



Te Werve Oost

Bestemmingsplan

Te Werve Oost

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk2 Beschrijving plangebied	9
2.1 Ontstaansgeschiedenis	9
2.2 Huidige situatie	10
2.3 Ontwikkelingen	11
Hoofdstuk3 Beleidskader	17
3.1 Rijksbeleid	17
3.2 Provinciaal beleid	22
3.3 Regionaal beleid	28
3.4 Gemeentelijk beleid	30
Hoofdstuk4 Omgevingsaspecten	38
4.1 Archeologische waarden	38
4.2 Cultuurhistorie	39
4.3 Ecologie	41
4.4 Waterhuishouding	45
4.5 Bodemkwaliteit	50
4.6 Mobiliteit	52
4.7 Bedrijven en milieuzonering	59
4.8 Geluid	64
4.9 Luchtkwaliteit	66
4.10 Externe veiligheid	68
4.11 Windhinder	71
4.12 Duurzaamheid	73
4.13 Milieu effect beoordeling	76
4.14 Bezonnig	77
4.15 Niet Gesprongen Explosieven	78
Hoofdstuk5 Juridische planbeschrijving	82
5.1 Planopzet	82
5.2 Artikelsgewijze toelichting	82
Hoofdstuk6 Uitvoerbaarheid en handhaving	85
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
6.2 Economische uitvoerbaarheid	88
6.3 Handhaving	88
Hoofdstuk7 Procedure	89
7.1 Voorbereidingsfase	89
7.2 Ontwerpfase	89
7.3 Vaststellingsfase	89
7.4 Crisis- en herstelwet	89

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het coalitieakkoord 'Gezonde groei. Rijswijkse koers 2022 - 2026' wil de coalitie het mooie en groene karakter van Rijswijk behouden én er voor zorgen dat Rijswijk verder kan groeien. Daarbij ligt het accent op een aantal thema's die richting geven aan de ontwikkeling van de stad. Dit betreffen de thema's 1) Sociale kwaliteit van de stad, 2) Stadsontwikkeling, 3) Openbare ruimte en leefbaarheid, 4) Veiligheid en handhaving en 5) Bestuursstijl, identiteit en participatie. Voor het thema Stadsontwikkeling geldt dat de groei van Rijswijk de komende jaren doorzet, maar het kleinschalige karakter van Rijswijk behouden dient te blijven. Het is goed om te bouwen, want er zijn veel mensen op zoek naar een huis. Er komen betaalbare en sociale woningen bij, waarbij oog is voor alle doelgroepen in de stad. Dat vraagt om oplossingen en maatregelen om de stad leefbaar, bereikbaar en toekomstbestendig te maken en te houden. Zodat het voor iedereen in Rijswijk prettig wonen, werken en verblijven is. In het coalitieakkoord is opgenomen dat - in het kader van het thema Stadsontwikkeling - uitgangspunten geformuleerd moeten worden voor de herontwikkeling van Te Werve Oost en dat daarbij de belangen van inwoners gewaarborgd blijven.

De gemeente Rijswijk heeft – samen met Rijswijk Wonen en Synchron – de ambitie om in de wijk Te Werve Oost te komen tot een verbetering van de leefbaarheid in de wijk door het realiseren van een vitale wijk waar mensen graag wonen, elkaar ontmoeten en genieten van het groen. Te Werve is een naoorlogse woonwijk die volop in verandering is. Op verschillende plekken heeft reeds sloop-nieuwbouw plaatsgevonden. Delen van de wijk zijn gerenoveerd en de openbare ruimte is opnieuw ingericht. Te Werve Oost is een van de laatste delen die aan de beurt is, maar tegelijkertijd de meest omvangrijke van alle locaties. De slechte kwaliteit van de bestaande woningen in Te Werve Oost en het gebrek aan mogelijkheden om in de wijk door te stromen naar bijvoorbeeld een middeldure huurwoning of koopwoning, maakt dat mensen verhuizen. Wat de wijk aantrekkelijker zou maken is: een meer gemixte woningvoorraad met kwalitatief goede levensloopbestendige woningen en meer ruimte om te ontmoeten. De transformatieopgave biedt een uitgelezen kans om daar wat aan te doen. De voorgenomen herontwikkeling voorziet derhalve in een herstructurerings- en vernieuwingsopgave voor de bebouwing en tegelijkertijd in een leefbaarheidsopgave.

Om de ambities op het gebied van wonen, leefbaarheid en groen waar te maken wordt meer capaciteit vrijgemaakt. Dit wordt uitgewerkt in het collegewerkprogramma. In het collegewerkprogramma 2022 - 2026 is vervolgens opgenomen dat voor Te Werve Oost een Nota van Uitgangspunten wordt opgesteld en dat, na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten de kaders en uitgangspunten voor de herontwikkeling verder worden geconcretiseerd in een Ontwikkelkader. Het Ontwikkelkader kan als basis dienen voor de anterieure afspraken en de planologische procedure.

Conform het collegewerkprogramma is ten behoeve van de beoogde herontwikkeling van Te Werve Oost een Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) opgesteld. In de NvU (vastgesteld door het college van B&W op 8 februari 2023) zijn op hoofdlijnen de ambities vastgelegd. Het betreffen ambities op zes thema's die de gemeente gezamenlijk met Rijswijk Wonen en Synchron voor het gebied hebben benoemd, te weten:

1. een sterke identiteit;
2. verbinden oud en nieuw;
3. gezond, groen en natuurinclusief;
4. samen leven, ontmoeten en prettig wonen: een optimale sociale cohesie;
5. klimaatadaptief en toekomstbestendig;
6. gedifferentieerd, betaalbaar, 'inclusief' wonen en meer buurtbinding

De ambities uit de NvU zijn vervolgens verder uitgewerkt in het Ontwikkelkader (vastgesteld op 10 oktober 2023 door de gemeenteraad van Rijswijk). De NvU en het Ontwikkelkader vormen tezamen de basis voor onderhavig bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld om de voorgenomen herontwikkeling van Te Werve Oost planologisch-juridisch mogelijk te maken. De beoogde ontwikkeling is immers op onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan "Te Werve", dat is vastgesteld op 17 november 2013.

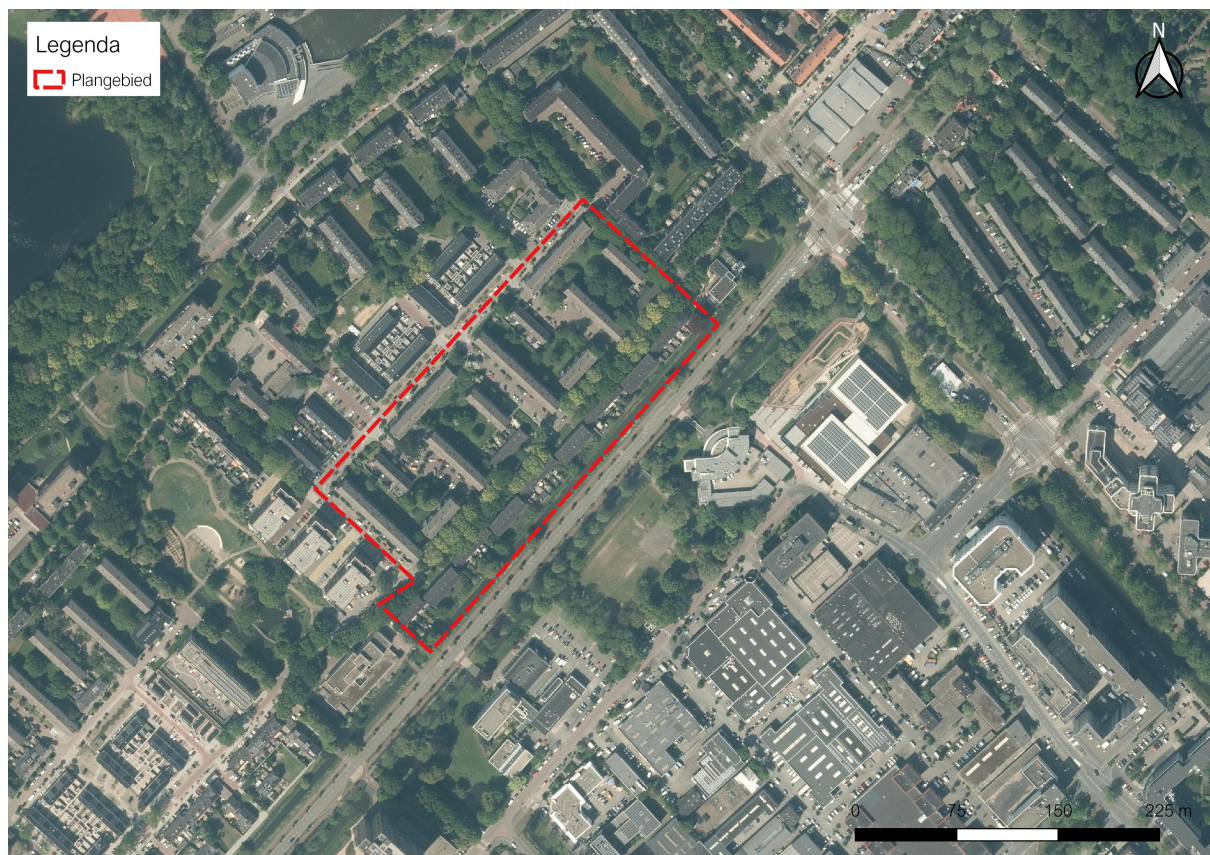
Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een nieuw planologisch kader en biedt ruimte aan maximaal 583 woningen (bestaande uit 560 nieuwbouwwoningen en het behoud van 23 bestaande woningen). Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte aan 30 zorgwoningen. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag. Tot slot biedt het bestemmingsplan ruimte aan maximaal 600 m² bvo dienstverlenende en maatschappelijke functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies).

