel mag de bezonningssituatie geen afbreuk doen aan een goede ruimtelijke situatie. Hierbij wordt, alleen voor woningen, vaak gekeken naar de lichte TNO-norm.</p> <p>In de TNO-norm wordt de eventuele beschaduwning van zonnepanelen niet specifiek onderzocht, maar er is ook geen wet- en regelgeving die dit vereist.</p> <p>Gelet op het voorgaande en het feit dat het gaat om een stedelijke omgeving wordt geconcludeerd dat als gevolg</p>	<p>Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>



		van de nieuwbouw geen onaanvaardbare verslechtering van de bezonningssituatie optreedt.	
<b>1.2</b>	<b>Waarde woning</b>		
<b>1.2.1</b>	<b>D173</b>		
	Indiener is van mening dat de bouw van de hoge toren zal leiden tot waardevermindering van de bestaande appartementen. Bewoners van deze appartementen worden financieel in hun belangen getroffen.	Indiener heeft het recht om verzoek om planschade bij de gemeente in te dienen. Dit kan zodra het bestemmingsplan Campus At the Park onherroepelijk is geworden.	Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
<b>1.3</b>	<b>Verkeer</b>		
<b>1.3.1</b>	<b>D162</b>		
	Indiener geeft aan dat de huidige infrastructuur niet berekend is op een dergelijke toename van bewoners en hun mobiliteit. Er wordt in de plannen wel uitgegaan van een beperkte toename van het aantal auto's in de wijk. Recente ervaringen in RijswijkBuiten tonen aan dat dit uitgangspunt een verkeerd vertrekpunt is geweest. Verder is het nog onduidelijk of de tramhalte op de hoek van Volmerlaan en S.W. Churchillaan van lijn 17 op korte termijn weer in gebruik zal worden genomen. Indiener voorziet veel negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de woonomgeving op het gebied van verkeer, geluid en luchtkwaliteit.	Zie de beantwoording onder 1.1.2  Het mobiliteitsgedrag in RijswijkBuiten verschilt sterk ten opzichte van het mobiliteitsgedrag dat in Kessler Park wordt verwacht. De beoogde doelgroep voor Kessler Park bestaat voornamelijk uit jonge mensen zonder kinderen (zogenaamde young professionals). Uit onderzoek blijkt dat young professionals open staan voor andere vormen van mobiliteit dan de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer. In RijswijkBuiten worden juist woningen gebouwd die aantrekkelijk zijn voor gezinnen met kinderen. Deze gezinnen hebben vaak meerdere auto's. De toegepaste parkeernorm (aantal parkeerplaatsen per woning) ligt in Kessler Park dan ook veel lager dan in RijswijkBuiten. Vanwege de ligging nabij het station, het aanbod van goede openbaar vervoersvoorzieningen in de directe omgeving en kwalitatief hoogwaardige fiets- en wandelpaden kan volstaan worden met de parkeerplaatsen die nu al in het gebied aanwezig zijn. Doordat er geen nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd, is er ook geen grote toename van verkeersstromen te verwachten. Voor een verdere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het mobiliteitsonderzoek At the Park Rijswijk (zie bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan) waarin de impact van de plansituatie (met voorgenomen ontwikkeling) in 2035 wordt afgewogen tegen de autonome situatie (zonder voorgenomen ontwikkeling) in 2035. Hieruit blijkt dat de plansituatie slechts beperkt impact heeft op het aantal autobewegingen en de infrastructuur van de	Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan

		<p>autonome situatie van het gebied en daarmee op kwaliteit van de leefomgeving.</p> <p>De beperkte verkeerstoename resulteert in een toename van de geluidbelasting van 0,2 tot 0,4 decibel. Een dergelijke geringe toename is voor de mens niet waarneembaar.</p> <p>De gemeente is voorstander van het weer in gebruik nemen van de tramhalte van tramlijn 17 op de hoek van de Volmerlaan en de S.W. Churchillaan en is hierover in gesprek met de OV vervoerders. De uitkomsten hiervan zijn inderdaad nog niet zeker maar hebben nauwelijks invloed op de hierboven beschreven mobiliteitsstudie.</p>	
1.3.2	D178		
	<p>Indiener, collectief van 15 omwonenden, heeft in de omgeving nu al veel last van het drukke verkeer, de luchtverontreiniging door uitlaatgassen en fijnstof, verkeerslawaai en hittestress door het vele steen en het asfalt. Alle aspecten hebben een negatief effect op de gezondheid van mensen.</p>	<p>Zie ook de beantwoording onder 1.1.2</p> <p>Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling juridisch planologisch verantwoord is, waarbij onder meer getoetst is op de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit.</p> <p>Het bijgevoegde verkeersonderzoek van Sweco (bijlage 16 bij de toelichting van het bestemmingsplan) toont aan dat de ontwikkeling resulteert in een verkeerstoename van circa 5 tot 10% op de wegen direct langs het plangebied. De verkeerseffecten van de voorgenomen campusontwikkeling zijn echter beperkt. Op wegvakniveau leidt deze beperkte verkeerstoename niet tot problemen: de intensiteit blijft op minder dan 70% van de capaciteit. Daarnaast zijn op kruispuntniveau de potentiële knelpunten onderzocht. Er komen geen nieuwe knelpunten bij.</p> <p>De beperkte verkeerstoename resulteert in een toename van de geluidbelasting van 0,2 tot 0,4 decibel. Een dergelijke geringe toename is voor de mens niet waarneembaar.</p> <p>In de huidige situatie bestaat de campus voornamelijk uit bebouwing, verharding, intensieve beheerde grasvelden en bomen. De leefbaarheid zal verbeteren door een aangename, groene verblijfsruimte met minder verharding, een grid van bomen, oppervlaktewater en</p>	<p>Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		verschillende tuinen. Kwantitatief gezien neemt het oppervlaktewater en groen (in de volle grond en op de parkeergarage) in de nieuwe situatie toe en de oppervlakte verharding af met circa 25%. Dat betekent dat circa 37 % van het totale oppervlakte groen of water is. Hierdoor zal de hittestress afnemen.	
<b>1.3.3</b>	<b>D145</b>		
	Indiener heeft bezwaar tegen de bouw van circa 1900 woningen, inclusief voorzieningen, omdat daarmee de kwaliteit van de woonomgeving ernstig wordt aangetast. Indiener heeft in de omgeving last van een grote verkeersdruk, onbereikbaarheid door verkeersopstoppingen, verkeerslawaaï en een overvloed aan fijn stof. Daarom vraagt de indiener de gemeenteraad deze ontwikkeling tegen te houden.	Zie de beantwoording onder 1.3.2	Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
<b>1.3.4</b>	<b>D177</b>		
	Indiener geeft aan dat plaatsing van een hoge toren naast een zeer druk kruispunt met veel verkeer meer steen betekent en dus meer hitte nabij de huidige woningen. Het kruispunt op de Volmerlaan en de Treubstraat en de nabije omgeving staan rood aangeduid op de hittestresskaart. Daarnaast zal het verkeer in dat gebied in de toekomst onherroepelijk toenemen. Gelet op het feit dat nu al auto's regelmatig op de zebra staan, kan ook de veiligheid van de bewoners bij het oversteken in gevaar komen.	Zie voor het onderwerp "hittestress" de beantwoording onder 1.3.2  Uit het mobiliteitsonderzoek van Sweco (bijlage 16 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt dat in de autonome situatie (situatie zonder planontwikkeling) inderdaad al sprake is van een overbelasting van het kruispunt van de Treubstraat met de Volmerlaan. Het onderzoek toont echter ook aan dat de beoogde ontwikkeling niet tot significante verdere verslechtering van de doorstroming op dit kruispunt leidt. Reden hiervan is dat er geen sprake is van meer parkeerplaatsen dan in de huidige situatie. Dat er toch sprake is van (beperkte) toename van het aantal ritten zit bijvoorbeeld in het dubbelgebruik van de huidige parkeerplaatsen. Dit leidt echter nauwelijks tot een toename van de verkeersdruk in de maatgevende spitsperiodes. Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dan ook dat de voorgenomen ontwikkeling juridisch planologisch verantwoord en uitvoerbaar is.  Omdat er, ook in de huidige situatie, al sprake is van drukte op het kruispunt Volmerlaan-Treubstraat wordt onderzocht of dit kruispunt anders kan worden ingericht met betere oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Hiervoor wordt een procedure gevolgd die losstaat van de bestemmingsplanprocedure voor het Kessler Park.	Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan

<b>1.4</b>	<b>Parkeren</b>		
<b>1.4.1</b>	<b>D162</b>		
	<p>Bij de flats zijn parkeerplaatsen voor bezoekers, het terrein is toegankelijk en er staat geen slagboom. Om deze plaatsen voor bezoekers beschikbaar te houden, zullen de huidige bewoners gedwongen worden forse kosten te maken. Het hele intercomsysteem zal voor 120 appartementen en een aantal bedrijfsruimten moeten worden aangepast. Uitgaven die liever gebruikt worden voor verduurzaming van het complex.</p>	<p>De eisen uit het Ontwikkelkader omtrent parkeren zijn verwerkt in het bestemmingsplan, hetgeen betekent dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De parkeernorm die wordt gehanteerd een <u>maximale</u> parkeernorm is. Minder parkeerplaatsen mag. Er mogen geen extra parkeerplaatsen dan huidig worden gerealiseerd.</li> <li>2. Er worden geen parkeerplaatsen uit het openbaar gebied opgeheven.</li> <li>3. Gebruikers + bezoekers van het beoogde programma maken gebruik van de huidige parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning in het openbare gebied.</li> </ol> <p>Uit de parkeerstudie (bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt dat er ruim voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied aanwezig is voor auto's (838 parkeerplaatsen, terwijl er – volgens berekening – 774 benodigd zijn). Er wordt niet verwacht dat de nieuwe bewoners hun auto's zullen parkeren op het perceel dat behoort bij de flats. Voor zover dat in een enkel geval wel gebeurt is het aan het bestuur van de VVE van de flats om te besluiten of en – zo ja- welke maatregelen benodigd zijn om vreemd parkeerders te weren van eigen terrein.</p>	<p>Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>1.4.2</b>	<b>D145</b>		
	<p>Indiener geeft aan dat het gebied al te maken heeft met forse parkeerdruk op straat.</p>	<p>Het is de gemeente bekend dat de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in het middengebied van de Plaspoelpolder hoog is op werkdagen overdag. In de avonden en in het weekend zijn in het middengebied van de Plaspoelpolder echter ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.</p> <p>Om te stimuleren dat de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk benut worden door onder andere bewoners en bezoekers aan bewoners, wordt op straatparkeerplaatsen parkeerregulering toegepast en uitgebreid en komen bewoners niet in aanmerking voor een straatparkeervergunning. Als hierdoor overlast ontstaat in aanpalende woongebieden, zal de</p>	<p>Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		bereikbaarheid hiervan verbeterd worden door de invoering van parkeerregulering in deze aangrenzende gebieden.  Zie verder de beantwoording onder 1.4.1	
	<b>Bedrijven/instanties</b>		
<b>2</b>	<b>D161 VVE Churchill Torens</b>		
<b>2.1</b>	<b>Ontwerp toren</b>		
	<p>Veel bewoners hebben problemen met het verlies aan zontoetreding en met het verlies aan uitzicht op het groen voor het voormalige Shellgebouw. Dit is eerder aangegeven. Er is toen gezegd dat er gestreefd wordt naar een slanker gebouw met een naar boven taps toelopende gevel. Helaas bleek dat in die afschuining slechts gedeeltelijk zal worden voorzien, volgens het ontwerp van 9 januari 2024. De schuine gevels komen dan aan de zuidoostzijde. Dit levert geen enkele voordeel voor de bewoners van het complex op.</p> <p>Bovendien schrijven de planregels geen tabs toelopen gebouw voor zodat in een later stadium het complete bouwvlak tot 50 meter hoog kan worden doorgetrokken. Het taps toelopen van de toren aan de noordzijde zou in de regels van het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd, net als voor het woongebouw aan de Visseringlaan elders in het bestemmingsplan is gedaan.</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.3</p> <p>Het laatste model van toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan gaat inderdaad uit van bebouwing die taps toeloopt. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is deze vorm nog niet als zodanig vastgelegd, maar in het vast te stellen bestemmingsplan zal de verbeelding hierop worden aangepast. Het ontwerp wordt momenteel wel verder uitgewerkt. De omgeving zal bij het uitwerken van het ontwerp worden betrokken.</p>	<p>Ongegrond – Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p> <p>Voor de toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan wordt de verbeelding aangepast.</p>
<b>2.2</b>	<b>Verkeer</b>		
	<p>In het bestemmingsplan ligt nu alleen vast wat er binnen de plangrens gebouwd mag worden. Daarbuiten ligt niets vast. De vraag is waarom er nog niets bekend is over de verkeersafwikkeling en wat de rechten zijn van omwonenden als daarvoor later onaanvaarde oplossingen worden gekozen. In de maquettes ontstaan er elke keer meer gebouwen.</p>	<p>Het is gebruikelijk om bij verkeersonderzoeken - ter onderbouwing van een bestemmingsplan - alle, zekere ontwikkelingen (planologisch "harde plannen") in de omgeving mee te nemen. Deze ontwikkelingen, zoals de afronding van Rijswijk Buiten, zijn daarom wel meegenomen in de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan dit bestemmingsplan. Voor eventuele, latere, nog volgende ontwikkelingen, zal een nieuwe juridisch-planologische procedure met gebruikelijke mogelijkheden tot bezwaar/zienswijzen, worden doorlopen.</p> <p>Gemeentebreed wordt bovendien gewerkt aan de Mobiliteitsstrategie 2040. Eén van de aanleidingen voor deze studie is de sterke groei van de stad als gevolg van gebiedsontwikkelingen zoals Kesslerpark. Doel is te komen tot een strategie en een pakket aan maatregelen</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		die leiden tot een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.	
<b>2.3</b>	<b>Parkeren</b>		
	<p>Er zijn grote zorgen over de parkeerdruk in het gebied. Er zijn niet voldoende parkeerplaatsen en minder autobezit kan niet worden afgedwongen. Bij een tekort aan parkeerplaatsen zullen bewoners moeten uitwijken naar omliggende gebieden. Dit kan leiden tot invoering van vergunning parkeren in de aangrenzende gebieden. Daarbij ontstaat er een grote kans op ongeoorloofd gebruik van het terrein van de Churchill Torens. Dit heeft weer als gevolg dat er meer sluitende toegangscontrole benodigd zal zijn met nadelen voor de bezoekers en bezorgers van de Churchill toren. Dan moet men extra kostbare voorzieningen aanbrengeen.</p> <p>Indiener wil de garantie dat de tramhalte aan de Treubstraat weer in gebruik zal worden genomen. Een lage parkeernorm kan moeilijk gehanteerd worden als er niet tegelijk de garantie is van een maximale inzet van het openbare vervoer ter plaatse.</p>	<p>Een lager autobezit kan niet worden afgedwongen, maar kan wel gestimuleerd worden. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. Om te beginnen zijn belangrijke voorzieningen in en nabij het plangebied goed bereikbaar voor langzaam verkeer. Bij de ontwikkelingen worden hoogwaardige fietsstalingsplaatsen aangelegd. Aanvullend worden uitstekende loop- en fietsverbindingen gerealiseerd, naar o.a. het NS station. OV verbindingen (trein, tram en bus) zijn op steenworpafstand beschikbaar en ontsluiten het gebied naar externe bestemmingen. Onder die voorwaarden is het mogelijk om een beperkt aantal parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein. Om te stimuleren dat de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk benut worden door onder andere nieuwe bewoners en bezoekers aan bewoners, wordt op straatparkeerplaatsen parkeerregulering toegepast en uitgebreid. Als hierdoor overlast ontstaat in aanpalende woongebieden, zal de bereikbaarheid hiervan verbeterd worden door de invoering van parkeerregulering in deze aangrenzende gebieden. Uiteraard in samenspraak met de zittende bewoners.</p> <p>Zie verder de beantwoording onder 1.4.1</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>2.4</b>	<b>Evenementen</b>		
	<p>Volgens de regels mogen in afwijking van de gebruiksbepalingen ook evenementen worden gehouden tot een maximum van 15 dagen. Omdat het groene open gebied naast Kesslerpark daartoe geschikt lijkt, wordt er gevreesd voor overlast van licht en geluid. Verzoek is om is om afwijkingsbevoegdheid te beperken tot de zone langs Visseringlaan.</p>	<p>De binnenplanse afwijkingsmogelijkheid die evenementen mogelijk maakt, wordt uit het bestemmingsplan verwijderd. Wel blijft het mogelijk om via een buitenplanse omgevingsplanactiviteit een evenement mogelijk te maken. In de voorwaarden van een vergunning worden beperkingen opgenomen ten aanzien van aspecten zoals licht en geluid.</p> <p>Tegen het verlenen van een vergunning staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.</p>	<p>Gegronnd - Wijziging in ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot evenementen wordt verwijderd (artikel 9, lid a onder 9).</p>
<b>2.5</b>	<b>Groen</b>		
	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan staat een groene verbinding aangegeven tussen het resterende groen boven de parkeergarage van Shell en het parkje voor het complex</p>	<p>Gerefereerd wordt aan de structuurkaart uit het Ontwikkelkader en de ruimtelijk opzet van de beoogde ontwikkeling (figuur 2.3.6), die de ruimtelijke opzet</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	richting Churchillaan. Dat wekt verwachtingen, die niet kunnen worden waargemaakt, omdat het parkje zich bevindt op eigen terrein en niet openbaar is.	weergeeft. De kaart geeft – los van de eigendomssituatie – op een aantal plekken indicatieve voetgangersverbindingen weer (zie ontwikkelkader) die moeten bijdragen aan de toegankelijkheid en 'doorwaadbaarheid' van het gebied. In de uitwerkingsplannen voor de buitenruimte zal dit nader worden vormgegeven.	
<b>3</b>	<b>D192 Rijkswaterstaat</b>		
<b>3.1</b>	<b>Borging maatregel geluid</b>		
	Het akoestisch onderzoek van het plan is op de juiste wijze uitgevoerd en geeft aan dat er een besluit hogere waarden geluid benodigd is. Tevens wordt als maatregel aangegeven dat aan de zijde van de Rijksweg A4 een geluidsluwe gevel gerealiseerd dient te worden, die noodzakelijk is om aan een maximale geluidsbelasting van 53 dB te voldoen. In de regels van het bestemmingsplan is niet geborgd dat de benodigde maatregel wordt toegepast en dat er voldaan wordt aan het besluit hogere waarden. Vanwege het rijksbelang wordt verzocht het besluit hogere waarden en de in dit besluit genoemde maatregel herleidbaar in de regels van het plan te borgen.	<p>Het Besluit hogere waarden en de in dit besluit genoemde maatregel, het aanbrengen van een dove gevel, is geborgd in het bestemmingsplan. Op de verbeelding is aangegeven waar dove gevels nodig zijn en in het ontwerp bestemmingsplan is in de bouwregels aangegeven dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' het hoofdgebouw dient te zijn voorzien van een dove gevel met daarbij een afwijkingsbevoegdheid om bij een omgevingsvergunning af te wijken indien uit een akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, dan wel aan het besluit hogere grenswaarden dat aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.</p> <p>Wel is de bouwregel 4.2.1 lid d aangepast en verbijzonderd. Er is onderscheid aangebracht tussen dove gevels in het kader van verkeerslawaaai en dove gevels in het kader van industrielawaai waarbij voor verkeerslawaaai de dove gevels conform het akoestisch onderzoek, dat ten grondslag ligt aan het besluit hogere waarden, dienen te worden aangebracht en in stand te worden gehouden. De afwijkingsbevoegdheid is gehandhaafd. Het artikel 4.2.1, lid d is nu:</p> <p>ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' dient het hoofdgebouw te zijn voorzien van een dove gevel;</p> <p>En wordt als volgt:</p> <p>het bouwen van geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' de dove gevels</p>	<p>Deels gegrond - wijziging in het ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>Artikel 4.2.1 lid d wordt aangepast</p>

		conform het akoestisch onderzoek industrielawaai in Bijlage 5 bij de planregels en het akoestisch onderzoek verkeerslawaaai in Bijlage 6 bij de planregels worden aangebracht en in stand worden gehouden;	
<b>4</b>	<b>D195 CBR</b>		
<b>4.1</b>	<b>Mobiliteit</b>		
	<p>Het CBR vreest dat de voorgenomen campusontwikkeling voorziet in onvoldoende parkeergelegenheid, wat ten koste zal gaan van de (schaarse) parkeerplaatsen in de openbare ruimte waar bezoekers en personeel van het CBR mede afhankelijk van zijn. Ook maakt het CBR zich zorgen over de gevolgen van de campusontwikkeling en de hier aan gerelateerde aanpassingen in de openbare ruimte, voor de bereikbaarheid per auto ter plaatse. Zoals in de brief van de CBR d.d. 5 januari 2022 aan wethouder Van de Laar al is toegelicht, is een goede doorstroming van het autoverkeer van essentieel belang voor de bedrijfsvoering van het CBR.</p>	<p>We hebben begrip en oog voor het belang van een goede bereikbaarheid en doorstroming voor de bedrijfsvoering van het CBR.</p> <p>Het bijgevoegde mobiliteitsonderzoek van Sweco (bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan) toont aan dat de verkeerseffecten van de voorgenomen campusontwikkeling beperkt zijn. Omdat er, ook in de huidige situatie, al sprake is van drukte op het kruispunt Volmerlaan-Treubstraat wordt onderzocht of dit kruispunt anders kan worden ingericht waardoor de doorstroming op de Volmerlaan en het kruispunt SW Churchillaan-Volmerlaan-Kesslerpark-Treubstraat verbeterd kan worden. Hiervoor wordt een procedure gevolgd die losstaat van de bestemmingsplanprocedure voor het Kesslerpark.</p> <p>In een buitenruimteplan voor de openbare ruimte werkt de gemeente aan verbetering van deze kruispunten. Bij de uitwerking hiervan proberen we zo goed als mogelijk rekening te houden met de bedrijfsvoering van het CBR en alle andere bedrijven op/rond het Kesslerpark. De campusontwikkeling staat hier verkeerskundig echter los van en kan ook ontwikkeld worden zonder aanpassingen aan de openbare ruimte.</p> <p>Om de bereikbaarheid van de naastgelegen bestemmingen te garanderen wordt parkeerregulering ingesteld op de aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarbij nieuwe bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning om te parkeren op straat. Zodoende parkeren nieuwe bewoners straks op eigen perceel en blijven parkeerplaatsen op straat beschikbaar voor bezoekers aan omliggende bestemmingen. Bedrijven en instellingen die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van deze beschikbaarheid van parkeerplaatsen, blijven door deze maatregel bereikbaar.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>4.2</b>	<b>Mobiliteitsplan en parkeeronderzoek</b>		



	<p>De gemeente heeft Sweco en Ecorys opdracht gegeven om in samenspraak met de belanghebbenden te komen tot een mobiliteitsplan en een parkeeronderzoek. Sweco heeft een 'Mobiliteitsplan Kessler Park en omgeving' opgesteld. Het CBR is van mening dat met de inhoud hiervan onvoldoende recht wordt gedaan aan de belangen van het CBR, omdat de voorgestelde maatregelen een risico voor de verkeerscirculatie in het gebied vormen. Dit zou onder meer tot gevolg kunnen hebben dat de validiteit van de examenroutes in het geding komt, omdat de vereiste variëteit van examenroutes ontbreekt en/of het kunnen bereiken van diverse rijtaakgebieden onmogelijk wordt. Ecorys is begonnen aan het opstellen van een 'Parkeeronderzoek Kessler Park' waarover partijen nog in overleg zijn. Op 21 december 2023 werden de ontwerpbesluiten voor het bestemmingsplan 'Campus At the Park' en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C ter inzage gelegd terwijl partijen nog in overleg waren over het parkeeronderzoek Kessler Park. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren wordt weliswaar verwezen naar het Ontwikkelkader, maar wordt het amendement bij het Ontwikkelkader - waarin het college is opgedragen aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen voor te leggen - in het geheel niet genoemd. Ook het mobiliteitsplan en het (niet-definitieve) parkeeronderzoek, die zijn opgesteld ter uitvoering van het amendement, worden niet aangehaald.</p> <p>Er wordt enkel verwezen naar drie onderzoeken die Kadans heeft laten uitvoeren ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk, uitgevoerd door Sweco</li> <li>-Parkeerbehoefte Kadans Rijswijk - notitie bestemmingsplan, uitgevoerd door Goudappel</li> <li>-Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk, uitgevoerd door Goudappel</li> </ul>	<p>Het bestemmingsplan Kesslerpark volgt een juridisch planologische procedure, waarvoor de benodigde verkeerskundige onderzoeken zijn uitgevoerd. In het 'Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk', uitgevoerd door Sweco (bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan) en de 'Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk' (bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan), uitgevoerd door Goudappel wordt namelijk geconcludeerd dat er geen grote toename van verkeersstromen als gevolg de ontwikkeling Kesslerpark is te verwachten en dat de beperkte toename niet tot nieuwe verkeersknelpunten leidt. De nieuwe situatie is daarmee vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. Wel wordt geconcludeerd dat in de autonome situatie, dus zonder planontwikkeling, al knelpunten aanwezig zijn.</p> <p>Het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving is opgesteld om op deze knelpunten te kunnen inspelen. De maatregelen, zoals benoemd in het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving, dragen oplossingsrichtingen aan om deze, vaak nu al bestaande, knelpunten aan te pakken. Een voorbeeld van zo'n oplossingsrichting is het anders inrichten van het kruispunt Volmerlaan-S. W. Churchillaan-Treubstraat-Kesslerpark waardoor de doorstroming voor het autoverkeer op de Volmerlaan en de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers over de Volmerlaan verbeterd kan worden.</p> <p>De reden waarom het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving in het bestemmingsplan niet is aangehaald is dat de ontwikkeling Kesslerpark juridisch planologisch ook mogelijk is zonder de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Dit wordt aangetoond in de mobiliteitsonderzoeken die wel bij het bestemmingsplan zijn bijgevoegd.</p> <p>Een deel van de maatregelen die volgen uit het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving worden momenteel uitgewerkt in een ontwerp openbare ruimte. Het resultaten van het definitieve parkeeronderzoek van Ecorys zullen gebruikt worden om de openbare ruimte definitief vorm te geven en staat los van het bestemmingsplan. Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt een aparte procedure gevolgd waarop het CBR haar zienswijze kenbaar kan maken.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
--	---	--	---

		Zie verder de beantwoording onder 1.3.1	
<b>4.3</b>	<b>Onvoldoende gevolg gegeven aan het amendement</b>		
	<p>Het CBR stelt zich op het standpunt dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gevolg is gegeven aan het amendement van de raad. In het amendement in het college opgedragen om de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe voor te leggen. Een dergelijke uitwerking ontbreekt. Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan in feite een stap te vroeg ter inzage gelegd. Het ontbreken van een overkoepelend kader heeft tot gevolg dat de lage parkeernormen uit het Ontwikkeldkader die zijn vastgesteld met het oog op de beoogde mobiliteitssprong en waarbij in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangesloten onvoldoende zijn onderbouwd en verantwoord. Ter onderbouwing hiervan heeft het CBR in samenwerking met andere belanghebbenden een toetsing van bovengenoemde rapporten laten opstellen door Movares. De standpunten van het CBR worden hieronder nader toegelicht, waarbij wordt verwezen naar de relevante passages uit het eigen rapport. Volgens vaste jurisprudentie moet de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan inzichtelijk maken wat de gevolgen van dat plan zijn voor verkeer en parkeren. Een deugdelijk onderzoek naar de parkeerbehoefte is noodzakelijk voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. 1 Als bij de berekening van de parkeerbehoefte reductiefactoren worden toegepast, moet inzichtelijk worden gemaakt waarom deze worden gebruikt. Daarnaast is het van belang om effectiviteit van de mobiliteitsmaatregelen in de plan regels te waarborgen.</p>	<p>Er is wel degelijk een concrete uitwerking van het STOMP principe uitgevoerd en ter informatie voorgelegd aan de raad. De ontwikkeling, zoals beoogd in dit bestemmingsplan, is verkeerskundig echter niet afhankelijk van dit plan en volgt een apart juridisch-planologisch pad. In de, bij het bestemmingsplan bijgevoegde verkeersonderzoeken van Sweco en Goudappel Coffeng, wordt gerekend met CROW parkeernormen en wordt dus meer worst case gerekend dan in het Ontwikkeldkader.</p> <p>De CROW normen voor bepaling van de qua ritproductie zijn echter afgestemd op het daadwerkelijke aantal parkeerplaatsen dat in het gebied aanwezig is (aanbod analyse ). Er is gerekend met het aantal autoritten dat door deze functies volgens de CROW normen wordt gegenereerd. Zo wordt alle parkeercapaciteit in het plangebied benut: dit levert een worst-case schatting van de verkeersgeneratie.</p> <p>Dit wordt onderbouwd vanuit de uitspraak van de Raad van State over de verkeersgeneratie bij een ontwikkeling in het stationsgebied van Eindhoven: "Omdat er in het plangebied maar een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het niet realistisch om bij de berekening van de verkeersgeneratie uit te gaan van de woningen en functies in het gebied. In plaats daarvan dient de verkeersgeneratie berekend te worden aan de hand van de parkeervoorzieningen zoals deze nu zijn opgenomen in het plan. De beschikbare parkeerruimte is daarmee leidend voor de te verwachten autoverkeerontwikkeling." (ABRvS 25 januari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:292)</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>4.4</b>	<b>Parkeernormen uit Ontwikkeldkader onvoldoende onderbouwd.</b>		
	<p>In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren is enkel opgenomen dat de parkeerbehoefte voor ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader. In het Ontwikkeldkader zelf staat dat de parkeernorm wordt vastgesteld aan de hand van het waargenomen autobezit van Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare</p>	<p><i>Ontbreken van nadere toelichting op en onderbouwing van de totstandkoming van de lagere parkeernormen uit het Ontwikkeldkader (bijlagen 22 en 23 bij de plantoelichting):</i></p> <p>In het Ontwikkeldkader is aangegeven dat de Rijswijkse wegen niet zwaarder belast moeten worden. Dit is mogelijk door het aantal parkeerplaatsen in het gebied</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

appartementen. De vigerende parkeernormen zijn volgens het Ontwikkelkader te hoog en staan niet in verhouding met het te verwachten autobezit in het gebied. Voor de parkeernormen uit het Ontwikkelkader is aangesloten bij de parkeernormen van het Havenkwartier waarin gemiddeld 33% minder mobiliteit is opgenomen omdat het NS-station in de buurt ligt. Op de Havenkwartiernormen is afhankelijk van de oppervlakte van de woning een aanvullende mobiliteitskorting toegepast van tussen de 33% en 38%. Met de parkeernormen uit het Ontwikkelkader neemt het aantal parkeerplaatsen niet verder toe. Verder volgt uit het Ontwikkelkader dat de gemeente wil inzetten op betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages. In de plantoelichting en de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie (bijlagen 22 en 23 bij de plantoelichting) ontbreekt enige nadere toelichting op en onderbouwing van de totstandkoming van de lagere parkeernormen uit het Ontwikkelkader. Zo is niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten autobezit van de verschillende doelgroepen is en aan de hand van welke gegevens dit autobezit is bepaald. Verder is niet gemotiveerd waarom kan worden aangesloten bij de Havenkwartiernormen en vanwege welke factoren een aanvullende mobiliteitskorting kan worden toegepast op deze normen (naast de nabijheid van het NS-station, welke factor schijnbaar al is meegenomen in de Havenkwartiernormen). In de Parkeerstudie is voor de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden met de inzet van deelauto's, maar uit het plan blijkt niet of daadwerkelijk wordt ingezet op deelauto's en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd. In navolging van het amendement had onderbouwd moeten worden welke mobiliteitsmaatregelen en andere factoren, zoals het invoeren van betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages, de lagere parkeernormen kunnen verantwoorden. Gelet hierop zijn de parkeernormen uit het Ontwikkelkader onvoldoende deugdelijk onderbouwd.

gelijk te laten. Verder is aangegeven dat de vigerende parkeernormen te hoog zijn en niet in verhouding staan met de te verwachten autobezit in dit gebied. Ook is er in de vigerende parkeernorm ten onrechte geen onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen.

Vanwege de ongeschiktheid van de vigerende parkeernormen voor dit bijzondere gebied is een gebiedspecifieke parkeernorm ontwikkeld. Dit betreft een maximum parkeernorm, waardoor ontwikkelaars wel minder parkeerplaatsen mogen aanleggen dan de norm, maar niet meer parkeerplaatsen mogen aanleggen. Bij de bepaling van de hoogte van deze maximumparkeernorm in het ontwikkelkader is uitgegaan van het waargenomen autobezit van Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare appartementen. Deze procedure is ook gevolgd in het ontwikkelkader voor het Havenkwartier. De parkeernormen voor het Havenkwartier kunnen derhalve realistische parkeernormen worden genoemd. In de parkeernormen die gelden voor het Havenkwartier is overigens geen rekening gehouden met de nabijheid van het NS-station, zoals abusievelijk wordt gesteld in de zienswijze. Echter, bij de bepaling voor de parkeernormen voor het Kesslerpark is wel rekening gehouden met de nabijheid van het NS-station. De maximale parkeernormen van het Kesslerpark zijn namelijk gebaseerd op de realistische Havenkwartiernormen, waarop afhankelijk van het woningtype een afslag is toegepast van 25%, 33% respectievelijk 38% vanwege de nabijheid van het NS-station.

In het Ontwikkelkader is in een tabel opgenomen tot welke parkeernormen dit leidt:

Type woning	Grootte per woning (gbo)	P-norm Havenkwartier	Mobiliteitskorting	Parkeernorm Kessler Park, maximaal	Aantal woningen	Parkeervraag bewoners (pp/afgerond)
Zelfstandige kamer	30 m2	0,3	33%	0,2	741	148
Micro appartement	40-50 m2	0,4	25%	0,3	437	131
Klein appartement	50-80 m2	0,6	33%	0,4	779	312
Middelgroot appartement	80-120 m2	0,8	39%	0,5	152	76
<b>Totalen</b>					<b>2109</b>	<b>667</b>

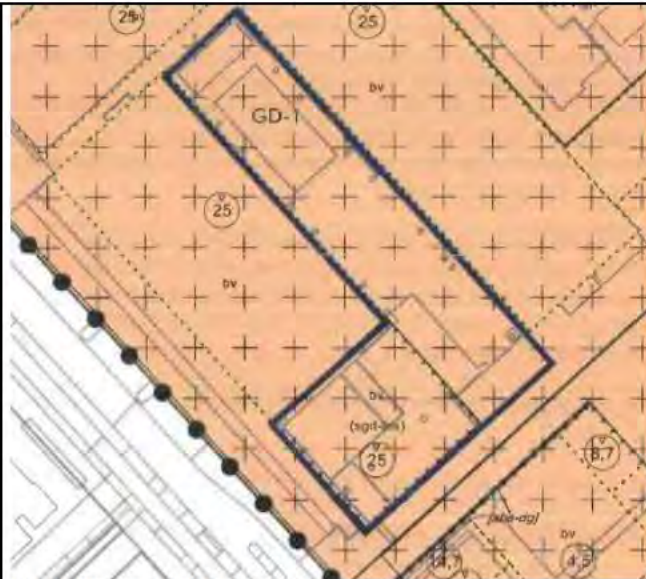
*Zo is niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten autobezit van de verschillende doelgroepen is en aan de hand van welke gegevens dit autobezit is bepaald.*

		<p>In het Ontwikkelkader Kessler Park is gekozen om af te stappen van vraagvolgend parkeerbeleid. In plaats daarvan is gekozen voor sturend parkeerbeleid. Consequentie hiervan is dat het niet noodzakelijk is om in detail te analyseren wat de parkeervraag is per doelgroep. De doelgroepenanalyse is daarom ook niet verder gebruikt in de berekening van de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie alsmede de berekening van de parkeerbehoefte zijn berekend op basis van het programma, de woningtypologieën en de maximale parkeernormen die daar op grond van beleidskeuzes aan zijn gekoppeld. Er is gerekend met het aantal autoritten dat door deze functies volgens de CROW normen wordt gegenereerd en het aantal parkeerplaatsen dat deze functies volgens deze normen bezetten.</p> <p><i>deelauto's</i>: Het effect van deelmobiliteit is geanalyseerd en beschreven in het mobiliteitsonderzoek van Sweco (bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan)</p> <p>Voor het plangebied geldt dat er mogelijk gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Dit om meer zekerheid te geven aan inwoners dat er een auto beschikbaar is. Of dit in de toekomstige praktijk ook daadwerkelijk het geval is, is de uitdrukkelijke verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. In welke mate deelauto's worden geplaatst, hangt onder andere af van de vraag of het maximale aantal aan te leggen parkeerplaatsen per project afdoende is om in de automobilititeit te voorzien van de toekomstige bewoners. Voor zover dit niet het geval is, waardoor de ontwikkelaar vreest dat de verhuurbaarheid van de appartementen in het geding is, kan hij overwegen om nieuwe bewoners een aanbod te doen om gebruik te maken van mobiliteitsdiensten, als aanvulling op het privéautobezit. Het is echter aan de ontwikkelaar om deze afweging te maken. Zo kan de ontwikkelaar ook besluiten om te bouwen voor doelgroepen met een lage autoverplaatsingsbehoefte. In dat geval zal plaatsing van deelauto's niet nodig zijn. In het mobiliteitsonderzoek van Sweco is daarom geanalyseerd wat het effect is van het scenario waarbij de ontwikkelaar ervoor kiest om deelauto's te plaatsen. Uit onderzoek van de gemeente Amsterdam blijkt dat een deelauto met vaste standplaats gemiddeld 0,7 keer per dag wordt gebruikt (Rapportage</p>	
--	--	---	--

		<p>deelmobiliteit 2022). Dat levert 1,4 ritten per dag op. Daarnaast geldt dat een deelauto, ook bij frequenter gebruik per dag, maar 1x per spits gebruikt kan worden. Uit deze twee constatering blijkt dat een deelauto niet per definitie meer gebruikt wordt dan een privé voertuig. De conclusies van deze rapportage worden daardoor niet sterk beïnvloed door de aanwezigheid van deelauto's</p> <p>Indien parkeerbehoefte en -aanbod in balans zijn heeft het toepassen van deelmobiliteit geen effect op de parkeerberekeningen.</p> <p>Naast de verwachting dat met het toepassen van een mobiliteitskorting het latente aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden kan, worden aanvullend mobiliteitsmaatregelen ingevoerd om een lagere parkeernorm te verantwoorden. Zo zal betaald parkeren op straatniveau worden ingevoerd waarbij toekomstige bewoners worden uitgesloten van een straatparkeervergunning en worden eigenaren gestimuleerd om de gebruiksmogelijkheden van het parkeren in (private) parkeergarages te verruimen.</p> <p>Gesteld wordt dat de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader onvoldoende deugdelijk zijn onderbouwd. Opgemerkt wordt dat het Ontwikkeldkader reeds eerder is vastgesteld door de gemeenteraad en daarmee leidend als toetsingskader voor het bestemmingsplan.</p>	
<b>4.5</b>	<b>Conclusie</b>		
	<p>Uitgaande van de huidige stand van zaken, zal de raad niet in staat zijn om tot een afgewogen standpunt te komen over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Van een voldragen onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van de campusontwikkeling op het gebied van parkeren en mobiliteit is (nog) geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn daarom in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en onzorgvuldig voorbereid.</p>	<p>Het Ontwikkeldkader voor het Kessler Park, dat eerder door de raad is vastgesteld, bevat de parkeernormen voor het plangebied. De parkeernormen voor dit bestemmingsplan zijn hieruit overgenomen. In de onderzoeken, bij dit bestemmingsplan, zijn deze nader uitgewerkt (zie verder de beantwoording onder 1.3.4).</p> <p>Zo is men op grond van de onderzoeken Mobiliteitsonderzoek At the Park Rijswijk (bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan), Parkeerstudie At the Park (bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan) en de Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 (bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan), tot het oordeel gekomen dat het bestemmingsplan voorziet in de parkeerbehoefte die het genereert,</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