Herstelbesluit

Op 24 september 2024 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Te Werve Oost' vastgesteld. De beroepstermijn liep van 4 oktober 2024 tot en met 14 november 2024. Gedurende de beroepstermijn is gebleken dat er sprake is een procedurefout met betrekking tot het besluit hogere waarden wegverkeerslawaaï. Omdat dit besluit ook onderdeel is van het bestemmingsplan 'Te Werve Oost' is een herstelbesluit benodigd van de gemeenteraad waarmee het definitieve besluit hogere waarden alsnog bij het bestemmingsplan wordt gevoegd in plaats van het ontwerpbesluit, door het vervangen van bijlage 3 bij de regels. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Sir Winston Churchilllaan, Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan en Idenburglaan te Rijswijk. Figuur 1.1 toont de ligging van het plangebied.



Figuur 1.1: Ligging plangebied in gemeente Rijswijk.

Het plangebied staat kadastraal bekend als: gemeentecode RWK01, sectie D, perceelnummers (gedeeltelijk): 7743, 8147, 5899, 7741, 7740, 7739, 7686. Een en ander is weergegeven op figuur 1.2.



Figuur 1.2: Kadastrale verkaveling in combinatie met het plangebied (bron: QGIS, eigen bewerking)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- het bestemmingsplan "Te Werve", vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk op 17 november 2013;
- het bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rijswijk", vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk op 12 juni 2018; en
- het bestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan wonen Rijswijk", vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk op 12 december 2023.

Daarnaast is ter plaatse van het plangebied het voorbereidingsbesluit "Hyperscale datacenters" van kracht. Dit voorbereidingsbesluit borgt dat ter plaatse van het plangebied geen hyperscale datacenters mogen worden gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hier niet in en derhalve kan nadere toetsing achterwege blijven.

De voorgenomen ontwikkeling wordt hieronder wel getoetst aan de twee geldende bestemmingsplannen en het bestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan wonen".

1.3.1 Bestemmingsplan "Te Werve"

Op basis van het bestemmingsplan "Te Werve" is het plangebied gelegen binnen de volgende enkelbestemmingen:

- Wonen – 1;
- Wonen – 2;
- Groen;
- Water – 2;
- Verkeer – 3.

Binnen de bestemming 'Wonen – 1' en 'Wonen – 2' gelden meerdere bouwvlakken. Binnen de bouwvlakken parallel aan de Sir Winston Churchillaan geldt een maximale goot- en bouwhoogte van 11

en 14 meter. Voor de bouwvlakken aan de Doctor Kruytstraat en Peter van Lithstraat geldt een maximale goot- en bouwhoogte van 14 en 17 meter. Daarnaast geldt ter plaatse van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3'. Laatst genoemde dubbelbestemming is geldend voor de gronden parallel aan de Sir Winston Churchilllaan.



Figuur 1.3: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Te Werve" i.c.m. plangebied (bron: QGIS, eigen bewerking)

De beoogde maatschappelijke voorzieningen en dienstverlenende functies zijn in de bestaande planologische situatie niet toegestaan. Ook de beoogde zorgwoningen, zijn in strijd met het geldende bestemmingsplan. Daarnaast wordt op diverse plaatsen buiten de bouwvlakken getreden en wordt de maximale bouw- en goothoogte overschreden. De beoogde ontwikkeling is (gedeeltelijk) in strijd met het geldende bestemmingsplan "Te Werve". In paragraaf 2.3.3 van deze toelichting wordt de toekomstige situatie beschreven en wordt nader ingegaan op de strijdigheid met het bestemmingsplan.

1.3.2 Bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rijswijk"

Het bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rijswijk" is een bestemmingsplan voor een deel van het grondgebied van de gemeente Rijswijk, daar waar de paraplubeheersverordening parkeernormering Rijswijk niet geldt, en regelt enkel het onderwerp 'parkeren'. Via dit bestemmingsplan worden voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bouwen en/of gebruiken de dan geldende parkeernormen in heel Rijswijk van toepassing verklaard.

In onderhavig bestemmingsplan wordt – in lijn met de parapluherziening – een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting borgt dat bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en/of het wijzigen van gebruik, aangetoond dient te worden dat wordt voldaan aan het dan geldende parkeerbeleid van gemeente Rijswijk.

1.3.3 Bestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan wonen"

Het reguleren van woonvormen zoals kamerverhuur en woningsplitsing kan middels de Huisvestingsverordening of via het bestemmingsplan/beheersverordening. Om woonvormen beter te reguleren en de samenstelling van de woonvoorraad te beschermen is er naast een aangepaste huisvestingsverordening een paraplubeheersverordening wonen opgesteld.

Uitgangspunt van het paraplubestemmingsplan en de paraplubeheersverordening is om terughoudend te zijn bij het verstrekken van vergunningen voor woonvormen zoals woningsplitsing en verkamering (Actualisatie Woonvisie, 2021). Het wijzigen van de planologische mogelijkheden in de woonruimtevoorraad vraagt om een zorgvuldige afweging. Enerzijds is het gezien de druk op de woningmarkt wenselijk om de bestaande woonruimtevoorraad beter te benutten. Vormen van onzelfstandige bewoning, woningvorming en het splitsen van grotere woningen zouden in dit opzicht juist in zekere mate moeten worden toegestaan. Anderzijds zijn er zoals eerder genoemd ook nadelen aan het (verregaand) wijzigen van de woonruimtevoorraad.

De focus van de gemeente blijft dan ook het toevoegen van nieuwe woningen in lopende gebiedsontwikkelingen. In de totale woningbouwprogrammering van de gemeente ligt de nadruk sterk op gestapelde woningen en relatief kleine woningen. Deze programmering moet in grote mate voorzien in de actuele behoefte aan woonruimte. Deze behoefte wordt voor een groot deel gevormd door één- en tweepersoonshuishouden. Op deze manier wil de gemeente met het omvangrijke nieuwbouwprogramma voorzien in de grote vraag naar betaalbare (en daardoor relatief kleine) woonruimte. Om deze redenen, op grond van de draagkracht van de bestaande wijken, is de gemeente in zekere mate terughoudend in de mogelijkheden tot wijziging van de (bestaande) woonruimtevoorraad en blijft regelgeving op dit vlak nodig.

In het paraplubestemmingsplan zijn nieuwe begripsbepalingen voor onder meer wonen en een woning opgenomen. Deze nieuwe begripsbepalingen zijn overgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de huidige en de nieuwe situatie van het plangebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de relevante beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden zijn gepubliceerd. In hoofdstuk 4 komen de planologisch relevante milieuaspecten (zoals bodem, water, flora en fauna en milieuzonering) aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hierna komen in hoofdstuk 6 en 7 de economische uitvoerbaarheid en de procedure aan de orde.

Hoofdstuk 2 Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

2.1.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen in de wijk Te Werve. De historie van het plangebied gaat ver terug. Het landschap van Rijswijk en omgeving is namelijk ontstaan onder invloed van de zee en rivieren. Omstreeks 4100 voor Chr. lag de kustlijn in het zuidelijk deel van Rijswijk. Door de aanvoer van veel zand vond uitbouw van de kust plaats in westelijke richting ondanks de voortgaande zeespiegelstijging. De zee zette lagen klei en zand af (Laagpakket van Wormer).

Vanaf de 13e eeuw is de aanwezigheid van het dorp Rijswijk bekend. Vanaf het eind van de 15e eeuw weten we van het bestaan van landgoederen en buitenplaatsen op de strandwal. In de 16e eeuw waren verschillende van de genoemde kastelen of burchten veranderd tot buitenplaatsen en werden nog meer buitenplaatsen met bossen en parken aangelegd op de strandwal in de omgeving van Rijswijk. De groenzone tussen Rijswijk en Den Haag is een overblijfsel van deze Landgoederenzone. In 1630 kocht Frederik Hendrik het landgoed Ter Nieuburch, en liet er een groot paleis bouwen. Rond 1635 werd voor de uitbreiding van de tuinen, rondom het Huys ter Nieuburch, de tuin polderinwaarts vergroot. Aan het einde van de 19e eeuw ontstonden de eerste planmatige uitbreidingsplannen voor Rijswijk. De gegoede burgerij ontvluchtte Den Haag naar het groenere en ruimere Rijswijk.

De eerste uitbreidingsplannen werden gebouwd direct grenzend aan het oude dorp. Na de Tweede Wereldoorlog ontstond, onder bewind van burgemeester Bogaardt, een bouwexplosie. Deze ontwikkeling vond plaats in westelijke richting vanaf de bestaande kern, met de bedoeling om een barrière op te werpen tegen het oprukkende Den Haag en tevens om het groeiende inwonertal van Den Haag woningen te bieden. De architect van dit uitbreidingsplan, De Ranitz, stond sterk onder invloed van de CIAM-gedachte: scheiding van stedelijke functies, verbonden en gescheiden door brede ruime wegen met groenstroken. Dit heeft geresulteerd in de Generaal Spoorlaan, de Burgemeester Elsenlaan en de woongebieden daar omheen; onder andere de wijk Te Werve.

2.1.2 Bouwhistorie

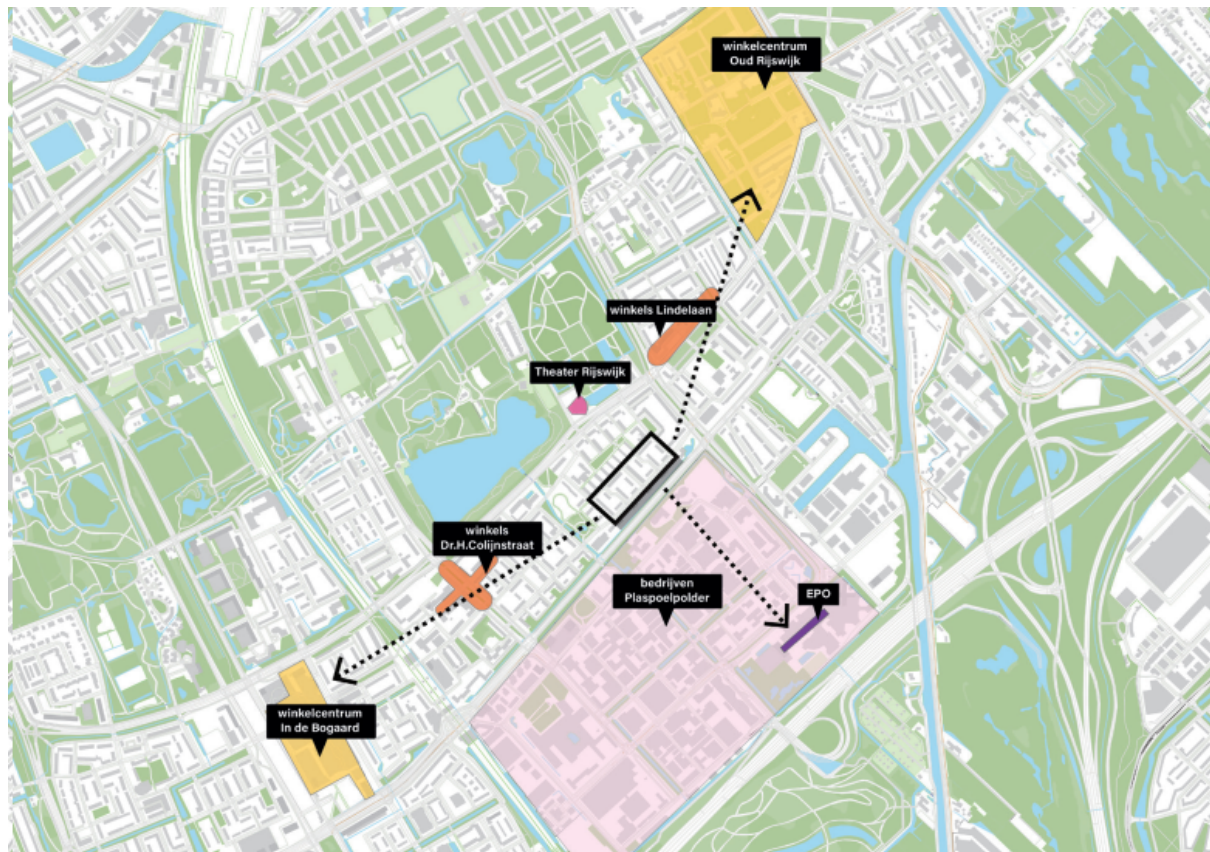
In Te Werve zijn veel portieketageflats gebouwd met zadeldak waardoor het zadeldak, als traditioneel element in deze moderne vorm van woningbouw, een typerend kenmerk van Rijswijk is geworden. Voor de woningbouw in de jaren '50 is een groot deel van het gebied opgehoogd met hoofdzakelijk zand (Stadsophogingsdek). De plaatsing van een winkelgebied en scholen op centrale gebieden in de wijk Te Werve, gekoppeld aan de groenstructuren en kerken langs belangrijke toegangswegen vallen onder de wederopbouwarchitectuur uit de periode 1954 en 1959. De wijk is voorzien van groene zones en openheid. Men zocht naar een modus om de menselijke maat een plaats te geven in de wijk, alsook de sociale cohesie te versterken door verschillende bevolkingsgroepen naast elkaar te laten wonen. Soms resulteerde dit ook in een soberheid en constante herhaling van identieke elementen. Hoewel dit door sommigen als storend wordt ervaren, is de stempelstructuur zeer bepalend voor de beleving en maatverhouding van de wijk. Tevens werd hoogbouw langs drukke wegen gerealiseerd, om zo de achtergelegen laagbouw te beschermen tegen geluidsoverlast.

In het plangebied (Te Werve Oost) is de wederopbouwarchitectuur uit de periode 1954 en 1959 eveneens terug te vinden. Dit is te herkennen aan het hiërarchisch stratenpatroon en de stempelstructuur van herhalende of gespiegelde bouwblokken.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Huidige situatie gezien in de stedelijke context

De woonwijk Te Werve ligt geografisch gezien in het centrum van Rijswijk, boven de A4, tussen de centra Bogaard Stadscentrum en Oud Rijswijk. De wijk ligt ingeklemd tussen gebieds- en wijkontsluitingswegen die een belangrijke rol spelen in de verkeersstructuur van Rijswijk. Het betreft de Burgemeester Elsenlaan in het noordoosten, de Sir Winston Churchillaan in het zuidoosten, de Huis te Landelaan in het zuidwesten en de Generaal Spoorlaan in het noordwesten.