		<p>berekend op basis van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden en dat door de verkeersgeneratie de leefbaarheid niet onevenredig onder druk komt te staan.</p> <p>Omdat aan alle aspecten voldoende aandacht is besteed en deze met onderzoeken zijn ondersteund, zijn deze uitvoerbaar. Het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken zijn zorgvuldig voorbereid en niet in strijd met artikel 3.2 Awb.</p>	
<b>5</b>	<b>D164 TNO</b>		
<b>5.1</b>	<b>Risico op onvoldoende geluidreductie RIG</b>		
	<p>Er is een risico dat de geluidreductie door het treffen van geluidreducerende maatregelen aan het RIG, zoals deze in bijlage 5 bij de regels is berekend, niet goed uitpakt. Een dergelijk haalbaarheidsrisico in een bestemmingsplan is volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet houdbaar. Ook ligt het risico van een te lage geluidreductie door maatregelen bij de RIG nu onterecht bij TNO. Daarmee is het plan volgens TNO mogelijk niet haalbaar. Voorkomen moet worden dat het tegenvallen van geluidreducerende maatregelen alleen kan worden voorkomen doordat TNO zijn activiteiten met het RIG beperkt, waardoor TNO in zijn bedrijfsvoering wordt beperkt.</p> <p>Voor de bestemming Gemengd-2 zijn in artikel 4.3 specifieke gebruiksregels opgenomen als voorwaardelijke verplichting voor woningbouw. Onder a. wordt het gebruik van woningen alleen toegestaan als er geen sprake is van geluidsoverlast door het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit', onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek industrielaawaai. Mogelijk zal blijken dat er alternatieve maatregelen zijn om hetzelfde doel te bereiken. Deze moeten binnen de regels mogelijk worden gemaakt.</p> <p>De term 'geluidsoverlast' is niet gedefinieerd en niet neutraal. Hier past de term 'te hoge geluidbelasting' beter, waarbij verwezen wordt naar een nog vast te stellen beleidsregel Geluid of maatwerkbesluit Geluid in het kader van de Omgevingswet. Hierin moet dan een geluidniveau c.q. geluidbelasting op de nieuwe woningen worden opgenomen. Welke geluidbelasting toelaatbaar wordt geacht is aan de gemeente, echter de onzekerheid in de exacte reductie van de geluidmaatregelen maakt dat een veiligheidsmarge</p>	<p>Naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg plaatsgehad met TNO en de initiatiefnemers. Dit heeft geleid tot een aangepast akoestisch onderzoeksrapport industrielaawaai van LBP Sight (opgenomen als bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan en als bijlage 5 bij de regels) welke is gedeeld met TNO. Naast dat aanvullende geluidmetingen zijn uitgevoerd, is inzichtelijk gemaakt wat het effect is op het geluid indien de geluidreducerende maatregelen aan de RIG minder reductie oplevert dan berekend. Hieruit blijkt dat indien de overkapping van de boortoren geen 10 dB reductie genereert maar slechts 5 dB dit niet leidt tot een overschrijding van de in het kader van goede ruimtelijke ordening aan te houden standaardwaarden van 50 dB(A). Naast een beschouwing van alle activiteiten binnen het plangebied is, gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, tevens de geluidbelasting als gevolg van de activiteiten van alleen TNO bepaald. Daaruit blijkt dat TNO, uitgaande van de te treffen geluidreducerende maatregelen en het aanbrengen van dove gevels bij de woonbebouwing, kan voldoen aan de geluidregels van het omgevingsplan van de gemeente Rijswijk. Deze geluidregels staan in artikel 22.63 (bruidsschat). De regels zijn gelijkwaardig aan de regels van het voormalige Activiteitenbesluit.</p> <p>TNO wordt derhalve niet in haar bedrijfsvoering beperkt</p> <p>Woningen nabij de activiteiten van TNO kunnen slechts gerealiseerd worden met gebouwgebonden maatregelen en na het aanbrengen van de nodige geluidreducerende voorzieningen bij de installaties van TNO. De planregels</p>	<p>Deels gegrond - wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p> <p>Het akoestisch onderzoek industrielaawaai is aangepast.</p>

	<p>noodzakelijk is. Volgens TNO is een geluidbelasting van enkele dB's boven het niveau van 50 dB in deze dynamische omgeving als woon- en leefklimaat acceptabel (inclusief een eventuele uitzondering op/aanpassingen van de beleidsregels Geluid van de gemeente Rijswijk voor de Campus).</p> <p>TNO verzoekt de gemeente om er samen met de initiatiefnemers voor te zorgen dat bovenstaande wordt aangepast en dat de borging van de positie van TNO in geluidvoorschriften is geregeld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, zonder dat TNO de bedrijfsvoering hoeft te beperken.</p>	<p>voorzien hierin. In een tripartite overeenkomst tussen TNO en ontwikkelende partijen zijn hierover afspraken gemaakt.</p>	
<b>5.2</b>	<b>Testactiviteiten onnodig beperkt</b>		
	<p>De activiteiten van TNO zijn onnodig te beperkt beschreven. Niet alleen het bestaande gebruik, maar ook andere testopstellingen moeten opgesteld kunnen worden (die kunnen voldoen aan de geldende geluidnormen). Ook het gehele gehuurde buitenterrein kan conform huurcontract gebruikt worden voor opslag en werkzaamheden voor de RIG en andere activiteiten (met richtafstanden conform milieucategorie 3.1) en moet in het bestemmingsplan aangewezen worden voor testen/beproevingen gedurende 24 uur per dag. TNO heeft dan de mogelijkheid om activiteiten met hogere (richt)afstand op voldoende afstand te plaatsen van woningen. TNO vraagt de gemeente om zoveel mogelijk de activiteiten op het niveau van 3.1 in tact te laten, omdat het beleid is om de oppervlakte aan bedrijventerreinen voor zwaardere milieucategorieën in de provincie op peil te houden.</p> <p><u>Voorgestelde aanpassing verbeelding</u> Het gehele door TNO gebruikte buitengebied aanwijzen als gebied met aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit'.</p> <p><u>Voorstel verbeelding</u></p>	<p>Er volgt een aanpassing in de regels (artikel 3.1 onder c) en verbeelding waarin TNO niet beperkt is tot sec de huidige activiteiten, maar ook voorziene toekomstige activiteiten mogelijk zijn, mits deze voldoen aan de kaders gesteld in het bestemmingsplan:</p> <p>c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit' tevens voor bedrijven behorend tot maximaal categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Gemengd -1 zoals opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels, mits passend binnen het acceptatiekader zoals opgenomen in paragraaf 1.4 van Bijlage 3 bij deze regels.</p> <p>De voorgestelde aanpassing van de verbeelding wordt doorgevoerd:</p>	<p>Gegronnd - Wijziging in ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>Artikel 3.1 onder c en de verbeelding worden aangepast.</p>



Voorstel aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit'

Regels bij het ontwerp-bestemmingsplan

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd testfaciliteit' moeten alle soorten testopstellingen en uitvoeren van beproevingen worden toestaan en niet alleen het bestaande gebruik, zoals opgenomen in artikel 3:

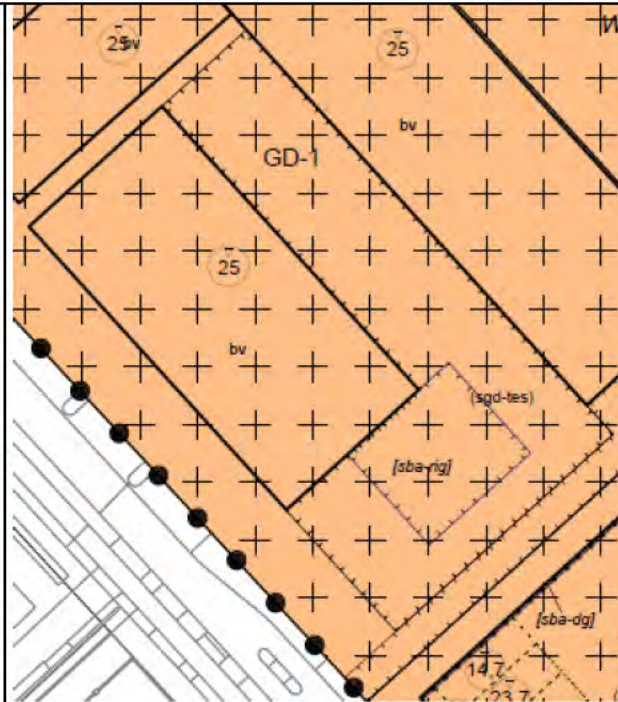
**Artikel 3 Gemengd-1 onder b:**

**Huidige tekst**

*b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' tevens voor het ter plaatse bestaande gebruik;*

**Voorgestelde aanpassing:**

*b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' tevens voor opstellen van testopstellingen en uitvoeren van beproevingen,·*



5.3 **Bouwregels te onduidelijk en te beperkend**



<p>TNO maakt op het buitenterrein gebruik van diverse testfaciliteiten en andere proefopstellingen, die zodanig zijn qua hoogte en oppervlakte dat niet voldaan kan worden aan de gestelde regels in paragraaf 3.2.2 en 3.2.3. Bij de regels over bouwwerken, geen gebouwen zijnde (art 3.2.3), én bij de regels over bijbehorende bouwwerken (art 3.2.2) worden testfaciliteiten en andere proefopstellingen niet genoemd. Dit moet expliciet worden opgenomen. Voor een testopstelling die wordt gezien als bijbehorend bouwwerk moet een maximum per bouwwerk opgenomen worden van 500 m2 (bijv. in geval van een aantal opgestelde zeecontainers met installaties). De hoogte van deze bijbehorende bouwwerken kunnen maximaal 10 meter bedragen. Testopstellingen die worden gezien als bouwwerken, geen gebouwen zijnde kunnen eveneens een maximale hoogte van 10 meter hebben. Testopstellingen ter ondersteuning van het RIG kunnen een hoogte van 25 meter hebben.</p> <p>Het verdient de voorkeur om specifieke bouwregels te stellen aan testopstellingen en beproevingen. Bij voorkeur via een extra artikel:  <i>Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor testopstellingen de volgende regels:</i></p> <p><i>a. Een testopstelling die wordt gezien als een bouwwerk mogen een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben.</i></p> <p><i>b. Voor een testopstelling die wordt gezien als een bijbehorend bouwwerk mag een maximaal oppervlak hebben van 500 m<sup>2</sup> per bouwwerk</i></p> <p><i>c. Een testopstelling ter ondersteuning van het RIG mag een maximale bouwhoogte van 25 meter hebben.</i></p> <p>Als de gemeente de regels voor testopstelling wil verwerken in de regels voor bouwwerken voor het hele gebied, dan moeten deze als volgt worden aangepast:  Art 3.2.2 onder a. en b aanpassen naar  <i>Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor bijbehorende bouwwerken ten behoeve van testopstellingen gelden de volgende regels:</i></p> <p><i>a. de maximum bouwhoogte bedraagt niet meer dan 10 meter,</i></p>	<p>De regels worden aangepast om testopstellingen te kunnen faciliteren. In overleg met TNO wordt de regeling in artikel 3.2.4 als volgt aangepast:</p> <p>Ten aanzien van de in lid 3.1 onder c bedoelde gronden gelden in afwijking op het genoemde in lid 3.2.2 en 3.2.3, voor bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit', de volgende regels:</p> <p>a. de bouwhoogte ten behoeve van installaties voor testen of beproevingen bedraagt niet meer dan 10 m; De oppervlakte bedraagt maximaal 500 m2 per bouwwerk met een maximale oppervlakte van de bouwwerken gezamenlijk van niet meer dan 1000m2.</p> <p>b. in aanvulling op het bepaalde onder a. geldt dat de bouwhoogte ten behoeve van installaties voor testen of beproevingen van het RIG mag niet meer dan 25 m bedragen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - RIG'; De oppervlakte van deze bouwwerken gezamenlijk ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – RIG' bedraagt niet meer dan 450 m2.</p>	<p>Gegronnd - Wijziging in ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>Artikel 3.2.4 wordt aangepast.</p>
---	--	--

	<p><i>b. de maximum oppervlakte van bijbehorend bouwwerk bedraagt per bouwwerk niet meer dan 500 m<sup>2</sup>.</i></p> <p>Art 3.2.3 onder f. aanpassen naar Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor bouwwerken, geen bouwen zijnde, de volgende regels: <i>f. de bouwhoogte van installaties voor testen of beproevingen ten behoeve van het RIG mag niet meer bedragen dan 25 m. De maximum bouwhoogte voor andere testopstellingen bedraagt niet meer dan 10 meter.</i></p>		
<b>5.4</b>	<b>Afwijkingsmogelijkheden</b>		
	<p>Via een omgevingsvergunning zouden andere bedrijfsactiviteiten kunnen worden toegestaan dan genoemd in Bijlage 3 Acceptatiekader bij de regels, die vergelijkbaar zijn met toegestane activiteiten qua invloed naar de omgeving.</p>	<p>Regel 3.3 (3.4 in het vast te stellen bestemmingsplan) van het ontwerpbestemmingsplan voorziet inderdaad in deze mogelijkheid. Wel wordt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd dat het om bedrijven gaat behorend tot maximaal categorie 2. Dat is een ambtshalve wijziging.</p> <p><b>3.3 Afwijken van de gebruiksregels</b> Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1 onder a ten aanzien van de toegelaten bedrijven. Een bedrijf dat niet toelaatbaar is op grond van het bepaalde in lid 3.1 onder a sub 1. en/of sub 2., kan worden toegestaan, mits:</p> <p>1. het bedrijf naar aard en omvang van de invloed op de omgeving geacht wordt aantoonbaar vergelijkbaar te zijn met de bedrijven behorend tot maximaal categorie 2 die zijn opgenomen op de Staat van Bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels en;</p> <p>2. het bedrijf naar aard vergelijkbaar is met de bedrijven die passend zijn binnen het acceptatiekader zoals opgenomen in paragraaf 1.4 van Bijlage 3 bij deze regels.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>6</b>	<b>D143 Provincie Zuid-Holland</b>		
<b>6.1</b>	<b>Compensatie bedrijventerrein</b>		
	<p>Op grond van artikel 6.12 van de verordening geldt voor het plan een compensatieplicht ten aanzien van verloren bedrijvenareaal dat met de gebiedstransformatie gepaard gaat. In de plantoelichting wordt een aantal keer genoemd dat er geen compensatieplicht geldt, maar in de bijlagen is</p>	<p>Het is juist dat er een compensatieplicht geldt van 880 m<sup>2</sup> binnen het plangebied van het bestemmingsplan.</p> <p>Deze compensatieplicht heeft betrekking op het onderzoekscentrum van TNO dat in de huidige situatie</p>	<p>Gegronnd - Wijziging in ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>In de toelichting onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-</p>

	<p>deze toch wel uitgewerkt. In het zogenoemde woon-werkakkoord is afgesproken dat er voor een aantal gevallen 'feitelijk' gecompenseerd mag worden in plaats van planologisch zoals artikel 6.12 vraagt. In het onderhavige is het voornemen benoemd om 880 m<sup>2</sup> aan feitelijk areaal (voor de bestaande boorfaciliteit) te compenseren binnen het plan onder de bestemming 'Gemengd -1'. In deze bestemming is een maatbestemming opgenomen op de locatie van de boorfaciliteit en is de omschrijving 'bestaand gebruik' als maatbestemming benoemd. Dit is echter niet voldoende concreet als borging van de beoogde compensatie van bedrijventerrein. De provincie verzoekt de boorfaciliteit specifiek te bestemmen door op zijn minst de bijbehorende milieucategorie te benoemen in de maatbestemming. Zo wordt uitgesloten dat de milieucategorie later kan afzwakken zonder compensatie. Mocht dit niet samengaan met de beoogde woonbestemmingen dan ligt compensatie elders wellicht voor de hand. Dat zien de provincie dan graag terug in het nog op te stellen compensatieplan dat nog voor andere plannen in de maak is. Dit dient dan wel bij onderhavig plan te zijn gevoegd bij vaststelling.</p>	<p>wordt gebruikt als onderzoekcentrum/fieldlab van het Rijswijk Center for Sustainable GeoEnergy aan te merken als milieucategorie 3.1. Deze bedrijfssituatie blijft gehandhaafd in de toekomstige situatie en wordt zelfs ook beperkt uitgebreid met ook het buitenterrein (zie ook de beantwoording onder 5.1 t/m 5.3 en de verbeeldingskaart).</p> <p>De compensatieplicht is binnen de grenzen van het plangebied opgelost door TNO/fieldlab RCSG blijvend in te passen binnen het nieuwe bestemmingsplan.</p> <p>Dit is gedaan door de volgende planregel 3.1 onder c op te nemen:</p> <p>c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd testfaciliteit' tevens voor bedrijven behorend tot maximaal milieucategorie 3.1. van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Gemengd-1 zoals opgenomen in Bijlage 1 bij de Regels, mits passend binnen het acceptatiekader zoals opgenomen in paragraaf 1.4 van Bijlage 3 bij deze regels.</p> <p>Door deze regel zijn ook andere bedrijven toegestaan van milieucategorie 3.1 mits ze passen binnen het acceptatiekader.</p>	<p>Holland onder het kopje "Bedrijventerreinen" wordt benoemd dat 880 m<sup>2</sup> is gecompenseerd t.b.v. "specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit".</p> <p>De planregel in artikel 3.1 onder c wordt aangepast.</p>
	<p>Ter onderbouwing van de feitelijke compensatie in plaats van planologische compensatie verzoekt de provincie om dit te onderbouwen op basis van de afwijkingsmogelijkheid in artikel 6.34 van de omgevingsverordening. Daar kan dan een verwijzing naar het woon-werkakkoord worden opgenomen als motivatie. De provincie verzoekt om het bestemmingsplan bij vaststelling op bovenstaande punten aan te vullen.</p>	<p>De onderbouwing van de feitelijke compensatie in plaats van de planologische compensatie zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland onder het kopje "Bedrijventerreinen". Zo zal worden aangegeven - op basis van de afwijkingsbevoegdheid van artikel 6.34 van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland met verwijzing naar het woon-werkakkoord dat feitelijk wordt gecompenseerd met 880 m<sup>2</sup>.</p>	<p>Gegronod - Wijziging in ontwerpbestemmingsplan:</p> <p>In de toelichting onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland onder het kopje "Bedrijventerreinen" wordt benoemd dat feitelijke compensatie van de 880 m<sup>2</sup> heeft plaats gevonden met het toepassen van artikel 6.34 van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.</p>
7	<p><b>D194 Sir Winston Onroerend Goed B.V., Scorpio Horeca Exploitatie Maatschappij B.V. en Moon Horeca Exploitatie B.V.</b></p>		

7.1	<b>Parkeren</b>		
	<p>Indiener stelt dat parkeren in het betreffende gebied altijd al lastig is geweest. Indiener vreest met name dat de voorgenomen campusontwikkeling voorziet in onvoldoende parkeergelegenheid, wat ten koste zou gaan van de (schaarse) parkeerplaatsen in de openbare ruimte waar bezoekers van Sir Winston e.a. mede afhankelijk van zijn. Ook maakt indiener zich zorgen over de gevolgen van de campusontwikkeling voor de verkeerssituatie ter plaatse.</p>	<p>Om de bereikbaarheid van naastgelegen bestemmingen te garanderen wordt parkeerregulering ingesteld op de aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarbij bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning om te parkeren op straat. Zodoende parkeren nieuwe bewoners straks op eigen terrein en blijven parkeerplaatsen op straat beschikbaar voor bezoekers aan omliggende bestemmingen. Bedrijven en instellingen die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van deze beschikbaarheid van parkeerplaatsen, blijven door deze maatregel bereikbaar.</p> <p>Uit een gewogen analyse blijkt dat in het plangebied ruim voldoende aanbod is voor de berekende parkeerbehoefte. Deze analyses zijn gebaseerd op de <u>maximale</u> parkeernormen uit het Ontwikkelkader en de CROW-richtlijnen.</p> <p>Daarnaast wordt gehoor gegeven aan het Ontwikkelkader en amendement, door:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een maximale parkeernorm te hanteren. Minder parkeerplaatsen realiseren mag. Er mogen niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan het huidige aantal parkeerplaatsen.</li> <li>2. Er worden geen parkeerplaatsen in het openbaar gebied opgeheven.</li> <li>3. Bewoners en werknemers en bezoekers van het beoogde programma maken gebruik van de huidige parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning in het openbare gebied.</li> </ol>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
7.2	<b>Mobiliteitsplan</b>		
	<p>Om richting te geven aan de campusontwikkeling heeft de gemeente in 2021 het "Ontwikkelkader Kessler Park en omgeving" opgesteld. Het ontwikkelkader is vastgesteld bij raadsbesluit van 8 februari 2022. Ten aanzien van parkeren en verkeer in het plangebied volgt uit het Ontwikkelkader dat voor de campusontwikkeling wordt beoogd een mobiliteitsprong te maken volgens het STOMP-principe. In een amendement bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het Ontwikkelkader is besloten dat eerst aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe wordt voorgelegd en dat aan de raad een participatieplan wordt voorgelegd voordat een</p>	<p>Op grond van de onderzoeken Mobiliteitsonderzoek At the Park Rijswijk, Parkeerstudie At the Park en de Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 (respectievelijk de bijlagen 16, 22 en 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan), is men tot het oordeel gekomen dat het bestemmingsplan kan voorzien in de parkeerbehoefte die het genereert, berekend op basis van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Door de verkeersgeneratie komt de leefbaarheid niet onevenredig onder druk te staan. De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied is daarmee juridisch planologisch verantwoord.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>bestemmingsplan aan de raad ter besluitvorming wordt toegezonden</p> <p>Voorts bepaalt het amendement dat de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied behouden blijven en pas deels opgeheven kunnen worden als alle betrokken stakeholders overeenstemming hebben bereikt over alternatieven. Daarnaast is van belang dat op 7 november 2023 de motie "Meer aandacht voor de (P)auto" is aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht om bij het opstellen van de mobiliteitsstrategie serieus ruimte te bieden aan en aandacht te besteden aan de P van personenauto, het huidige en toekomstige autoverkeer, de doorstroming daarvan en de bereikbaarheid van Rijswijk.</p> <p>Na de vaststelling van het Ontwikkelkader en het daarbij aangenomen amendement heeft indiener met zorgen over parkeren en verkeer de gemeente meermalen tevergeefs aangespoord om te komen tot een overkoepelend kader met een nadere uitwerking van de ambities op het gebied van verkeer en parkeren. Er heeft lange tijd onduidelijkheid bestaan over de wijze waarop de gemeente invulling wilde geven aan dit overkoepelend kader. Zonder overleg en afstemming met Sir Winston e.a. en de andere belanghebbenden heeft de gemeente Sweco gevraagd om een mobiliteitsplan op te stellen. Dit 'Mobiliteitsplan Kessler Park en omgeving' (d.d. 2 oktober 2023) is, naar indiener begrijpt, inmiddels definitief. Indiener en de andere belanghebbenden hebben nauwelijks gelegenheid gehad om inbreng te leveren voor het Mobiliteitsplan.</p>	<p>In de bijgevoegde onderzoeken bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, mogelijk is zonder aanpassingen aan de wegenstructuur.</p> <p>De ontwikkeling waar het bestemmingsplan betrekking op heeft kan verkeerskundig ook uitgevoerd worden zonder de aanpassingen. Wel is geconstateerd dat er ook in de huidige situatie knelpunten zijn. Het Mobiliteitsplan, volgend uit het amendement, biedt hiervoor oplossingsrichtingen. Aanpassingen zijn dus wenselijk en worden ook voorbereid worden in een apart te volgen juridisch planologisch pad.</p> <p>Tussentijds zijn de uitkomsten uit deze studie door Sweco gepresenteerd tijdens een inloopsprekkuur waar belanghebbenden de mogelijkheid hebben gekregen om op de concept uitkomsten te reageren waarna commentaar verwerkt is. De uitkomsten zijn via een raadsinformatiebrief in december 2023 ter informatie voorgelegd aan de raad.</p> <p>Zorgen die hier worden geuit hebben alle betrekking op de inrichting van de openbare ruimte en het ontbreken van een overkoepelend kader voor verkeer en parkeren. Beide zaken zijn geen toetsingsinstrument voor de beoordeling van dit bestemmingsplan.</p>	
<b>7.3</b>	<b>Parkeeronderzoek</b>		
	<p>Over het uitvoeren van een overkoepelend parkeeronderzoek is met indiener en andere belanghebbenden wel gesproken. Het duurde echter geruime tijd voordat dit onderzoek werd opgestart. Dit hield onder meer verband met de uitzonderlijk traag verlopende procedure om tot selectie van een onderzoeksbureau te komen. Hoewel indiener en de andere belanghebbenden een duidelijke voorkeur hebben uitgesproken voor een bureau met een – volgens hen –heldere aanpak, heeft de gemeente de keuze om onduidelijke redenen laten vallen op Ecorys. Over de aanpak van het onderzoek is vervolgens lange tijd met betrokkenen gesproken. Ecorys is daarna begonnen met het uitvoeren van onderzoek op locatie en</p>	<p>Om te komen tot gedragen uitkomsten van het uit te voeren onderzoek naar de huidige parkeersituatie en mogelijkheden om leefbaarheid te vergroten zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid, is gekozen voor een maximale participatie van alle belanghebbenden. Dit heeft zich vertaald naar betrokkenheid van belanghebbenden in alle fasen van het uit te voeren onderzoek, zoals het opstellen van de onderzoeksvraag, selectie van het uitvoerende onderzoeksbureau, beoordeling van het plan van aanpak van het geselecteerde bureau en bespreking van alle tussenrapportages. Dat deze vorm van zorgvuldigheid ten koste gaat van de snelheid van rapporteren is een offer</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>aan het opstellen van een 'Parkeeronderzoek Kessler Park' (hierna: "het Parkeeronderzoek"). Het concept-Parkeeronderzoek is op 11 december 2023 met Sir Winston e.a. en de andere belanghebbenden besproken. Tijdens deze bespreking werd duidelijk dat veel van de gepresenteerde uitkomsten onduidelijk zijn. De gemeente heeft geconstateerd dat het onderzoek op locatie deels overgedaan moet worden, dat een deel van de onderliggende data inmiddels verloren is gegaan en dat het rapport ingrijpend herzien moet worden. Een aangepast concept is niet eerder dan begin maart te verwachten en moet daarna nog met belanghebbenden besproken worden.</p>	<p>dat van tevoren bekend is was en wat bewust is geaccepteerd. Dat in bepaalde fases van het onderzoek ook keuzes worden gemaakt die niet op instemming kunnen rekening van alle betrokken partijen, valt te betreuren, maar is onvermijdelijk.</p> <p>De resultaten van het parkeeronderzoek van Ecorys worden gebruikt bij het maken van een ontwerp van de buitenruimte. Er is geen directe relatie met het bestemmingsplan. Dat het parkeeronderzoek nog niet is afgerond is dus ook geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.</p>	
<b>7.4</b>	<b>Onderzoeken bestemmingsplan</b>		
	<p>Aan het einde van de zomer van 2023 gaf de gemeente aan dat de benodigde planologische procedure voorlopig uitgesteld zou worden, omdat de uitwerking en onderbouwing van de plannen eerst zorgvuldig afgestemd moest worden. Tot verbazing van indiener en andere belanghebbenden zijn op 21 december 2023, op de valreep van het kerstreces, de ontwerpbesluiten voor het bestemmingsplan 'Campus At the Park' en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C ter inzage gelegd. Op dat moment had het overleg over het concept-Parkeeronderzoek zelfs nog niet plaatsgevonden. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren (par. 4.11) wordt weliswaar verwezen naar het Ontwikkeldkader, maar wordt het amendement bij het Ontwikkeldkader, waarin het college is opgedragen aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen voor te leggen, in het geheel niet genoemd. Ook het Mobiliteitsplan en het (niet-definitieve) Parkeeronderzoek, die zijn opgesteld ter uitvoering van het amendement, worden niet aangehaald. Er wordt enkel verwezen naar drie onderzoeken die Kadans heeft laten uitvoeren ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk, uitgevoerd door Sweco</li> <li>- Parkeerbehoefte Kadans Rijswijk – notitie bestemmingsplan, uitgevoerd door Goudappel</li> <li>- Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk, uitgevoerd door Goudappel</li> </ul>	<p>Voorafgaand aan de feitelijke publicatie zijn belanghebbenden geïnformeerd over het voornemen en is gecommuniceerd wanneer de plannen ter visie zouden worden gelegd. De rapportage van de omgevingsdialoog is als bijlage 3 bijgevoegd. Daaruit wordt geconcludeerd dat er een intensieve informatieverstrekking en afstemming heeft plaatsgevonden gedurende het proces van omgevingsdialoog.</p> <p>De gevraagde mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP principe zijn uitgevoerd en tevens aan de Raad voorgelegd (21-085 Raadsvoorstel Ontwikkeldkader Kesslerpark en omgeving inclusief wijziging naar aanleiding van amendement d.d. 08 feb 2022).</p> <p>De aangeleverde onderzoeken (waarnaar wordt verwezen) zijn alle als bijlagen gevoegd bij het bestemmingsplan en tegelijkertijd daarmee ter inzage gelegd. Deze onderzoeken dienen ter onderbouwing van het bestemmingsplan. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt kort op deze onderzoeken ingegaan. Hiermee wordt aangetoond dat de beoogde ontwikkeling juridisch en planologisch uitvoerbaar is en verantwoord is. Zo wordt in de plansituatie voorzien in de parkeerbehoefte en kan de ontwikkeling verkeerskundig ook uitgevoerd worden zonder dat daar aanpassingen voor nodig zijn ten opzichte van de autonome situatie.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp bestemmingsplan</p>

	De bovengenoemde drie onderzoeken komen voor indiener en andere belanghebbenden als een totale verrassing, omdat hierover door de gemeente en de initiatiefnemers nooit met hen is gesproken. Dit staat haaks op de herhaalde belofte van zowel de gemeente als de initiatiefnemers om maximale transparantie te betrachten. Gelet op hetgeen hiervoor is besproken moet ook meer in het algemeen worden opgemerkt dat het participatie- en afstemmingstraject de nodige onvolkomenheden heeft gekend.		
<b>7.5</b>	<b>Ontwerpbesluit omgevingsvergunning</b>		
	Indiener merkt op dat het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken in tegenstelling tot het ontwerpbestemmingsplan niet digitaal raadpleegbaar was. Pas na afloop van de inzagetermijn en herhaaldelijke verzoeken daartoe heeft de gemeente het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning toegezonden.	Dit klopt. Het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning (en de bijbehorende stukken) hoeft volgens de wet niet digitaal raadpleegbaar te zijn. Bij het ontwerpbestemmingsplan is dat wel wettelijk verplicht. Het raadplegen van het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning gaat alleen op verzoek. Wij betreuren het dat het ontwerpbesluit pas na de inzagetermijn en na herhaaldelijke verzoeken is toegezonden. Normaal gesproken wordt zo'n verzoek direct opgepakt en worden de stukken op korte termijn verzonden. Na vaststelling zal ditmaal ook de omgevingsvergunning digitaal raadpleegbaar zijn.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp bestemmingsplan
<b>7.6</b>	<b>Geen gevolg gegeven aan het amendement</b>		
	Indiener stelt zich op het standpunt dat ten onrechte geen gevolg is gegeven aan het amendement van de raad dat is aangenomen bij het Ontwikkeldkader. In het amendement is het college opgedragen om de raad - voordat een bestemmingsplan aan de raad ter besluitvorming wordt toegezonden - een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe voor te leggen. Dit is ten onrechte niet gebeurd. Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan in feite een stap te vroeg ter inzage gelegd.	Er is wel degelijk een concrete uitwerking van het STOMP principe uitgevoerd en in december 2023 ter informatie voorgelegd aan de raad. De ontwikkeling, zoals beoogd in onderliggend ontwerp bestemmingsplan, is verkeerskundig echter niet afhankelijk van dit plan en volgt een apart juridisch planologisch pad.  In de bijgevoegde onderzoeken bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling, waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, mogelijk is zonder aanpassingen aan de wegenstructuur. De ontwikkeling, waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, kan verkeerskundig ook uitgevoerd worden zonder de aanpassingen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan volgend uit het amendement. Wel is het zo dat deze aanpassingen wenselijk zijn en ook voorbereid worden in een apart te volgen juridisch planologisch pad.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp bestemmingsplan
<b>7.7</b>	<b>Onderbouwing parkeernormen Ontwikkeldkader in bestemmingsplan onvoldoende</b>		

<p>Volgens indiener heeft het ontbreken van een overkoepelend kader tot gevolg dat de lage parkeernormen uit het Ontwikkelkader, die zijn vastgesteld met het oog op de beoogde mobiliteitsprong en waarbij in de planregels van het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangesloten, onvoldoende zijn onderbouwd en verantwoord.</p> <p>Volgens vaste jurisprudentie moet de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan inzichtelijk maken wat de gevolgen van dat plan zijn voor verkeer en parkeren. Een deugdelijk onderzoek naar de parkeerbehoefte is noodzakelijk voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. Als bij de berekening van de parkeerbehoefte reductiefactoren worden toegepast, moet inzichtelijk worden gemaakt waarom deze worden gebruikt. Daarnaast is het van belang om de effectiviteit van de mobiliteitsmaatregelen in de planregels te waarborgen.</p> <p>Artikel 8.1 onder a van de planregels bevat een voorwaardelijke verplichting voor autoparkeren waarin – kort gezegd – is opgenomen dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het Ontwikkelkader. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren is enkel opgenomen dat de parkeerbehoefte voor ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkelkader. In het Ontwikkelkader zelf staat dat de parkeernorm wordt vastgesteld aan de hand van het waargenomen autobezit van Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare appartementen. De vigerende parkeernormen zijn volgens het Ontwikkelkader te hoog en staan niet in verhouding met het te verwachten autobezit in het gebied. Voor de parkeernormen uit het Ontwikkelkader is aangesloten bij de parkeernormen van het Havenkwartier waarin gemiddeld 33% minder mobiliteit is opgenomen omdat het NS-station in de buurt ligt. Op de Havenkwartiernormen is afhankelijk van de oppervlakte van de woning een aanvullende mobiliteitskorting toegepast van tussen de 33% en 38%. Met de parkeernormen uit het Ontwikkelkader neemt het aantal parkeerplaatsen niet verder toe. Verder volgt uit het Ontwikkelkader dat de gemeente wil inzetten op betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages.</p> <p>In de plantoelichting en de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie ontbreekt enige nadere toelichting op en</p>	<p>Zie de beantwoording onder 4.4</p> <p>De gehanteerde parkeernormen in het bestemmingsplan zijn de vastgestelde maximale normen uit het Ontwikkelkader. Verder is in het bestemmingsplan onderbouwd dat dit aanvaardbaar is voor de specifieke locatie.</p> <p>Tevens is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling verkeerskundig uitgevoerd worden zonder dat daar aanpassingen voor nodig zijn ten opzichte van de autonome situatie.</p> <p>De eisen uit het Ontwikkelkader omtrent parkeren zijn verwerkt in het regels van het bestemmingsplan artikel 8.1, hetgeen betekent dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De parkeernorm die wordt gehanteerd een <u>maximale</u> parkeernorm is. Minder parkeerplaatsen mag. Er mogen geen extra parkeerplaatsen dan huidig worden gerealiseerd.</li> <li>2. Er worden geen parkeerplaatsen uit het openbaar gebied opgeheven.</li> <li>3. Gebruikers + bezoekers van het beoogde programma maken gebruik van de huidige parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning in het openbare gebied.</li> </ol> <p>Hiermee wordt gewaarborgd dat de voorliggende plannen in hun eigen behoeftes kunnen voorzien, hetgeen juridisch planologisch aangetoond dient te worden.</p> <p>In de rapportage van Goudappel Coffeng wordt een parkeernorm van 1,9 voor bedrijven vermeld en geldt er voor horeca 6,0 per 100 m2. Het Ontwikkelkader bevat alleen normen voor woningen, niet voor bedrijven. Daarom zal in het bestemmingsplan een aanvullende planregeling komen: een voorwaardelijke verplichting met de parkeernormen voor woningen conform het Ontwikkelkader en een voorwaardelijke verplichting met de parkeernormen voor de overige functies. Dit is een ambtshalve wijziging.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan (n.a.v. zienswijze)</p> <p>Wel ambtshalve:</p> <p>Artikel 8.1 wordt aangepast.</p>
--	---	--



	<p>onderbouwing van de totstandkoming van de lagere parkeernormen uit het Ontwikkelkader. Zo is het niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten autobezit van de verschillende doelgroepen is en aan de hand van welke gegevens dit autobezit is bepaald. Verder is niet gemotiveerd waarom kan worden aangesloten bij de Havenkwartiernormen en vanwege welke factoren – naast de nabijheid van het NS-station, welke factor schijnbaar al is meegenomen in de Havenkwartiernormen – een aanvullende mobiliteitskorting kan worden toegepast op deze normen. In de Parkeerstudie is voor de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden met de inzet van deelauto's, maar uit het plan blijkt niet of daadwerkelijk wordt ingezet op deelauto's en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd. In navolging van het amendement had onderbouwd moeten worden welke mobiliteitsmaatregelen en andere factoren (zoals het invoeren van betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages de lagere parkeernormen kunnen verantwoorden. Gelet hierop is indiener van mening dat de parkeernormen uit het Ontwikkelkader onvoldoende deugdelijk onderbouwd. Gezien het bovenstaande kan niet worden uitgesloten dat de berekende parkeerbehoefte is onderschat.</p>	<p>Artikel 8.1 onder a is nu:</p> <p><i>8.1 Voorwaardelijke verplichting autoparkeren</i></p> <p>a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, zoals toegestaan in de regels van dit plan, wordt slechts verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's overeenkomstig het Ontwikkelkader Kessler Park en omgeving, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2022 tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van het gebruik van bouwwerken en/of gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte voor auto's;</p> <p>Wordt gewijzigd in:</p> <p>a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, zoals toegestaan in de regels van dit plan, wordt slechts verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's overeenkomstig het Ontwikkelkader Kessler Park en omgeving, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2022 dan wel overeenkomstig het rapport van Goudappel Coffeng d.d. 30-11-2023 (Bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan) tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van het gebruik van bouwwerken en/of gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte voor auto's;</p>	
7.8	<b>Onderbouwing parkeernormen Ontwikkelkader in Mobiliteitsplan onvoldoende</b>		
	Ten aanzien van het Mobiliteitsplan geldt in het algemeen dat dit plan te globaal is. In het Mobiliteitsplan worden aanbevelingen gedaan om een invulling te geven aan de mobiliteitstransitie, maar verder wordt aangegeven dat het Mobiliteitsplan de hoofdlijnen bevat en nader onderzoek	In de bijgevoegde onderzoeken bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, mogelijk is zonder aanpassingen aan de wegenstructuur. De ontwikkeling, waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, kan	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan

	<p>noodzakelijk is waarbij nadere berekeningen nodig zijn en verdere uitwerking kan worden gegeven aan de verkeerstechnische onderwerpen. Onder verwijzing naar hetgeen onder randnummer 15 is aangevoerd meent indiener dat geconcretiseerd moet worden welke reductiefactoren worden toegepast en welke mobiliteitsmaatregelen worden genomen, om aan de hand hiervan de aangepaste parkeernormen uit het Ontwikkelkader te onderbouwen. Daarbij moet tevens de aangenomen motie 'Meer aandacht voor de (P)auto' in acht worden genomen. Voor een analyse van het Mobiliteitsplan op detailniveau wordt verwezen naar het tegenrapport van Movares.</p>	<p>verkeerskundig ook uitgevoerd worden zonder de aanpassingen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan volgend uit het amendement. Wel is het zo dat deze aanpassingen wenselijk zijn en ook voorbereid worden in een apart te volgen juridisch planologisch pad. Aanbevelingen en vervolgonderzoek, zoals voorgesteld in het Mobiliteitsplan kunnen dan ook in een latere fase plaatsvinden.</p> <p>De ontwikkeling, zoals beoogd in dit bestemmingsplan, is verkeerskundig niet afhankelijk van het Mobiliteitsplan volgend uit het amendement en volgt een apart juridisch planologisch pad. In het onderzoek dat bij dit bestemmingsplan hoort worden feitelijk geen reductiefactoren (voor bijv. nabijheid OV) op de parkeernormering toegepast maar wordt worst case gerekend met als basis de CROW parkeernormering (hoger dan normering zoals opgenomen in ontwikkelkader). Wel wordt de parkeernormering en daaruit volgend ook de ritgeneratie gecorrigeerd voor het daadwerkelijk aantal parkeerplaatsen in het gebied.</p> <p>Voor de reactie op het tegenrapport van Movares wordt verwezen naar een memo behandeling zienswijze mobiliteitsstudie Kessler Park van Sweco die als bijlage 5 is toegevoegd.</p> <p>Gesteld wordt dat de parkeernormen uit het Ontwikkelkader onvoldoende deugdelijk zijn onderbouwd. Opgemerkt wordt dat het Ontwikkelkader reeds eerder is vastgesteld door de gemeenraad en is daarmee leidend als toetsingskader voor het bestemmingsplan.</p>	
<b>7.9</b>	<b>Onderbouwing parkeernormen Ontwikkelkader in Parkeeronderzoek onvoldoende</b>		
	<p>Het Parkeeronderzoek zou inzicht moeten bieden in de parkeercapaciteit, bezettingsgraden en beweegredenen van parkeerders in het gebied. Zoals hiervoor besproken heeft de gemeente ten aanzien van het Parkeeronderzoek onderkend dat het onderzoek op locatie deels overgedaan moet worden en dat het rapport ingrijpend moet worden herzien. Onder meer geldt dat de enquêtes die zijn uitgevoerd onder bezoekers niet representatief zijn voor het gehele gebied gelet op de locaties waar deze enquêtes zijn uitgevoerd. Verder biedt het onderzoek geen inzicht in de</p>	<p>De resultaten van het parkeeronderzoek van Ecorys worden gebruikt bij het maken van een ontwerp van de buitenruimte. Er is geen relatie met het bestemmingsplan. Dat het parkeeronderzoek nog niet is afgerond is dus ook geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen. Overigens is het parkeeronderzoek nog gaande en een definitieve versie is nog niet beschikbaar. Het is voorbarig om de kwaliteit van het onderzoek in deze fase ter discussie te stellen.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp bestemmingsplan</p>