Figuur 2.1: Ligging plangebied (bij benadering) in de stedelijke context, voorzieningen en werkgelegenheid (bron: Structuurontwerp Te Werve Oost, Mecano).

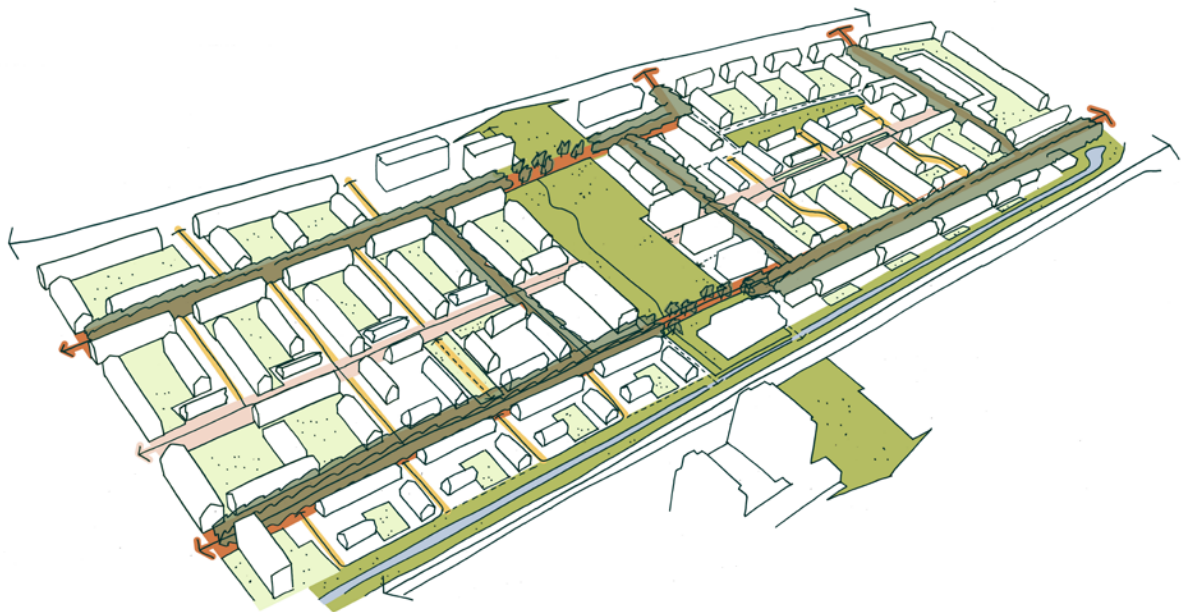
De woonwijk Te Werve is op hoofdlijnen door de ligging van het centraal gelegen park 'De Driesprong' onder te verdelen in een oostelijk en westelijk deel. Beide gebieden verschillen overigens qua functie niet veel van elkaar: de hoofdfunctie is wonen. Het plangebied waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft is gelegen in het midden van het oostelijk deel van de wijk.

In Te Werve wonen bijna 4.000 inwoners. De leeftijdsgroep van 25 tot en met 45 jaar omvat ongeveer een derde van de bevolking. Een zesde van de inwoners is 65 jaar of ouder. Een groot deel van de inwoners is alleenstaand, heeft geen vast inkomen of staat nog aan het begin van zijn/haar carrière. Het gemiddelde inkomen van de inwoners is laag. Qua bevolkingssamenstelling is er sprake van een gemengde samenstelling als het gaat om migratie-achtergrond. De slechte kwaliteit van de woningen en het gebrek aan mogelijkheden om in de wijk door te stromen naar bijvoorbeeld een middeldure huurwoning of koopwoning, maakt dat veel mensen verhuizen.

2.2.2 Bebouwing in de huidige situatie

De wijk Te Werve is één van de eerste uitbreidingswijken van Rijswijk. Naar een ontwerp van het stedenbouwkundige bureau 'Kuiper, Gouwetor, De Ranitz en Bleeker' werd het gebied tussen de Burgemeester Elsenlaan en de Huis te Landelaan in de periode 1954 – 1960 volgebouwd met de typerende strokenbouw van de CIAM-gedachte: haaks op en parallel aan elkaar geplaatste woonblokken met veel groen ertussen. Te Werve toont nog de ruime en groene CIAM-filosofie, met hier en daar sociaalmaatschappelijke functies (o.a. scholen).

De naoorlogse woonwijk kent een heldere opbouw: een raamwerk van robuuste lanen, straten en besloten hoven. De beleving van het groen is op verschillende niveaus ontworpen in Te Werve. Dit is een reeks van groene plekken: rondom de voordeur in de gemeenschappelijke binnentuin, het straatgroen, tot het buurt- en wijkpark. De bebouwing is op een vanzelfsprekende manier rondom deze groene structuren ingepast, in een strak ritme van orthogonale blokken. De hiërarchische opbouw is ook zichtbaar in de ontsluitingsstructuur.



Figuur 2.1: Huidige wijk (bron: NvU).

Meer specifiek zijn in de huidige situatie 355 sociale woningen aanwezig, waarvan 51 grondgebonden woningen en 304 appartementen (zonder lift).

2.3 Ontwikkelingen

Zoals in de inleiding van dit bestemmingsplan reeds is aangehaald, vormen de Nota van Uitgangspunten "Te Werve | Rijswijk" en het Ontwikkeldkader Te Werve Oost de basis voor dit bestemmingsplan. In de hiernavolgende paragrafen wordt daarom eerst kort stilgestaan bij de kaders uit de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader. Vervolgens wordt nader ingegaan op het programma en de bebouwing die onderhavig bestemmingsplan toestaat.

2.3.1 Nota van Uitgangspunten

De NvU "Te Werve | Rijswijk" geeft op hoofdlijnen de kaders weer voor de herontwikkeling van Te Werve-Oost. De NvU is voor de gemeente een toetsingskader en leidraad voor de verdere uitwerking met corporatie en ontwikkelaar. In de NvU van 8 februari 2023 zijn op hoofdlijnen de ambities vastgelegd. Het betreffen ambities op zes thema's die de gemeente gezamenlijk met Rijswijk Wonen en Synchron voor het gebied hebben benoemd. De zes thema's met bijbehorende ambities luiden als volgt:

1. Een sterke identiteit

Ambitie: de nieuwe buurt wordt een integraal onderdeel van Te Werve door aan te sluiten op de bestaande bebouwings-, groen- en verkeersstructuur en versterkt de sociale structuur.

Ambitie: herkenbare hiërarchie van straten behouden en versterken.

2. Verbinden oud en nieuw

Ambitie: een kwalitatief goede openbare ruimte realiseren, die uitnodigt tot ontmoeten, bewegen en spelen (basis op orde/ minder achterstallig onderhoud/ kwaliteitsslag).

Ambitie: de wijk ontwikkelen volgens het STOMP principe: 1) stappen, 2) trappen, 3) OV, 4) Mobility as a Service, 5) privéauto. We zetten dus nadrukkelijk in op het aantrekkelijk maken van de mobiliteitsinfrastructuur voor voetgangers en voor het gebruik van de fiets, het OV en deelmobiliteit. Daarmee wordt de wijk extra aantrekkelijk gemaakt voor huishoudens zonder auto.

3. Gezond, groen en natuurinclusief

Ambitie: het realiseren van een gezonde buurt met ruimte voor bewegen en toekomstbestendig groen.

Ambitie: het gebied zo inrichten (openbare ruimte, tuinen, gebouwen) dat een goed functionerend natuurbiotop (stadsbiotop en primaire ecologische verbingszone) ontstaat.

4. Samen leven, ontmoeten en prettig wonen: een optimale sociale cohesie

Ambitie: ontmoeting in de buitenruimte en een buurtfunctie stimuleren, voor bestaande en nieuwe bewoners.

Ambitie: inclusieve wijk waarin alle groepen op een gelijkwaardige manier kunnen meedoen.

5. Klimaatadaptief en toekomstbestendig

Ambitie: het realiseren van een toekomstbestendige klimaatadaptieve buurt.

6. Gedifferentieerd, betaalbaar, 'inclusief' wonen en meer buurtbinding

Ambitie: toewerken naar een sociaal krachtige wijk, die meer gemengd is, om doorstroming binnen de wijk mogelijk te maken en daardoor betrokkenheid bij de plek te versterken.

2.3.2 Ontwikkeldkader

Op 10 oktober 2023 is het Ontwikkeldkader "Te Werve-Oost Rijswijk" vastgesteld. Het Ontwikkeldkader is voor de gemeente een toetsingskader en leidraad voor de verdere planuitwerking met Rijswijk Wonen (de corporatie) en Synchroon (ontwikkelaar). Naar aanleiding van de verdere planuitwerking door de partijen, voortschrijdend inzicht en input uit het participatietraject ontstaat steeds meer zicht op het beoogde en gewenste eindresultaat. Dit is gebruikt om in het Ontwikkeldkader uitspraken te doen over zaken die in het de Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU, zie ook paragraaf 2.3.1 van deze toelichting) nog als keuzes zijn benoemd. Daarnaast doet het Ontwikkeldkader voorstellen voor de uitwerking.

Alternatieve scenario's in Ontwikkeldkader

Op het moment van opstellen van het Ontwikkeldkader waren drie onderwerpen nog in onderzoek welke tot alternatieve scenario's voor de invulling konden leiden. Inmiddels is het plan verder uitgewerkt en zijn de volgende keuzes gemaakt:

- De positie van de verkeerskundige aansluiting op de Churchilllaan (en de inrit in de parkeervoorziening van erboven gelegen woningen). In dit bestemmingsplan wordt ruimte geboden aan een ontsluiting meer naar het zuiden toe, ongeveer in het verlengde van de Van Vollenhovenlaan. Er wordt geen ruimte geboden aan een doorgaande verbinding voor autoverkeer tussen de Van Vollenhovenlaan en de nieuwe aansluiting. De nieuwe aansluiting eindigt in de parkeergarage.
- Het geheel of half verdiept aanleggen van de parkeervoorziening (strook Churchilllaan - Karel Doormanlaan). Het verdiepen van de parkeervoorziening aan de zuidzijde vermindert kwetsbare, dichte plinten en verbetert de relatie tussen verschillende onderdelen van het raamwerk en het verhoogt de ruimtelijke kwaliteit. In dit bestemmingsplan is ruimte geboden aan zowel het realiseren van een geheel verdiepte parkeergarage als voor een half verdiepte parkeergarage. Uitwerking van de plannen heeft vooralsnog geresulteerd in het besluit dat de parkeergarage aan de Sir Winston Churchilllaan volledig verdiept wordt uitgevoerd en de parkeergarages tussen de overige woonblokken als halfverdiept.
- De inpassing van de 23 eengezinswoningen uit de jaren '90. Het voornemen van Rijswijk Wonen

was aanvankelijk om de 23 eengezinswoningen te behouden. Door diverse ontwikkelingen is een onderzoek uitgevoerd of het vernieuwen van deze woningen mogelijk is (door middel van sloop-nieuwbouw). Inmiddels is besloten dat de 23 eengezinswoningen behouden blijven. Derhalve wordt de bestaande maatvoering van deze woningen overgenomen in dit bestemmingsplan.

Uitwerking per thema

In het Ontwikkelkader zijn de ambities uit de NVU (zie paragraaf 2.3.1 van deze toelichting) aangescherpt en concreet gemaakt. Daar waar relevant voor dit bestemmingsplan wordt het voorstel voor nadere uitwerking uit het Ontwikkelkader per thema toegelicht.

Voorstel voor uitwerking thema Wonen

Conform de in paragraaf 2.3.1 aangehaalde NVU bedraagt het totaal aantal te realiseren woningen in het plangebied circa 550 nieuwbouwwoningen, mits het parkeren en verkeer op een goede ruimtelijke manier inpasbaar is. Van de 550 woningen dient minimaal 50% in het sociale huursegment te worden gerealiseerd, zodat wordt voorkomen dat teveel sociale huurwoningen verdwijnen. De andere 50% worden middeldure en duurdere woningen: zowel huur als koop. In het Ontwikkelkader is opgenomen dat het woningaantal kan stijgen, wanneer de verdeling sociaal - markt en de woningtypologie in balans blijft én het verkeer naar de bijbehorende extra parkeerplaatsen het openbaar gebied binnen het plangebied niet extra belasten. Binnen deze context is het ook mogelijk om binnen het plangebied 30 zorgwoningen toe te voegen. In het Ontwikkelkader wordt hiervoor bijvoorbeeld een maximaal aantal van 590 woningen genoemd. Voorgaande heeft ertoe geleid dat in dit bestemmingsplan maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande woningen) zijn toegestaan. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte aan 30 zorgwoningen. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag en zijn derhalve niet aan te merken als reguliere woningen. In de Regels van dit bestemmingsplan is daarnaast opgenomen dat van het totaal aantal te realiseren woningen, 50% in het sociale huursegment dient te worden gerealiseerd. In de Regels van dit bestemmingsplan is daarnaast opgenomen dat van het totaal aantal te realiseren woningen, 50% in het sociale huursegment dient te worden gerealiseerd.

Voorstel voor uitwerking thema Groen en water, duurzaamheid en klimaatadaptatie

In paragraaf 4.12 van deze toelichting wordt nader op dit thema ingegaan (water, duurzaamheid en klimaatadaptatie). In onderhavige paragraaf wordt volstaan met de vermelding dat het plangebied twee natuur-biotopen kent, te weten 1) stadsbiotoop en 2) de primaire ecologische verbinding. Voor de stadsbiotoop geldt dat de doelsoorten hiervoor op korte termijn in een 'doelsoorten en toetsingsdocument' worden bepaald. Dit document zal onderdeel worden van de Anterieure Overeenkomst, waardoor bij de nadere planuitwerking voldaan moet worden aan de hierin gemaakte (beheer)afspraken. De primaire ecologische verbinding loopt van de Landgoederenzone via Park de Driesprong, Te Werve Oost, Sr. Winston Churchilllaan, Karel Doormanlaan, Burgemeester Elsenlaan, Havenkwartier en Vliet naar het Elsenburger Bos. Voor het goed functioneren van de primaire ecologische verbinding wordt deze verbonden met de ecologische verbinding langs de watergang van de Churchilllaan. In het Ontwikkelkader is opgenomen dat deze minimaal 15 meter tot 20 meter breed dient te zijn, maar bij voorkeur zo breed als mogelijk. Het doel is dat de inrichting van de openbare ruimte, tuinen en gebouwen sterk worden gericht op de biotoopseisen. De ecologische verbinding langs de watergang van de Churchilllaan is op de verbeelding van dit bestemmingsplan bestemd als 'Waarde - Ecologie' waarbij de minimale breedte van 15 meter in acht is genomen. De inrichting van de ecologische verbinding wordt daarnaast verder vormgegeven in een 'doelsoorten en toetsingsdocument', gelijk aan de het document voor de stadsbiotoop.

Voorstel voor uitwerking thema Mobiliteit (STOMP)

De ambitie is om van het nieuwe Te Werve Oost een autoluwe wijk te maken. Belangrijk middel hiertoe is het afvangen van een groot deel van het autoverkeer door middel van een nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan, welke eindigt in de parkeergarage. Het parkeren wordt grotendeels opgelost in parkeergarages. De huidige tussenstraten worden autovrij gemaakt en de toegangen van de parkeergarages worden zoveel mogelijk gespreid over de wijk. Op straat kan hierdoor prioriteit worden gegeven aan voetgangers en fietsers en ontstaat ruimte voor een kwalitatief hoogwaardige en groene openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten, bewegen en spelen. Doorgaand autoverkeer door de wijk wordt ontmoedigd en de wijk wordt ingericht conform het STOMP principe waarbij voetgangers, fietsers

en deelmobiliteit prioriteit krijgen op de privé-auto. Hiermee wordt voldaan aan de beleidskaders zoals opgenomen in het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 om gebiedsontwikkelingen als vliegwiel voor mobiliteitstransitie in te zetten. Op de verkeer- en parkeeraspecten van dit bestemmingsplan wordt in paragraaf 4.6 van deze toelichting nader in gegaan.