	<p>toekomstige situatie en wordt ten onrechte geen onderscheid gemaakt tussen openbare en niet-openbare parkeerplaatsen. Voor een analyse van het concept-Parkeeronderzoek op detailniveau wordt verwezen naar het tegenrapport van Movares. Bovendien spreken het Mobiliteitsplan en het Parkeeronderzoek de onderzoeken, die als onderbouwing bij het bestemmingsplan ter inzage zijn gelegd, op verschillende essentiële punten tegen. Daarvoor wordt verwezen naar de tabel en bijbehorende uitleg in bijlage 1 bij het tegenrapport van Movares.</p>	<p>De CROW normen voor verkeersgeneratie en parkeerkencijfers uit de publicatie "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" zijn algemeen gebruikte cijfers, gebaseerd op gedegen onderzoek. Daarmee kunnen deze cijfers ook in juridisch planologische context als onderbouwing worden gebruikt.</p> <p>De veronderstelling dat het Mobiliteitsplan en het Parkeeronderzoek de onderzoeken ter onderbouwing van het bestemmingsplan op essentiële punten tegenspreken is onjuist. Voor de reactie op het tegenrapport van Movares wordt verwezen naar een memo behandeling zienswijze mobiliteitsstudie Kessler Park van Sweco die als bijlage 5 is toegevoegd.</p>	
	<p>Geconcludeerd moet worden dat het Mobiliteitsplan en het Parkeeronderzoek gebrekkig zijn en dat gemeente nu aan zet is om aanvullende onderzoeken te laten uitvoeren en de rapporten te laten herstellen en aanvullen. In lijn met het amendement moeten de rapporten vervolgens aan de raad worden voorgelegd. Daarnaast zal vanzelfsprekend de plantoelichting moeten worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van de definitieve rapporten en zal de effectiviteit van de mobiliteitsmaatregelen moeten worden gewaarborgd in het bestemmingsplan waarna het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage moet worden gelegd.</p>	<p>De veronderstelling dat het mobiliteitsplan en het parkeeronderzoek gebrekkig zijn is ongegrond.</p> <p>De resultaten van het parkeeronderzoek van Ecorys worden gebruikt bij het maken van een ontwerp van de buitenruimte. Er is geen relatie met het bestemmingsplan, waarin een maximale parkeernorm is vastgelegd waaraan eenvoudigweg voldaan moet worden. Dat het parkeeronderzoek nog niet is afgerond is dus ook geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen. Overigens is het parkeeronderzoek nog gaande en een definitieve versie is nog niet beschikbaar. Het is voorbarig om de kwaliteit van het onderzoek in deze fase ter discussie te stellen.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>7.10</b>	<b>Toepassing parkeernormen uit Ontwikkelkader</b>		
	<p>Uit beide studies volgt dat de parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkelkader, terwijl vervolgens wordt aangegeven dat de parkeerbehoefte is gebaseerd op 'iets lagere parkeernormen' dan de parkeernormen uit het Ontwikkelkader. Deze formulering is misleidend, omdat het hanteren van deze 'iets lagere parkeernormen' in feite resulteert in aanzienlijke vermindering van de (ongewogen) parkeerbehoefte. Niet is onderbouwd waarom deze keuze is gemaakt en hoe de lagere parkeernormen – die dus nog lager zijn dan de ondeugdelijk onderbouwde lagere parkeernormen uit het Ontwikkelkader – tot stand zijn gekomen. Het bevreemdt indieneer, dat wordt afgeweken van de parkeernormen uit het Ontwikkelkader,</p>	<p>In het bestemmingsplan hoeft niet onderbouwd te worden waarom wordt gekozen voor een parkeernorm die lager is dan de maximale parkeernorm uit het Ontwikkelkader. De parkeernorm uit het Ontwikkelkader betreft immers een maximumnorm; Er wordt derhalve niet afgeweken van het Ontwikkelkader.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>aangezien de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie juist zijn opgesteld ter onderbouwing van de planregels waarin wordt aangesloten bij het Ontwikkelkader en dus niet bij (nog) lagere parkeernormen. Volledigheidshalve merkt indiener op dat - voor zover wordt beoogd om af te wijken van de normen uit het Ontwikkelkader dit in strijd zou zijn met artikel 8.1 van de planregels zodat in beginsel een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan is benodigd.</p>		
	<p>In de mobiliteitsstudie en de parkeerstudie is bij de berekening van de parkeerbehoefte zonder enige onderbouwing gewerkt met aanwezigheidspercentages. Onduidelijk is of is uitgegaan van de aanwezigheidspercentages van de CROW of dat de opstellers van de studies hier zelf keuzes hebben gemaakt. Verder wordt aangenomen dat de functie educatie in de avond geen bezoekers trekt, terwijl het voor het type onderwijsinstelling dat door Kadans is gepresenteerd als huurder gebruik is om ook in de avonden onderwijs te geven. In aanvulling op het tegenrapport van Movares meent indiener tot slot dat het totaalbeeld van de parkeerbehoefte wordt vertekend door de ongefundeerde aanname dat de plekken in de parkeergarages in het plangebied zonder meer voor verschillende doelgroepen kunnen worden ingezet. Dit staat haaks op het voornemen van de initiatiefnemers om de parkeerplekken te verhuren.</p>	<p>In de parkeerbalans is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals gepubliceerd in de CROW.</p> <p>Deze CROW cijfers zijn tevens toegepast op de functie educatie. Hierop is geen handmatige op- of afslag gedaan. Mocht men twijfels hebben bij de validiteit en representativiteit van de CROW cijfers, dan blijkt nog uit de bezettingsgraadberekening dat dit geen kritische en bepalende invloed heeft op de parkeerbalans.</p> <p>Daarnaast is de parkeerbalans berekend op een maximale parkeernorm uit het Ontwikkelkader. Een lagere parkeernorm toepassen zou altijd mogen. Het wel of niet aan de orde zijn van een voornemen om parkeerplaatsen te verhuren is daarmee niet relevant, immers:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er worden geen parkeerplaatsen uit het openbaar gebied opgeheven.</li> <li>2. Gebruikers + bezoekers van het beoogde programma maken gebruik van de huidige parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning in het openbare gebied</li> </ol>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>7.11</b>	<b>Voorzien in parkeerbehoefte</b>		
	<p>Uit de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie volgt dat de parkeerbehoefte voor 'At the Park' 774 zou zijn en voor 'HERE at the Park' 121, welke parkeerbehoefte lager zou zijn dan het bestaande parkeeraanbod van 838 respectievelijk 122. Daarmee zou sprake zijn van een acceptabele situatie, terwijl onduidelijk is hoe men is gekomen tot een bestaand parkeeraanbod van (in totaal) 960 parkeerplaatsen en niet inzichtelijk is gemaakt of deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn. Zoals hiervoor besproken onder randnummer 15 bevat artikel 8.1 van de planregels een voorwaardelijke</p>	<p>Het betreft een maximale parkeernorm uit het Ontwikkelkader. Een lagere parkeernorm toepassen zou altijd mogen. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor een minimaal aantal autoparkeerplaatsen is daar mee niet aan de orde.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	verplichting voor auto parkeren waarin – kort gezegd is opgenomen dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het Ontwikkelkader.		
<b>7.12</b>	<b>Geen aanvaardbare loopafstand</b>		
	Op grond van artikel 8.1 van de planregels geldt in afwijking van het bepaalde onder A dat in de onder bedoelde parkeergelegenheid mag worden voorzien in niet openbaar gebied binnen 250 meter afstand van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. Uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' uit 2018 volgt dat een acceptabele loopafstand voor de functie wonen 100 meter is. In het bestemmingsplan is ten onrechte niet gemotiveerd waarom in artikel 8.1 van de planregels wordt afgeweken van de acceptabele loopafstand van 100 meter.	De genoemde 100 meter is geen norm, maar een richtlijn van CROW voor bewoners, uit publicatie 381 (voor bezoekers van woningen is dit 250 meter), met als idealistisch uitgangspunt dat parkeren gratis en ruim voorhanden is. In veel hoogstedelijke woongebieden (stadscentra en schilgebieden) is parkeren niet gratis en de bezettingsgraad van parkeerplaatsen hoog. Onder die omstandigheden gelden andere acceptabele loopafstanden - tot wel 400 meter of soms nog meer. In het plangebied wordt een vergelijkbare invulling gegeven door sterk te verdichten en parkeerregulering toe te passen, waardoor loopafstanden langer dan 100 meter acceptabel zijn. De acceptabele loopafstand voor bezoekers van woningen is conform CROW publicatie 381 250 meter. Voor de projectlocatie kan daarom uitgegaan worden van een acceptabele loopafstand van 250 meter.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
<b>7.13</b>	<b>Mobiliteit</b>		
	Ten behoeve van het (ontwerp)bestemmingsplan is onderzocht of de campusontwikkeling niet leidt tot significante verkeersbelemmeringen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het Mobiliteitsonderzoek. Voor de bepaling van de verkeersgeneratie is uitgegaan van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Uit het Mobiliteitsonderzoek en de plantoelichting volgt dat deze methode zou volstaan, gelet op de lage parkeernorm, de nabijheid van het station en tram- en bus voorzieningen, de beoogde doelgroep en de invoering en uitbreiding van de parkeerregulering. Daarbij wordt er echter aan voorbijgegaan dat – zoals hiervoor betoogd – nog niet is geconcretiseerd en onderbouwd welke reductiefactoren worden toegepast en welke mobiliteitsmaatregelen worden genomen en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd in het bestemmingsplan. Verder ontbreekt het aan inzicht in de parkeercapaciteit, bezettingsgraden en beweegredenen van parkeerders in het gebied. Daarvoor moet de gemeente aanvullende onderzoeken laten uitvoeren en het Mobiliteitsplan en het Parkeeronderzoek laten herstellen en aanvullen. In feite is het Mobiliteitsonderzoek daarom voorbarig opgesteld.	De ontwikkeling, zoals beoogd in dit bestemmingsplan, is verkeerskundig niet afhankelijk van het Mobiliteitsplan volgend uit het amendement en volgt een apart juridisch planologisch pad. In het onderzoek dat bij dit bestemmingsplan hoort worden feitelijk geen reductiefactoren (voor bv nabijheid OV) op de parkeernormering toegepast maar wordt worst case gerekend met als basis de CROW parkeernormering (hoger dan normering zoals opgenomen in ontwikkelkader). Wel wordt de parkeernormering en daaruit volgend ook de ritgeneratie gecorrigeerd voor het daadwerkelijk aantal parkeerplaatsen in het gebied  De parkeernorm van 0,8 voor de dure appartementen is gekozen omdat dit gelijk is aan de maximale parkeernorm in het Havenkwartier. Dat ligt ruim boven de parkeernorm voor het Kessler Park. Het overnemen van de CROW norm zou ertoe leiden dat een onrealistisch hoge norm wordt gehanteerd, waardoor de bewoners van de dure appartementen gemiddeld meer dan 2x zoveel auto's kunnen parkeren als bewoners van goedkope/middensector appartementen.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan

	<p>Los daarvan is het Mobiliteitsonderzoek ook op andere punten gebrekkig. Ten eerste is het onduidelijk welke parkeercijfers en ritproductie worden gehanteerd voor de verschillende functies en van welke gebieds- en locatienmerken wordt uitgegaan voor de autoverkeerontwikkeling in de plansituatie (par. 2.2 tegenrapport). Zo wordt voor “de bewoners van de dure appartementen” zonder afdoende toelichting uitgegaan van een parkeernorm van 0,8. Bovendien wijken de gehanteerde parkeernormen af van de parkeernormen uit de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie en wordt in het Mobiliteitsonderzoek niet uitgegaan van dezelfde onderverdeling in verschillende functies als in de voornoemde twee studies. Verder is in het Mobiliteitsonderzoek ten onrechte niet gerekend met een worst-case scenario, hetgeen kan leiden tot een onderschatting van de verkeersgeneratie. Voor de overige bevindingen van Movares wordt verwezen naar het tegenrapport.</p>	<p>Vervolgens wordt de parkeernorm voor de goedkope/middensector appartementen berekend op basis van het aantal overgebleven parkeerplaatsen. Zo wordt alle parkeercapaciteit in het plangebied benut: dit levert een <u>worst-case schatting van de verkeersgeneratie</u>. Uiteindelijk zal de parkeernorm lager liggen dan dit getal, leidend tot een lagere verkeersgeneratie.</p> <p>De bevindingen van Movares zijn verder individueel toegelicht in de memo behandeling zienswijze mobiliteitsstudie Kessler Park van Sweco die als bijlage 5 is toegevoegd.</p> <p>Het mobiliteitsplan is geen verplicht onderzoek in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan. De parkeernorm uit het Ontwikkelkader is niet gebaseerd op een inschatting van de toekomstige parkeerbehoefte, maar een reactie op de vraag of het aantal reeds aanwezige parkeerplaatsen voldoende zou kunnen zijn voor de voorgenomen bouwontwikkeling. Dit laatste blijkt het geval te zijn, onder de voorwaarde dat wordt besloten tot flankerend beleid, zoals de invoering en uitbreiding van parkeerregulering in combinatie met de keuze om nieuwe bewoners geen recht te geven op een parkeervergunning om op straat te parkeren. Hiermee wordt gestimuleerd dat bewoners gebruik maken van de reeds aanwezig parkeervoorzieningen en geen gebruik maken van gratis parkeren op straat en wordt voorkomen dat andere bestemmingen onbereikbaar worden.</p>	
<b>7.14</b>	<b>Conclusie</b>		
	<p>Kort samengevat is ten aanzien van het aspect parkeren ten onrechte geen gevolg gegeven aan het amendement bij het Ontwikkelkader waarin het college is opgedragen om de raad - voordat een bestemmingsplan aan de raad ter besluitvorming wordt toegezonden – een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen vol-ens het STOMP-principe voor te leggen. In het bestemmingsplan is onvoldoende geconcretiseerd en onderbouwd welke reductiefactoren worden toegepast en welke mobiliteitsmaatregelen worden genomen en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd in het bestemmingsplan. Als gevolg daarvan zijn de lage parkeernormen uit het Ontwikkelkader, waarbij in de planregels wordt aangesloten, onvoldoende onderbouwd en</p>	<p>Er is wel degelijk gevolg gegeven aan het amendement: zo is er een concrete uitwerking van het STOMP principe uitgevoerd en eind 2023 ter informatie voorgelegd aan de raad</p> <p>Opgemerkt wordt dat het Ontwikkelkader reeds eerder is vastgesteld door de gemeenteraad en daarmee leidend is als toetsingskader voor het bestemmingsplan.</p> <p>De eisen uit het Ontwikkelkader omtrent parkeren zijn verwerkt in het regels van het bestemmingsplan Artikel 8.1, hetgeen betekent dat:</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>verantwoord, zodat niet kan worden uitgesloten dat de berekende parkeerbehoefte als gevolg van de campusontwikkeling is onderschat. Ten aanzien van het aspect verkeer geldt dat het Mobiliteitsonderzoek waarin de lage parkeernormen en beoogde mobiliteitsprong worden verondersteld in feite voorbarig is opgesteld. Gelet op het voorgaande is niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van de campusontwikkeling een aanvaardbare parkeer- en verkeerssituatie ontstaat, zodat het bestemmingsplan nog niet kan worden vastgesteld.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De parkeernorm die wordt gehanteerd een <u>maximale</u> parkeernorm is. Minder parkeerplaatsen mag. Er mogen geen extra parkeerplaatsen dan huidig worden gerealiseerd.</li> <li>2. Er worden geen parkeerplaatsen uit het openbaar gebied opgeheven.</li> <li>3. Gebruikers + bezoekers van het beoogde programma maken gebruik van de huidige parkeergarage en kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning in het openbare gebied.</li> </ol> <p>De ontwikkeling, zoals beoogd in dit bestemmingsplan, is verkeerskundig niet afhankelijk van het Mobiliteitsplan volgend uit het amendement. De maatregelen die uit dit Mobiliteitsplan volgen, volgen een apart juridisch planologisch pad. In het onderzoek dat bij dit bestemmingsplan hoort worden feitelijk geen reductiefactoren (voor bijv. nabijheid OV) op de parkeernormering toegepast maar wordt worst case gerekend met als basis de CROW parkeernormering (hoger dan normering zoals opgenomen in ontwikkelkader). Wel wordt de parkeernormering en daaruit volgend ook de ritgeneratie gecorrigeerd voor het daadwerkelijk aantal parkeerplaatsen in het gebied</p>	
<b>8</b>	<b>D196 TUI</b>		
<b>8.1</b>	<b>Woontoren</b>		
	<p>Het huidige Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park betreft het gebied bouwdeel A, B en C. Deze (ver-) bouw lijkt minimaal van invloed op het gebruikspfezier van het TUI hoofdkantoor. Desalniettemin moet er nu gereageerd worden. In de toekomst staat de ontwikkeling van de hoge woontoren direct tegenover Volmerlaan 3 gepland. TUI zou groot voorstander zijn van behoud van licht en lucht en daarmee de woontoren graag smaller en lager zien. Om dat (financieel) te kunnen realiseren, zal projectontwikkelaar nu reeds aanpassingen moeten doen bij de bouwdelen waar nu over gesproken wordt.</p>	<p>Het ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park ziet op de gehele campusontwikkeling en niet alleen op de bouwdelen A, B en C. Voor de bouwdelen A, B, C is tegelijkertijd het ontwerpomgevingsvergunning ter inzage gelegd, omdat deze bouwdelen al uitgewerkt zijn.</p> <p>Voor de overwegingen bij de toren op de hoek Kesslerpark – Volmerlaan wordt verwezen naar het gestelde onder 1.1.1.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
<b>8.2</b>	<b>Zonstudie</b>		
	<p>De zonstudie (zie bijlage) laat zien, dat het pand Volmerlaan 3 minder zonlicht zal krijgen. Naast esthetische consequenties als helder daglicht en een plezierige zonnige</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.1</p> <p>De ruimtelijke volumes zijn getoetst aan de lichte TNO-norm, een gangbare norm voor bezonningsstudies. Uit</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>

	<p>werkomgeving, zal daarmee een verdere verduurzaming van het pand een zware dobber worden. Zonnepanelen verdienen zich pas terug over een veel langere termijn. Ook zal de stralingswarmte, die normaal gesproken geabsorbeerd wordt door de pui, nu vervangen moeten worden door een stijging van gebruik van verwarming. Ook zal de verlichting vaak en meer gaan branden. Het verbruik van gas en elektra zal (volledig tegen de gewenste stroom in) gaan toenemen. Niet gewenst vanuit Sustainability, maar ook zeker niet ten aanzien van kosten. Ook dit item kan deels verholpen worden door een lagere bouw van de woontoren tegenover Volmerlaan 3.</p>	<p>deze studie blijkt dat de omliggende bebouwing minimaal de bezonningsuren krijgt zoals gesteld in de norm.</p> <p>Aanvullend daarop blijkt uit het bezonningsonderzoek (dat als bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd) dat het verlies aan bezonning zich beperkt tot de wintermaanden, en dan voornamelijk op de lagergelegen bouwlagen en het dakvlak.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat de TNO-normering ziet op residentiële bebouwing en niet op kantoren.</p>	
<b>8.3</b>	<b>Mobiliteit</b>		
	<p>Mobiliteit en bereikbaarheid zal door de uitbreiding van gebruik verslechteren. TUI was verbaasd, dat ondanks de afname van het gebruik van het huidige Shell pand, de doorstroom van verkeer, met name aan het eind van de middag in zowel de Volmerlaan als de Treubstraat fors aanhield.</p> <p>In de huidige situatie is er vanaf 15.30 uur een volledige chaos rond het kantoor. De veiligheid van auto's, maar ook van fietsers en voetgangers kan niet meer gewaarborgd worden.</p> <p>In de wirwar van vele studies die onder ogen gekomen zijn, worden verschillende parkeernormen gehanteerd. Ook ziet TUI dat o.a. de private parkeergarage aan de van Gijnstraat meegenomen wordt als parkeeroptie. Indien deze parkeergarage in toenemende mate toegevoegd zou worden als alternatief, is het voor TUI wel van belang dat TUI de betaalbare beschikking houdt over de parkeergelegenheid in deze parkeergarage om daarmee de grote evenementen te kunnen blijven organiseren.</p> <p>Mocht dit niet meer lukken, dan zal dat ook uitwerking hebben op leveranciers van overnachtingen, catering, etc. Leveranciers moeten eenvoudig kort kunnen parkeren bij de commerciële plint en voor toekomstige bewoners. TUI constateert een beperkte mogelijkheid hiertoe in de gecommuniceerde plannen. Ook bij de locaties Volmerlaan 3, 5 en 7 parkeren veel leveranciers kort op de weg, wat tot gevaarlijke situaties en verdere verstoring van de doorstroming leidt. Met de realiteit van bezorging moet meer rekening gehouden worden dan we nu terugzien.</p>	<p>Het is de ambitie noch de bevoegdheid van de gemeente om zich te mengen in de bedrijfsvoering van private partijen. Het is daarom de verantwoordelijkheid van de private exploitant van de parkeergarage (met ruim 750 parkeerplaatsen, waarvan 500 beschikbaar) aan de Van Gijnstraat om al dan niet afspraken te maken met de initiatiefnemer van het bestemmingsplan om op deze locatie een deel van de toekomstige parkeerbehoefte te faciliteren. In hoeverre deze afspraken de parkeermogelijkheden van andere gebruikers van de parkeergarage beperken of niet, is voor de beoordeling van het bestemmingsplan niet relevant.</p> <p>De beoogde ontwikkeling in het bestemmingsplan is juridisch planologisch uitvoerbaar en verantwoord; in de plansituatie wordt voorzien in de parkeerbehoefte. De ontwikkeling kan verkeerskundig uitgevoerd worden zonder dat daar aanpassingen voor nodig zijn ten opzichte van de autonome situatie.</p> <p>De uitgevoerde studies hanteren als uitgangspunt dat de maximale parkeernormen uit het Ontwikkelkader niet overschreden worden bij de berekening van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsonderzoek berekent de verkeersgeneratie mede op basis van het (huidige) parkeeraanbod in het bestemmingsplan.</p> <p>Het plangebied voorziet reeds in 838 parkeerplaatsen en voorziet volgens de parkeerberekeningen ruimschoots in de behoefte.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>



		Met de realiteit van bezorging is rekening gehouden en dit wordt concreet getoetst in de bouwplannen. Laden, lossen en bezorging kan worden opgevangen binnen de contouren van het bestemmingsplan	
	<b>D197 BBR</b>		
<b>9.1</b>	<b>Scope van onderzoeken/bewijzen/plannen</b>		
	Het huidige bestemmingsplan spreekt in al zijn facetten slechts over de ontwikkelingen van Kessler Park. Het actuele bestemmingsplan is zelfs beperkt tot de bouwdelen A, B en C. Daarmee wordt volgens BBR voorbij gegaan aan mogelijke consequenties van de bouwdelen die later ter tafel zullen komen. Ook de ontwikkeling Bouwhuis (voormalige IND) heeft direct impact op de plannen rond Kessler Park. Idem voor de verregaande plannen in het Havenkwartier.	Het ontwerpbestemmingsplan beperkt zich niet alleen tot de bouwdelen A, B en C. Het bestemmingsplan ziet op de hele campusontwikkeling en de onderzoeken hebben dan ook betrekking op de gehele ontwikkeling. Er is alleen voor de bouwdelen A, B en C een ontwerpomgevingsvergunning opgesteld. De ontwikkelingen in de omgeving die planologisch zeker zijn (ook wel de "harde" plannen), zoals Rijswijk Buiten/Pasgeld en ook de ontwikkelingen van Bouwhuis en "harde" plannen in het Havenkwartier, zijn onder meer meegenomen in de doorrekening autonome situatie verkeersmodel.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
<b>9.2</b>	<b>Parkeren</b>		
	BBR maakt zich zorgen over de parkeerfaciliteiten voor werknemers en bezoekers. In de plannen wordt gesproken over handhaving van de bestaande parkeerfaciliteiten op het maaiveld. In de telling lijkt dat te kloppen, maar de locatie van de parkeerplaatsen wijzigt. Hiermee vervallen een aantal parkeerfaciliteiten op cruciale posities voor onze leden. Het gebruik van private parkeergarages (van Gijnstraat en Shell) wordt aangegeven, maar zonder enige vorm van garantie t.a.v. kosten en beschikbaarheid. BBR constateert een wirwar aan onderzoeken naar mobiliteit en parkeren. Er worden diverse, van elkaar afwijkende, cijfers gebruikt voor o.a. het autobezit. Dit doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van menig onderzoek.	<p>Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op de inrichting van de buitenruimte. Het is daarom een misverstand dat parkeerfaciliteiten in de openbare ruimte komen te vervallen als onderdeel van dit bestemmingsplan.</p> <p>Er worden geen parkeerplaatsen in het openbaar gebied opgeheven. De herinrichting van de openbare ruimte en de bepaling van de exacte posities van de parkeerplaatsen behoort niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan.</p> <p>In het bestemmingsplan is de maximale parkeernorm uit het Ontwikkelkader overgenomen. Een lagere parkeernorm toepassen mag altijd. Het opnemen van een garantie t.a.v. kosten en beschikbaarheid is daar mee niet aan de orde.</p> <p>De uitgevoerde studies hanteren als uitgangspunt dat de maximale parkeernormen uit het Ontwikkelkader niet overschreden worden bij de berekening van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsonderzoek berekent de verkeersgeneratie mede op basis van het (huidige)</p>	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan

		parkeeraanbod in het bestemmingsplan. Daarmee worden geen van elkaar afwijkende getallen gehanteerd. De geloofwaardigheid van deze onderzoeken komt daarom hiermee ook niet ter discussie te staan.	
<b>9.3</b>	<b>Laden en lossen</b>		
	De ondernemers in het gebied hebben behoefte aan laad- en los faciliteiten. Niet alleen met kleine koeriers maar ook met vrachtwagens waar pallets gelost kunnen worden. In de huidige plannen ziet BBR daar weinig concreets over beschreven. Dit brengt een potentieel veiligheidsrisico met zich mee voor de lader/lossers en voor de overige weggebruikers. Ook kan dit leiden tot extra verkeersopstoppingen en de doorstroom verhinderen.	<p>Laden en lossen binnen het plangebied vindt plaats op eigen terrein. De aanpassing van de inrichting van de omliggende straten is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Wel is het zo dat deze aanpassingen wenselijk zijn en ook voorbereid worden in een apart te volgen juridisch planologisch pad. In dit traject zal ook aandacht zijn voor laden en lossen voor de huidige ondernemer in het gebied.</p> <p>In het mobiliteitsonderzoek is aangegeven dat met het aspect laden en lossen rekening wordt gehouden bij het bepalen van de verkeersgeneratie als gevolg van dit bestemmingsplan. De conclusie is dat laden, lossen en bezorging kunnen worden opgevangen binnen de contouren van het bestemmingsplan.</p>	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
<b>9.4</b>	<b>Verkeersdoorstroming</b>		
	In de huidige situatie ziet BBR reeds een extreme drukte op de wegen Burg Eisenlaan/Havenkwartier en Treubstraat/Volmerlaan/Kessler Park. Met de komst van zoveel woningen, voorziet BBR een toename van deze problematiek. Niet alleen door toekomstige bewoners, maar ook door hun bezoekers. De voorstellen voor het verkeer rond Kessler Park zijn gebaseerd op de ontwikkeling Kessler Park. BBR pleit voor een bredere kijk, waarbij o.a. de uitrit parkeergarage IND/Bouwhuis ontwikkeling meegenomen wordt. In het huidige ontwerp komt de uitrit van IND/Bouwhuis ontwikkeling uit op een fietsstraat, waar gelijktijdig een vrachtwagen aan het lossen kan zijn. Geen wenselijke situatie, ongeacht voor welke weggebruiker. BBR pleit voor een gelijke waarde van de auto en transportvoertuigen, naast de voetganger en de fietser, rekening houdende met de verkeersveiligheid en de noodzaak van auto en transportvoertuigen in een gemixte omgeving van wonen en bedrijvigheid.	<p>De onderzoeken waarnaar verwezen wordt tonen aan dat de beoogde ontwikkeling in het bestemmingsplan juridisch planologisch uitvoerbaar en verantwoord is; in de plansituatie wordt voorzien in de parkeerbehoefte. De ontwikkeling kan verkeerskundig ook uitgevoerd worden zonder dat daar aanpassingen voor nodig zijn ten opzichte van de autonome situatie.</p> <p>De locatie uitrit parkeergarage IND/ Bouwhuis ontwikkeling maakt geen onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan.</p> <p>Hetzelfde geldt voor de herinrichting van de openbare ruimte en aanpassingen voor verkeer geen onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan. Wel is het zo dat deze aanpassingen wenselijk zijn en ook voorbereid worden in een apart te volgen juridisch planologisch pad. In dit traject zal ook aandacht zijn voor veiligheid van alle weggebruikers.</p>	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan
	<b>D198 RBRE Real Estate</b>		
<b>10.1</b>	<b>Afwijzing transformatie Da Vinci Gebouw</b>		

	<p>Indiener maak ernstig bezwaar op bovenstaand bestemmingsplan en wel om de volgende reden. Er was een mogelijkheid om in 2017 het pand onder naam het Da Vinci Gebouw aan de Lange Kleiweg 2-28 aan te kopen om deze te transformeren naar 356 starterswoningen. Ondanks de professionele presentatie en het toen al aantoonbare tekort aan betaalbare huur-en koopwoningen was de reactie negatief. Op deze locatie was geen woningbouw gewenst. De schade, opgelopen door deze afwijzing, is enorm te noemen. Volgens indiener is hier sprake van willekeur en een zwalkend beleid. In de gemeentelijke visie was reeds bekend dat het tekort aan betaalbare woningen alleen maar zou oplopen. Was indiener toen een persoon met een vooruitziende blik. Indiener is van mening dat de gemeente Rijswijk haar verantwoordelijkheid hierin moet nemen en is bereid door te gaan in een procedure tot de Raad van State.</p>	<p>De mogelijkheid om wel wonen te realiseren in deelgebied West (Kesslerpark e.o.) is pas ontstaan in 2019 met het addendum op de toekomstvisie PPP. Voor die tijd was dat niet toegestaan.</p> <p>Inmiddels is ook het Ontwikkelkader Kesslerpark en omgeving vastgesteld, waarin de kantorenstrook (Da Vinci is nu The Lobby) nog altijd wordt uitgesloten van volledige transformatie naar wonen. De kantoren langs het spoor blijven en kunnen ook gebruikt worden voor onderwijs. Deze kantoren zijn aantrekkelijk voor (regionale) zakelijke dienstverleners. De gebouwen kunnen daarbij aan meerdere partijen worden verhuurd.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerpbestemmingsplan</p>
--	--	--	---

## 5. BEANTWOORDING ZIENSWIJZE OMGEVINGSVERGUNNING

Alle zienswijzen die zijn ingediend tegen de ontwerpomgevingsvergunning gaan inhoudelijk (ook) over het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden worden alle zienswijzen ook aangemerkt als zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

#	Bezwaar	Beantwoording	Conclusie
<b>11</b>	<b>Omwonenden</b>		
	<b>Hoge toren</b>		
<b>11.1.1</b>	<b>D140</b>		
	<p>Indiener vindt dat zij op korte afstand een uitzicht belemmerende toren erbij krijgt die bovendien een deel van het jaar de zoninval op haar eigen toren verhindert. Zo'n mastodont op de hoek van de straat is volgens indiener een gezichtsverpestend gebouw. Indiener vindt het jammer dat er niet wordt nagedacht over de leefbaarheid van de Plaspoelpolder voor de omwonenden die de gemeente toch ook graag wil hebben en behouden. Vanaf de Churchilltorens richting Kesslerpark is er nu nog een enigszins groene aanblik in een overwegend stenig gebied dat door de geplande toren afgesloten wordt. Aan het bedachte groen in het binnen gebied hebben de bewoners van de Churchilltorens niks.</p> <p>Indiener vraagt zich af waarom de toren 50 meter hoog moet zijn en waarom deze naar hen gericht moet zijn en zo compact. Er zijn in de Plaspoelpolder genoeg afsluitende gebouwen die minder hoog zijn en wel "afsluitend" genoemd kunnen worden. Indiener wenst dat het gebouw op de hoek Kesslerpark - Volmerlaan opnieuw bekeken wordt in het licht van het woongenot van de bewoners van de reeds aanwezige gebouwen.</p> <p>Indiener vraagt waarom de toren niet aan de andere kant kan worden gesitueerd, waar geen mensen wonen.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Zie 1.1.1 en 1.1.4 voor beantwoording.</p>	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
<b>11.1.2</b>	<b>D144</b>		
	<p>Indiener heeft grote bezwaren tegen de bouw van een toren van 50 meter hoog op de hoek Kesslerpark – Volmerlaan, omdat daarmee het uitzicht op het groengebied voor het voormalige Shellgebouw verdwijnt</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de</p>	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan

	en gedurende een deel van het jaar minder zon op de loggia valt.	gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Zie 1.1.1 voor beantwoording.	
<b>11.1.3</b>	<b>D144 - D190</b>		
	Indiener geven aan dat bij wind het harder waait door de aanwezigheid van een hoog gebouw en in de zomer is het door de hoeveelheid steen en asfalt veel te warm. Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de gezondheid van indiener.	Deze zienswijze heeft o.a. betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast zijn er zorgen over toename van luchtverontreiniging en hittestress ten gevolge van de ontwikkeling van Kesslerpark. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Zie 1.1.1 en 1.1.2 voor beantwoording.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
<b>11.1.4</b>	<b>D184</b>		
	Indiener geeft aan dat het huidige uitzicht voor bewoners aan de hoek van Volmerlaan volledig verdwijnt, ook het enige zichtbare groen zal met de komst van de hoge toren volledig verdwijnen en wordt buiten het zicht van omwonende vervangen door groen achter de woonkolos. De windstudie behorend bij het project en het uitgebreidere overzicht dat ook de Volmerlaan, tussen Kesslerpark en de S.W. Churchillaan omvat, geeft aan dat er geen windoverlast is op straatniveau is. Maar de studie beperkt zich tot straatniveau en beziet niet de effecten op grote hoogte.  Door huidige valwinden ontstaan er situaties waarbij er geen gebruik kan worden gemaakt van de uitvalscheren. De temperatuur in de appartementen aan de zuidwestzijde kan hierdoor oplopen tot 35-40 graden. Als er geen gebruik kan worden gemaakt van de huidige uitvalscheren zal er een slechte, onleefbare situatie ontstaan.	Deze zienswijze heeft betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Het windonderzoek is gebaseerd op de gangbare opzet waarbij het relevante effect van bebouwing op de windsituatie op ooghoogte in beeld wordt gebracht. Onderzoek naar hele gevelvlakken wordt alleen uitgevoerd als daar specifieke aanleiding voor is. Mede gezien de grote afstand van de nieuwe bebouwing is daar hier geen aanleiding toe.  Wij zijn van mening dat we wel rekening hebben gehouden met de belangen van de huidige bewoners. In de afgelopen twee jaar zijn tijdens de omgevingsdialoog	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan

	Nergens blijkt dat de gemeente op enigerlei wijze rekening heeft gehouden met de belangen van de huidige bewoners. Alles is gericht op bouwen en bouwen. Hoe fijn is het dat er woningen worden gerealiseerd ten koste van het woongenot en de leefbaarheid van de omgeving? De gemeente is er ook voor de huidige bewoners.	tussen initiatiefnemers en de omgeving (zowel bedrijven als omwonenden) in plenaire bijeenkomsten en persoonlijke gesprekken de ontwerpen van de toren bijvoorbeeld aangepast om zo veel mogelijk aan de wensen van de omgeving tegemoet te komen.  Voor het ontwerpbestemmingsplan zijn alle ruimtelijk relevante aspecten onderzocht zoals bezonning en windhinder. Hieruit is gebleken dat het ruimtelijk aanvaardbaar is in de bestaande omgeving. Het Kessler Park is een kantoren- en bedrijvenlocatie waar grote kantoren lang leegstaan. In 2018 vertrok Shell, waardoor er 87.000 m2 BVO leegstand bijkwam. De combinatie van werken, wonen en verblijven levert een bruisende plek op. Hierdoor wordt Rijswijk nog aantrekkelijker. Daarnaast draagt de transformatie van Kessler Park bij aan de verstedelijkingsopgave.  Zie 1.1.1 voor verdere beantwoording.	
<b>11.1.5</b>	<b>D156</b>		
	Indiener stelt voor om de geplande woontoren verder naar achteren te verplaatsen en wat te draaien. De nu al stevige geluidsoverlast van het verkeer en de daarmee gepaard gaande fijnstof krijgen zo nog een beetje een zijwaartse uitweg en blijven niet boven de kruising en het bestaande appartementengebouw hangen.	Deze zienswijze heeft betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Zie 1.1.1 voor beantwoording.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
<b>11.2</b>	<b>Waarde woning</b>		
<b>11.2.1</b>	<b>D184</b>		
	Indiener is van mening dat de bouw van de hoge toren zal leiden tot waardevermindering van de bestaande appartementen.	Deze zienswijze heeft betrekking op de hoge woontoren (gebouw G) die met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Voor gebouw G zal in een later stadium een omgevingsvergunningprocedure doorlopen worden. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan

		Zie 1.2.1 voor beantwoording.	
<b>11.3</b>	<b>Verkeer</b>		
<b>11.3.1</b>	<b>D156</b>		
	<p>Indiener geeft aan dat vanuit bewoners is meerdere malen gevraagd om eenrichtingsverkeer in te stellen in Kessler Park richting het station. Nu zorgt het autoverkeer dat daar vandaan komt dagelijks voor blokkering van de kruising Volmerlaan/Treubstraat waardoor in geval van calamiteiten hulpdiensten niet snel deze kruising kunnen oversteken. Door het instellen van eenrichtingsverkeer ontstaat er ruimte voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Tevens zal hierdoor de doorstroming van de kruising worden verbeterd waardoor een verdere toename van geluidsoverlast en fijnstof geminimaliseerd wordt.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>In de bijgevoegde onderzoeken bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de ontwikkeling waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, mogelijk is zonder aanpassingen aan de wegenstructuur. Reden hiertoe is dat er geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd waardoor het in de maatgevende spitsperiodes nauwelijks drukker wordt als gevolg van de planontwikkeling. Wel is het zo dat, ook in de huidige situatie, al sprake is van verkeersdrukke en in sommige gevallen overbelaste kruispunten zoals het kruispunt Volmerlaan-Treubstraat dat wordt genoemd. De benodigde aanpassingen aan dit kruispunt volgen een apart juridisch planologisch traject.</p> <p>Eenrichtingsverkeer is hierbij inderdaad overwogen maar vanwege bereikbaarheid voor het gebied is het wenselijk dat er tweerichtingsverkeer blijft waardoor ook groter verkeer, dat Kessler Park inrijdt, het gebied kan verlaten zonder (verkeersonveilige) keerbewegingen te hoeven maken. Verder is de ervaring dat éénrichtingsverkeer vaak als negatief effect heeft dat het snelheidsverhogend kan werken omdat er geen sprake is van tegenliggers. Omdat het gebied toch voor vrachtverkeer bereikbaar moet blijven levert éénrichtingsverkeer ook weinig ruimtewinst op ten opzichte van een rijbaan in 2 richtingen. Voor de verkeerskundige aanpassingen aan Kessler Park loopt een aparte procedure, los van het bestemmingsplan Kesslerpark. In deze procedure krijgen belanghebbenden de mogelijkheid om hun zienswijzen daarop kenbaar te maken.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>
<b>11.3.2</b>	<b>D190</b>		

	<p>Indiener heeft bezwaar tegen de bouw van 1900 woningen inclusief andere voorzieningen in het Kesselpark. In de omgeving is er al last van verkeersdruk, verkeerslawaaai. Tijdens de spitsuren is er een verkeersopstopping en een overvloed aan fijnstof.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Doordat er geen nieuwe parkeerplaatsen in het gebied worden aangelegd, is er ook geen grote toename van verkeersstromen te verwachten. Voor een verdere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het mobiliteitsonderzoek At the Park Rijswijk, waarin de impact van de plansituatie (met voorgenomen ontwikkeling) in 2035 wordt afgewogen tegen de autonome situatie (zonder voorgenomen ontwikkeling) in 2035. Hieruit blijkt dat de plansituatie slechts beperkt impact heeft op het aantal autobewegingen in het gebied en daarmee juridisch planologisch mogelijk is.</p> <p>Zie 1.1.2, 1.3.1 en 1.3.2 voor verdere beantwoording.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>
<b>11.3.3</b>	<b>D184</b>		
	<p>Indiener geeft aan dat de huidige infrastructuur van wegen ertoe leidt dat er dagelijks sprake is van ernstige file vorming en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Zie 1.1.2, 1.3.1 en 4.1 voor verdere beantwoording.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>
<b>11.3.4</b>	<b>D144</b>		
	<p>Indiener geeft aan dat in deze omgeving al veel overlast is van een grote verkeersdruk, onbereikbaarheid door verkeersopstoppingen, verkeerslawaaai en een overvloed aan fijnstof.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Doordat er geen nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd, is er ook geen grote toename van verkeersstromen te verwachten. Voor een verdere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het mobiliteitsonderzoek At the Park Rijswijk, waarin de</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>