Voorstel voor uitwerking Voorzieningen

In het Ontwikkelkader is voor het thema Voorzieningen zijn diverse ambities opgenomen. Deze ambities zien toe op het realiseren van alledaagse ontmoetingsplekken (zowel binnen als buiten), het realiseren van voldoende voorzieningen op het gebied van zorg, spelen en welzijn (denk aan de aanwezigheid van een sociaal- en jongerenwerk en een loketfunctie) binnen het plangebied of de omgeving daarvan. Een deel van de ambities kunnen enkel betrokken worden in de nadere planuitwerking. In dit bestemmingsplan wordt in ieder geval de mogelijkheid geboden voor dienstverlenende en maatschappelijke functies, waaronder het realiseren van een buurthuis.

Voorstel voor uitwerking Milieu

In Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten van deze toelichting wordt getoetst aan de wet- en regelgeving ten aanzien van de in het Ontwikkelkader benoemde aspecten bodem, geluid, externe veiligheid, duurzaamheid en luchtkwaliteit.

Voorstel voor uitwerking Ruimtelijke en functionele hoofdopzet

In het Ontwikkelkader zijn de uitgangspunten voor de verkavelingsopzet, de (maatvoering van) de openbare ruimte, de beeldkwaliteit van de bebouwing en van het groen benoemd. Samen met het programma van eisen voor de openbare ruimte vormt dit een aanzet voor de uitwerking in inrichtingsplannen. Deze uitgangspunten zijn - daar waar mogelijk - vertaald in de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan. Zo zijn de bouwvlakken op de verbeelding van het bestemmingsplan gebaseerd op de bouwvelden uit het Ontwikkelkader en zijn de maximale bouwlagen uit het Ontwikkelkader vertaald in maximale bouwhoogten in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is eveneens het onderscheid tussen autoverkeer en langzaam verkeer (fiets- en voetpaden) vastgelegd.

Het gevoerde participatietraject heeft invloed gehad op de hoogten zoals opgenomen in het Ontwikkelkader en daarmee op de gekozen bouwhoogten in dit bestemmingsplan. Zo is gebleken dat in het oorspronkelijk plan teveel volume was opgenomen voor het beoogde programma. De bouwhoogten zijn daardoor naar beneden bijgesteld. Voor een uitgebreide toelichting op het participatietraject wordt verwezen naar paragraaf 6.1 van deze toelichting.

2.3.3 Planbeschrijving

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op het voorgenomen programma, de voorgenomen bebouwing en de stedenbouwkundige inpassing daarvan.

Programma

Onderhavig bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande woningen). Het plan kent een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren. Deze voorwaardelijke verplichting borgt dat het maximum aantal woningen enkel gerealiseerd kunnen worden, wanneer aan is getoond dat voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid kan worden gerealiseerd. In paragraaf 4.6 wordt nader op de parkeeroplossing in gegaan. Van het maximum aantal nieuwbouwwoningen waar het bestemmingsplan ruimte aan biedt wordt minimaal 50% gerealiseerd als sociale huur. Naast sociale huurwoningen worden ook woningen in het middeldure en dure segment gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie uit de NvU om in het plangebied naast woningen in het sociale segment, ook woningen in het middeldure en dure (koop- en huur)segment te realiseren. Voor de woningen geldt daarnaast dat dit bestemmingsplan ruimte biedt aan zowel grondgebonden woningen als appartementen.

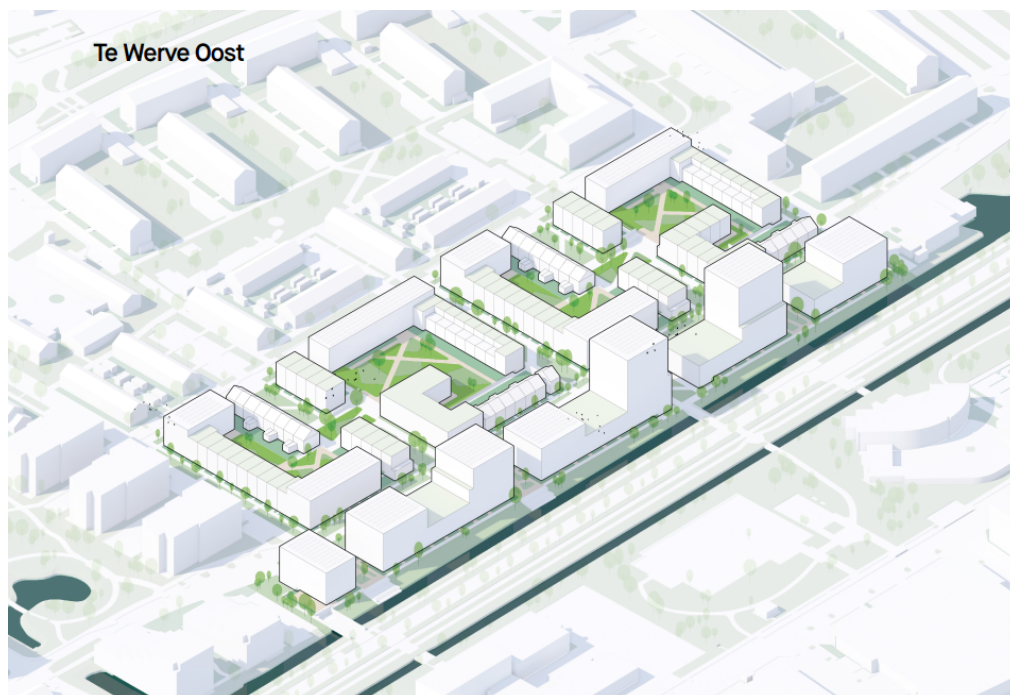
Naast de hierboven genoemde eisen voorziet dit bestemmingsplan in de mogelijkheid om maximaal 30 zorgwoningen te realiseren. Dit is in lijn met de ambitie uit de NvU of een geclusterde woonvorm voor een bijzondere doelgroep kan worden ingepast. Vooralsnog wordt gedacht aan zorgwoningen voor mensen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag.

Tot slot wordt voorzien in maatschappelijke en dienstverlenende functies. De omvang van deze functies

is beperkt tot een maximum van 600 m² (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Het uitgangspunt van deze functies is immers dat deze een buurtfunctie vervullen en de functies zijn daarmee gericht op de toekomstige (en bestaande) bewoners van de wijk Te Werve (Oost). Gedacht kan worden aan een buurthuis, een nagelstudio, fysiotherapeut en/of adviesbureaus (eenpitters).

Voorgenomen bebouwing en stedenbouwkundige inpassing

Conform de NvU loopt de bouwhoogte van de voorgenomen bebouwing af van de Churchilllaan richting de Idenburglaan, om zo goed mogelijk aan te sluiten op de bestaande wijk. De bebouwing aan de Karel Doormanlaan en de Idenburglaan variëren in bouwhoogte, maar is maximaal 15 meter hoog. De bebouwing aan de Churchilllaan varieert eveneens in bouwhoogte maar bedraagt maximaal 37,5 meter (ter plaatse van de hoogteaccenten). De hogere volumes binnen het plan zijn gepositioneerd aan de Churchilllaan en liggen in het verlengde van de straten. De volumes reageren op de context in hoogte en vorm. Openingen in de bebouwing aan de Churchilllaan lopen door vanuit de straten om wandvorming te voorkomen en lucht te geven aan de Karel Doormanlaan. Op figuur 2.4 is het verschil in bouwhoogte goed weergegeven.