		<p>impact van de plansituatie (met voorgenomen ontwikkeling) in 2035 wordt afgewogen tegen de autonome situatie (zonder voorgenomen ontwikkeling) in 2035. Hieruit blijkt dat de plansituatie slechts beperkt impact heeft op het aantal autobewegingen in het gebied en daarmee juridisch planologisch mogelijk is.</p> <p>Zie 1.1.2, 1.3.1, 1.3.2 en 4.1 voor verdere beantwoording.</p>	
<b>11.4</b>	<b>Parkeren</b>		
<b>11.4.1</b>	<b>D156</b>		
	<p>Indiener is van mening dat er veel te weinig parkeerplaatsen zijn voor het aantal woningen. Nederland had nog nooit zoveel auto's als nu. Als gevolg van het bouwplan neemt de parkeerdruk toe in de Treubstraat en hierdoor zal het eigen parkeerterrein van de Churchilltorens in toenemende mate "gekraakt" worden. Een slagboom met intercomverbinding naar de appartementen is financieel gezien geen haalbare kaart. Ook zullen handhavers niet helpen, omdat het eigen terrein is. Momenteel is in de Plaspoelpolder een blauwe zone waar maximaal 2 uur geparkeerd mag worden. Deze zone kan volgens indiener verwijderd worden, omdat de laatste jaren er niet gecontroleerd wordt. Hierdoor krijgen bezoekers de kans om overdag op de openbare weg te parkeren zonder de angst voor een bekeuring te hoeven hebben. Het zou ook helpen als de betaald parkeren zone van de Huis te Landelaan niet naar de Plaspoelpolder verschuift.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>De gemeente is het oneens met de opvatting dat het toegenomen autobezit in Nederland het leidende uitgangspunt moet zijn bij de bepaling van parkeernormen in bestemmingsplannen. Voor deze locatie is het aantal aanwezige parkeerplaatsen ruim voldoende voor de voorgenomen aantallen wooneenheden en de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd. Als de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de Treubstraat onverhoopt toeneemt, zal de gemeente niet aarzelen om in samenspraak met de bewoners aldaar over te gaan tot invoering van betaald parkeren om zodoende de bereikbaarheid van de woningen op peil te houden. Als de VvE de gemeente daartoe toestemming verleent, kan onder voorwaarden door de gemeente ook op eigen terrein van de VvE gehandhaafd worden op niet betalende parkeerders. Voor het al dan niet uitbreiden van betaald parkeren naar de Plaspoelpolder gelden vastgestelde spelregels die geen onderdeel uitmaken van het voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>Zie 4.1 voor verdere beantwoording</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>

<b>11.4.2</b>	<b>D190</b>		
	Indiener geeft aan dat het gebied al te maken heeft met een forse parkeerdruk op straat.	Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Volgens de informatie die de gemeente jaarlijks inwint, is de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in het middengebied van de Plaspoelpolder hoog op werkdagen overdag en laag in de avonden en in het weekend.  Zie 4.1 voor verdere beantwoording.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
	<b>Bedrijven</b>		
<b>12</b>	<b>D189 GreenRoadCapital</b>		
<b>12.1</b>	<b>Waarborgen kwaliteit verhuurde panden</b>		
	Indiener is eigenaar van het pand aan de Volmerlaan en maakt zich zorgen om het uitzicht vanuit de panden voor zijn huurders. De huurders zijn allemaal professionele bedrijven die het zeer belangrijk vinden om in een goede buurt te verblijven, mede vanwege hun klanten en medewerkers. Daarom hebben de huurders gekozen voor het pand van indiener. Echter wil indiener dit ook waarborgen voor de lange termijn. Indiener wil graag betrokken worden voordat het ontwerp definitief is, zodat indiener kan bijdragen aan de uiteindelijke look & feel van het gebied en zijn uitzicht. Indiener wil ook aandacht voor aanzicht en bezonning door plaatsing van hoogteaccenten in de woningbouw. Wat voor effect heeft de hoge bebouwingsdichtheid op de kwaliteit van het woon- en werkmilieu? De indiener is ook bezorgd om de veiligheid.	Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.  Met de campusontwikkeling wordt ingezet op een hoogwaardige en integrale ontwikkeling van het Kesslerpark en omgeving. Dit komt in alle facetten van de planontwikkeling tot uitdrukking; zowel in bebouwing als in de openbare ruimte. Dit sluit aan op de belangen zoals die door de indiener van de zienswijze zijn verwoord.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
<b>12.1</b>	<b>Mobiliteit</b>		
	Indiener maakt zich zorgen om de toenemende filevorming en parkeerdruk. En ook maakt indiener zich zorgen om het hanteren van een lage parkeernorm, ook voor bezoekers met eventuele afwentelingsproblemen van het verkeer in de omliggende straten.	Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan

		<p>Volgens de informatie die de gemeente jaarlijks inwint, is de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in het middengebied van de Plaspoelpolder hoog op werkdagen overdag en laag in de avonduren en in het weekend. Het aantal aanwezige parkeerplaatsen in het plangebied is ruim voldoende voor de aantallen wooneenheden en de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd. Als de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de Treubstraat onverhoopt toeneemt, zal de gemeente niet aarzelen om in samenspraak met de bewoners aldaar over te gaan tot invoering van betaald parkeren om zodoende de bereikbaarheid van de woningen op peil te houden.</p> <p>Verkeersonderzoek toont aan dat toename van het verkeer beperkt en acceptabel is doordat er grotendeels sprake is van transformatie en er geen nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd. Door dubbelgebruik van de parkeerplaatsen neemt het aantal autoritten per etmaal weliswaar toe maar in de maatgevende spitsperiodes en de kruispuntbelasting verandert dit niet significant.</p> <p>Zie 4.1 voor verdere beantwoording</p>	
<b>13</b>	<b>D195 CBR</b>		
<b>13.1</b>	<b>Parkeren en mobiliteit</b>		
	<p>Het CBR vreest dat de voorgenomen campusontwikkeling voorziet in onvoldoende parkeergelegenheid, wat ten koste zal gaan van de (schaarse) parkeerplaatsen in de openbare ruimte waar bezoekers en personeel van het CBR mede afhankelijk van zijn. Ook maakt het CBR zich zorgen over de gevolgen van de campusontwikkeling en de hier aan gerelateerde aanpassingen in de openbare ruimte, voor de bereikbaarheid per auto ter plaatse. Zoals in de brief van januari 2022 aan wethouder Van de Laar al is toegelicht, is een goede doorstroming van het autoverkeer van essentieel belang voor de bedrijfsvoering van het CBR.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>De gemeente deelt de zorgen van het CBR niet. Vanwege de invoering en uitbreiding van parkeerregulering in combinatie met de keuze om nieuwe bewoners geen recht te geven op een parkeervergunning om op straat te parkeren, wordt gestimuleerd dat bewoners gebruik maken van de reeds aanwezig parkeervoorzieningen en geen gebruik maken van gratis parkeren op straat. Hiermee wordt voorkomen dat andere bestemmingen onbereikbaar worden.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>
<b>13.2</b>	<b>Mobiliteitsplan en parkeeronderzoek</b>		

	<p>De gemeente heeft Sweco en Ecorys opdracht gegeven om in samenspraak met de belanghebbenden te komen tot een mobiliteitsplan en een parkeeronderzoek. Sweco heeft een 'Mobiliteitsplan Kessler Park en omgeving' opgesteld. Het CBR is van mening dat met de inhoud hiervan onvoldoende recht wordt gedaan aan de belangen van het CBR, omdat de voorgestelde maatregelen een risico voor de verkeerscirculatie in het gebied vormen. Dit zou onder meer tot gevolg kunnen hebben dat de validiteit van de examenroutes in het geding komt, omdat de vereiste variëteit van examenroutes ontbreekt en/of het kunnen bereiken van diverse rijtaakgebieden onmogelijk wordt. Ecorys is begonnen aan het opstellen van een 'Parkeeronderzoek Kessler Park' waarover partijen nog in overleg zijn. Op 21 december 2023 zijn de ontwerpbesluiten voor het bestemmingsplan 'Campus At the Park' en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C ter inzage gelegd terwijl partijen nog in overleg waren over het Parkeeronderzoek. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren wordt weliswaar verwezen naar het Ontwikkelkader, maar wordt het amendement bij het Ontwikkelkader - waarin het college is opgedragen aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen voor te leggen - in het geheel niet genoemd. Ook het Mobiliteitsplan en het (niet-definitieve) Parkeeronderzoek, die zijn opgesteld ter uitvoering van het amendement, worden niet aangehaald. Enkel wordt verwezen naar drie onderzoeken die Kadans heeft laten uitvoeren ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk, uitgevoerd door Sweco</li> <li>-Parkeerbehoefte Kadans Rijswijk - notitie bestemmingsplan, uitgevoerd door Goudappel</li> <li>-Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk, uitgevoerd door Goudappel</li> </ul>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>De voor het bestemmingsplan benodigde onderzoeken naar de gevolgen voor verkeer en parkeren zijn tijdig uitgevoerd en toegevoegd aan de stukken die onderdeel uitmaken van de bestemmingsplanprocedure. De onderzoeken van Sweco en Ecorys zijn niet uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure, maar naar aanleiding van het amendement dat is aangenomen door de gemeenteraad. Het is dus ook niet nodig dat in de ontwerpbestemmingsplannen wordt verwezen naar de onderzoeken van Sweco en Ecorys.</p> <p>In het 'Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk', uitgevoerd door Sweco en de 'Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk', uitgevoerd door Goudappel (beide gevoegd bij het bestemmingsplan) wordt geconcludeerd dat er geen grote toename van verkeersstromen is te verwachten als gevolg van de ontwikkeling Kesslerpark en dat de beperkte toename niet tot nieuwe verkeersknelpunten leidt. Tevens wordt geconcludeerd dat in de autonome situatie, dus zonder planontwikkeling, wel al knelpunten aanwezig zijn. De maatregelen zoals benoemd in het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving dragen oplossingsrichtingen aan om deze, vaak nu al bestaande, knelpunten aan te pakken. Een voorbeeld van zo'n oplossingsrichting is het anders inrichten van het kruispunt Volmerlaan-Churchillaan-Treubstraat-Kesslerpark waardoor de doorstroming voor het autoverkeer op de Volmerlaan en de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers over de Volmerlaan verbeterd kan worden. De reden waarom het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving in het bestemmingsplan niet is aangehaald is dat de ontwikkeling Kesslerpark juridisch planologisch ook mogelijk is zonder de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Dit wordt aangetoond in de mobiliteitsonderzoeken die wel bij het bestemmingsplan zijn bijgevoegd.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>
--	--	--	--

		<p>Een deel van de maatregelen die volgen uit het Mobiliteitsplan Kesslerpark en omgeving worden momenteel uitgewerkt in een ontwerp openbare ruimte. Hiervoor wordt een apart procedure gevolgd waarop het CBR zijn zienswijze kenbaar kan maken.</p>	
--	--	--	--

13.3	<b>Onvoldoende gevolg gegeven aan het amendement</b>		
	<p>Het CBR stelt zich op het standpunt dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gevolg is gegeven aan het amendement van de raad. In het amendement is aan het college opgedragen om de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe voor te leggen. Een dergelijke uitwerking ontbreekt. Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan in feite een stap te vroeg ter inzage gelegd. Het ontbreken van een overkoepelend kader heeft tot gevolg dat de lage parkeernormen uit het Ontwikkelkader, die zijn vastgesteld met het oog op de beoogde mobiliteitssprong en waarbij in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangesloten, onvoldoende zijn onderbouwd en verantwoord. Ter onderbouwing hiervan heeft het CBR in samenwerking met andere belanghebbenden een toetsing van bovengenoemde rapporten laten opstellen door Movares. De standpunten van het CBR worden hieronder nader toegelicht, waarbij wordt verwezen naar de relevante passages uit het eigen rapport.</p> <p>Volgens vaste jurisprudentie moet de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan inzichtelijk maken wat de gevolgen van dat plan zijn voor verkeer en parkeren. Een deugdelijk onderzoek naar de parkeerbehoefte is noodzakelijk voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. 1 Als bij de berekening van de parkeerbehoefte reductiefactoren worden toegepast, moet inzichtelijk worden gemaakt waarom deze worden gebruikt. Daarnaast is het van belang om effectiviteit van de mobiliteitsmaatregelen in de plan regels te waarborgen.</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Alle noodzakelijke onderzoeken die zijn uitgevoerd om de gevolgen voor verkeer en parkeren in kaart te brengen, zijn toegevoegd als bijlagen bij het bestemmingsplan. Alle andere onderzoeken, waaraan wordt gerefereerd in de zienswijze, zijn opgesteld in het kader van andere procedures en dossiers en maken geen onderdeel uit van de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan.</p> <p>Er is wel degelijk een concrete uitwerking van het STOMP principe uitgevoerd en ter informatie voorgelegd aan de raad. De ontwikkeling, zoals beoogd in dit bestemmingsplan, is verkeerskundig echter niet afhankelijk van dit plan en volgt een apart juridisch-planologisch pad. In de, bij het bestemmingsplan bijgevoegde verkeersonderzoeken van Sweco en Goudappel Coffeng wordt gerekend met CROW parkeernormen en wordt dus meer worst case gerekend dan in het Ontwikkelkader. Wel worden deze CROW normen qua ritproductie afgestemd op het daadwerkelijke aantal parkeerplaatsen dat in het gebied aanwezig is (aanbod analyse). Dit wordt onderbouwd vanuit de uitspraak van de Raad van State over de verkeersgeneratie bij een ontwikkeling in het stationsgebied van Eindhoven: "Omdat er in het plangebied maar een beperkt aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het niet realistisch om bij de berekening van de verkeersgeneratie uit te gaan van de woningen en functies in het gebied. In plaats daarvan dient de verkeersgeneratie berekend te worden aan de hand van de parkeervoorzieningen zoals deze nu zijn opgenomen in het plan." "De beschikbare parkeerruimte is daarmee leidend voor de te verwachten autoverkeerontwikkeling." (ABRvS 25 januari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:292)</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>

13.4	<b>Parkeernormen uit Ontwikkeldkader onvoldoende onderbouwd.</b>		
	<p>In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren is enkel opgenomen dat de parkeerbehoefte voor ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader. In het Ontwikkeldkader zelf staat dat de parkeernorm wordt vastgesteld aan de hand van het waargenomen autobezit van Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare appartementen. De vigerende parkeernormen zijn volgens het Ontwikkeldkader te hoog en staan niet in verhouding met het te verwachten autobezit in het gebied. Voor de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader is aangesloten bij de parkeernormen van het Havenkwartier waarin gemiddeld 33 % minder mobiliteit is opgenomen omdat het NS-station in de buurt ligt. Op de Havenkwartiernormen is afhankelijk van de oppervlakte van de woning een aanvullende mobiliteitskorting toegepast van tussen de 33% en 38%. Met de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader neemt het aantal parkeerplaatsen niet verder toe. Verder volgt uit het Ontwikkeldkader dat de gemeente wil inzetten op betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages.</p> <p>In de plantoelichting en de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie (bijlagen 22 en 23 bij de plantoelichting) ontbreekt enige nadere toelichting op en onderbouwing van de totstandkoming van de lagere parkeernormen uit het Ontwikkeldkader. Zo is niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten autobezit van de verschillende doelgroepen is en aan de hand van welke gegevens dit autobezit is bepaald. Verder is niet gemotiveerd waarom kan worden aangesloten bij de Havenkwartiernormen en vanwege welke factoren een aanvullende mobiliteitskorting kan worden toegepast op deze normen (naast de nabijheid van het NS-station, welke factor schijnbaar al is meegenomen in de Havenkwartiernormen). In de Parkeerstudie is voor de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden met de inzet van deelauto's, maar uit het plan blijkt niet of daadwerkelijk wordt ingezet op deelauto's en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd. In navolging van het amendement had onderbouwd moeten worden welke mobiliteitsmaatregelen en andere factoren, zoals het invoeren van betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages, de lagere parkeernormen kunnen</p>	<p>Deze zienswijze heeft betrekking op mogelijke gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan. De ontwerp omgevingsvergunning heeft alleen betrekking op de gebouwen A,B,C. Zodoende zullen wij de zienswijze behandelen als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Het is niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan een toelichting of onderbouwing te geven op de totstandkoming van de parkeernormen die onderdeel uitmaken van het Ontwikkeldkader. Deze zijn reeds in het Ontwikkeldkader gemotiveerd en door de gemeenteraad vastgesteld.</p> <p>Zie 4.4 voor verdere beantwoording.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>

	verantwoorden. Gelet hierop zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader onvoldoende deugdelijk onderbouwd.		
<b>13.5</b>	<b>Conclusie</b>		
	Uitgaande van de huidige stand van zaken, zal de raad niet in staat zijn om tot een afgewogen standpunt te komen over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Van een voldragen onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van de campusontwikkeling op het gebied van parkeren en mobiliteit is (nog) geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn daarom in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht onzorgvuldig voorbereid.	Zie 4.5 voor beantwoording.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan
<b>14</b>	<b>D194 Sir Winston Onroerend Goed B.V., Scorpio Horeca Exploitatie Maatschappij B.V. en Moon Horeca Exploitatie B.V.</b>		
<b>14.1</b>	<b>Parkeeronderzoek en gelegenheid</b>		
	Voor zover Sir Winston e.a. kunnen zien, is bij de aanvraag om omgevingsvergunning geen parkeeronderzoek overgelegd waaruit volgt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het Ontwikkeldkader. Een dergelijk onderzoek moet worden onderscheiden van de Parkeerstudie waarin de parkeerbehoefte van 'At The Park' is onderzocht en waarin overigens wordt aangegeven dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning een definitieve berekening zal worden gevoegd. Sir Winston e.a. stellen zich op het standpunt dat in de (ontwerp)omgevingsvergunning ten onrechte niet is getoetst aan artikel 8.1 van de planregels, zodat ten onrechte niet is onderkend dat niet inzichtelijk is gemaakt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het ontwikkelkader.	Nu met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening, de besluitvorming omtrent de omgevingsvergunning en het omgevingsplan gecoördineerd wordt voorbereid en genomen, de Parkeerstudie At the Park van 30 november 2023 van Goudappel, die als bijlage 22 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd, geacht wordt deel uit te maken van de ontwerp omgevingsvergunning. Hieruit blijkt dat de parkeerbehoefte voor de planontwikkeling 774 autoparkeerplaatsen vergt, terwijl het parkeeraanbod 838 parkeerplaatsen bedraagt. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie, aldus luidt de conclusie in het rapport. De artikelen 8.1 en 8.2 van de omgevingsplanregels vinden voorts hun basis in bedoeld rapport van Goudappel Coffeng, en voor wat betreft de onderhavige ontwerp omgevingsvergunning is zij daaraan getoetst en daarmee in overeenstemming bevonden. Overigens zij erop gewezen dat regels (ook omgevingsplanregels) algemeen worden geformuleerd. Immers het is bedoeld voor een herhaalde toepassing, dus ook voor andere (toekomstige) bouwplannen in het gebied. De onderbouwing van de parkeernormen worden bij de vaststelling van beide besluiten bijgevoegd.  Zie verder de beantwoording onder 4.4.	Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan



	<p>Artikel 8.1 van de planregels bevat een voorwaardelijke verplichting voor autoparkeren. Artikel 8.1 van de planregels luidt als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, zoals toegestaan in de regels van dit plan, wordt slechts verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's overeenkomstig het Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2022 tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van het gebruik van bouwwerken en/of gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte voor auto's;</li> <li>b. In afwijking op het bepaalde onder a geldt dat in de onder a bedoelde parkeergelegenheid mag worden voorzien in niet openbaar gebied binnen 250 meter afstand van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan;</li> <li>c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing indien op basis van het advies van een verkeerskundige blijkt dat er op andere wijze is/wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, of het voldoen aan het bepaalde ten aanzien van parkeren in het Ontwikkeldkader Kessler Park en omgeving op overwegende bezwaren stuit;</li> <li>d. Parkeergelegenheid voor auto's die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid dient in stand gehouden te worden.</li> </ul> <p>Ook als bij de aanvraag om omgevingsvergunning wel een parkeeronderzoek zou zijn overgelegd waaruit volgt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het Ontwikkeldkader, zou de omgevingsvergunning niet kunnen worden verleend. Zoals hiervoor betoogd zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader immers onvoldoende onderbouwd. Totdat deugdelijk is onderbouwd hoe de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader tot stand zijn gekomen, kan voor de berekening van de parkeerbehoefte niet worden uitgegaan van deze parkeernormen.</p> <p>Het is niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van de campusontwikkeling een aanvaardbare parkeer- en verkeerssituatie ontstaat, zodat het bestemmingsplan nog niet kan worden vastgesteld. Reeds daarom kan ook de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C nog niet worden verleend.</p>		
<b>15</b>	<b>D196 TUI</b>		
<b>15.1</b>	<b>Zonstudie</b>		
	<p>De zonstudie (zie bijlage) laat zien, dat het pand Volmerlaan 3 minder zonlicht zal krijgen. Naast esthetische consequenties als helder daglicht en een plezierige zonnige werkomgeving, zal daarmee een verdere verduurzaming van het pand een zware dobber worden. Zonnepanelen verdienen zich pas terug over een veel langere termijn.</p>	<p>Zie de beantwoording onder 1.1.1</p> <p>De ruimtelijke volumes zijn getoetst aan de lichte TNO-norm, een gangbare norm voor bezonningsstudies. Uit deze studie blijkt dat de omliggende bebouwing minimaal de bezonningsuren krijgt zoals gesteld in de norm.</p>	<p>Ongegrond - Geen wijziging in ontwerp omgevingsvergunning/bestemmingsplan</p>

	<p>Ook zal de stralingswarmte, die normaal gesproken geabsorbeerd wordt door de pui, nu vervangen moeten worden door een stijging van gebruik van verwarming. Ook zal de verlichting vaak en meer gaan branden. Het verbruik van gas en elektra zal (volledig tegen de gewenste stroom in) gaan toenemen. Niet gewenst vanuit Sustainability, maar ook zeker niet ten aanzien van kosten. Ook dit item kan deels verholpen worden door een lagere bouw van de woontoren tegenover Volmerlaan 3. Daartoe zou nu de tekening van bouwdelen A, B en C aangepast moeten worden.</p>	<p>Aanvullend daarop blijkt uit het bezonningsonderzoek (dat als bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd) dat het verlies aan bezonning zich beperkt tot de wintermaanden, en dan voornamelijk op de lagergelegen bouwlagen en het dakvlak.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat de TNO-normering ziet op residentiële bebouwing en niet op kantoren.</p>	
--	---	---	--

## BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

### Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

#### Voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen:

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen regels
1 (D192)	Regel aangepast en verbijzonderd door onderscheid aan te brengen tussen dove gevels in kader van verkeerslawaai en industrielawaai met verwijzing in planregels naar verplichtingen uit het akoestisch onderzoek: Artikel 4.2.1 lid d.
2 (D164)	Opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor geluid in de planregel 3 Gemengd -1 t.b.v. 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' + aanduiding 'Specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit' uitbreiden + bouwregels voor de aanduiding testfaciliteit opnemen: Artikel 3.1 onder c.
3 (D164)	Artikel 3.2.4 worden aangepast om testopstellingen te kunnen faciliteren.
4 (D143)	De planregel in artikel 3.1 onder c wordt aangepast waardoor ook andere bedrijven naast TNO/fieldlab RCSG van milieucategorie 3.1 zijn toegestaan mits ze passen binnen het acceptatiekader.
5 (D161)	De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot evenementen wordt verwijderd. Artikel 9: regeling voor evenementen onder a. 9. wordt verwijderd.

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen toelichting
6 (D143)	<p>In de toelichting onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland onder het kopje “Bedrijventerreinen” wordt benoemd dat 880 m<sup>2</sup> is gecompenseerd t.b.v. “specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit”</p> <p>In de toelichting onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland onder het kopje “Bedrijventerreinen” wordt benoemd dat feitelijke compensatie van de 880 m<sup>2</sup> heeft plaats gevonden met het toepassen van artikel 6.34 van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.</p>
7 (D143)	In de toelichting onder paragraaf 3.2.3 Omgevingsverordening Zuid-Holland onder het kopje “Bedrijventerreinen” wordt benoemd dat feitelijke compensatie van de 880 m <sup>2</sup> heeft plaats gevonden met het toepassen van artikel 6.34 van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.
8 (D164)	Het akoestisch onderzoek industrielawaai (bijlage 13) wordt aangepast.

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen verbeelding
9 (D178), (D177), (D161)	Voor de toren op de hoek Kesslerpark en Volmerlaan wordt de verbeelding aangepast naar het laatste model met bebouwing die taps toeloopt.
10 (D164)	Aanwijzing van het buitengebied als gebied met aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-testfaciliteit'

#### Voorgestelde ambtshalve wijzigingen:

#	Voorgestelde wijzigingen regels
1.	Bijlage 2 bij de regels: Staat van bedrijfsactiviteiten – Gemengd 2 aanpassen en het verwijderen van 'sportscholen' van de lijst en het verwijderen van een overbodige witte pagina aan het einde van de bijlage.
2.	Bijlage 4 bij de regels: Staat van horeca-activiteiten beter leesbaar maken (hogere kwaliteit afbeelding)
3.	Artikel 1: verwijderen begrip bebouwingspercentage
4.	Artikel 1: toevoegen begrip achtererf(gebied)

5.	Artikel 1: toevoegen begrip begane grond
6.	Artikel 1: toevoegen begrip inwoning
7.	Artikel 1: toevoegen begrip kamerbewoning
8.	Artikel 1: toevoegen begrip kamerwoning
9.	Artikel 1: toevoegen begrip onzelfstandige woonruimte
10.	Artikel 1: toevoegen begrip woonruimte
11.	Artikel 2: toevoegen van installaties en installatieruimten aan de beschrijving van 2.3: de bouwhoogte van een bouwwerk en weghalen verwijzing naar algemene bouwregels.
12.	Artikel 3: wijziging in formulering en opbouw lid 3.1 (max 31.105m2 weggelaten onder 3.1a, 3.1b t.p.v. aanduiding testfaciliteit bedrijvigheid in categorie 3.1 toelaten i.p.v. alleen bestaan gebruik, 3.1e bestaande weggelaten bij parkeergarage, 3.1g ondergrondse weggelaten bij parkeervoorzieningen)
13.	Artikel 3: wijziging in formulering 3.23g
14.	Artikel 3: toevoeging specifieke bouwregels testfaciliteit in 3.2.4
15.	Artikel 3: toevoeging voorwaardelijke verplichting geluid voor aanduiding testfaciliteit en bestemming gemengd – 1
16.	Artikel 3: toevoeging van 'paragraaf 1.4' aan de verwijzing naar Bijlage 3
17.	Artikel 3: wijziging van formulering voorwaardelijke verplichting geluid in artikel 3.3.1.
18.	Artikel 3: toevoegen van een gebruiksregel in 3.3.1 voor laden en lossen ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van Gemengd – beperking laden en lossen' om hinder op de twee panden aan de Visseringlaan te voorkomen.
19.	Artikel 4: wijziging in formulering en van opbouw lid 4.1 (toevoegen woningdelen, verwijderen minimum oppervlakte aan niet wonen,
20.	Artikel 4: toevoeging van voorwaardelijke verplichting wonen op de begane grond in 4.3.5. om op deze manier de minimum oppervlakte aan niet wonen die voorheen in lid 4.1 was opgenomen te regelen.
21.	Artikel 4: wijziging in formulering en opbouw lid 4.1 (o.a. ten aanzien van horeca, terrassen hier uit gehaald en mogelijk gemaakt middels de algemene afwijkingsregels).
22.	Artikel 4: wijziging van de bouwregels ten aanzien van geluidsgevoelige gebouwen en toevoegen van bijbehorende regels in 'afwijken van de bouwregels'
23.	Artikel 4: wijziging in formulering 4.2.2, toevoeging van een 'mits'
24.	Artikel 4: wijziging in 4.2.4: verwijderd
25.	Artikel 4: toevoeging van voorwaardelijke verplichting dove gevels in 4.3.3
26.	Artikel 4: toevoeging van specifieke gebruiksregel in 4.3.6. ten aanzien van laden en lossen
27.	Artikel 4: verwijderen van de voorwaardelijke verplichting in 4.3.1.
28.	Artikel 4: wijziging voorwaardelijke verplichting geluid parkeergarage verwijderen
29.	Artikel 4: gebruiksregel laden en lossen in 4.3.6 aangepast zodat deze alleen geldt voor de niet-wonen functies
30.	Artikel 4: toevoeging standaardregels voor beroep aan huis in 4.3.8
31.	Artikel 4: wijziging van 4.3.5 gebruiksregels voor wonen, afstemming van deze regels met het vastgestelde parapluplan wonen
32.	Artikel 4: toevoeging van strijdig gebruik voor de woonfunctie in 4.3.9, afstemming van deze regels met het vastgestelde parapluplan wonen
33.	Artikel 4: aanpassen van verwijzingen naar artikelen in 4.4 + meer in lijn brengen met standaard afwijkingsvoorwaarden gemeente
34.	Artikel 4: toevoegen van standaardregels afwijkingsregels voor bed & breakfast
35.	Artikel 7: toevoegen van voorzieningen in 7.1.1 onder c
36.	Artikel 8: aanpassen van de voorwaardelijke verplichting voor autoparkeren in 8.1. Verwijzing naar de parkeernormen uit de nota parkeernormen en

	ontwikkelkader aangepast. Vervangen niet openbaar gebied door 'privaat terrein' onder 8.1c.
37.	Artikel 8: aanpassen van de voorwaardelijke verplichting voor fietsparkeren in 8.2. Inhoudelijke wijzigingen, tekstuele wijzigingen, om te garanderen dat voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
38.	Artikel 8: verwijzing in 8.3a aangepast
39.	Artikel 9: regeling voor realiseren terrassen onder c toegevoegd

#	Voorgestelde wijzigingen toelichting
1.	Consistentie aanbrengen in schrijfwijze en benaming 'Kessler Park'
2.	Consistentie aanbrengen in schrijfwijze en benaming 'At the Park'
3.	Verspreid door de toelichting diverse taal/spellingsfouten en inconsistenties aangepast
4.	Termen bestaande kantoorpanden aanpassen
5.	Paragraaf 1.1: tekst Acceptatiekader aanpassen en tijdsbepaling toevoegen
6.	Paragraaf 1.2: juiste verwijzing figuur opnemen
7.	Paragraaf 1.3: paraplubestemmingsplan wonen Rijswijk toevoegen
8.	Paragraaf 2.3.1 "Plaspoelpolder" toevoegen bij toekomstvisie en datum ontwikkelkader toevoegen
9.	Paragraaf 2.3.2: verwijzing figuur 2.3.8 opnemen
10.	Paragraaf 3.3.2: aanpassen en uitbreiden
11.	Paragraaf 3.4.5: afbeelding deelgebied toevoegen
12.	Paragraaf 3.4.6: teksten mobiliteitsprogramma en parkeren met elkaar integreren
13.	Paragraaf 3.4.7: Retail- en horecabeleid toevoegen
14.	Paragraaf 4.3: onderbouwing uitbreiden (VNG + geluidsonderzoek)
15.	Paragraaf 4.7.2: toetsing aan hogere waardenbeleid toevoegen
16.	Paragraaf 4.7.3: conclusie herschrijven ter verheldering
17.	Paragraaf 4.8.1: zin "Uit berekeningen blijkt.... nog erger" verwijderen
18.	Paragraaf 4.8.2: cijfers tabel NIBM-Tool updaten
19.	Paragraaf 4.11.2 en 4.11.3: paragrafen herschrijven en parkeerbehoefte, parkeeraanbod en locatie parkeerplaatsen toevoegen
20.	Paragraaf 4.12.1: verwijzing naar regels betreffende de wateropgave verwijderen
21.	Paragraaf 4.14.2 & 4.14.3: herschrijven ter verduidelijking
22.	Hoofdstuk 6: toevoegen paragraaf handhaving
23.	Hoofdstuk 7 procedure toevoegen
24.	Paragraaf 5.2.1 en 5.2.4 verplaatsen naar hoofdstuk 7 Procedure
25.	Hoofdstuk 7: paragraaf Vaststelling en paragraaf Crisis- en herstelwet toevoegen
26.	Hoofdstuk 6 en 5 verwisselen in volgorde
27.	Paragraaf 7.1 en 7.2: informatie updaten
28.	Bijlage 21: onderzoek updaten

#	Voorgestelde wijzigingen verbeelding
1.	Toevoegen van de aanduiding 'Specifieke vorm van Gemengd – Horeca' welke was weggefallen bij publicatie van het ontwerpbestemmingsplan op Ruimtelijkeplannen.nl.
2.	Verwijderen van de aanduiding 'Specifieke vorm van Gemengd – 1' van de verbeelding. Deze is overbodig geworden na de aanpassing van artikel 3.
3.	Begrenzing van de bestemmingen Gemengd – 1 en Gemengd – 2 aanpassen zodat de aanduiding 'parkeergarage' volledig binnen de bestemming Gemengd – 2 valt.
4.	Uitbreiden van de aanduiding 'Specifieke vorm van Gemengd – Testfaciliteit' door een deel van het buitenterrein mee te nemen in de aanduiding. Binnen deze aanduiding ook een specifieke bouwaanduiding opnemen ten behoeve van de RIG.
5.	Toevoegen van aanduiding 'Specifieke vorm van Gemengd – beperking laden en lossen' om hinder voor de toekomstige bewoners van de 2 panden aan de Visseringlaan te voorkomen.



College van burgemeester en wethouders

Postbus 5305

2280 HH Rijswijk

ontwerp vergunning gebouwen A, B en C, Kesslerpark 1, Rijswijk;

Rijswijk, 16 januari 2024

Betreft: ontwerp vergunning gebouw Kesslerpark Rijswijk

Geacht College,

Dat de gemeente de wens heeft om het gebied Kesslerpark na vertrek van het Shelllaboratorium opnieuw in te richten en daar voor een deel ook woningen te projecteren, kan ik begrijpen.

Echter, met alle negatieve gevolgen voor de kwaliteit van onze woonomgeving op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit en klimaat krijgen wij er ook nog op korte afstand een uitzicht belemmerende toren bij, die bovendien een deel van het jaar de zoninval op onze toren verhindert. Daarom vraag ik om het plan voor die toren te schrappen en het plan gewijzigd vast te stellen, zeker wat de toren betreft.

Meerdere keren heb ik op informatieavonden al aangegeven dat zo'n mastodont op de hoek van de straat, een voor ons niet gewenst gezichtsbepalend, beter gezegd gezichtsverpestend gebouw is om bovenstaande redenen. Het weinige groen en het kleine beetje ruimte dat er in die richting vanuit onze appartementen te zien is, worden ons ontnomen.

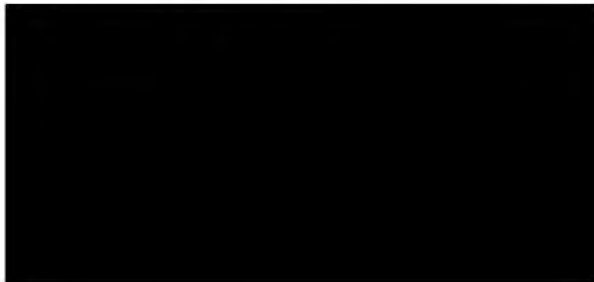
Wat ik ook heel erg jammer vind, is dat er nu eens niet goed over de Plaspoelpolder en aanhangend gebied wordt nagedacht in termen van leefbaarheid voor de omwonenden die u toch ook graag in Rijswijk wilt hebben en behouden. Zoals gezegd is, hebben wij vanaf de Churchilltorens richting Kesslerpark in het overwegend stenige gebied nog een enigszins groene aanblik, die nu echter door de geplande toren voor ons afgesloten gaat worden. Er is weliswaar een binnengroengebied bedacht, maar daar hebben wij als Churchilltorenbewoners niets aan. Misschien vangen de geplande bomen het fijnstof wat op, dat staat overigens nog te bezien, maar wij gaan zeker het beetje groen waar we nu op uitkijken missen en krijgen zoals al meerdere keren gezegd is, een groot, stenig blok voor ons. Iets waar we bepaald niet gecharmeerd van zijn.

De gemeentemedewerkers en de projectontwikkelaars hebben in hun hoofden een bouwgebied dat afgesloten moet worden volgens de vigerende stedenbouwkundige ideeën, met een markant gebouw. Prima, maar waarom zo hoog, 50 m, en waarom naar ons gericht zo compact? Er zijn in de Plaspoelpolder afsluitende gebouwen te over die minder hoog zijn en toch 'afsluitend' genoemd kunnen worden.

Mijn wens is dat het plan en zeker wat het gebouw op de hoek Kesslerpark - Volmerlaan betreft, opnieuw bekeken wordt in het licht van woongenot van bewoners van reeds aanwezige gebouwen.

Waarom moet de mastodont daar en kan hij niet gesitueerd worden aan de andere kant, waar geen bewoners zijn? De nieuwe bewoners van dat gebouw kijken dan naar het groen van het Wilhelminapark.

Met vriendelijke groet,





## Ontwerp vergunning gebouwen A.B Kesslerpark 1. Rijswijk



College van burgemeester en wethouders

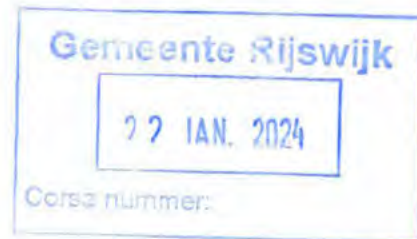
Ik heb grote bezwaren tegen de bouw van ca 1900 woningen inclusief andere voorzieningen in dit gebied, omdat daarmee de kwaliteit van mijn woonomgeving, die toch al zwaar onder druk staat, ernstig wordt aangetast. Wij hebben in onze omgeving last van grote verkeersdruk, onbereikbaarheid door verkeersopstoppingen, verkeerslawaaï, een overvloed aan fijnstof. Daarnaast kent het gebied al een forse parkeerdruk op straat. Bij wind waait het hier harder door veel hoge gebouwen en in de zomer is het er door de hoeveelheid steen en asfalt veel te heet. Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de gezondheid van omwonenden. Met de komst van een groot aantal nieuwe woningen met voorzieningen worden deze problemen alleen nog maar verergerd. Daarom vraag ik de gemeenteraad om deze ontwikkeling tegen te houden en het plan niet vast te stellen.

Ik heb grote bezwaren tegen de bouw van een toren van 50 m hoog op de hoek van Kesslerpark en Volmerlaan, omdat daarmee mijn vrije uitzicht op het groengebied vóór het voormalig Shellgebouw verdwijnt en ik gedurende een deel van het jaar zon op mijn loggia op het zuiden zal moeten missen.

17- 01- 2024

Rijswijk, 18 januari 2024

De Gemeenteraad,  
Postbus 5305,  
2280 HH Rijswijk,



Geachte medewerkers,

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park.

Ik heb grote bezwaren tegen de bouw van ca 1900 woningen inclusief andere voorzieningen in dit gebied, omdat daarmee de kwaliteit van mijn woonomgeving, die toch al zwaar onder druk staat, ernstig wordt aangetast.

Wij hebben in onze omgeving last van grote verkeersdruk, onbereikbaarheid door verkeersopstoppingen, verkeerslawaaï, een overvloed aan fijnstof. Daarnaast kent het gebied al een forse parkeerdruk op straat.

Bij wind waait het hier harder door veel hoge gebouwen en in de zomer is het er door de hoeveelheid steen en asfalt veel te heet. Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de gezondheid van omwonenden.

Met de komst van een groot aantal nieuwe woningen met voorzieningen worden deze problemen alleen nog maar verergerd. Daarom vraag ik de gemeenteraad om deze ontwikkeling tegen te houden en het plan niet vast te stellen.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking, met vriendelijke groet,



Rijswijk, 22 januari 2024

Aan:

Gemeenteraad Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk



Betreft:

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

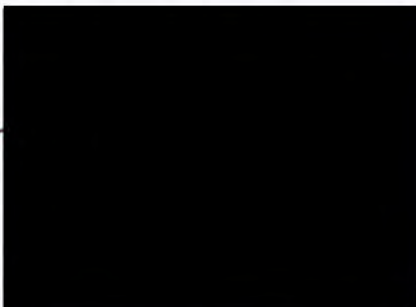
Geachte lezer,

We kunnen begrip opbrengen voor de wens van de gemeente om het gebied na vertrek van het Shell laboratorium opnieuw in te richten en daar voor een deel ook woningen op te nemen.

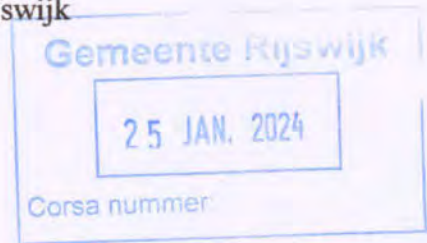
Wel hebben we grote bezwaren tegen de bouw van een nieuwe toren van 50 m hoog op de hoek van Kesslerpark en Volmerlaan, omdat daarmee onze vrije uitzicht op het groengebied vóór het voormalig Shellgebouw verdwijnt. Met de aanwezigheid van de toren voelen we ons aangetast ons het woongenot.

Daarom vragen we om het plan voor die toren te schrappen en het plan gewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,



College van Burgermeester en Wethouders van de Gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH RIJSWIJK



Rijswijk, 24 januari 2024.

Betreft: ontwerpvergunning gebouwen A, B en C, Kesslerpark 1, Rijswijk

Geacht College,

Als bewoners van de Churchilltorens op de hoek Volmerlaan/Sir Winston Churchillaan zijn wij rechtstreeks belanghebbenden bij de stadsontwikkeling aan de Volmerlaan op het voormalig Shell-terrein en naastliggende gebouwen/terreinen.

Vanwege dit belang hebben wij de inloopsprekuren en informatiebijeenkomsten regelmatig bijgewoond. Keer op keer is aandacht gevraagd voor de consequenties van bovengenoemde plan voor de bewoners van ons complex.