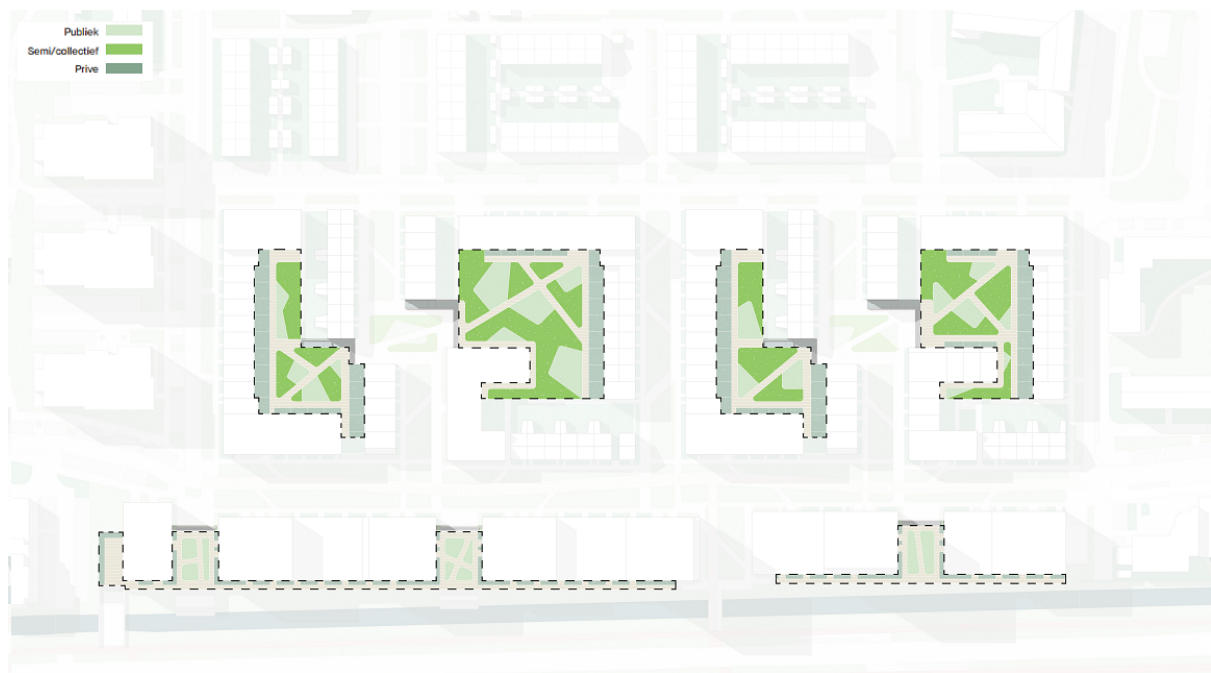


Figuur 2.4 Impressie aflopende bouwhoogte gezien vanaf de Churchilllaan (bron: Structuurontwerp Mecanoo)

De nieuwe bouwvelden volgen daarnaast de bestaande stedenbouwkundige structuur waardoor deze wordt behouden. De Karel Doormanlaan blijft de hoofdstructuur van het plan maar fungeert als sociaal park waar ontmoeting en activiteit wordt gestimuleerd. Het uitgangspunt voor de wijk is meer groen en minder auto. Hiertoe worden de bestaande structuren behouden, maar aangepast. Het programma is op blok- en buurniveau gemengd om verschillende typen bewoners te laten samen wonen en leven, wat bijdraagt aan de sociale duurzaamheid van de buurt. De openbare ruimte stimuleert ontmoeting en activiteiten en beoogt het gevoel van gemeenschap te vergroten. De collectieve tuinen spelen een grote rol in de sociale cohesie op blokniveau. Binnen het plan zijn speciale plekken zoals het buurthuis en het zorgcomplex aangewezen om diverse groepen bij elkaar te kunnen brengen.

Het parkeren is binnen de bouwvelden opgelost door middel van (half)verdiept parkeren. De parkeeringangen worden zoveel mogelijk verspreid waardoor een evenwichtige verdeling van verkeer over de wijk plaatsvindt. Op het dek van de (half)verdiepte parkeergarages worden (collectieve) tuinen aangelegd. De collectieve ruimtes nodigen uit tot spelen en ontdekken, deels door speelaanleidingen zoals verstopplekken, spannende padjes, klim en klauterelementen en deels door speeltoestellen. Inzet is op zoveel mogelijk vergroenen waarbij biodiversiteit, ecologie, wateropvang en hittestress

belangrijke thema's vormen. Het een en ander is indicatief weergegeven op figuur 2.5.



Figuur 2.5: Daktuinen (bron: structuurontwerp Mecanoo).

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en beschrijft op nationaal niveau een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving. De NOVI beschrijft de manier waarop men op rijksniveau wil werken aan de volgende 4 prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, duurzaam economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en als laatste toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. Als uitgangspunt geldt dat Nederland mooier en sterker wordt gemaakt door voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is daarbij een kernbegrip en omvat zowel ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit.

In de NOVI wordt uitgegaan van een integrale aanpak tussen overheden en maatschappelijke organisaties met meer regie vanuit het Rijk. In de NOVI geeft het Rijk de kaders en de richting aan voor zowel nationale als decentrale keuzes. Bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving zowel boven- als ondergronds voorop. De NOVI onderscheidt daarbij 3 afwegingsprincipes:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
3. afwentelen wordt voorkomen.

De NOVI gaat vergezeld van een Uitvoeringsagenda, die waar nodig jaarlijks wordt geactualiseerd, en waarin is aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. Tevens staat hierin een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op verschillende beleidsterreinen.

Met het oog op de klimaatbestendigheid van Nederland moeten functies die gebruik maken van de fysieke leefomgeving meer worden afgesteld op de eigenschappen van het bodem-watersysteem. Ook dient de infrastructuur voor energie beter te worden afgestemd op de toename van transport en opslag van duurzame energie. Daarnaast is er een opgave voor het realiseren van bronnen van duurzame energie. In de NOVI worden richtingen meegegeven die bij de inpassing van energie-infrastructuur aandacht vragen met het oog op de kwaliteit van de leefomgeving.

Om te voorzien in de grote actuele woonbehoefte is een pakket aan maatregelen voorgesteld; ontwikkeling vindt plaats in lijn met de ambities van de integrale verstedelijkingsstrategie, zoveel mogelijk in bestaand stedelijk gebied, klimaatbestendig en natuurinclusief. Grote open ruimten tussen de steden dienen daarbij hun groene karakter te behouden. Tegelijkertijd moet het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad worden versterkt en de aansluiting op het groene gebied buiten de stad worden verbeterd.

Relatie tot ontwikkeling

Het programma waar onderhavig bestemmingsplan ruimte aan biedt, voorziet in hoofdzaak in het toevoegen van woningen ten opzichte van de bestaande situatie. Daarnaast worden zorgwoningen toegevoegd en biedt het plan ruimte aan 600 m² dienstverlenende en maatschappelijke voorzieningen (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Door de gewenste sloop- en nieuwbouw van de woningen in combinatie met de overige functies, wordt een impuls gegeven aan de bestaande woonkwaliteit en kan daarnaast een bijdrage worden geleverd aan het nationaal belang om zorg te dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. De overige nationale belangen leveren verder geen beperkingen en/of belemmeringen op voor de ontwikkelingen op de projectlocatie.