Wij hebben begrip voor het feit dat de gemeente woningbouw dient te realiseren, maar we zijn teleurgesteld dat we de door meerdere bewoners ingebrachte problemen en suggesties niet in het ontwerpbestemmingsplan gereflecteerd zien.

Wij zijn van mening dat wij realistische ideeën ingebracht hebben.

Specifiek willen wij (nogmaals) vragen om met de volgende aanbevelingen rekening te houden.

#### 1. Bouw

De geplande woontoren op het Shellterrein verder naar achteren plaatsen en wat draaien, ook al vinden de stadsarchitecten dat 'minder mooi'. Voor ons betekent het dat de nu al stevige geluidsoverlast van het verkeer en het daarmee gepaard gaande fijnstof nog een beetje een zijwaartse uitweg krijgt en niet boven de kruising en om ons appartementengebouw blijft hangen.

#### 2. Parkeerplaatsen

We vragen u om serieus te kijken naar het aantal voorziene parkeerplaatsen. Dat is veel te weinig voor het geplande aantal woningen. De idealistische zienswijze dat steeds minder mensen een eigen auto zullen hebben, wordt gelogenstraft door de meest recente onderzoekscijfers: Nederland had nog nooit zoveel auto's als nu.

Gevolg van de bouwplannen zal zijn dat er meer parkeerdruk komt in de Treubstraat en dat ons eigen parkeerterrein door buitenstaanders in toenemende mate 'gekraakt' gaat worden. Het is frustrerend dat auto's van "buiten" illegaal bij ons parkeren en het is evident dat dit misbruik zal toenemen bij toenemend gebrek aan parkeerruimte in de wijk. Een slagboom met intercomverbinding naar onze appartementen is, financieel gezien, geen haalbare kaart. Ook zullen handhavers ons niet gaan helpen bij het tegengaan en/of wegslepen van illegaal op ons terrein geparkeerde voertuigen omdat dit "eigen terrein" is.

Momenteel is de Plaspoelpolder een "blauwe zone" waar overdag maximaal 2 uur geparkeerd mag worden. Aangezien hier, in ieder geval de laatste jaren, niet op gecontroleerd wordt, lijkt het ons dat deze zone-aanduiding verwijderd kan worden. Hierdoor krijgen bezoekers de kans

om hun auto overdag op de openbare weg te parkeren zonder angst voor een bekeuring te hoeven hebben.

Het zou ook helpen als de "betaald parkerenzone" vanaf de Huis te Landelaan niet naar ons, c.q. de Plaspoelpolder, opschuift.

### 3. Verkeersmaatregelen

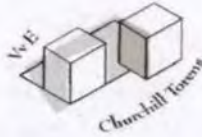
Er is al meerdere malen gevraagd om eenrichtingsverkeer in de Kesslerstraat in te stellen richting station Rijswijk. Nu zorgt het autoverkeer dat daarvandaan komt dagelijks voor blokkering van de kruising met de Volmerlaan/Treubstraat waardoor in geval van calamiteiten, politieauto's en ambulances niet snel deze kruising kunnen oversteken.

Indien er in de Kesslerstraat eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd, dan levert dit ook nog eens ruimte op om daar parkeervakken aan te leggen.

Tevens zal het instellen van voornoemd eenrichtingsverkeer er voor zorgen dat de doorstroming van de kruising wordt verbeterd, waardoor een verdere toename van geluidsoverlast en fijnstof geminimaliseerd wordt.

In vertrouwen dat u onze suggesties serieus in overweging neemt, tekenen wij.





Gemeente Rijswijk

29 JAN. 2024

Corsa nummer.

Aan de leden van de Raad van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 25 januari 2024

Geachte dames en heren,

Het bestuur van de VVE Churchilltorens heeft kennisgenomen van de ter inzagelegging van het bestemmingsplan 'Campus At the Park' en wil daar de volgen kritische kanttekeningen bij maken.

Wij hebben actief deelgenomen aan de voorlichtings- en inspraakbijeenkomsten van de gemeente en de ontwikkelaars over de plannen voor dit gebied. Veel vragen zijn beantwoord, maar beslist niet alle en onze problemen met enkele onderdelen zijn niet verdwenen.

1. Omdat veel bewoners van ons complex problemen hebben met het verlies van zontoetreding en uitzicht op het groen vóór het voormalig Shellgebouw hebben wij eerder aangedrongen op het schrappen van de toren op de hoek Kesslerpark/Volmerlaan. In die discussie is van gemeentewege toegezegd om te streven naar een slank gebouw met een naar boven taps toelopende gevel. Dat idee is ons toen ook in prenten getoond. Helaas bleek op de bijeenkomst op 9 januari 2024 dat in die afschuining slechts gedeeltelijk wordt voorzien. De schuine gevels zouden dan aan de zuidoost zijde komen en uitgerekend niet aan de noordwestzijde. Dus geen enkel voordeel voor ons complex. 'Nog geen definitief ontwerp' werd toen gezegd, maar toch.
2. Bovendien schrijven de planregels geen taps toelopend gebouw voor zodat in een later stadium het complete bouwvlak tot op 50m hoog kan worden doorgetrokken. Het taps toelopen aan de noordwestzijde zou in het plan via de regels moeten worden vastgelegd, net als bij de woongebouwen aan de Visseringlaan elders in het plan is gedaan. Wij dringen daar uitdrukkelijk op aan.
3. In het gehele voorgaande proces is steeds beweerd dat men streeft naar een integraal plan, wat ook uit de uitgebreide toelichting en de onderzoeken blijkt. Maar het bestemmingsplan legt nu alleen vast wat er binnen de plangrens gebouwd mag worden. Daarbuiten ligt niets vast. Waarom is er nog niets bekend over de verkeersafwikkeling en wat zijn onze rechten als daarvoor later onaanvaardbare oplossingen worden gekozen? In de maquettes zien wij elke keer weer meer gebouwen ontstaan met mogelijk ook extra verkeersbewegingen.
4. Het bestuur maakt zich grote zorgen over de parkeerdruk in het gebied. Het mag zo zijn dat de gemeente een klein aantal parkeerplaatsen voldoende vindt, minder autobezit kan niet worden afgedwongen en bij tekorten zullen de nieuwe bewoners naar omliggende gebieden uitwijken. Uitwijkgedrag kan leiden tot invoering van vergunning parkeren in het aangrenzende gebied, maar ook dan blijft de druk groot. Wij vrezen dat anderen daarbij ook ongeoorloofd op ons eigen terrein gaan parkeren. Dat dwingt ons tot een meer sluitende toegangscontrole met nadelen voor onze bezoekers en bezorgers en bovendien extra kostbare voorzieningen.
5. Volgens de 'regels' mogen in afwijking van de gebruiksbepalingen ook evenementen worden gehouden tot een maximum van 15 dagen. Omdat het groene open gebied naast Kesslerpark

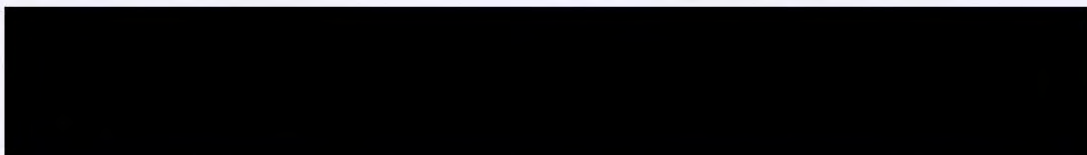
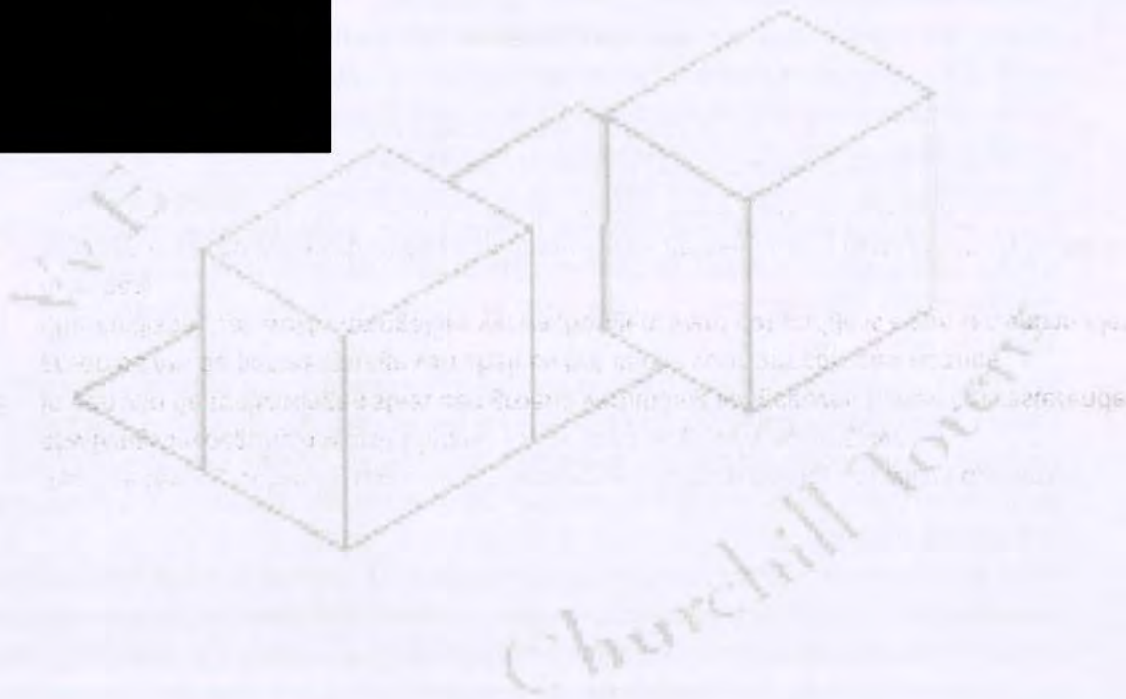
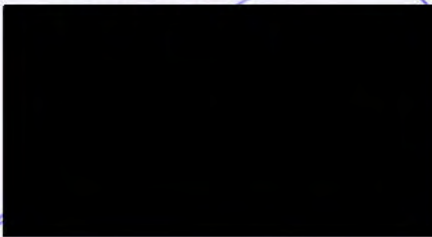


daartoe zeker geschikt lijkt, vrezan wij overlast van licht en geluid. Wij willen dat deze afwijkingbevoegdheid wordt beperkt tot de zone langs de Visseringlaan.

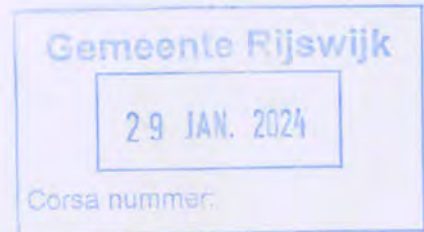
6. In een van de toelichtingen staat een groene verbinding aangegeven tussen het resterende groen boven de parkeergarage van Shell en het parkje voor ons complex richting Churchillaan. Dat wekt onmogelijke verwachtingen, want dat parkje is eigen terrein en niet openbaar.
7. Wij rekenen erop dat als deze plannen doorgaan de gemeente ook garandeert dat de halte van de tram bij de Treubstraat ook weer terugkomt. Een zo lage parkeernorm kan moeilijk gehanteerd worden als niet tegelijk een maximale bediening met het openbaar vervoer wordt gegarandeerd. Kan daar een uitspraak over worden gedaan?

Tot nadere toelichting bereid en met vriendelijke groeten,

namens het bestuur,



Aan de leden van de Gemeenteraad Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk



Rijswijk, 26 januari 2024

Betreft: ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

Geachte dames en heren,

Ik heb grote bezwaren tegen de bouw van ca 1900 woningen inclusief andere voorzieningen in dit gebied, omdat daarmee de kwaliteit van mijn woonomgeving, die toch al zwaar onder druk staat, ernstig wordt aangetast.

Wij hebben in onze omgeving al last van grote verkeersdrukte, onbereikbaarheid door verkeersopstoppingen, verkeerslawaaï en een overvloed aan fijnstof. Daarnaast kent het gebied al een forse parkeerdruk op straat. Bij wind waait het hier harder door de veel hoge gebouwen en in de zomer is het er door de hoeveelheid steen en asfalt en beperkte groenvoorzienin vaak veel te heet.

Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de gezondheid van omwonenden.

Met de komst van dit grote aantal nieuwe woningen met de daarbij behorende voorzieningen worden deze problemen alleen maar verergerd.

De huidige infrastructuur is simpelweg niet berekend op een dergelijke toename van bewoners en hun mobiliteit. Er wordt in de plannen wel uitgegaan van een beperkte toename van het aantal auto's in de wijk.

Recente ervaringen in Rijswijk Buiten tonen aan dat dit uitgangspunt een verkeerd vertrekpunt is geweest. Er is geen reden om aan te nemen dat dit hier anders zou gaan.

Temeer daar het nog steeds onzeker is of de tramhalte op de hoek van de Volmerlaan en de Sir Winston Churchillaan van lijn 17 op korte termijn weer in gebruik genomen zal worden of niet.

Bij onze flats zijn parkeerplaatsen voor bezoekers. Het terrein is nu vrij toegankelijk. Er staat geen slagboom. Om deze plaatsen voor bezoekers beschikbaar te houden zullen wij door u worden gedwongen forse kosten te maken om dit ook zo te houden. Naast de slagboom zal ook het hele intercomsysteem voor 120 appartementen en een aantal bedrijfsruimtes, verdeeld over twee torens moeten worden aangepast. Uitgaven die wij liever zouden gebruiken voor verduurzaming van het complex.

Ik kan begrip opbrengen voor de wens van de gemeente om het gebied na vertrek van het Shelllaboratorium opnieuw in te richten en daar voor een deel ook woningen te projecteren. Echter, met alle negatieve gevolgen voor de kwaliteit van onze woonomgeving op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit en klimaat krijgen wij (althans een deel van de bewoners) er ook nog



op korte afstand een uitzicht belemmerende toren bij, die bovendien een deel van het jaar de zoninval op onze torens verhindert.

Gezien het bovenstaande vraag ik de gemeenteraad om deze ontwikkeling tegen te houden en het huidige plan niet vast te stellen.

Hoogachtend,



Een brief met gelijke inhoud is gezonden aan:

Het college van Burgemeester en Wethouders

Retouradres: Postbus 96800, 2509 JE Den Haag


PER AANGETEKENDE BRIEF  
Gemeenteraad Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Ook per e-mail: [ruimtelijkeplannen@rijswijk.nl](mailto:ruimtelijkeplannen@rijswijk.nl)

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

  
www.tno.nl

Datum  
29 januari 2024

Onze referentie  


Contactpersoon  


E-mail  


Telefoonnummer  


Geachte gemeenteraad,

Door middel van deze brief dient TNO een zienswijze in op het Ontwerp bestemmingsplan 'Campus At the Park'.

De zienswijze betreft de volgende punten:

**1. Risico op onvoldoende geluidreductie RIG – Risico hiervan ligt onterecht bij TNO**

Er is een risico dat de geluidreductie door het treffen van geluidreducerende maatregelen aan het RIG zoals deze in bijlage 5 bij de regels is berekend niet zo goed uitpakt. Een dergelijk haalbaarheidsrisico in een bestemmingsplan is volgens de Wro niet houdbaar. Ook ligt het risico van een te lage geluidreductie door maatregelen bij de RIG nu (onterecht) bij TNO. Daarmee is het plan ons inziens mogelijk niet haalbaar/rechtmatig. Voorkomen moet worden dat het tegenvallen van geluidreducerende maatregelen alleen kan worden voorkomen doordat TNO zijn activiteiten met het RIG beperkt, waardoor TNO in zijn bedrijfsvoering wordt beperkt.

Voor bestemming Gemengd – 2 (waar woningbouw kan worden gerealiseerd) zijn in artikel 4.3 specifieke gebruiksregels opgenomen als voorwaardelijke verplichting voor woningbouw. Onder a. wordt het gebruik van woningen alleen toegestaan als geen sprake is van 'geluidsoverlast door het bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – testfaciliteit', onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek industrielawaai (Bijlage 5 bij de regels).

Mogelijk zal blijken dat er alternatieve maatregelen zijn om hetzelfde doel te bereiken. Deze moeten **binnen de regels** mogelijk worden gemaakt.

De term 'geluidsoverlast' is niet gedefinieerd en niet neutraal. Hier past wat TNO betreft de term 'te hoge geluidbelasting' beter, waarbij verwezen wordt naar een nog vast te stellen beleidsregel Geluid of maatwerkbesluit Geluid in het kader van de Omgevingswet. Hierin moet dan een geluidniveau c.q. geluidbelasting op de nieuwe woningen worden opgenomen. Welke geluidbelasting toelaatbaar wordt geacht is aan de gemeente, echter de onzekerheid in de exacte reductie van de geluidmaatregelen maakt dat een veiligheidsmarge noodzakelijk is. Naar de mening van TNO is een geluidbelasting van enkele dB's boven het niveau van 50 dB in deze dynamische omgeving als woon- en leefklimaat

acceptabel te achten (inclusief een ev. uitzondering op/aanpassing van de beleidsregels Geluid van de gemeente Rijswijk voor de Campus).

TNO verzoekt de gemeente om er samen met de initiatiefnemers voor te zorgen dat bovenstaande wordt aangepast en dat de borging van de positie van TNO in geluidvoorschriften onherroepelijk is geregeld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, zonder dat TNO de bedrijfsvoering (bedrijfsuren) hoeft te beperken.

## 2. Testactiviteiten zijn onnodig beperkt: functie en regels verruimen

De activiteiten van TNO zijn onnodig te beperkt beschreven. Niet alleen het bestaande gebruik, (art. 3.1 onder b) maar ook andere testopstellingen moeten opgesteld kunnen worden (die kunnen voldoen aan de geldende geluidnormen). Ook het gehele gehuurde buitenterrein kan conform huurcontract gebruikt worden voor opslag en werkzaamheden voor de RIG en andere activiteiten (met richtafstanden cf. milieucategorie 3.1) en moet in het bestemmingsplan aangewezen worden voor testen/beproevingen gedurende 24 uur per dag. TNO heeft dan de mogelijkheid om activiteiten met hogere (richt)afstand op voldoende afstand te plaatsen van woningen.

TNO vraagt de gemeente om zoveel mogelijk de activiteiten op het niveau van 3.1 in tact te laten, omdat het beleid is om het oppervlakte aan bedrijventerreinen voor zwaardere milieucategorieën in de provincie op peil te houden.

### **Voorgestelde aanpassingen:**

#### Verbeelding bij het ontwerp bestemmingsplan:

Het gehele door TNO gebruikte buitengebied aanwijzen als gebied met aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit'.

#### Voorstel verbeelding:



Voorstel aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit'

#### Regels bij het ontwerp-bestemmingsplan:

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' moeten alle soorten testopstellingen en uitvoeren van beproevingen worden toestaan en niet alleen het bestaande gebruik, zoals opgenomen in artikel 3:

**Artikel 3 Gemengd - 1 onder b:**

**Huidige tekst**

*b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' tevens voor het ter plaatse bestaande gebruik;*

**Voorgestelde aanpassing:**

*b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - testfaciliteit' tevens voor opstellen van testopstellingen en uitvoeren van beproevingen;*

**3. De bouwregels zijn onduidelijk en te beperkend; grotere hoogte en oppervlak toestaan**

TNO maakt op het buitenterrein gebruik van diverse testfaciliteiten en andere proefopstellingen, die zodanig zijn qua hoogte en oppervlakte dat niet voldaan kan worden aan de gestelde regels in paragraaf 3.2.2 en 3.2.3.

Bij de regels over bouwwerken, geen gebouwen zijnde (art 3.2.3), én bij de regels over bijbehorende bouwwerken (art 3.2.2) worden testfaciliteiten en andere proefopstellingen niet genoemd. Dit moet expliciet worden opgenomen.

Voor een testopstelling die wordt gezien als bijbehorend bouwwerk moet een maximum per bouwwerk opgenomen worden van 500 m<sup>2</sup> (bijv. in geval van een aantal opgestelde zeecontainers met installaties).

De hoogte van deze bijbehorende bouwwerken kunnen maximaal 10 meter bedragen.

Testopstellingen die worden gezien als bouwwerken, geen gebouwen zijnde kunnen eveneens een maximale hoogte van 10 meter hebben.

Testopstellingen ter ondersteuning van het RIG kunnen een hoogte van 25 meter hebben.

**Voorgestelde aanpassingen:**

Regels:

Het verdient de voorkeur om specifieke bouwregels te stellen aan testopstellingen en beproevingen.

Bij voorkeur via een extra artikel:

*Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor testopstellingen de volgende regels:*

*a. Een testopstelling die wordt gezien als een bouwwerk mogen een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben.*

*b. Voor een testopstelling die wordt gezien als een bijbehorend bouwwerk mag een maximaal oppervlak hebben van 500 m<sup>2</sup> per bouwwerk*

*c. Een testopstelling ter ondersteuning van het RIG mag een maximale bouwhoogte van 25 meter hebben.*

Als de gemeente de regels voor testopstelling wil verwerken in de regels voor bouwwerken voor het hele gebied, dan moeten deze als volgt worden aangepast:

Art 3.2.2 onder a. en b aanpassen naar

*Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor bijbehorende bouwwerken ten behoeve van testopstellingen gelden de volgende regels:*

*a. de maximum bouwhoogte bedraagt niet meer dan 10 meter;*

*b. de maximum oppervlakte van bijbehorend bouwwerk bedraagt per bouwwerk niet meer dan 500 m<sup>2</sup>.*

Art 3.2.3 onder f. aanpassen naar

*Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de volgende regels:*

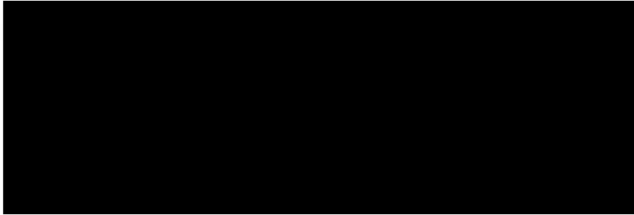
*f. de bouwhoogte van installaties voor testen of beproevingen ten behoeve van het RIG mag niet meer bedragen dan 25 m. De maximum bouwhoogte voor andere testopstellingen bedraagt niet meer dan 10 meter.*

#### **4. Afwijkingsmogelijkheden**

Via een omgevingsvergunning zouden andere bedrijfsactiviteiten kunnen worden toegestaan dan genoemd in Bijlage 3 Acceptatiekader bij de regels, die vergelijkbaar zijn met toegestane activiteiten qua invloed naar de omgeving.

Hoogachtend,

Namens de Raad van Bestuur van TNO,



AANGETEKEND

De Gemeenteraad en het college van Burgemeester en  
Wethouders van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280HH RIJSWIJK

Datum  
29 januari 2024

In behandeling bij

[REDACTED]

E-mail

[REDACTED]

Onderwerp: pro forma zienswijze At the Park

Geachte raad,  
Geacht college,

Door deze en derhalve tijdig, doen wij u hierbij een pro forma zienswijze (op nader aan te voeren gronden) toekomen naar aanleiding van de onderstaande ontwerpbesluiten:

- Ontwerpbestemmingsplan 'Campus At the Park';
- Ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C, Kessler Park 1, Rijswijk, kadastraal bekend G 3385 en G 3386.

Het CBR kan zich niet verenigen met de voornemens om het bestemmingsplan 'Campus At the Park' vast te stellen en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C aan het Kessler Park 1 te Rijswijk te verlenen.

Ik verzoek u mij een termijn te gunnen van ten minste twee weken om de gronden van de zienswijze aan te vullen.

Hoogachtend,

De directie van het CBR,  
namens deze:

[REDACTED]

[REDACTED]

Van Jaarsveld

Aan de leden van de Raad van de gemeente Rijswijk  
Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

31 januari 2024

Re: Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

Geachte dames en heren,

Als eigenaar en bewoner van een terras appartement in een van de Churchilltorens in de Plaspoelpolder wil ik u bij dezen melden dat ik grote bezwaren heb tegen de plannen voor een 50 meter hoge woontoren op de hoek van de Volmerlaan en het Kesslerpark alhier.

De geplande ontwikkelingen in de Plaspoelpolder zullen voor ons grote gevolgen hebben voor de verkeersdruk, het lawaai, de luchtkwaliteit en andere omgevingseffecten. Maar in ons levensgenot en onze andere interesses worden we het meest getroffen door het verlies van uitzicht over het groen van het Kessler Park en het schaduweffect van de nieuwe toren. Hiermee wordt namelijk voorkomen dat er een deel van het jaar zonlicht op onze toren valt, met name op onze woning en terras, het mees aangrenzende appartement aan de nieuwbouw. Plannen voor zonnepanelen voor mijn eigen gebruik en voor de algemene energievoorziening van de VvE komen daarmee op de tocht te staan. In deze tijd kan dat toch niet de bedoeling zijn. Bovendien worden wij daar ook financieel in onze belangen getroffen. Wij verzoeken u met klem om de hoogte van dat omstreden gebouw aanzienlijk naar beneden bij te stellen. Het moet toch mogelijk zijn om in zulk een groot gebied door herschikking van bouwvolumes tot een voor ons aanvaardbare oplossing te komen.



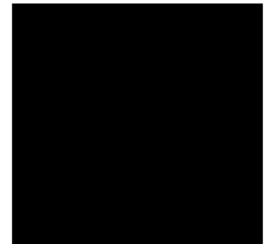


**PER GEWONE EN AANGETEKENDE POST**

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH RIJSWIJK

*Vooruit per e-mail: [stadhuis@rijswijk.nl](mailto:stadhuis@rijswijk.nl) / [ruimtelijkeplannen@rijswijk.nl](mailto:ruimtelijkeplannen@rijswijk.nl)*

datum: 31 januari 2024  
ons dossier: 21021021  
e-mail: [REDACTED]  
telefoon: [REDACTED]  
betreft: **Pro forma zienswijze**



Geachte raad,  
Geacht college,

Door deze en derhalve tijdig doet ondergetekende, [REDACTED], advocaat, kantoorhoudende te [REDACTED] in haar hoedanigheid van gemachtigde van:

- **Sir Winston Onroerend Goed B.V.** (hierna: "Sir Winston"), gevestigd aan de [REDACTED]
- **Scorpio Horeca Exploitatie Maatschappij B.V.** (hierna: "Scorpio Horeca"), [REDACTED]
- **Moon Horeca Exploitatie B.V.** (hierna: "Moon Horeca"), gevestigd aan het Generaal [REDACTED]

u hierbij een pro forma zienswijze (op nader aan te voeren gronden) toekomen naar aanleiding van de onderstaande ontwerpbesluiten:

- Ontwerpbestemmingsplan 'Campus At the Park';
- Ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C, Kessler Park 1, Rijswijk, kadastraal bekend G 3385 en G 3386.

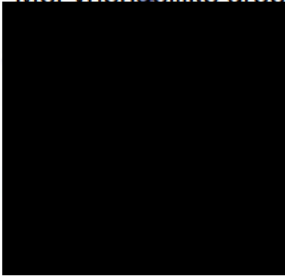
De kopieën van de uittreksels van Sir Winston, Scorpio Horeca en Moon Horeca zijn bijgevoegd als **bijlagen 1, 2 en 3**.



Sir Winston, Scorpio Horeca en Moon Horeca kunnen zich niet verenigen met de voornemens om het bestemmingsplan 'Campus At the Park' vast te stellen en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C aan het Kessler Park 1 te Rijswijk te verlenen.

**Ik verzoek u** mij een termijn te gunnen van ten minste twee weken om de gronden van de zienswijze aan te vullen.

Met vriendelijke groet,



## ***Bijlage 1***

# Inzien uittreksel - Sir Winston Onroerend Goed B.V. [REDACTED]

Kamer van Koophandel, 09 januari 2023 - 14:53

[REDACTED]

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

## Rechtspersoon

RSIN	807387393
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	Sir Winston Onroerend Goed B.V.
Statutaire zetel	's-Gravenhage
Eerste inschrijving handelsregister	26-09-1996
Datum akte van oprichting	[REDACTED]
Datum akte laatste statutenwijziging	[REDACTED]
Geplaatst kapitaal	[REDACTED]
Gestort kapitaal	[REDACTED]
Deponering jaarstuk	De jaarrekening over boekjaar 2020 is gedeponerd op 22-08-2022.

## Onderneming

Handelsnaam	Sir Winston Onroerend Goed B.V.
Startdatum onderneming	19-09-1996
Activiteiten	SBI-code: 6810 - Handel in eigen onroerend goed
Werkzame personen	0

## Vestiging

Vestigingsnummer	<u>000016810759</u>
Handelsnaam	Sir Winston Onroerend Goed B.V.
Bezoekadres	[REDACTED]
Telefoonnummers	[REDACTED]
Faxnummer	[REDACTED]
Datum vestiging	19-09-1996
Activiteiten	SBI-code: 6810 - Handel in eigen onroerend goed Exploitatie van onroerende goederen
Werkzame personen	0

## Bestuurder

Naam	Sir Winston Leisure Group B.V.
Bezoekadres	[REDACTED]
Ingeschreven onder KvK- nummer	[REDACTED]
Datum in functie	[REDACTED]
Titel	[REDACTED]
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd

Gegevens zijn vervaardigd op 09-01-2023 om 14.56 uur.

## ***Bijlage 2***

# Inzien uittreksel - Scorpio Horeca Exploitatiemaatschappij B.V.

Kamer van Koophandel, 09 januari 2023 - 15:00

## KvK-nummer

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

## Rechtspersoon

RSIN	003580301
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	Scorpio Horeca Exploitatiemaatschappij B.V.
Statutaire zetel	's-Gravenhage
Datum akte van oprichting	
Datum akte laatste statutenwijziging	
Geplaatst kapitaal	
Gestort kapitaal	
Deponering jaarstuk	De instemmingsverklaring voor boekjaar 2019 is gedeponerd op 30-03-2021.

## Onderneming

Handelsnamen	Scorpio Horeca Exploitatiemaatschappij B.V. Amusementscenter Sir Winston
Startdatum onderneming	
Activiteiten	SBI-code: 6810 - Handel in eigen onroerend goed
Werkzame personen	25

## Vestiging

Vestigingsnummer	<u>000003783642</u>
Handelsnamen	Scorpio Horeca Exploitatiemaatschappij B.V. Amusementscenter Sir Winston
Bezoekadres	
Telefoonnummers	
Faxnummer	
E-mailadressen	
Datum vestiging	
Activiteiten	SBI-code: 6810 - Handel in eigen onroerend goed Exploitatie van horecabedrijven en de in- en verkoop en de exploitatie van amusements- en andere automaten, in de ruimste zin des woords
Werkzame personen	25

## Enig aandeelhouder

Naam	
Bezoekadres	
Ingeschreven onder KvK-nummer	

Enig aandeelhouder sedert 15-03-2012 (datum registratie: 19-03-2012)

---

**Bestuurder**

Naam

Geboortedatum

Adres

Datum in functie

Titel

Bevoegdheid

Alleen/zelfstandig bevoegd

---

Gegevens zijn vervaardigd op 09-01-2023 om 15.00 uur.

## ***Bijlage 3***

# Inzien uittreksel - Moon Horeca Exploitatie B.V. [REDACTED]

Kamer van Koophandel, 09 januari 2023 - 15:05

## KvK-nummer [REDACTED]

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

## Rechtspersoon

RSIN 810501600  
Rechtsvorm Besloten Vennootschap  
Statutaire naam Moon Horeca Exploitatie B.V.  
Statutaire zetel Rijswijk(ZH)  
Eerste inschrijving [REDACTED]  
handelsregister  
Datum akte van oprichting [REDACTED]  
Geplaatst kapitaal [REDACTED]  
Gestort kapitaal [REDACTED]  
Deponering jaarstuk De jaarrekening over boekjaar 2019 is gedeponerd op 17-11-2020.

## Onderneming

Handelsnamen Moon Horeca Exploitatie B.V.  
Eetcafé Halve Maan  
Startdatum onderneming [REDACTED]  
Activiteiten SBI-code: 5630 - Cafés  
Werkzame personen 10

## Vestiging

Vestigingsnummer 000016762258  
Handelsnamen Moon Horeca Exploitatie B.V.  
Eetcafé Halve Maan  
Bezoekadres [REDACTED]  
Postadres [REDACTED]  
Telefoonnummers [REDACTED]  
Faxnummer [REDACTED]  
E-mailadres [REDACTED]  
Datum vestiging [REDACTED]  
Deze rechtspersoon drijft de vestiging sinds [REDACTED]  
Activiteiten SBI-code: 5630 - Cafés  
Exploitatie van een horecaonderneming , in het bijzonder een cafébedrijf  
Werkzame personen 10

## Enig aandeelhouder

Naam [REDACTED]  
Bezoekadres [REDACTED]  
Ingeschreven onder KvK-nummer [REDACTED]  
Enig aandeelhouder sedert [REDACTED]



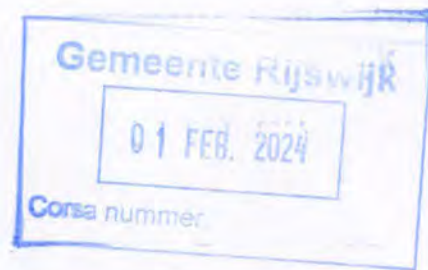
**Bestuurder**

Naam	[REDACTED]
Bezoekadres	[REDACTED]
Ingeschreven onder KvK-nummer	[REDACTED]
Datum in functie	[REDACTED]
Titel	Directrice a
Bevoegdheid	Alleen/zelfstandig bevoegd
Aanvang (huidige) bevoegdheid	30-07-2004

---

Gegevens zijn vervaardigd op 09-01-2023 om 15.05 uur.

Aan de Gemeenteraad van Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk



Rijswijk, 31 januari 2024

Onderwerp: Zienswijze tegen Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

Geachte leden van de Gemeenteraad van Rijswijk,

Hierbij maak ik als bewoner van de Churchilltorens mijn zienswijze kenbaar over het Ontwerpbestemmingplan Campus At the Park.

Als bewoner en eveneens bestuurslid van de VvE van bovengenoemde torens heb ik de afgelopen jaren *alle* inloopbijeenkomsten en informatie avonden, georganiseerd door de gemeente, over de plannen voor Campus At the Park bijgewoond. Daar heb ik een aantal bezwaren en zorgen kenbaar gemaakt.

1. De geplande 50-meter hoge toren en de locatie daarvan bij het kruispunt op de hoek van het Kessler Park en de Volmerlaan.  
Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in veel groen en natuur in het midden van het te ontwikkelen gebied. Dat is mooi, maar de bewoners van de Churchilltorens krijgen echter een groot en hoog gebouw schuin tegenover zich waardoor zij helemaal gescheiden worden van het groene gebied! Nu is er nog een mooi parkje op de hoek, maar dat gaat dus verdwijnen, waardoor onze bewoners aan de Treubstraat zijde alleen nog maar uitzicht hebben op gebouwen, dus op steen.
2. Verkeer, wind, lawaai, luchtverontreiniging, fijnstof, hittestress en onze gezondheid.  
De geplande plaatsing van een hoge toren naast een zeer druk kruispunt met veel verkeer betekent meer steen nabij onze woningen waardoor meer wind, lawaai, luchtverontreiniging, fijnstof en in de zomer meer hittestress, ontstaan waardoor onze gezondheid wordt geschaad! Op bladzijde 57 van het Ontwikkelplan staat een afbeelding van de hittekaart van het plangebied (Bron: Nationale Hittestresskaart). Het kruispunt Volmerlaan, Kessler Park en Treubstraat en de nabije omgeving staan daarop duidelijk met rood aangeven. Meer steen betekent dus nog meer hitte. Daarnaast zal het verkeer op de Volmerlaan en de Treubstraat in de toekomst onherroepelijk toenemen. Gelet op het feit dat nu al auto's regelmatig op de zebra bij het kruispunt bij onze torens staan, kan ook de veiligheid van onze veelal oudere bewoners bij het oversteken in gevaar komen.
3. Vorm en afmetingen van de geplande toren  
Ook is er tijdens de inloopspreekuren gesproken over de vorm van de toren. Deze zou taps toelopen en zo smal mogelijk worden gebouwd. In het Ontwerpbestemmingsplan zie ik echter geen afmetingen terug. Op bladzijde 16 zie ik

alleen een afbeelding van een kolossaal gebouw schuin tegenover onze Churchilltorens. Een breed en hoog gebouw neemt ook zon weg van onze woningen.

Bovengenoemde zorgen heb ik al jaren geuit, maar ik kan geen aanpassingen in het Ontwerppontwikkelpunten terugvinden. En ik betreur het vooral dat bij het ontwerpen van het Ontwikkelpunten helemaal geen rekening is gehouden met de gevolgen van de plannen voor de reeds bestaande woningen zoals de Churchilltorens. Naast het bestaande hoge ex-IND gebouw bij ons aan de overkant staat weer een nieuwe hoge toren in de planning! Ook dit punt heb ik tijdens inlooppunten meerdere malen aangekaart.

Alternatieven:

- Het bouwen van een hoge toren op de hoek van de Visseringlaan en de Volmerlaan. Daar zijn alleen maar bedrijven gevestigd en geen woningen.
- Het behoud en het planten van meer groen ter afbakening van de hoek aan de Volmerlaan en het Kessler Park en een lager en vooral smaller woongebouw op grotere afstand van dit drukke kruispunt.

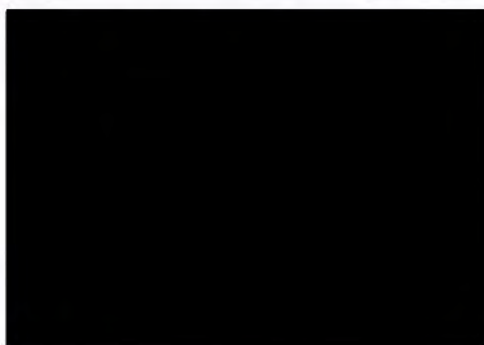
4. Tramhalte 17. Als veelal oudere bewoners pleiten wij al lange tijd voor de terugkeer van Tramhalte 17 aan de Volmerlaan en wij hopen dat dat snel gaat gebeuren.

Op basis van bovengenoemde argumenten heb ik bezwaar tegen het huidige Ontwerppuntenbestemmingsplan.

Ik heb weliswaar veel waardering voor de plannen van de gemeente om het Kessler Park te ontwikkelen tot een leefbaar gebied, maar ik hoop dat mijn genoemde zienswijze met betrekking tot die leefbaarheid bij u gehoor zal vinden en zal leiden tot wijzigingen in het vaststellen van het Ontwerppuntenbestemmingsplan.

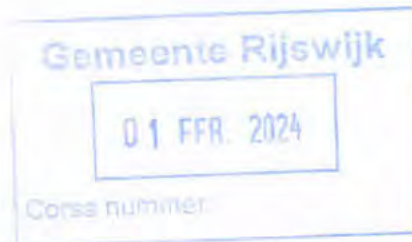
Ik ga er van uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met de meeste hoogachting,



Aan de Gemeenteraad van Rijswijk  
Postbus 5305  
2280HH Rijswijk

Rijswijk, 31 januari 2024



Onderwerp: Zienswijze tegen Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park

Geachte leden van de Gemeenteraad van Rijswijk

Als bewoners van de Churchilltorens presenteren wij hierbij onze zienswijze over het Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park.

Alhoewel wij waardering hebben voor de plannen van de gemeente om het Kessler Park opnieuw te ontwikkelen hebben wij grote bezwaren tegen de bouw van een enorm groot aantal woningen, 1900 in totaal, inclusief andere voorzieningen in dit gebied omdat daarmee de kwaliteit van onze leefomgeving die toch al zwaar onder druk staat, ernstig wordt aangetast.

1. De geplande 50-meter hoge woontoren op de hoek van het Kessler Park en de Volmerlaan zal in onze reeds versteende omgeving – er staan al hoge gebouwen aan de overkant van een van de Churchilltorens - het uitzicht wegnemen op het mooie parkje dat dus zal moeten verdwijnen.  
Maar ook de bezonning wordt minder en dat heeft een nadelig effect op zonnepanelen die wij zouden kunnen plaatsen bij onze appartementen.  
Er is tijdens informatieavonden gesproken over een smalle taps toelopende toren. In de plannen vinden wij daar echter niets over terug. Alleen een afbeelding van een log uitziend gebouw. De geplande vergroening in het midden van het Kessler Park is in huidige plannen daardoor voor ons volkomen onzichtbaar. Om bovengenoemde redenen stellen wij voor de toren verder weg nabij de Visseringlaan te bouwen en de hoek aan de Volmerlaan en het Kessler Park af te bakenen door meer vergroening.
2. Wij hebben in onze omgeving nu al veel last van druk verkeer, luchtverontreiniging door uitlaatgassen en fijnstof, verkeerslawaai en eveneens hittestress door het vele steen en asfalt. Al deze aspecten hebben een negatief effect op onze gezondheid. Met het huidige ontwikkelplan voor de bebouwing van het Kessler Park worden deze problemen alleen maar erger. Daarom vragen wij de gemeenteraad om het huidige ontwikkelplan niet vast te stellen.

Hoogachtend,



Bijlage: lijst met namen en handtekeningen

Bijlage brief aan Gemeenteraad  
31 januari 2024

Bewoners Churchilltorens  
*Sir Winston Churchillaan 289, 2288DB Rijswijk*

Naam:

Appartement nummer:

Handtekening:





**Gemeente Rijswijk**  
**T.a.v. het College en de Gemeenteraad**  
**Postbus 5305**  
**2280 HH Rijswijk**

**Per e-mail: [griffie@rijswijk.nl](mailto:griffie@rijswijk.nl)**

Rijswijk, 31 januari 2024

**Betreft: Pro forma zienswijze**

Geacht College & Gemeenteraad van Rijswijk,

Hierbij doen wij een pro forma zienswijze (op nader aan te voeren gronden) toekomen naar aanleiding van de onderstaande ontwerpbesluiten:

- Ontwerpbestemmingsplan 'Campus At the Park';
- Ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C, Kessler Park 1, Rijswijk, kadastraal bekend G 3385 en G 3386.

Wij kunnen ons niet verenigen met de voornemens om het bestemmingsplan in de huidige vorm 'Campus At the Park' vast te stellen voor de bouw van de gebouwen A,B en C aan het Kessler Park 1 te Rijswijk te verlenen.

Wij verzoeken u ons een termijn te gunnen van ten minste twee weken om de gronden van de zienswijze aan te vullen.


Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de BBR



**Belangenvereniging Bedrijven Rijswijk**

Van Gijnstraat 22 - 2288 GB Rijswijk • Postadres: Postbus 1184 - 2280 CD Rijswijk  
**B** NL41 INGB 0669 2112 06 • **BIC** INGBNL2A • **K.v.K.** 40407505  
**T** 06-54380794 • **E** [info@bbr-rijswijk.nl](mailto:info@bbr-rijswijk.nl) • **W** [www.bbr-rijswijk.nl](http://www.bbr-rijswijk.nl)



Aan het College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Rijswijk

1 februari 2024

Onderwerp: ontwerp vergunning gebouwen A, B en C, Kesslerpark 1, Rijswijk

Geachte, ik ben woonachtig op de hoek van de Volmerlaan en de Sir Winston Churchillaan in de Churchill torens. Hierbij wil ik u op de hoogte stellen van het feit dat ik grote bezwaren heb tegen de bouw van een 50 meter hoge woontoren op de hoek van het Kessler Park en de Volmerlaan. De bezwaren bestaan uit de volgende elementen:

1. Infrastructuur.

De huidige infrastructuur van wegen leidt ertoe dat er dagelijks sprake ernstige filevorming en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling.

2. Zichtbaar groen.

Het enige zichtbare groen verdwijnt en wordt buiten het zicht van ons vervangen door groen achter de woonkolos.

3. Windstudie.

De windstudie behorende bij het project geeft aan dat er geen noemenswaardige windoverlast is op straatniveau. Bij navraag is een uitgebreider overzicht verstrekt die ook de Volmerlaan, tussen Kessler Park en SW Churchillaan, en de Treubstraat omvat. Ook hieruit zou blijken dat er weinig invloed is op de genoemde locaties. Echter de studie beperkt zich tot straatniveau en beziet niet de effecten op grote hoogte. Door de huidige valwinden ontstaan er al situaties dat er geen gebruik kan worden gemaakt van uitvalschermen. De temperatuur in de appartementen op de ZW zijde kunnen hierdoor oplopen tot 35-40 graden. Als achteraf blijkt dat de valwind op momenten zal toenemen waardoor er geen gebruik kan worden gemaakt van de bestaande uitvalschermen zal er een slecht onleefbare situatie ontstaan. Onbruikbare zonwering betekent vervanging op kosten van de bewoner. De schaduwwerking van de kolos verdwijnt om ongeveer 12.00 uur. Niet aanvaardbare overlast.

4. Uitzicht.

Het huidige uitzicht verdwijnt volledig en er komt een prachtige woonkolos voor in de plaats.


5. Belang huidige bewoners.

Nergens blijkt dat de gemeente op enigerlei wijze rekening heeft gehouden met de belangen van de huidige bewoners. Alles is gericht op bouwen en bouwen. Hoe fijn is het dat er woningen worden gerealiseerd ten koste van het woongenot en de leefbaarheid van de omgeving. De gemeente is er ook voor de huidige bewoners.

6. Financieel.

De bouw van de kolos zal leiden tot waardevermindering van de bestaande appartementen.

Aanpassing van locatie, meer richting de Lange Kleiweg zal er zorg voor dragen dat een groot aantal nadelige aspecten worden opgeheven.



*[Handwritten signature]*



Gemeenteraad en College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente  
Rijswijk  
Postbus 5305  
2280HH Rijswijk

Reference      Pro forma zienswijze At the Park  
Subject  
Phone  
E-Mail  
Date          31 januari 2024

TUI Nederland N.V.

Geachte Raad en College,

TUI is als huurder van de locatie Volmerlaan 3 groot voorstander van ontwikkelingen in de directe omgeving, die de levendigheid van het gebied bevorderen. Desalniettemin kleven er nadelen aan de plannen zoals nu gepresenteerd.

Chamber of Commerce  
27148888

Door deze en derhalve tijdig doen wij u hierbij een pro forma zienswijze (op nader aan te voeren gronden) toekomen naar aanleiding van de onderstaande ontwerpbesluiten:

- Ontwerpbestemmingsplan Campus at the Park
- Ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C Kessler Park 1 in Rijswijk.

Ik verzoek u mij een termijn te gunnen van ten minste 2 weken om de gronden van de zienswijze aan te vullen.







Tav het collega van burgemeesters en wethouders  
Postbus 53505  
2280 HH rijswijk

Inzake: Ontwerp en vergunning gebouwen A, B en C, Kesslerpark 1 Rijswijk

Datum: 30 Januari 2024

Geachte heer / mevrouw, Beste gemeente Rijswijk,

Als [REDACTED] van het pand aan de Volmerlaan [REDACTED] te Rijswijk, zijn wij als GreenRoadCapital in het algemeen positief over de ontwikkelingen op het Kesslerpark 1.

Wel hebben wij een aantal zorgen, waaronder over het uitzicht wat onze huurders straks hebben. Onze huurders zijn allemaal professionele bedrijven die het zeer belangrijk vinden om in een goede buurt te verblijven, mede in het kader van haar klanten en medewerkers. Derhalve hebben deze huurders gekozen voor ons pand, echter wij willen dit ook waarborgen voor de lange termijn.

In de plannen zien wij wel terug dat Kadans voornemens is om aan de Volmerlaan kwalitatieve en representatieve gebouwen neer te zetten, dit is uiteraard positief. Echter willen wij hier wel graag bij betrokken worden voordat het design definitief is, zodat we ook kunnen bijdragen aan de uiteindelijke look & feel van het gebied en ons uitzicht.

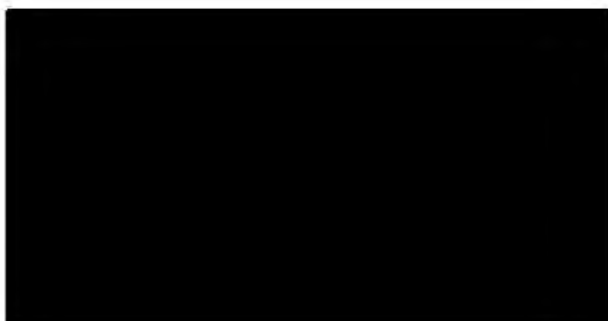
Verder hebben wij nog een aantal andere zorgen die wij graag aan u willen adresseren:

- toenemende parkeerdruk en filevorming;
- aanzicht en bezoningdoor plaatsing hoogteaccenten woningbouw;
- zorgen over de kwaliteit van het woon- en werkmilieu door de hoge bebouwingsdichtheid
- bezorgdheid over de veiligheid
- het handteren van lage parkeernormen, ook voor bezoekers met eventuele afwentelingsproblemen in de omliggende straten.

Zodra Kadans verder is met het uitwerken van haar ontwerp en meer info gereed heeft tav de bovenstaande punten, zouden wij die graag van ontvangen. Tevens gaan wij alsdan graag met Kadans in gesprek om hier onze input op te leveren, teneinde te komen tot een voor alle stakeholders succesvolle ontwikkeling en kwalitatieve Plaspoelpolder.

Wij zien uw reactie op deze brief graag tegemoet.

Met vriendelijke groet



Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)

**Datum**  
Zie verzenddatum linksonder

**Ons kenmerk**  
PZH-2024-847623243

**Uw kenmerk**  
-

**Bijlagen**  
-



Aan de gemeenteraad van  
Gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

**Onderwerp**  
Zienswijze ex artikel 3.8 Wro inzake ontwerpbestemmingsplan  
'Campus at the Park'

Geachte raad,

### Inleiding

Ingevolge artikel 3.8, lid 1, onder b van de Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) ontvingen wij op 20 december 2022 bovengenoemde ontwerpbestemmingsplan.

Het provinciaal ruimtelijk beoordelingskader is vastgelegd in het Omgevingsbeleid, bestaande uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland, de Programma(s) en de Omgevingsverordening Zuid-Holland (met name Afdeling 3.2, 6.2 en artikel 6.40). In de visie, Programma(s) en de verordening zijn beleid respectievelijk regels opgenomen voor de borging en bescherming van provinciale ruimtelijke belangen

Wij hebben geen vooroverlegreactie gegeven inzake het voorontwerpplan. Desalniettemin maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen tegen het ter visie liggende ontwerpbestemmingsplan van uw gemeente.

### Zienswijze

Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen:  
Compensatie bedrijventerrein.

Op grond van artikel 6.12 van de verordening geldt voor het plan een compensatieplicht ten aanzien van verloren bedrijvenareaal dat met de gebiedstransformatie gepaard gaat. In de plantoelichting wordt een aantal keer genoemd dat er geen compensatieplicht geldt maar in de bijlagen is deze toch wel uitgewerkt. In het zogenoemde woon-werkakkoord is afgesproken dat er voor een aantal gevallen 'feitelijk' gecompenseerd mag worden in plaats van planologisch zoals artikel 6.12 vraagt. In het onderhavige is het voornemen benoemd om 880 m<sup>2</sup> aan feitelijk areaal (voor de bestaande boorfaciliteit) te compenseren binnen het plan onder de bestemming 'Gemengd'.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9. Vanaf station  
Den Haag CS is het tien  
minuten lopen. De  
parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.



In deze bestemming is een maatbestemming opgenomen op de locatie van de boorfaciliteit en is de omschrijving "bestaand gebruik" als maatbestemming benoemd. Dit is echter niet voldoende concreet als borging van de beoogde compensatie van bedrijventerrein. Wij verzoeken u de boorfaciliteit specifiek te bestemmen door op zijn minst de bijbehorende milieucategorie te benoemen in de maatbestemming. Zo wordt uitgesloten dat de milieucategorie later kan afzakken zonder compensatie. Mocht dit niet samengaan met de beoogde woonbestemmingen dan ligt compensatie elders wellicht voor de hand. Dat zien wij dan graag terug in het nog op te stellen compensatieplan dat nog voor andere plannen in de maak is door uw gemeente. Dit dient dan wel bij onderhavig plan te zijn gevoegd bij vaststelling.

Ter onderbouwing van de feitelijke compensatie in plaats planologische compensatie verzoeken wij u om dit te onderbouwen op basis van de afwijkingmogelijkheid in artikel 6.34 van de omgevingsverordening. Daar kan dan een verwijzing naar het woon-werk akkoord worden opgenomen als motivatie.

#### **Conclusie**

Op basis van de aangeboden gegevens constateren wij dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciaal (ruimtelijk) beoordelingskader en daarom verzoeken wij u om het bestemmingsplan bij de vaststelling alsnog op deze punten aan te vullen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,

  
Hoofd Beoordeling

*Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.*

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]



17 januari 2024  
Ontwerp Omgevingsvergunning Kessler Park

College van burgemeester en wethouders  
Gemeente Rijswijk Postbus 5305 2280 HH RIJSWIJK

Beste leden van het college,

Wij hebben grote bezwaren tegen de bouw van ca 1900 woningen inclusief andere voorzieningen in het Kessler Park omdat daarmee de kwaliteit van onze woningomgeving, die toch al zwaar onder druk staat, zeer ernstig wordt aangetast.

Wij hebben in onze omgeving last van grote verkeersdruk, verkeerslawaaï , tijdens de spitsuren onbereikbaar door verkeersopstoppingen en een overvloed aan fijnstof. Daarnaast kent het gebied al een forse parkeerdruk op straat.

Bij wind waait het hier harder door de hoge gebouwen in de omgeving en in de zomer is het door de hoeveelheid steen en asfalt veel te warm. Luchtverontreiniging en hittestress hebben een negatief effect op de omwonenden.

Met de komst van een groot aantal nieuwe woningen met voorzieningen worden deze problemen verergerd. Daarom vragen wij de gemeenteraad om deze ontwikkeling tegen te houden en het plan niet vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

**RWS INFORMATIE**

Gemeenteraad van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Datum 18 januari 2024  
Onderwerp Zienswijze Rijkswaterstaat op het  
ontwerpbestemmingsplan 'Campus at The Park Rijswijk'.

Geachte gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Campus at The Park Rijswijk', dat tot en met 1 februari 2024 ter inzage ligt, dien ik namens Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening de volgende zienswijze in.

**Belang**

Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de rijksweg A4, die nabij uw plangebied ligt en ziet erop toe dat nieuwe geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijkswegen.

**Borging maatregel geluid**

Het akoestisch onderzoek van uw plan is op de juiste wijze uitgevoerd en geeft aan dat er een besluit hogere waarden Wet geluidhinder benodigd is. Tevens wordt als maatregel aangegeven dat aan de zijde van de rijksweg A4 een 'geluidsluwe gevel' gerealiseerd dient te worden, die noodzakelijk is om aan maximale geluidsbelasting van 53 dB te voldoen.

In de Regels is niet geborgd dat de benodigde maatregel wordt toegepast en dat er voldaan wordt aan het besluit hogere waarden Wet geluidhinder.

Vanwege het voornoemde rijksbelang verzoek ik u dan ook dat het besluit hogere waarden en de in dit besluit genoemde maatregel herleidbaar in de Regels van uw plan te borgen.

**Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid**

Afdeling Netwerkontwikkeling  
en Visie

Laan op Zuid 45  
3072 DB Rotterdam  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
T 088 153 49 22  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

[Redacted]

[Redacted]

**Ons kenmerk**

[Redacted]

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

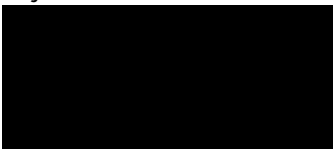
-

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,

hoofd Netwerkontwikkeling en Visie  
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid



**Rijkswaterstaat West-  
Nederland Zuid**  
Afdeling Netwerkontwikkeling  
en Visie

**Datum**  
17 januari 2024

**Ons kenmerk**





Lange Kleiweg 30  
Postbus 5301  
2280 HH Rijswijk ZH  
Tel 088 227 77 00  
www.cbr.nl

**AANGETEKEND**

De Gemeenteraad en het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280HH RIJSWIJK

Datum  
14 februari 2024

In behandeling bij

E-mail

Onderwerp: onderbouwing zienswijze Campus At the Park

Geachte raad,  
Geacht college,

Op 30 januari jl. heeft het CBR een pro forma zienswijze ingediend naar aanleiding van de onderstaande ontwerpbesluiten:

- Ontwerpbestemmingsplan 'Campus At the Park';
- Ontwerpbesluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C, Kessler Park 1, Rijswijk, kadastraal bekend G 3385 en G 3386.

Hierbij en derhalve tijdig maak ik gebruik van de door u bij e-mail van 13 februari 2024 geboden mogelijkheid tot aanvulling van de gronden van de zienswijze van het CBR.

Deze zienswijze vangt aan met een inleiding (par. I) en een schets van het verloop van de gang van zaken in aanloop naar de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten (par. II). Vervolgens worden de gronden van de zienswijze uiteengezet (par. III), waarna wordt afgesloten met een conclusie (par. V).

**I. Inleiding**

1. In 2019 heeft Kadans Science Partner (hierna: "Kadans") het vastgoedcomplex Kessler Park van Shell overgenomen met de intentie om het te herontwikkelen als campus 'At the Park'. De campusontwikkeling voorziet in wooneenheden in combinatie met commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Daarvoor is het plangebied onderverdeeld in twee ontwikkelgebieden, te weten 'At The Park' en 'HERE At The Park'. Voor ontwikkelgebied 'At The Park' blijft ongeveer 50% van de bestaande gebouwen behouden en wordt de overige 50% gesloopt en vervangen door nieuwbouw. In 2022 is aan Kadans reeds een omgevingsvergunning verleend voor het wijzigen van het gebruik van de bestaande gebouwen ten behoeve van de functies kantoor, educatie/onderwijs en bedrijven. Voor ontwikkelgebied 'HERE At The Park' wordt het bestaande kantoorpand gesloopt en vervangen door nieuwbouw.
2. Het hoofdkantoor van het CBR is gelegen aan de Lange Kleiweg 30, waar tevens een praktijk- en theorie-examen centrum zijn gevestigd. De ligging hiervan ten opzichte van het plangebied (rood omlijnd) is hieronder met een pijl weergegeven:



1 Ontwikkeld gebied Al The Park

2 Ontwikkeld gebied HERE Al The Park

sweco

Bron: toelichting ontwerpbestemmingsplan (figuur 2.3.3)

3. Het CBR vreest dat de voorgenomen campusontwikkeling voorziet in onvoldoende parkeergelegenheid, wat ten koste zou gaan van de (schaarse) parkeerplaatsen in de openbare ruimte waar bezoekers en personeel van het CBR mede afhankelijk van zijn. Ook maakt het CBR zich zorgen over de gevolgen van de campusontwikkeling en de hieraan gerelateerde aanpassingen in de openbare ruimte, voor de bereikbaarheid per auto ter plaatse. Zoals in onze brief d.d. 5 januari 2022 aan wethouder Van de Laar al is toegelicht, is een goede doorstroming van het autoverkeer van essentieel belang voor de bedrijfsvoering van het CBR.

## II. Achtergrond

4. Om richting te geven aan de campusontwikkeling heeft de gemeente in 2021 het 'Ontwikkeld kader Kessler Park en omgeving' (hierna: "het Ontwikkeld kader") opgesteld. In een amendement bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het Ontwikkeld kader (**bijslage 1**) wordt door de raad onderkend dat de ambities van de gemeente voor de te maken mobiliteitsprong nog onvoldoende zijn uitgewerkt en onderzocht op haalbaarheid. Tevens wordt onderkend dat er bij bestaande ondernemers en bewoners in het plangebied zorgen zijn over het behoud van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte gekoppeld aan de ambities en wensen voor de toekomstige inrichting van het plangebied. Gelet hierop heeft de raad in het raadsbesluit tot vaststelling van het Ontwikkeld kader aanvullend besloten dat – kort samengevat – voordat een bestemmingsplan aan de raad ter besluitvorming wordt toegezonden eerst aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe wordt voorgelegd en dat aan de raad een participatieplan wordt voorgelegd.
5. Een aantal maanden na de vaststelling van het Ontwikkeld kader heeft de gemeente Sweco en Ecorys opdracht gegeven om in samenspraak met de belanghebbenden te komen tot een mobiliteitsplan en een parkeeronderzoek. Sweco heeft een 'Mobiliteitsplan Kessler Park en omgeving' (d.d. 2 oktober 2023) (hierna: "het Mobiliteitsplan") opgesteld. Het CBR is van mening dat met de inhoud hiervan onvoldoende recht wordt gedaan aan de belangen van het CBR, omdat de voorgestelde maatregelen een risico voor de verkeerscirculatie in het gebied vormen. Dit zou onder meer tot gevolg kunnen hebben dat de validiteit van de examenroutes in het geding komt, omdat de vereiste variëteit van examenroutes ontbreekt en/of het kunnen bereiken van diverse rijtaakgebieden



onmogelijk wordt. Ecorys is begonnen aan het opstellen van een 'Parkeeronderzoek Kessler Park' (laatste versie december 2023) (hierna: "het Parkeeronderzoek") waarover partijen nog in overleg zijn.

6. Tot verbazing van het CBR en de andere belanghebbenden zijn op 21 december 2023 de ontwerpbesluiten voor het bestemmingsplan 'Campus At the Park' en de omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C ter inzage gelegd terwijl partijen nog in overleg waren over het Parkeeronderzoek. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren (par. 4.11) wordt weliswaar verwezen naar het Ontwikkelkader, maar wordt het amendement bij het Ontwikkelkader waarin het college is opgedragen aan de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen voor te leggen in het geheel niet genoemd. Ook het Mobiliteitsplan en het (niet-definitieve) Parkeeronderzoek die zijn opgesteld ter uitvoering van het amendement worden niet aangehaald. Enkel wordt verwezen naar drie onderzoeken die Kadans heeft laten uitvoeren ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren, te weten:
- Mobiliteitsonderzoek Kessler Park Rijswijk, uitgevoerd door Sweco (hierna: "het Mobiliteitsonderzoek") (*bijlage 16 bij de plantoelichting*);
  - Parkeerbehoefte Kadans Rijswijk – notitie bestemmingsplan, uitgevoerd door Goudappel (hierna: "de Parkeerstudie") (*bijlage 22 bij de plantoelichting*);
  - Mobiliteitsstudie Visseringlaan 26 Rijswijk, uitgevoerd door Goudappel (hierna: "de Mobiliteitsstudie") (*bijlage 23 bij de plantoelichting*).

### III. Gronden van de zienswijze

*Onvoldoende gevolg gegeven aan het amendement / parkeernormen uit Ontwikkelkader onvoldoende onderbouwd*

7. Het CBR stelt zich op het standpunt dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gevolg is gegeven aan het amendement van de raad. In het amendement in het college opgedragen om de raad een concrete uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen volgens het STOMP-principe voor te leggen. Een dergelijke uitwerking ontbreekt. Gelet hierop is het ontwerpbestemmingsplan in feite een stap te vroeg ter inzage gelegd. Het ontbreken van een overkoepelend kader heeft tot gevolg dat de lage parkeernormen uit het Ontwikkelkader die zijn vastgesteld met het oog op de beoogde mobiliteitswinst en waarbij in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan wordt aangesloten onvoldoende zijn onderbouwd en verantwoord. Ter onderbouwing hiervan heeft het CBR in samenwerking met andere belanghebbenden een toetsing van bovengenoemde rapporten laten opstellen door Movares (**bijlage 2**). De standpunten van het CBR worden hieronder nader toegelicht, waarbij wordt verwezen naar de relevante passages uit het tegenrapport.
8. Volgens vaste jurisprudentie moet de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan inzichtelijk maken wat de gevolgen van dat plan zijn voor verkeer en parkeren. Een deugdelijk onderzoek naar de parkeerbehoefte is noodzakelijk voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan.<sup>1</sup> Als bij de berekening van de parkeerbehoefte reductiefactoren worden toegepast, moet inzichtelijk worden gemaakt waarom deze worden gebruikt. Daarnaast is het van belang om effectiviteit van de mobiliteitsmaatregelen in de planregels te waarborgen.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Vgl. de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: "de Afdeling") van 25 mei 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1501.

<sup>2</sup> Vgl. de uitspraak van de Afdeling van 25 mei 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1504.

9. Artikel 8.1 onder a van de planregels bevat een voorwaardelijke verplichting voor autoparkeren en luidt als volgt:

Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, zoals toegestaan in de regels van dit plan, wordt slechts verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's overeenkomstig het Ontwikkelkader Kessler Park en omgeving, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2022 tenzij de aard en omvang van de omgevingsvergunning voor het bouwwerk en/of de uitbreiding en/of de wijziging van het gebruik van bouwwerken en/of gronden niet leidt tot extra parkeerbehoefte voor auto's;

10. In de plantoelichting op het onderdeel verkeer en parkeren (par. 4.11) is enkel opgenomen dat de parkeerbehoefte voor ontwikkelingen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkelkader. In het Ontwikkelkader zelf staat dat de parkeernorm wordt vastgesteld aan de hand van het waargenomen autobezit van Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare appartementen. De vigerende parkeernormen zijn volgens het Ontwikkelkader te hoog en staan niet in verhouding met het te verwachten autobezit in het gebied. Voor de parkeernormen uit het Ontwikkelkader is aangesloten bij de parkeernormen van het Havenkwartier waarin gemiddeld 33% minder mobiliteit is opgenomen omdat het NS-station in de buurt ligt. Op de Havenkwartiernormen is afhankelijk van de oppervlakte van de woning een aanvullende mobiliteitskorting toegepast van tussen de 33% en 38%. Met de parkeernormen uit het Ontwikkelkader neemt het aantal parkeerplaatsen niet verder toe. Verder volgt uit het Ontwikkelkader dat de gemeente wil inzetten op betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages.
11. In de plantoelichting en de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie (*bijlagen 22 en 23 bij de plantoelichting*) ontbreekt enige nadere toelichting op en onderbouwing van de totstandkoming van de lagere parkeernormen uit het Ontwikkelkader. Zo is niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten autobezit van de verschillende doelgroepen is en aan de hand van welke gegevens dit autobezit is bepaald. Verder is niet gemotiveerd waarom kan worden aangesloten bij de Havenkwartiernormen en vanwege welke factoren een aanvullende mobiliteitskorting kan worden toegepast op deze normen (naast de nabijheid van het NS-station, welke factor schijnbaar al is meegenomen in de Havenkwartiernormen). In de Parkeerstudie is voor de berekening van de parkeerbehoefte rekening gehouden met de inzet van deelauto's, maar uit het plan blijkt niet of daadwerkelijk wordt ingezet op deelauto's en hoe de effectiviteit daarvan wordt gewaarborgd. In navolging van het amendement had onderbouwd moeten worden welke mobiliteitsmaatregelen en andere factoren, zoals het invoeren van betaald parkeren en parkeren in (private) parkeergarages, de lagere parkeernormen kunnen verantwoorden. Gelet hierop zijn de parkeernormen uit het Ontwikkelkader onvoldoende deugdelijk onderbouwd.
12. Nu de parkeernormen uit het Ontwikkelkader onvoldoende deugdelijk zijn onderbouwd, kan niet worden uitgesloten dat de in de Parkeerstudie en de Mobiliteitsstudie aan de hand van de parkeernormen uit het Ontwikkelkader berekende parkeerbehoefte als gevolg van 'At the Park' en 'HERE at the Park' is onderschat. Daarom is niet uitgesloten dat er structureel onvoldoende beschikbare parkeermogelijkheden voor de bezoekers en het personeel van het CBR en andere belanghebbenden zullen zijn.

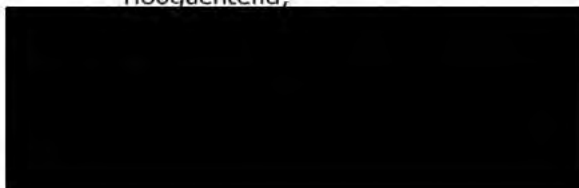
### Conclusie

Uitgaande van de huidige stand van zaken, zal de raad niet in staat zijn om tot een afgewogen standpunt te komen over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Van een voldragen onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van de campusontwikkeling op het gebied van

parkeren en mobiliteit is (nog) geen sprake. De ontwerpbesluiten zijn daarom in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht onzorgvuldig voorbereid.

Wij wijzen er in dit verband nogmaals op dat, voordat een bestemmingsplan aan de raad ter besluitvorming wordt gestuurd, eerst een concrete uitwerking zal moeten worden voorgelegd waaruit blijkt hoe de mobiliteitsmaatregelen voor dit plangebied worden toegepast, met onder andere een planning en beschrijving van investeringen, zoals in het Raadsbesluit van 8 februari 2022 is opgenomen. Zolang daarvan nog geen sprake is, kan van zorgvuldige en rechtmatige besluitvorming geen sprake zijn.

Hoogachtend,



Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Kenmerk  
Betreft  
Telefoon  
E-Mail  
Datum

Toelichting op zienswijze Kessler Park

14 Feb 2024

TUI Nederland N.V.  
Postbus 157  
2280 AD Rijswijk

Geachte Raad, geacht College,

Als huurder van het pand Volmerlaan 3 is TUI positief over ontwikkelingen die de uitstraling, kwaliteit en levendigheid van de directe omgeving verbeteren. Uiteraard is TUI dan ook enthousiast over ontwikkelplannen van het thans stil en uitgestorven gebied Kessler Park 1.

Bij TUI aan de Volmerlaan 3 werken per dag (muv de vrijdag en de weekenden) gemiddeld 600 personen. Het pand leent zich naast regulier werken bij uitstek voor het organiseren van trainingen voor onze medewerkers en de samenkomst van grotere internationale bijeenkomsten. De goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en de snelwegen dragen hiertoe bij. Daarnaast is het pand erg aantrekkelijk. De uitstraling, het vrije uitzicht en het luchtige lichte pand maken het tot een goed uithangbord van TUI en Rijswijk in het bijzonder. De parkeerfaciliteiten in de parkeerkelder onder Volmerlaan 3 zijn afdoende voor de reguliere medewerkers. Voor de trainingen en bijeenkomsten huurt TUI jaarrond parkeerplaatsen in de private parkeergarage aan de van Gijnstraat.

TUI maakt zich zorgen om een paar onderdelen van de ontwikkelingen.

1 Het huidige Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park betreft het gebied bouwdeel A, B en C. Deze (ver) bouw lijkt minimaal van invloed op het gebruiksplezier van het TUI hoofdkantoor. Desalniettemin moet er nu gereageerd worden. In de toekomst staat de ontwikkeling van de hoge woontoren direct tegenover Volmerlaan 3 gepland. TUI zou groot voorstander zijn van behoud van licht en lucht en daarmee de woontoren graag smaller en lager zien. Om dat (financieel) te kunnen realiseren, zal project ontwikkelaar nu reeds aanpassingen moeten doen bij de bouwdelen waar nu over gesproken wordt.

2 De zonstudie (zie bijlage) laat zien, dat het pand Volmerlaan 3 minder zonlicht zal krijgen. Naast esthetische consequenties als helder daglicht en een plezierige zonnige werkomgeving, zal daarmee een verdere verduurzaming van het pand een zware dobber worden. Zonnepanelen verdienen zich pas terug over een veel langere termijn. Ook zal de stralingswarmte die normaal gesproken geabsorbeerd wordt door de pui,

Kamer van Koophandel  
nummer 27148888

ING Bank IBAN:  
NL31 INGB 0659 8782 40  
BIC: INGBNL2A

www.tui.nl  
info@tui.nl

nu vervangen moeten worden door een stijging van gebruik van verwarming. Ook zal de verlichting vaak en meer gaan branden. Het verbruik van gas en elektra zal (volledig tegen de gewenste stroom in) gaan toenemen. Niet gewenst vanuit Sustainability, maar ook zeker niet ten aanzien van kosten. Ook dit item kan deels verholpen worden door een lagere bouw van de woontoren tegenover Volmerlaan 3. Daartoe zou nu de tekening van bouwdelen A, B en C aangepast moeten worden.

3 Mobiliteit en bereikbaarheid zal door de uitbreiding van gebruik verslechteren. TUI was verbaasd, dat ondanks de afname van het gebruik van het huidige Shell pand, de doorstroom van verkeer, met name einde middag in zowel de Volmerlaan als de Treubstraat fors aanhield.

In de huidige situatie is er vanaf 15.30 uur een volledige chaos rond het kantoor. De veiligheid van auto's, maar ook van fietsers en voetgangers kan niet meer gewaarborgd worden.

In de wirwar van vele studies die onder ogen gekomen zijn, worden verschillende parkeernormen gehanteerd. Ook ziet TUI dat oa de private parkeergarage aan de van Gijnstraat meegenomen wordt als parkeeroptie. Indien deze parkeergarage in toenemende mate toegevoegd zou worden als alternatief, is het voor TUI wel van belang dat TUI de betaalbare beschikking houdt over de parkeergelegenheid in deze parkeergarage om daarmee de grote evenementen te kunnen blijven organiseren. Mocht dit niet meer lukken, dan zal dat ook uitwerking hebben op leveranciers van overnachtingen, catering, etc.

Leveranciers moeten eenvoudig kort kunnen parkeren bij de commerciële plint en voor toekomstige bewoners. TUI constateert dat een beperkte mogelijkheid hiertoe in de gecommuniceerde plannen. Ook bij de locaties Volmerlaan 3, 5 en 7 parkeren veel leveranciers kort op de weg, wat tot gevaarlijke situaties en verdere verstoring van de doorstroming leidt. Met de realiteit van bezorging moet meer rekening gehouden worden dan we nu terugzien.

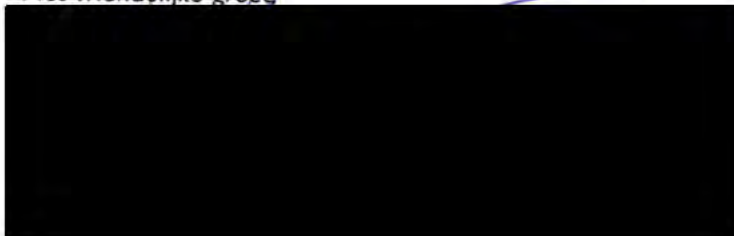
Samengevat vragen wij u kritisch te kijken naar

- De woontoren, gepland tegenover Volmerlaan 3 om nu aanpassingen te doen aan het huidige ontwerp bouwdeel A, B en C.
- De zonstudie en de consequenties in het kader van Sustainability en kosten.
- De doorstroom van het verkeer, parkeren en de veiligheid van de weggebruikers

Bijlage:

Zonstudie aangeleverd door Miss Clark, augustus 2023

Met vriendelijke groet,



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 23 augustus 2023 15:46  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Rijswijk, ATP, zonstudie TUI  
**Bijlagen:** 230822 Zonstudie TUI.pdf

Goedemiddag [REDACTED],

We hebben voor de zomer gesproken over de status van de ATP plannen, zoals toegelicht zijn wij voornemens om de komende maand de formele procedure op te starten.

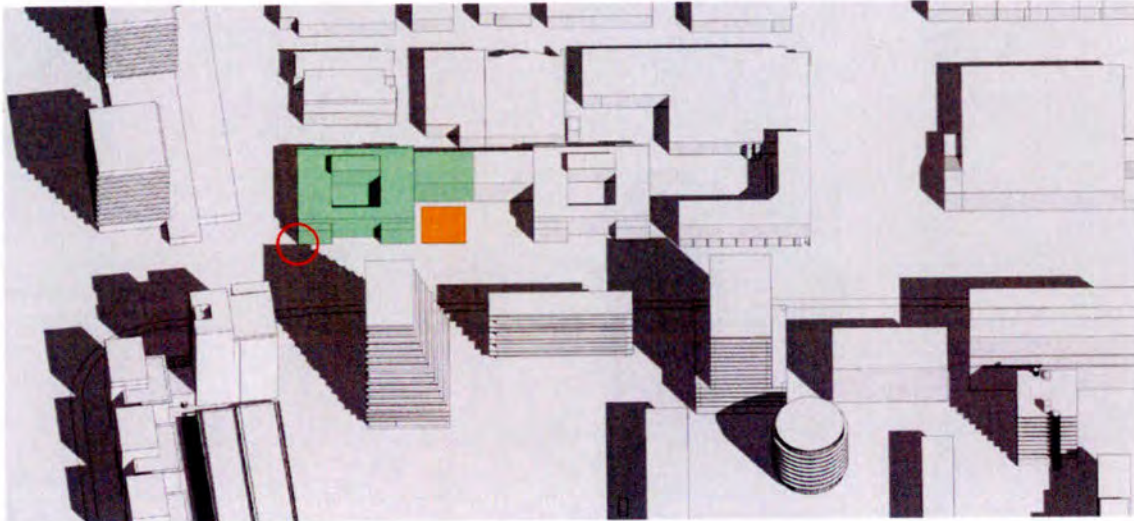
We hadden daarbij afgesproken om het zon-effect op jullie gebouw goed in kaart te brengen (zie bijlage), hierin hebben we verschillende seizoenen in kaart gebracht waarbij formeel maart en september de toetsingsmaanden zijn. Daarnaast hebben we ook in kaart gebracht wat het effect is op jullie terras.

Goed om aan te geven is dat de procedure nu start met het bestemmingsplan voor heel At The Park (inclusief gebouwen van Hagenaar aan de Visseringlaan) maar dat we voor de omgevingsvergunning starten met alleen de gebouwen aan de zijde van de Visseringlaan (2x gebouw Hagenaar en Miss Clark gebouwen A, B en C). De uitontwikkeling en realisatie van de blokken D, E, F en G (blok bij jullie tegenover) komt pas na de realisatie van de eerste drie blokken.

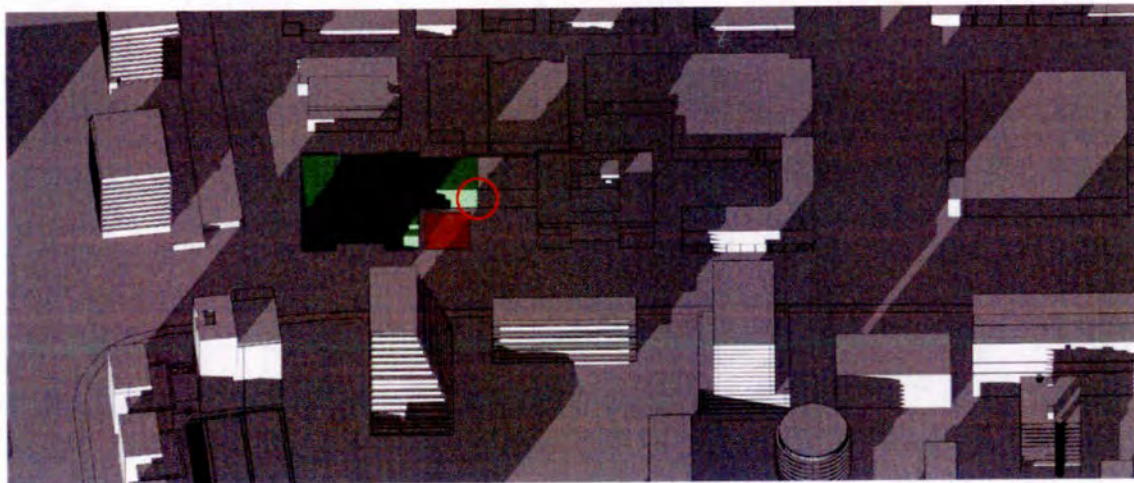
Mochten er vragen of onduidelijkheden zijn of mocht je over andere onderwerpen willen overleggen dan weet je ons te vinden.

[REDACTED]

## 21 maart - gebouw

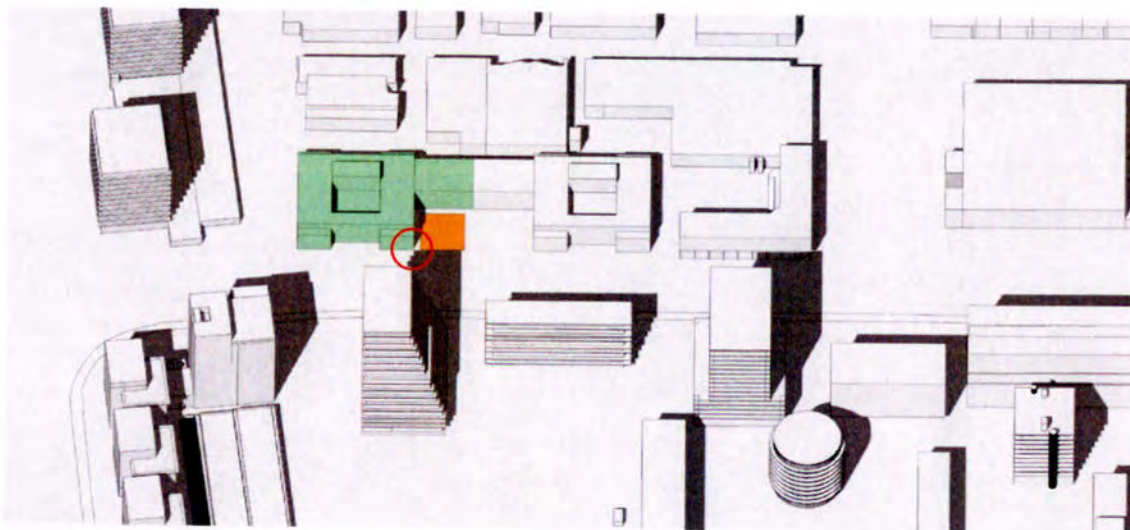


21 maart  
Schaduw raakt het gebouw voor het eerst om 13:10u



21 maart  
Schaduw raakt het gebouw voor het laatst om 17:56u

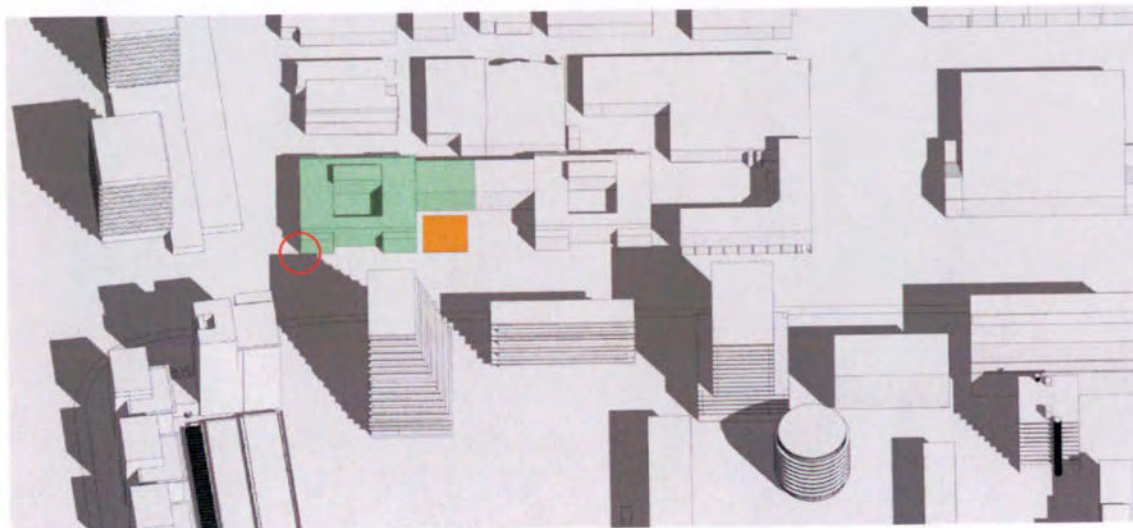
## 21 juni - gebouw



21 juni  
Schaduw raakt het gebouw niet



## 21 september - gebouw

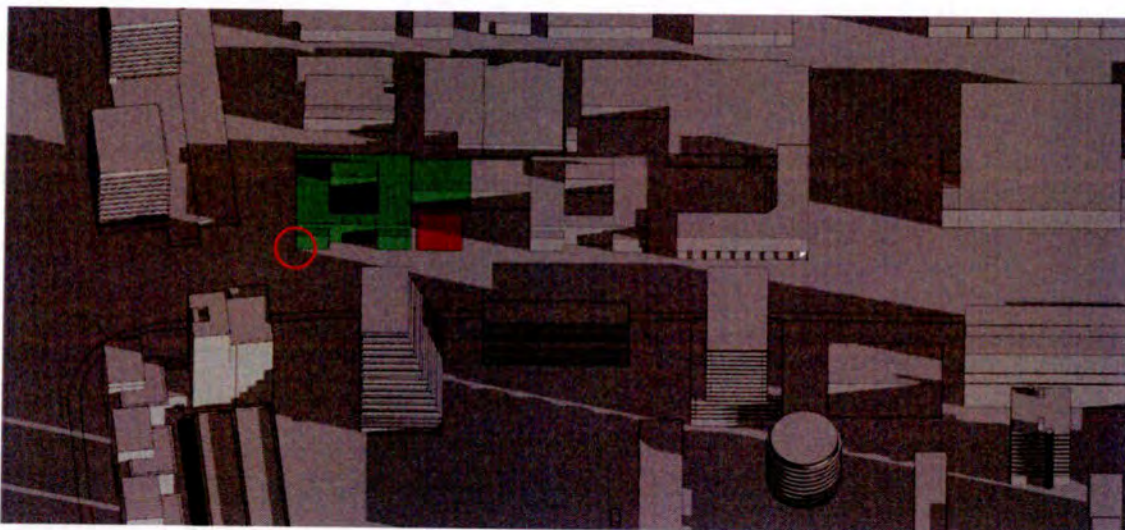


21 september  
Schaduw raakt het gebouw voor het eerst om 13:58u



21 september  
Schaduw raakt het gebouw voor het laatst om 18:41u

## 21 december - gebouw



21 december  
Schaduw raakt het gebouw voor het eerst om 10:35u

Gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 15 februari 2024

Betreft: Toelichting op zienswijze Kessler Park

Geachte Raad, geacht College,

BBR is als belangen behartiger van de bedrijven in Rijswijk uiteraard zeer content als er stappen ondernomen worden in het gebied waar onze leden actief zijn. BBR juicht elke ontwikkeling toe waarmee het vestigingsklimaat verbetert of extra impact krijgt. Zo ook ten aanzien van de ontwikkeling van Kessler Park. Echter kent elke ontwikkeling ook kritische punten, waarmee de zittende en/of toekomstige ondernemers in het gebied rekening moeten houden. De individuele leden en ondernemers aangesloten bij BBR zullen en kunnen individueel reageren op het Ontwerpbestemmingsplan. BBR concentreert zich daarom op de algemeen geldende issues, van belang voor alle leden in het gebied.

In het Ontwerpbestemmingsplan Campus At the Park heeft BBR kritische kanttekeningen ten aanzien van

#### 1 Scope van de onderzoeken/bewijzen/plannen

BBR betreurt dat het huidige Ontwerpbestemmingsplan in al zijn facetten slechts spreekt over de ontwikkelingen van Kessler Park. Het actuele Ontwerpbestemmingsplan is zelfs beperkt tot de bouwdelen A, B en C. Daarmee wordt volgens BBR voorbij gegaan aan mogelijke consequenties van de bouwdelen die later ter tafel zullen komen. Ook de ontwikkeling Bouwhuis (voormalige IND) heeft direct impact op de plannen rond Kessler Park. Idem voor de verregaande plannen Havenkwartier.

#### 2 Parkeren

BBR maakt zich zorgen over de parkeerfaciliteiten voor werknemers en bezoekers. In de plannen wordt gesproken over handhaving van de bestaande parkeerfaciliteiten op het maaiveld. In de telling lijkt dat te kloppen, maar de locatie van de parkeerplaatsen wijzigt. Hiermee vervallen een aantal parkeerfaciliteiten op cruciale posities voor onze leden.

Het gebruik van private parkeergarages (van Gijnstraat en Shell) wordt aangegeven, maar zonder enige vorm van garantie tav kosten en beschikbaarheid.

BBR constateert een wirwar aan onderzoeken naar mobiliteit en parkeren. Er worden diverse, van elkaar afwijkende, cijfers gebruikt voor oa auto bezit. Dit doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van menig onderzoek.

### 3 Laden/lossen

De ondernemers in het gebied hebben behoefte aan laad en los faciliteiten. Niet alleen met kleine koeriers maar ook met vrachtwagens waar pallets gelost kunnen worden. In de huidige plannen ziet BBR daar weinig concreets over beschreven. Dit brengt een potentieel veiligheidsrisico met zich mee voor de lader/losser en voor de overige weggebruikers. Ook kan dit leiden tot extra verkeersopstoppingen en de doorstroom verhinderen.

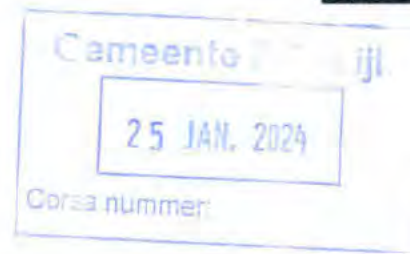
### 4 Verkeers doorstroming

In de huidige situatie ziet BBR reeds een extreme drukte op de wegen Burg Eisenlaan/Havenkwartier en Treubstraat/Volmerlaan/Kessler Park. Met de komst van zoveel woningen, voorziet BBR een toename van deze problematiek. Niet alleen door toekomstige bewoners, maar ook door hun bezoekers.

De voorstellen voor het verkeer rond Kessler Park zijn gebaseerd op de ontwikkeling Kessler Park. BBR pleit voor een bredere kijk, waarbij oa de uitrit parkeergarage IND/Bouwhuis ontwikkeling meegenomen wordt. In het huidige ontwerp komt de uitrit van IND/Bouwhuis ontwikkeling uit op een fietsstraat, waar gelijktijdig een vrachtwagen aan het lossen kan zijn. Geen wenselijke situatie, ongeacht voor welke weggebruiker. BBR pleit voor een gelijke waarde van de auto en transportvoertuigen, naast de voetganger en de fietser, rekening houdende met de verkeersveiligheid en de noodzaak van auto en transportvoertuigen in een gemixte omgeving van wonen en bedrijvigheid.

BBR heeft bovenstaande kritische punten reeds eerder toegelicht, maar blijft uiteraard beschikbaar voor verder overleg.





Bezoekadres



Gemeente Rijswijk  
Afdeling: Juridische Zaken  
Postbus 5305, 2280HH Rijswijk

Betreft: Ontwerp bestemmingsplan 'Campus At the Park'; en Ontwerp besluit aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de gebouwen A, B en C, Kessler Park 1, Rijswijk, kadastraal bekend G 3385 en G 3386.

Geachte heer/mevrouw,

*Ik maak ernstig bezwaar op bovenstaand bestemmingsplan en wel om de volgende reden. Ik had de mogelijkheid om in 2017 het pand onder naam het Da Vinci Gebouw aan de Lange Kleiweg 2-28 aan te kopen om deze transformeren naar 356 starterswoningen. Ondanks de professionele presentatie en het toen al aantoonbare tekort aan betaalbare huur-en koopwoningen was de reactie negatief. Op deze locatie was geen woningbouw gewenst. Onderstaand doe ik u de reactie van destijds toekomen. De persoon in kwestie is nog in dienst van uw gemeente. De schade opgelopen door deze afwijzing is enorm te noemen. M.i. is hier sprake van willekeur en een zwalkend beleid. In uw visie was reeds bekend dat het tekort aan betaalbare alleen maar zou oplopen. Was ik toen een persoon met een vooruitziende blik. Ik vind dat u als gemeente uw verantwoordelijkheid moet nemen. Ik ga door tot de Raad van State.*

*Ik zie daarom uw reactie met vertrouwen tegemoet.*



**Van:** Martijn de Ligt <MDLIGT@rijswijk.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 17 november 2017 11:01  
**Aan:** [Redacted]  
**CC:** [Redacted]

**Onderwerp:** FW: Da Vinci Building

**Urgentie:** Hoog

Geachte [REDACTED],

Wethouder v/d Meij heeft mij gevraagd om, namens hem, contact met u op te nemen. De manier waarop u dit aankaart komt ons overigens over als nogal ongebruikelijk. Een wethouder kan immer niet alleen een besluit nemen over dit soort zaken. Dat is echt een collegeaangelegenheid en in dit geval, zou zelfs de raad betrokken zijn. De eventuele aankoopbeslissing is dus vooral een afweging die u zelf zult moeten maken, rekening houdend met alle omstandigheden.

U bent niet de eerste die belangstelling toont voor het Da Vinci gebouw. U krijgt het zelfde antwoord als de andere belangstellende kopers.

Wonen naast het station past **niet** in de Toekomstvisie Plaspoelpolder op dit moment. In de conceptversie van de visie was dit nog wel een mogelijkheid, maar nav een inspraakreactie van de BBR heeft de gemeenteraad gemeend er goed aan te doen om wel functiemenging toe te staan in dit gebied, maar in principe geen wonen. Slechts in een cirkel van 100 m rond het station is **tijdelijk** wonen toegestaan. De strook kantoren tussen de spoorlijn en de Lange Kleijweg is vooralsnog bestempeld als kantorenconcentratiegebied.

Aangezien de Toekomstvisie recent is vastgesteld door de gemeenteraad, zien wij geen ruimte om op dit moment een transformatie naar wonen te faciliteren.

Hoewel wij de potentie van deze plek ook voelen groeien, zijn we op dit moment bezig met twee andere kansrijke gebieden, te weten het Havengebied in de PPP en de omgeving van het winkelcentrum In de Bogaard. In beide gebieden verkleuren de komende tijd veel kantoren naar Wonen. Ook markttechnisch vragen wij ons daarom af of het verstandig zou zijn om nu grootschalige ontwikkelingen rond het station te willen.

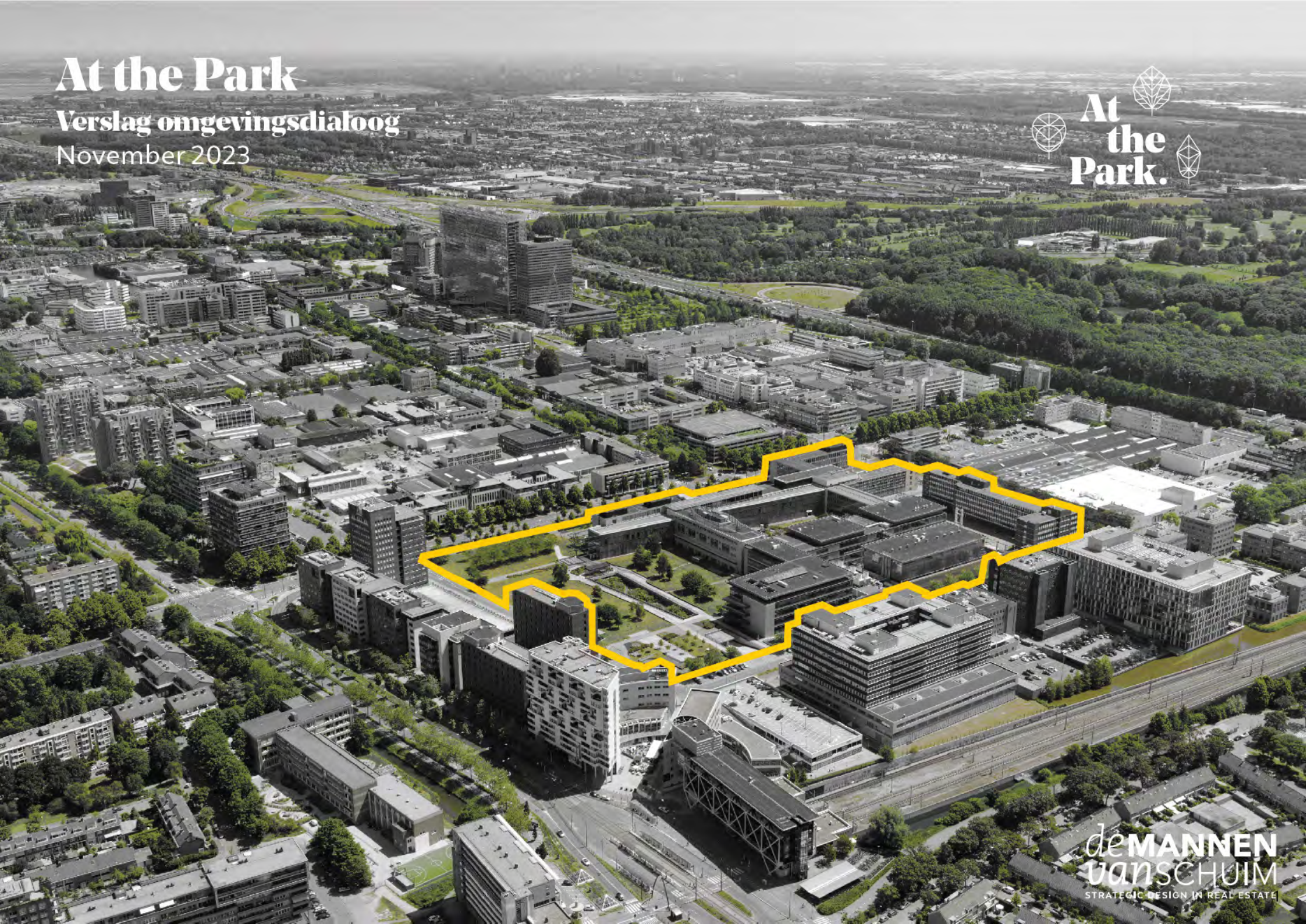
Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u mij bellen.

Met vriendelijke groet,  
Martijn de Ligt  
Opgavemanager  
Bogaard en Omgeving / Overige detailhandel  
PPP & Bedrijventerreinen  
mobiel: [REDACTED]

# At the Park

Verslag omgevingsdialoog

November 2023



# Inhoud

	Pagina
<b>Inleiding</b>	
> Context	4
> Team At the Park	5
> Aanpak	6
<b>Omgevingsdialoog</b>	
> Overzicht dialoog momenten	8
> Bijeenkomsten	9
> Bilaterale overleggen en inloopspreekuren	15



# Inleiding

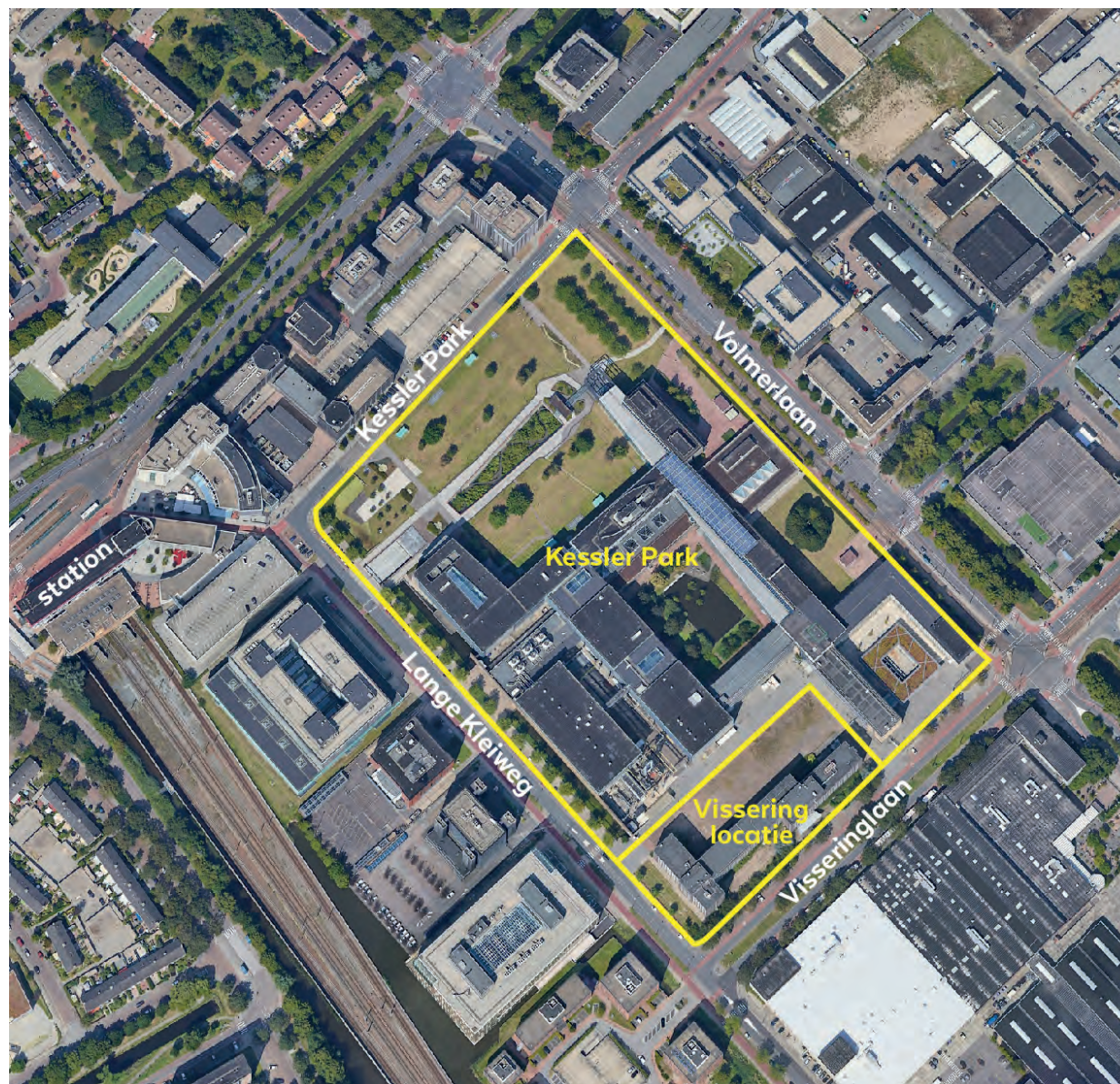
# Context

De komende jaren wordt het gebied Kessler Park in de Plaspoelpolder herontwikkeld. Het oude Shell-terrein zal uitgroeien tot een levendige mix van wonen, werken en leren in een groene omgeving: At the Park. Direct gelegen aan het station van Rijswijk en in het hart van de metropoolregio Rotterdam/Den Haag wordt At The Park een nieuwe hotspot voor innovatie en kennisontwikkeling. Er ontstaat een unieke plek voor starters op de arbeids- en woningmarkt, studenten en één of tweepersoonshuishoudens in Rijswijk.

Om te komen tot een succesvolle ontwikkeling is in 2020 en 2021 door de gemeente Rijswijk een Ontwikkelkader opgesteld. In 2021 zijn er meerdere bijeenkomsten georganiseerd door de gemeente waarop input is gegeven op het kader. In februari 2022 is het Ontwikkelkader vastgesteld door de gemeenteraad.

Naar aanleiding van het Ontwikkelkader hebben de eigenaren van Kessler Park en de Vissering locatie, Kadans Science Partner en Hagenaar Vastgoed een ontwerpteam opgericht om het plan uit te werken. Vanuit het Ontwikkelkader is toegewerkt naar een Voorlopig Ontwerp, dat in september 2023 is besproken in de gemeenteraad.

Om te komen tot een gedragen plan heeft er in 2022 en 2023, op basis van een goedgekeurd participatievoorstel, een uitgebreide omgevingsdialoog plaatsgevonden waarin de stakeholders en buurt hun ideeën, wensen en zorgen hebben kunnen uiten. Dit verslag geeft inzicht in de opzet, proces en uitkomst van de omgevingsdialoog.



Afbakening van het ontwikkelgebied

# Team At the Park



Sjoerd Harsveldt  
Kadans / eigenaar  
Kessler Park



Roel Willems  
Miss Clark / ontwikkelaar  
Kessler Park



Joris van Nistelrooij  
Miss Clark / ontwikkelaar  
Kessler Park



Philomene van der Vliet  
BOOM landscape /  
landschapsarchitect



Vincent van der Kleij  
Stunionedots / architect  
Kessler Park



Rick van der Veen  
W. Hagenaar Vastgoed/  
ontwikkelaar Vissering  
locatie



Tony Wijntuin  
WYNE Strategy & innovation  
adviseur voorzieningen  
Vissering locatie



Martin de Jong  
OZ  
architect Vissering locatie



Rico Zweers  
De Mannen van Schuim /  
voorzieningen Kessler Park



Thomas Verbrugh  
De Mannen van Schuim /  
omgevingsdialogo

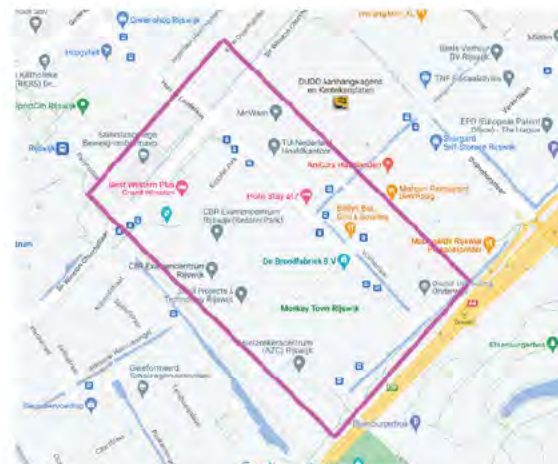
# Aanpak

In augustus en september 2022 is aan de hand van het “kader omgevingsdialoog” van de gemeente Rijswijk een participatievoorstel uitgewerkt om te komen tot een gedegen proces. De belangrijkste uitgangspunten:

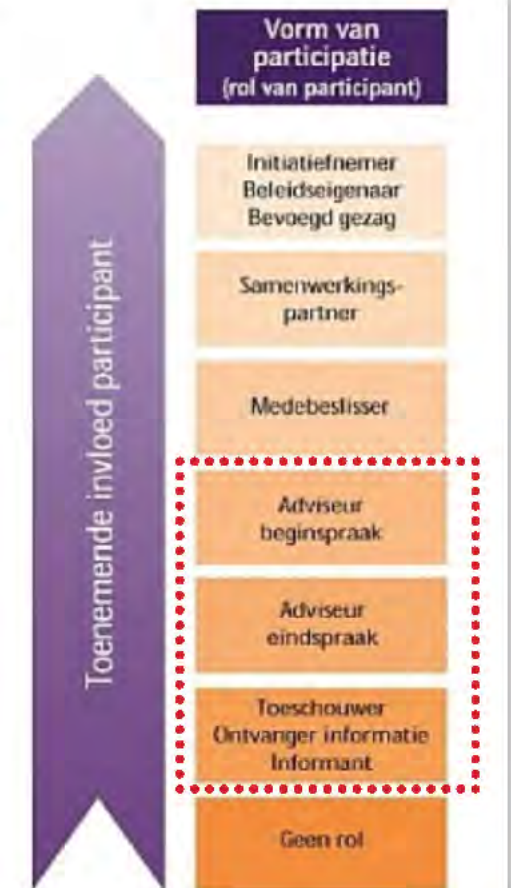
- > Doel is om de buurt, bedrijven en omwonenden zo vroeg mogelijk in het proces te betrekken.
- > De omgevingsdialoog is een inspanning van de initiatiefnemer onder regie van de gemeente Rijswijk.
- > Participeren vanuit de samenwerkingsvorm meeweten/informeren en meedenken/raadplegen.
- > Er is een open dialoog gehouden met de buurt waarin alle opties open waren en de aanwezigen zijn gevraagd om alle opmerkingen, informatie, analyses en meningen naar voren te brengen. Ook is hun gevraagd hun meedenkkracht in te zetten en mogelijke oplossingen aan te dragen.
- > Output uit de omgevingsdialoog wordt afgestemd op mogelijkheden binnen beleid en de planvorming. Heldere communicatie richting betrokkenen hoe de output is verwerkt in de planuitwerking.
- > Een omgevingsdialoog in meerdere stappen waarbij een afwisseling plaatsvindt tussen bilaterale overleggen met burens en bijeenkomsten waarbij breed wordt uitgenodigd bij ca. 570 adressen.
- > Oprichting van een centrale website (wonenatthepark.nl) voor informatie, aanmelding bijeenkomsten, presentaties, communicatie en terugkoppeling.
- > Het participatievoorstel is een dynamisch document, veranderingen aan het proces kunnen plaatsvinden indien dat noodzakelijk wordt geacht.



Centrale website voor communicatie



Gebied uitnodiging bijeenkomsten



Participatieladder uit Notitie participatiebeleid 2020-2022 Gemeente Rijswijk

# Omgevingsdialoog

# Overzicht dialoog momenten

In 2022 en 2023 heeft een uitgebreide dialoog plaatsgevonden met diverse betrokkenen. In 2022 zijn een aantal grotere bijeenkomsten georganiseerd in het kader van de planuitwerking. De opkomst bestond voornamelijk uit bedrijven en belanghebbenden, bewoners van de Churchillflats en enkele geïnteresseerde toekomstige bewoners. De opkomst was met ca. 20-30 personen, na uitnodiging op 570 adressen, gering. De aanwezigen bestonden vooral uit directe stakeholders. In 2023 is daarom gekozen voor brede informele participatie die uitgaat van bilaterale overleggen met direct betrokkenen.

## 2022

13 juli

**Inloophbijeenkomst**  
Toelichting proces  
  
Opkomst ca. 15 betrokkenen

4 oktober

**Bilateraal overleg**  
Kennismaking  
Sir Winston en Miss Clark/Hagenaar

20 oktober

**Bijeenkomst 1**  
Toelichting concept Kavelpaspoort  
  
Opkomst ca. 30 betrokkenen

21 oktober

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig: VvE Churchilltorens, 8 overige bewoners, Sir Winston

14 december

**Bijeenkomst 2**  
Presentatie voorzieningenkaart en schetsen  
  
Opkomst ca. 20 betrokkenen

## 2023

17 februari

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig: VvE Churchilltoren, 8 overige bewoners, Sir Winston, Miss Clark

17 maart

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig Miss Clark/Hagenaar

24 april

**Bilateraal overleg**  
VvE Churchilltorens en Miss Clark/Hagenaar, na overleg zonnestudie

26 april

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig: VvE Churchilltorens, CBR, Miss Clark

16 mei

**Bilateraal overleg**  
Overleg tussen Miss Clark/Hagenaar en TUI

30 mei

**Bilateraal overleg**  
Overleg  
Sir Winston en Miss Clark/Hagenaar

7 juli

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig: VvE Churchilltorens, 2 overige bewoners, Miss Clark

15 september

**Inloopspreekuur gemeente**  
Aanwezig: VvE Churchilltorens, 2 overige bewoners, Miss Clark, Bouwhuis, Hagenaar, Kadans

# Bijeenkomsten

## Overzicht

In totaal zijn er in 2022 drie bijeenkomsten georganiseerd, op 13 juli, 20 oktober en 14 december. De opkomst lag tussen de 15 en 30 personen. Per bijeenkomst is inhoudelijk het volgende besproken:

### 13 juli

Startbijeenkomst, toelichting op proces door Miss Clark en toelichting op het proces.

### 20 oktober

Toelichting op het concept Kavelpaspoort, de visie op campus At the Park en creatieve dialoog met de buurt.

- > Toelichting proces omgevingsdialoog.
- > Presentatie concept Kavelpaspoort.
- > Presentatie campus At the Park.
- > Creatieve dialoog aan de hand van referentiebeelden en kansen/beperkingen prikken op de kaart.
- > Resultaten thematafels.

### 14 december

Presentatie van de planuitwerking, voorzieningen, landschap en creatieve dialoog met de buurt.

- > Presentatie planuitwerking.
- > Presentatie voorzieningen & landschap.
- > Creatieve dialoog aan de hand van maquette en voorzieningenkaart.
- > Resultaten thematafels.

Tijdens de bijeenkomsten is veel input opgehaald en waar mogelijk verwerkt in de planvorming. Tevens zijn er vragen gesteld waarop via de website antwoord is gegeven. Dit wordt op de volgende pagina's toegelicht.

#### Bewoners

- > VvE Churchillflat
- > Karel Doormanlaan
- > P.C. Boutenslaan

#### Bedrijven

- > CBR
- > Sir Winston Leisure group
- > Broodfabriek
- > BBR
- > TUI
- > Open Fiber
- > Stijlvol ouder
- > Bouwhuis
- > Bally's bowling
- > Bibliotheek aan de Vliet

Overzicht opkomst



Impressie bijeenkomsten

# Bijeenkomsten

## Output en verwerking



### Wat is er verwerkt in de planuitwerking?

- > Bestaande bomen behouden of minstens evenveel terugplaatsen.
- > Toevoegen van veel meer groen met circa 550 nieuwe bomen en natuurlijke tuinen.
- > Er wordt groen toegevoegd aan de randen van het gebied.
- > Om het gebied toegankelijker te maken komen er veel wandelpaden en plekken om te verblijven.

### Wat is er niet verwerkt en waarom?

- > Er is veel discussie geweest over het volume op de hoek Kessler Park/Volmerlaan, vooral over de hoogte en plaatsing. Er is voorgesteld om het volume te verplaatsen richting de Visseringlaan. Tijdens de avonden is duidelijk gemaakt dat de vorm/hoogte van de volumes al zijn bepaald in het vastgestelde Ontwikkeldkader, waarop uitgebreid geparticipeerd is. Opvolgend is met de VvE van de Churchillflats in 2023 uitgebreid gesproken en is onderzoek gedaan naar de impact van het volume op zon.
- > Er komt geen skatepark en ook geen feestterrein. Wel is het mogelijk dat er soms evenementen zoals een vlooiemarkt worden gehouden.



# Bijeenkomsten

## Output en verwerking



Antwoord op de vraag: welke voorzieningen mogen volgens u niet ontbreken At the Park?



Antwoord op de vraag: wat zou u graag terugzien op het grote grasveld voor het gebouw?

### Wat is er verwerkt in de planuitwerking?

- > In de planvorming is veel aandacht naar verschillende voorzieningen en het creëren van een levendige campus. Er zal ruimte zijn voor onder andere: horeca, post nl punt, werkplekken (ook buiten), mogelijk dagverswinkel, kunstgalerie, sportschool, kledingmaker, fietsenwinkel etc.
- > In de planuitwerking is rekening gehouden met een balans tussen rust en levendigheid.
- > Er zal meer sociale veiligheid zijn in het gebied door het toevoegen van voorzieningen die overdag maar ook in de avond open zijn.
- > Op het grote grasveld aan de voorzijde komt veel ruimte voor groen maar ook recreatie, in de vorm van een evenementenveld en paviljoen.
- > In relatie tot de beoogde doelgroepen (studenten en starters) is gekozen voor sport en spel binnen en in de openbare ruimte en niet voor een speeltuin voor kinderen of voetbalveld.

### Wat is er niet verwerkt en waarom?

- > Een aantal voorgestelde functies passen niet in het beleid of zijn niet financieel haalbaar zoals een bibliotheek, supermarkt, nachtclub, boekenwinkel, bioscoop.

# Bijeenkomsten

## Output en verwerking



### Wat is er verwerkt in de planuitwerking?

- > Er komen veel nieuwe wandelpaden om het gebied beter toegankelijk te maken.
- > Al het parkeren ten behoeve van de ontwikkeling wordt opgelost op eigen terrein, in de bestaande ondergrondse parkeergarage. Voor bewoners, bezoekers en werknemers van At the Park zijn ruim 800 parkeerplekken beschikbaar.
- > Fietspaden tussen het complex door. Uitgangspunt is om van At the Park een wandelgebied te maken maar er zal deels ruimte komen om te fietsen.

### Wat is er niet verwerkt en waarom?

- > Er is tijdens de bijeenkomsten een aantal gebiedsoverstijgende opties genoemd zoals het maken van een autoverbinding op de plek van de fietsverbinding bij de Halve Maan of het terugbrengen van de tramlijnhalte bij de Treubstraat. Deze opties vallen niet binnen het plangebied/eigendom van deze ontwikkeling. De verantwoordelijkheid voor de overweging van deze opties ligt bij de gemeente Rijswijk.

# Bijeenkomsten

## Vragen en antwoorden\*

### Stedenbouw

Kan de toren op de kruising Kessler Park/Volmerlaan niet op de hoek van de Visseringlaan en Volmerlaan gesitueerd worden?

- > De positie en hoogte van de toren is ontstaan vanuit een stedenbouwkundige analyse, ruimtelijke studies en participatieproces. Dit is vastgesteld in het Ontwikkelkader door de gemeenteraad in februari 2022. In dit ontwikkelkader staan de uitgangspunten benoemd die de ontwikkelaar als basis voor zijn planuitwerking dient te gebruiken. Onderdeel van het ontwikkelkader zijn de bebouwingsvelden met hoofdvormen en hoogtes die daarbinnen gerealiseerd worden.

In de nieuwe plannen voor At The Park komt er een toren van 50 meter op de kruising van Kessler Park en de Volmerlaan. Wat betekent dit wat betreft schaduw voor de bewoners van de Churchill Torens?

- > De eisen en normen betreft bezonning en schaduw worden door de gemeente opgelegd. De gemeente Rijswijk hanteert hiervoor de TNO norm. De ontwikkelaar zal in zijn planuitwerking aan de minimale eisen van deze norm moeten voldoen.

### Mobiliteit & logistiek

Hoe kan het dat er geen (extra) parkeerplaatsen komen terwijl er veel functies bijkomen in het gebied?

- > Het huidige parkeeraanbod is uitgelegd op het oorspronkelijk gebruik als kantoorfunctie van de voormalige gebruiker van het Shell complex; kantoor medewerkers die gedurende kantoor tijden parkeren in de parkeergarage. Vanuit het Ontwikkelkader

is voor het nieuw toe te voegen programma maatgevend dat er geen extra parkeerplaatsen hoeven te worden toegevoegd ten opzichte van de bestaande situatie. Ten eerste wordt er een substantieel deel van de bestaande kantoorvoorraad gesloopt. Ten tweede zal het nieuwe residentiele programma op andere tijden gebruik maken van de parkeergarage, met name buiten kantoor tijden. Hierdoor ontstaat er een zogenaamd 'dubbelgebruik' in parkeerplaatsen; overdag kantoren en 's avonds bewoners. Tevens willen we ook nog onderzoeken of een deel van het straatparkeren in de toekomst in de garage kan worden ondergebracht.

Daarnaast zal er met de woningontwikkeling een mobiliteitsprong worden gemaakt. De beoogde doelgroepen zullen grotendeels gebruik maken van fiets & OV en hebben vaak geen auto meer waardoor de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen zal afnemen. Tot slot wordt er ook nagedacht over de toevoeging van flexibele mobiliteitsconcepten zodat nog minder gebruikers afhankelijk worden van de auto.

In opdracht van de gemeente wordt er momenteel een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd.

Hoe wordt het parkeren opgelost voor al deze woningen?

- > Autoparkeren wordt opgelost in parkeergarages in niet openbaar gebied.

\*De antwoorden op de vragen zijn geformuleerd in oktober 2022. Het is mogelijk dat de antwoorden in de tussengelegen periode verder zijn uitgewerkt.

# Bijeenkomsten

## Vragen en antwoorden\*

### Mobiliteit & logistiek

Hoe zit het met de bevoorrading en logistiek van de nieuwe voorzieningen?

- > In het ontwerpproces wordt er al in een vroegtijdig stadium nagedacht over de logistiek van het nieuwe residentiële programma.

Als er woningen komen hoe wordt er dan voorkomen dat het kruispunt Sir Winston Churchillaan en Volmerlaan niet nog veel drukker wordt tussen 09.00 uur en 17.00 uur?

- > De gemeente Rijswijk erkent dat het mobiliteitssysteem in Rijswijk onder druk staat. De gemeenteraad heeft in december 2021 het mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vastgesteld om onder meer de mobiliteitstransitie te verwezenlijken. Hierin worden randvoorwaarden genoemd om dit succesvol te laten zijn; opwaardering van het treinnetwerk, aanbod van deelmobiliteit maar ook het herzien van de huidige verkeersstructuur. In het mobiliteitsonderzoek wordt specifiek een oplossing gevraagd voor het bestaande knelpunt Volmerlaan-Kessler Park-Treubstraat. Wel is duidelijk dat het huidige monofunctionele gebruik van de Plaspoelpolder als werkgebied moet veranderen naar een multifunctioneel gebied om daarmee een grotere spreiding van verkeersbewegingen over de dag te krijgen.

### Klimaatadaptatie

Hoe wordt hittestress tegen gegaan At the Park?

- > Op initiatief van de ontwikkelaar is er aan het begin van het ontwerpproces een landschapsarchitect bij het project betrokken. Een van eerste bevindingen toont aan dat de Plaspoelpolder zijn warmte in de zomer niet goed kwijt kan. De huidige landschappelijke en omgevingsfactoren alsmede de toekomstige kansen hierin worden als onderdeel van het ontwerpproces opgenomen. Daarnaast: de naam At the Park zegt het al, het worden gebouwen in een park.

\*De antwoorden op de vragen zijn geformuleerd in oktober 2022. Het is mogelijk dat de antwoorden in de tussengelegen periode verder zijn uitgewerkt.

# Bilaterale overleggen en inloopspreekuren

## Output en verwerking

Miss Clark/Hagenaar Vastgoed is aanwezig geweest bij 6 inloopspreekuren die georganiseerd worden door de gemeente. Tevens hebben er een aantal bilaterale overleggen plaatsgevonden met direct betrokkenen, zoals de VvE van de Churchillflats, Sir Winston Leisure Group en TUI.

### **VvE Churchillflats**

Vanuit de VvE Churchillflats zijn zorgen geuit omtrent verkeer, hittestress en afname van zonlicht op hun plan om zonnepanelen op een dak toe te voegen. Op 24 mei is het gesprek gevoerd tussen Miss Clark en de VvE. Daaruit bleek vooral dat de afname van zonlicht op het dak als lastig werd beschouwd. Om tot een oplossing te komen heeft de installatieadviseur van Miss Clark, Valstar Simonis, een bezonningsstudie uitgevoerd op het dak waaruit bleek dat de afname van zon op het dak van de VvE ten gevolge van de toren ca. 5% is. Met een efficiënter legplan kan toe worden gewerkt naar een geringere afname. Dit gaf de VvE voldoende duidelijkheid.

### **Sir Winston Leisure Group**

Vanuit Sir Winston zijn vooral zorgen geuit omtrent de bereikbaarheid en parkeercapaciteit. Omdat een aantal aandachtspunten gebiedsoverstijgend zijn is de gemeente Rijswijk ook meegenomen in de overleggen. Om lopende bezwaren en eventuele nieuwe bezwaren te voorkomen is een uitgangspuntennotitie opgesteld waarin tussen de partijen heldere afspraken worden gemaakt.

### **TUI**

In mei 2023 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen TUI en Miss Clark/Hagenaar. Vooral bezonning en uitzicht op het hoofdkantoor waren zorgen vanuit TUI. Op initiatief van Miss Clark/Hagenaar is een zonnestudie uitgevoerd die de mogelijke schaduw van de nieuwe bebouwing op het kantoor van TUI inzichtelijk maakt. TUI heeft de studie ter kennisgeving aangenomen.

### **Inloopspreekuren**

Gemeente Rijswijk organiseert maandelijks een inloopspreekuur voor belanghebbenden van het Kessler Park. In 2022 vonden de inloopspreekuren plaats bij Sir Winston Leisure Group en in 2023 in het atrium van TUI. De opkomst varieert van 2 tot circa 20 bezoekers. Vaste bezoekers zijn vertegenwoordiging van Sir Winston Leisure Group en de VvE Churchilltorens. Met grote regelmaat zijn TUI en CBR aanwezig. Verder varieert de samenstelling van belangstellenden die een woning zoeken tot bewoners / bedrijven / eigenaren rondom de diverse projectontwikkelingen in het Kessler Park gebied.

# Colofon



## Verlag omgevingsdialoog At the Park November 2023

Dit verslag is gemaakt door De Mannen van  
Schuim in opdracht van Miss Clark:

Niels de Vries Humel  
Thomas Verbrugh

De Mannen van Schuim  
Burgemeester van Karnebeeklaan 6  
2585 BB DEN HAAG  
070-219 0110  
info@demannenvanschuim.nl



deMANNEN  
vanSCHUIM  
STRATEGIC DESIGN IN REAL ESTATE

### Disclaimer

Op alle aan u verstrekte gegevens is het recht van copyright verbonden. Niets van deze gegevens mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt op enige wijze, hetzij elektronische, mechanische, fotokopieën, opnamen of andere, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming. De getoonde beelden zijn indicatief en gelden als referentie. Aan dit verslag kunnen geen rechten worden ontleend.

# Kessler Park Analyse Plot C2

29 maart 2023



# STRUCTUUR PLANKAART KESSLERPARK

## Ontwikkeling plot C2

**3 maart 2020**

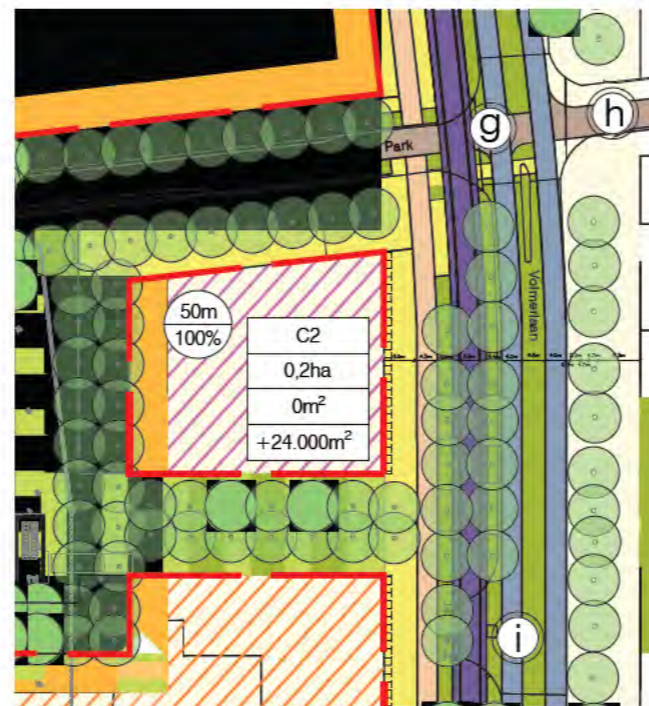
Concept structuurkaart



Breedte Volmerlaan: 44m  
Gevellengte Volmerlaan: 68m

**8 februari 2022**

Structuur plankkaart



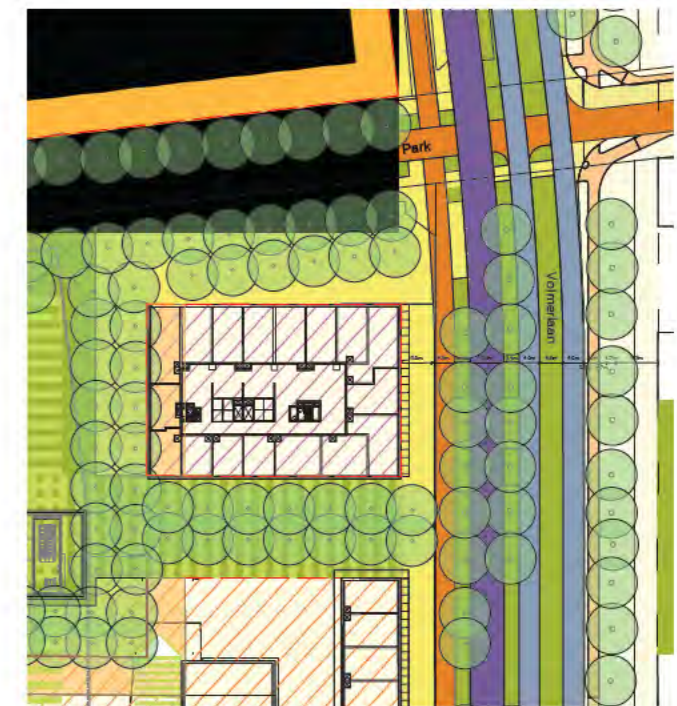
Breedte Volmerlaan: 50m  
Gevellengte Volmerlaan: 44m

### Aanpassingen t.o.v. versie 2020

- Verplaatsing en verbreding doorgang Kessler Veld - TUI gebouw (+6m)
- Verbreding Kessler Park straat (+1m)
- Verbreding Volmerlaan

**13 maart 2023**

Ontwerp Studioninedots



Breedte Volmerlaan: 50m  
Gevellengte Volmerlaan: 34m

### Aanpassingen t.o.v. versie 2022

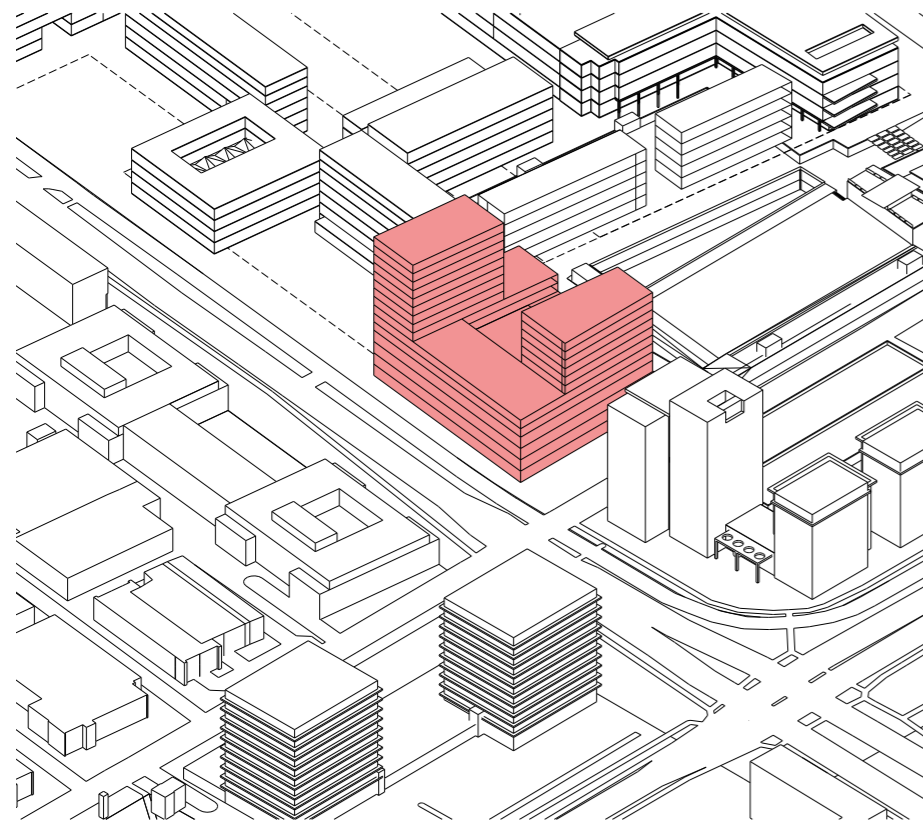
- Verbreding Kessler Park straat (+5m tot +11m)
- BVO: +/-21.500m2



# ZICHT VANAF HET NOORDEN

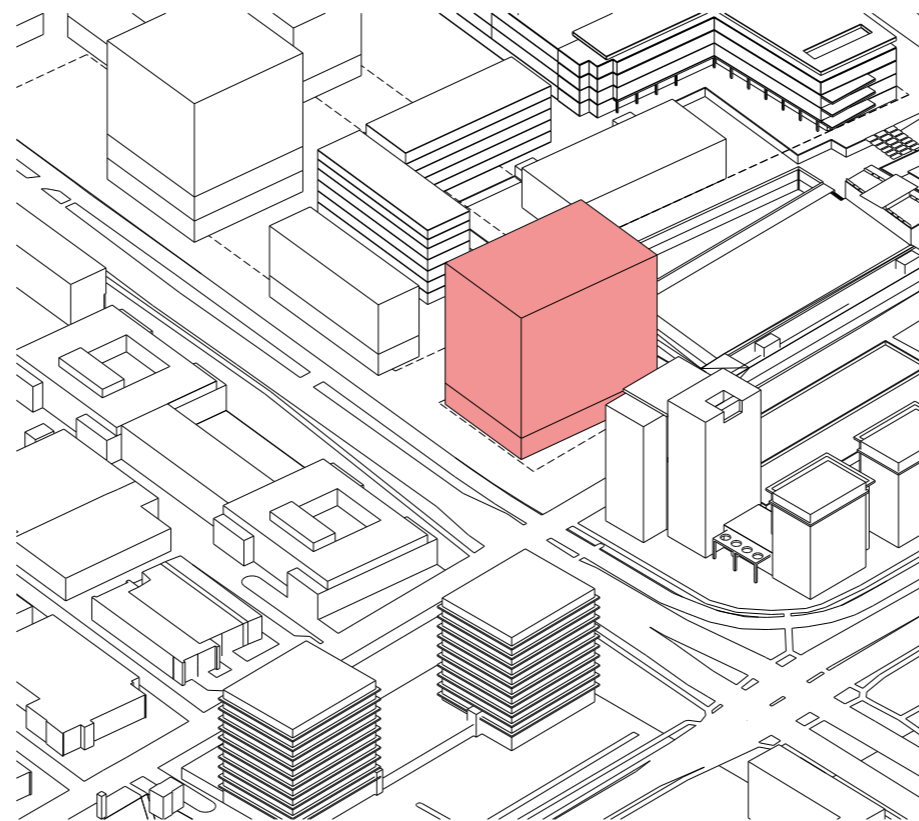
**3 maart 2020**

Concept structuurkaart



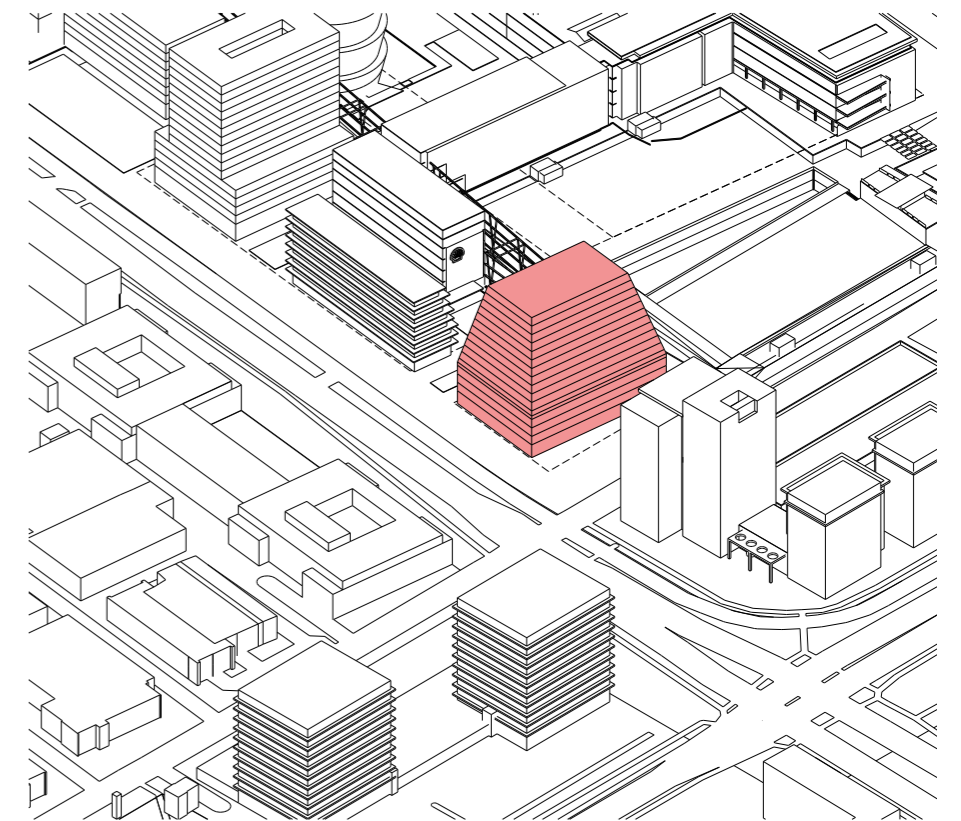
**8 februari 2022**

Structuur plankkaart



**13 maart 2023**

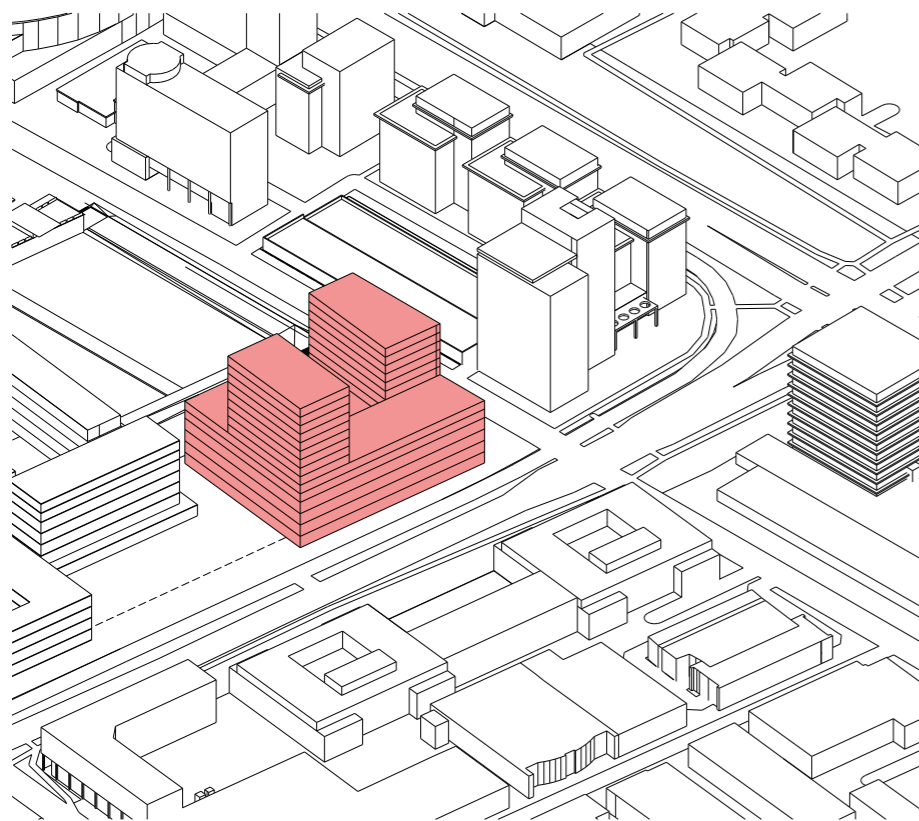
Ontwerp Studioninedots



# ZICHT VANAF HET OOSTEN

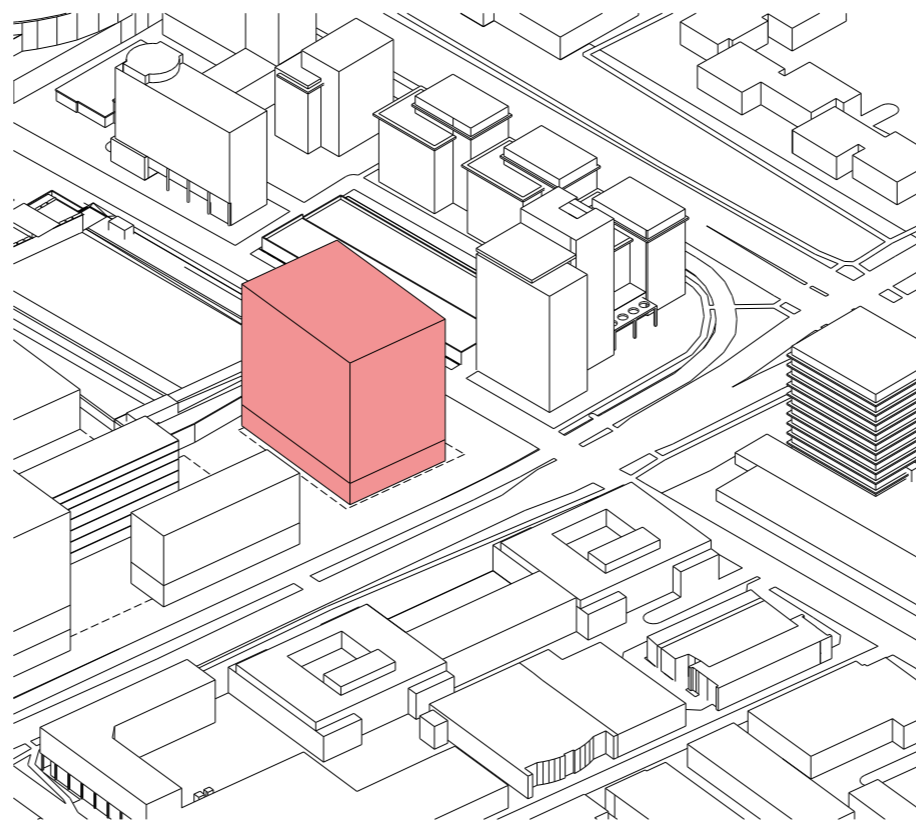
**3 maart 2020**

Concept structuurkaart



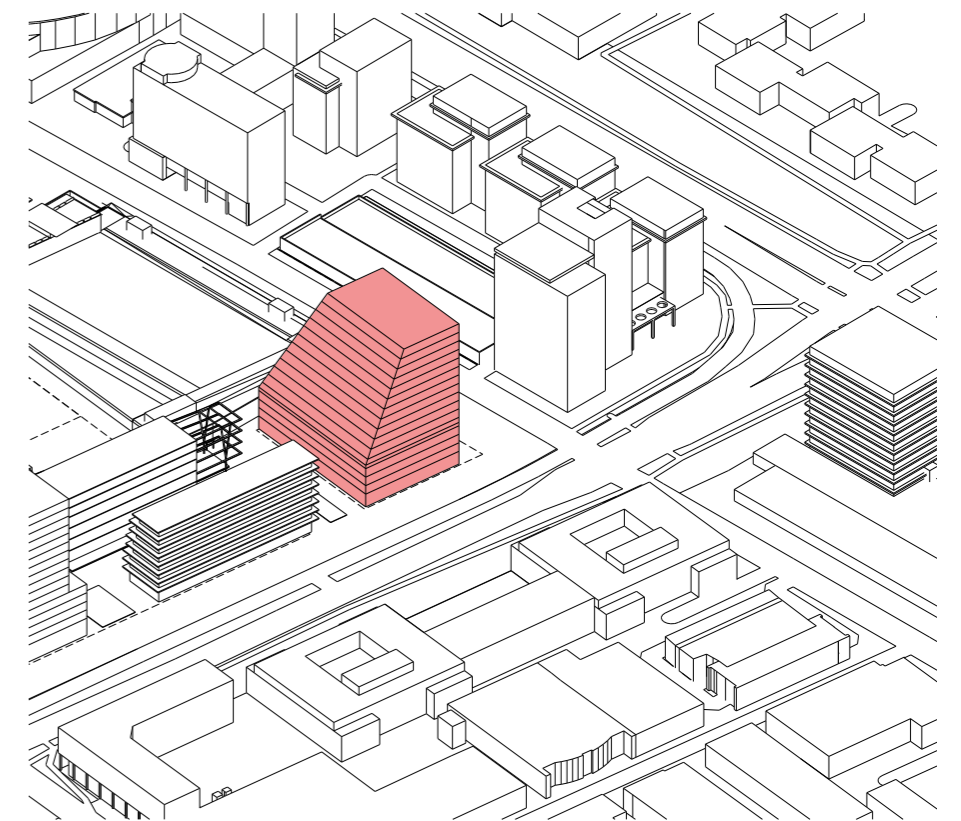
**8 februari 2022**

Structuur plankaart



**13 maart 2023**

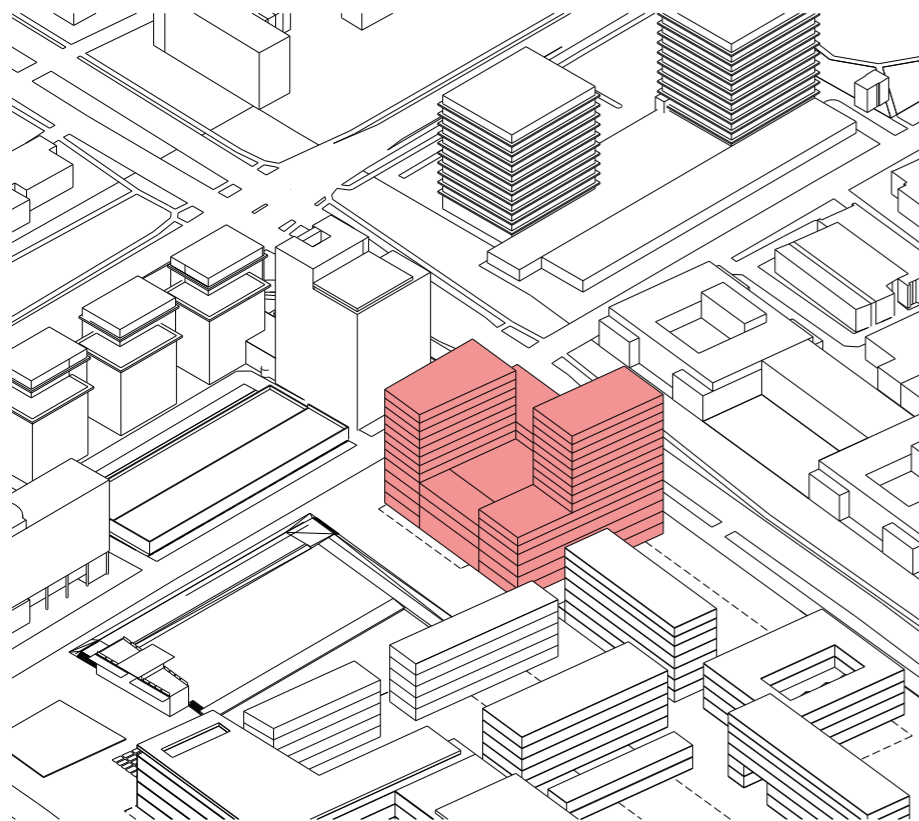
Ontwerp Studioninedots



# ZICHT VANAF HET ZUIDEN

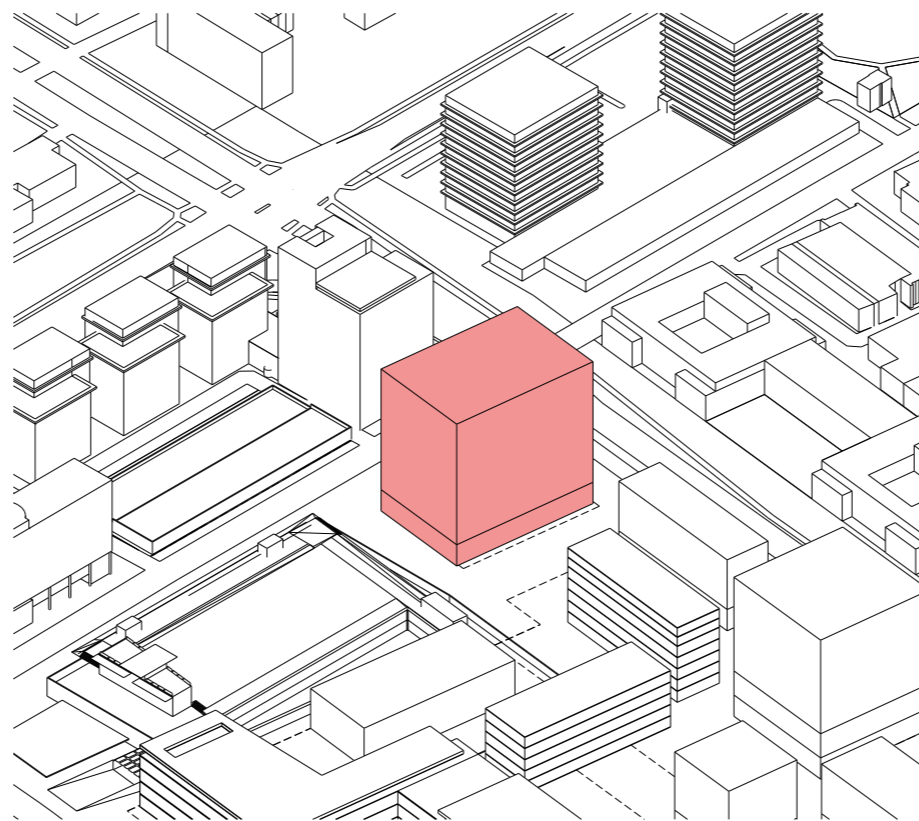
**3 maart 2020**

Concept structuurkaart



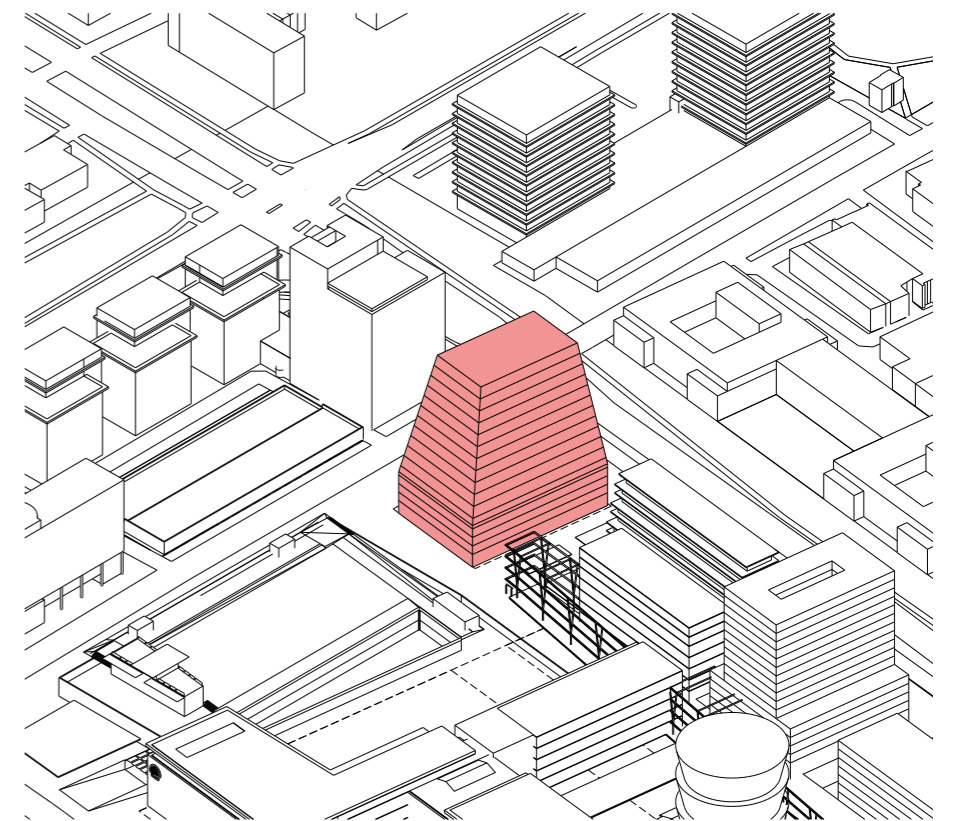
**8 februari 2022**

Structuur plankkaart



**13 maart 2023**

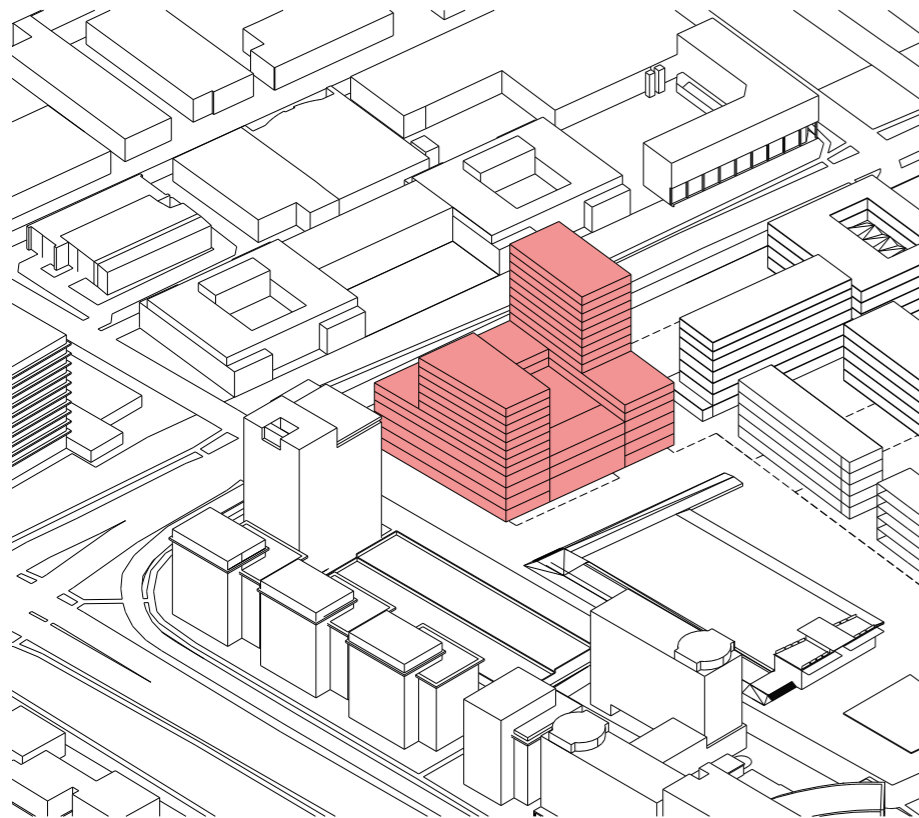
Ontwerp Studioninedots



# ZICHT VANAF HET WESTEN

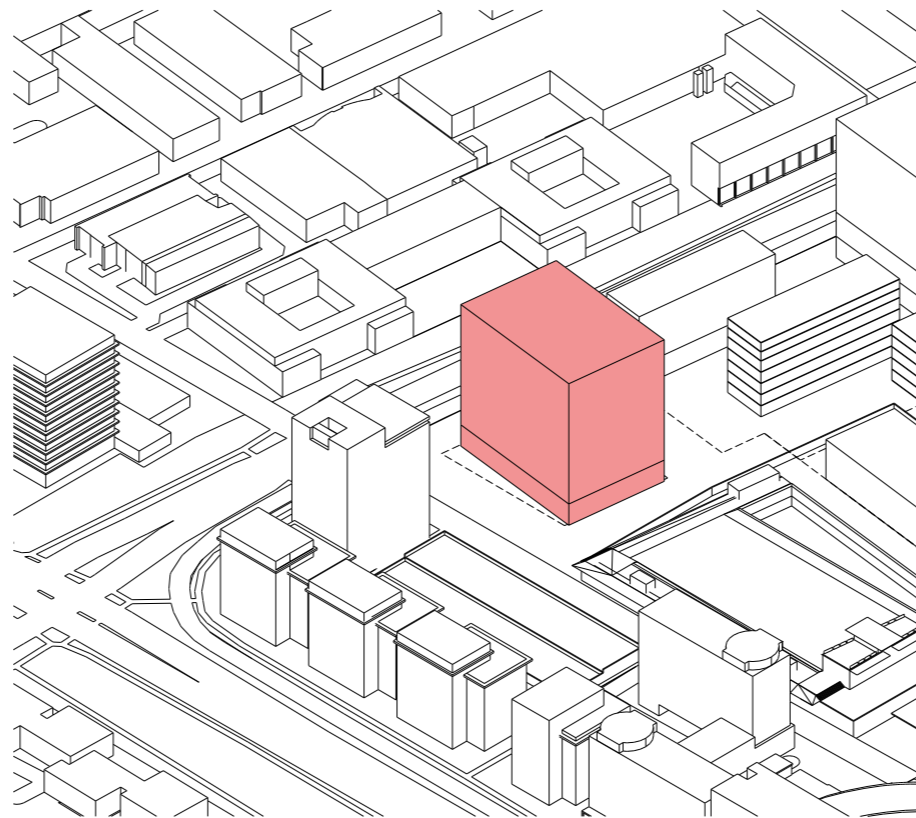
**3 maart 2020**

Concept structuurkaart



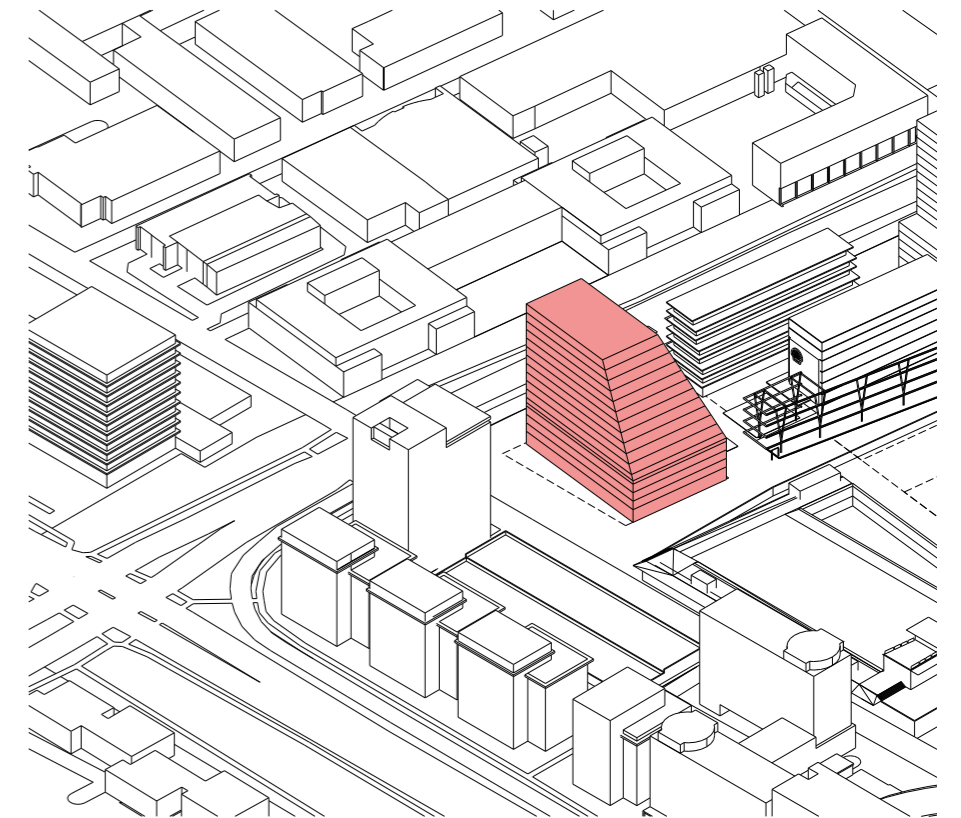
**8 februari 2022**

Structuur plankaart



**13 maart 2023**

Ontwerp Studioninedots



S  
TU  
DIO.  
HART  
ZEMA.

# Behandeling zienswijze mobiliteitsstudie Kessler Park - Sweco

## La Gro Geelkerken advocaten

### *Aanwezigheidspercentages parkeerbehoefte*

In punt 25 (pagina 10) wordt aangegeven dat er voor de berekening van de parkeerbehoefte zonder onderbouwing is gewerkt met aanwezigheidspercentages. In de mobiliteitsstudie wordt aangegeven dat deze percentages zijn overgenomen uit de CROW kencijfers, deze worden gebruikt om te beargumenteren dat parkeerplaatsen die 's nachts door bewoners worden bezet, overdag ook door werknemers kunnen worden gebruikt.

Voor de genoemde functies worden dezelfde aanwezigheidspercentages gebruikt als opgenomen in de Goudappel rapportages.

### *Onduidelijke parkeerkencijfers/ritproductie*

In punt 29 (pagina 11) wordt het mobiliteitsonderzoek als gebrekkig beoordeeld. Daarvoor wordt het argument gegeven dat het onduidelijk is welke parkeerkencijfers en ritproductie worden gehanteerd voor de functies. De parkeernorm van 0,8 voor de dure appartementen is gekozen omdat dit gelijk is aan de maximale parkeernorm in het Havenkwartier. Dat ligt ruim boven de parkeernorm voor het Kessler Park. Het overnemen van het CROW kencijfer zou ertoe leiden dat een onrealistisch hoge norm wordt gehanteerd, waardoor de bewoners van de dure appartementen gemiddeld meer dan 3x zoveel auto's kunnen parkeren als bewoners van goedkope/middensector appartementen.

Vervolgens wordt de parkeernorm voor de goedkope/middensector appartementen berekend op basis van het aantal overgebleven parkeerplaatsen, zo wordt alle parkeercapaciteit in het plangebied benut: dit levert een worst-case schatting van de verkeersgeneratie. Uiteindelijk zal de parkeernorm lager liggen dan dit getal, leidend tot een lagere verkeersgeneratie.

In de mobiliteitsstudie wordt de overkoepelende term 'commerciële dienstverlening' gebruikt, aangezien hier zowel detailhandel, logies-, maaltijd- en drankverstrekking als kantoren (bv. financiële instellingen, advisering, zakelijke dienstverlening) onder kunnen vallen. Verkeersgeneratiecijfers voor de groep horeca (m.u.v. discotheek, zijnde categorie 3, niet in de bestemmingsomschrijving opgenomen) worden niet gegeven in de CROW publicatie. Voor detailhandel worden deze cijfers wel gegeven, maar het gaat in het bestemmingsplan enkel om ondergeschikte of productiegebonden detailhandel: dit staat niet in verhouding tot de functies supermarkt, winkelcentrum etc. die in de CROW publicatie wordt aangegeven. Daarom wordt teruggevallen op de term commerciële dienstverlening, aangezien deze term de functies in het bestemmingsplan omvat.

Een enkele functie die wel binnen de bestemming mogelijk zijn, zijnde een sportschool of fitnessstudio, heeft wel een hogere verkeersgeneratie dan het gebruikte kencijfer voor commerciële dienstverlening. Deze functie wordt uit de lijst van bedrijfsactiviteiten binnen het bestemmingsplan verwijderd, waardoor

enkel nog niet commerciële voorzieningen ten behoeve van sportbeoefening zijn toegestaan. Deze sportvoorzieningen zijn dan enkel nog ten dienste van bewoners en brengen daarmee geen extra verkeersgeneratie met zich mee. Door het verkeersgeneratiekencijfer van de functie 'commerciële dienstverlening' te gebruiken wordt daarmee een worst-case inschatting gegeven voor de verkeersgeneratie van de commerciële functies in At The Park.

### *Verslechteren mobiliteit en bereikbaarheid*

De mobiliteitsstudie beargumenteert dat de omvang van het verkeer in en rondom het studiegebied niet significant toeneemt als gevolg van de ontwikkeling Kessler Park, in verhouding tot de autonome situatie. Ook leidt de ontwikkeling niet tot nieuwe knelpunten t.o.v. de autonome situatie en is er geen significante verergering van bestaande knelpunten door de ontwikkeling Kessler Park. Deze vergelijking voldoet juridisch-planologisch voor het bestemmingsplan.

## Adviesnota Movares - 2.2 Kessler Park Rijswijk Mobiliteitsonderzoek (pagina 8-9)

### *Paragraaf 2.2*

Het gaat hierbij om het verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park (NL23-648800269-52603, d.d. 26-06-2023). Het studiegebied van dat onderzoek is ruimer dan het studiegebied van de mobiliteitsstudie Kessler Park. Het studiegebied van de mobiliteitsstudie Kessler Park staat gelijk aan het plangebied, zoals rood omkaderd in Figuur 1.

### *Paragraaf 2.3*

Er is gerekend met het aantal autoritten dat door deze functies volgens de CROW kencijfers wordt gegenereerd en het aantal parkeerplaatsen dat deze functies volgens deze kencijfers bezetten.

### *Paragraaf 2.4*

De doelgroepenanalyse is niet verder gebruikt in de berekening van de verkeersgeneratie.

### *Hoofdstuk 4*

Het gaat hier om cijfers voor zeer sterk stedelijk gebied in de schil van het centrum. Dit is per abuis niet in de mobiliteitsstudie terecht gekomen.

Voor de verkeersgeneratie wordt er inderdaad uitgegaan vanuit gegaan dat het bestemmingsverkeer een parkeerplaats in het gebied heeft. In de CROW kencijfers zitten bezoekers, leveranciers en overige vormen van bestemmingsverkeer ook verwerkt in de parkeer- en verkeersgeneratiekencijfers.

Zoals eerder aangegeven wordt de parkeernorm van 0,8 voor de dure appartementen gekozen omdat dit de maximale waarde is voor het Havengebied. Die parkeernorm ligt hoger dan voor Kessler Park. Een hogere parkeernorm voor dure appartementen is dus niet realistisch. Overigens wordt alle parkeerruimte wel ingevuld en is hiermee wel degelijk sprake van een worst-case benadering, aangezien er daarmee voor de goedkope/middensector

appartementen een hogere parkeernorm wordt gebruikt dan de parkeernormen van het Havenkwartier.

### *Paragraaf 4.2.1*

Er wordt inderdaad uitgegaan van het aanbod in parkeerplekken, uitgaande van de maximale parkeernorm uit het Havenkwartier (hoger dan de parkeernorm voor Kessler Park).

### *Paragraaf 5.2.1*

Verkeer van/naar de parkeergarage At The Park komt niet op het kruispunt Volmerlaan/Visseringlaan terecht, aangezien dit verkeer via de Polakweg en de Churchillaan zal ontsluiten. Daardoor ligt de intensiteit in de plansituatie niet hoger dan de autonome situatie.

### *Conclusie*

De CROW kencijfers voor verkeersgeneratie en parkeerkcijfers uit de publicatie "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" zijn algemeen gebruikte cijfers, gebaseerd op gedegen onderzoek. Daarmee kunnen deze cijfers ook in juridisch planologische context als onderbouwing worden gebruikt.

Zoals eerder beargumenteerd wordt wel degelijk gerekend met een worst-case scenario.