Conclusie

De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de NOVI dat gekenmerkt wordt door een hoog abstractie niveau. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt verder overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

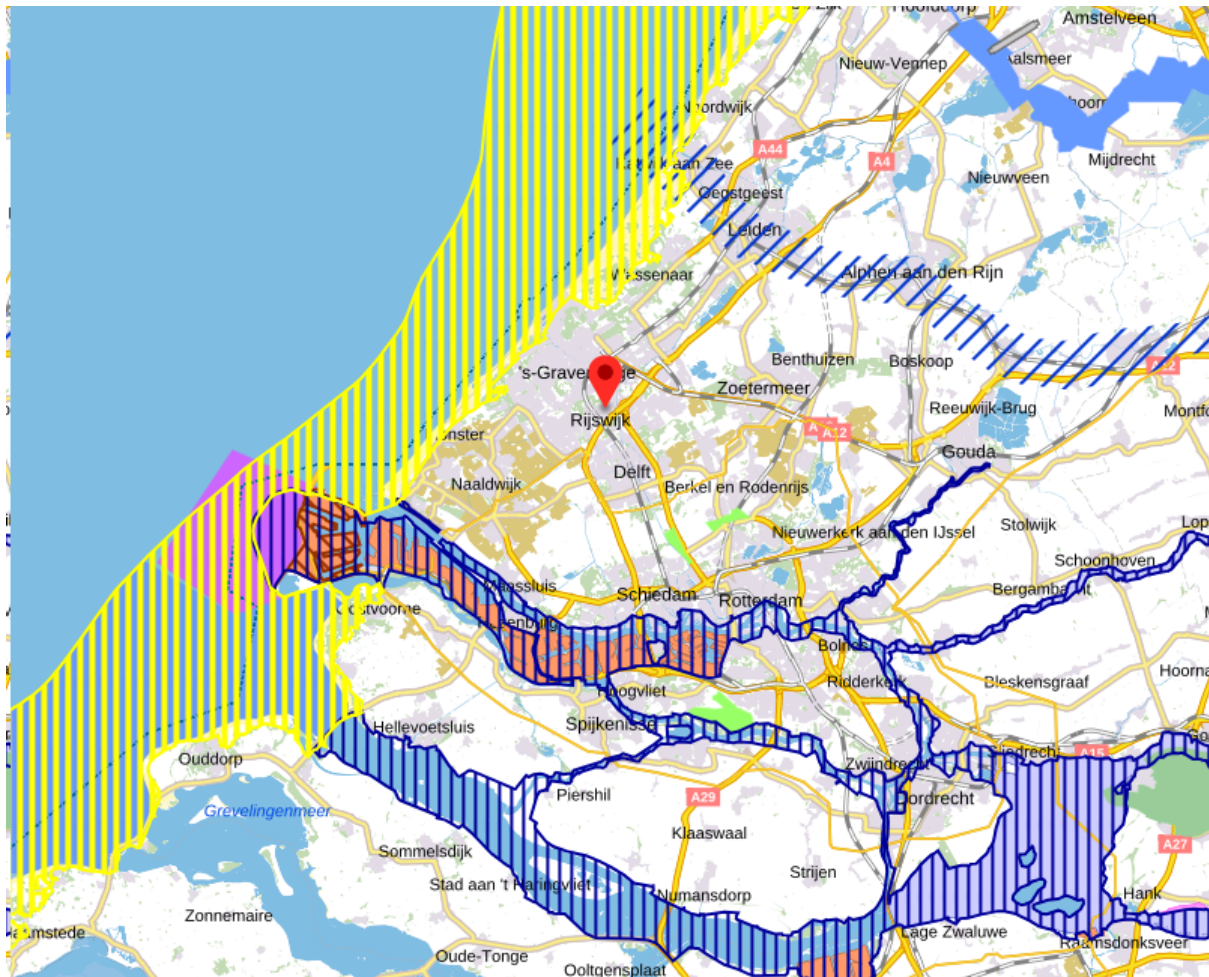
Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het geldende ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

De volgende onderwerpen zijn geregeld in het Barro:

- Rijksvaarwegen
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Natuurnetwerk Nederland
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Relatie tot ontwikkeling

Geen van de onderwerpen uit het Barro is van toepassing binnen het plangebied. Het Barro is daarmee niet van toepassing op het project.



Figuur 3.1: Uitsnede Barro, plangebied bij punt (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor het plangebied waarop de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De Ladder voor duurzame verstedelijking is voor het eerst geïntroduceerd in de SVIR en is als motiveringseis verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Wettelijk kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Bro. Artikel 1.1.1. definieert relevante begrippen:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Artikel 3.1.6 van het Bro:

- Lid 2: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Onderhavig bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 583 woningen, 30 zorgwoningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag en maximaal 600 m² aan dienstverlenende en maatschappelijke functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Tot slot biedt het bestemmingsplan ruimte aan maximaal 600 m² bvo dienstverlenende en maatschappelijke functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Daarmee is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en derhalve dient in het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling te worden aangetoond.

Kwantitatieve behoefte – (zorg)woningen

De kwantitatieve behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling blijkt uit de 'Woondeal Zuidelijke Randstad', de 'Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 – 2021', de 'Woningbouwmonitor Haaglanden 2018' en de 'Woningbehoefteraming 2023 (WBR):

- de Woondeal Zuidelijk Randstad betreffen bestuurlijke afspraken tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en gemeenten uit de Zuidelijke Randstad (waaronder Rijswijk). In hoofdzaak zijn de kwantitatieve afspraken in deze woondeal erop gericht om de productie van 100.000 woningen tot 2025 in de zuidelijke Randstad te versnellen en om te zorgen voor voldoende harde plancapaciteit voor de periode tot 2040 (bouwproductie van 230.000 woningen). Specifiek is daarbij nog de afspraak relevant dat verstedelijking in de zuidelijke Randstad met voorrang plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied in nabijheid van hoogwaardig OV, via een zogenaamde geconcentreerde verstedelijkingsstrategie. Deze strategie houdt onder meer in dat wordt ingezet op de (al eerder aangewezen) 12 verstedelijkings-/verdichtingslocaties binnen de Verstedelijkingsalliantie. Deze alliantie is een samenwerkingsverband van 8 gemeenten langs de spoorlijn Leiden- Dordrecht, waaronder Rijswijk. Het binnenstedelijk gebied 'Rijswijk-Bogaard/Plaspoelpolder', is één van deze 12 verdichtingslocaties waarover in de Woondeal Zuidelijke Randstad afspraken zijn gemaakt. Het plangebied is gelegen in de wijk Te Werve en grenst daarmee aan de Plaspoelpolder. De voorgenomen ontwikkeling levert met de realisatie van de eerste fase, bestaande uit ca. 115 woningen, derhalve (zij het indirect) een bijdrage aan de afgesproken woningbouwproductie van 100.000 woningen tot 2025.
- de gemeente Rijswijk ligt in de agglomeratie Haaglanden. Voor dit gebied zijn tevens regionale woningbouwafspraken gemaakt. Het gaat om de negen gemeenten Delft, Rijswijk, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Midden-Delfland, Westland, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer. De provincie Zuid-Holland en deze negen gemeenten zien de regio Haaglanden als één woningmarktregio, zoals verwoord in de regionale woonvisie. De provincie Zuid-Holland heeft onderzocht hoeveel extra woningen er in Zuid-Holland nodig zijn tussen 2023 en eind 2032. Dat zijn er meer dan tot nu toe werd verwacht. Daarvoor is belangrijk dat meer plannen 'hard' worden en woningen daadwerkelijk worden gebouwd. De Woningbehoefteverkenning Zuid-Holland bestaat uit enerzijds een raming van de kwantitatieve woningbehoefte en anderzijds een verkenning van de kwalitatieve woningbehoefte die altijd in samenhang met elkaar moeten worden bekeken. De raming van de kwantitatieve woningbehoefte waar het hier om gaat, gaat over de gewenste woningvoorraadtoename. De geraamde woningvoorraadtoename valt op basis van de Woningbehoefteraming 2023 voor Zuid-Holland als geheel hoger uit dan die op basis van de raming uit 2021. De behoefte is zo groot dat het belangrijk is de bestaande regionale woningbouwprogramma's snel uit te voeren. De gewenste woningvoorraadtoename voor de periode 2023 tot en met 2032 is voor Haaglanden vastgesteld op 82.600 woningen op basis van de hoogste uitkomst van de twee scenarioramingen binnenlands migratiesaldo 'nul en 'trendmatig'. Daarnaast is in het Coalitieakkoord 2023-2027 afgesproken dat van alle nieuwe woningen twee derde in de prijs categorie betaalbaar moet vallen en dat 40 procent een sociale huurwoning moet zijn. Geconcludeerd kan worden dat het programma waar onderhavig bestemmingsplan ruimte aan biedt

een forse bijdrage levert aan de kwantitatieve vraag naar nieuwe woningen in de regio. Een aantal gemeenten waaronder Rijswijk heeft aangegeven dat ze meer willen en kunnen bouwen en dat ze daarom uit willen gaan van de eigen woningbouwprogramma's in plaats van de WBR van de provincie. Voor Rijswijk betekent dit een woningbouwopgave van ruim 5.700 woningen tot 2030, gerekend vanaf het jaar 2019. De provincie heeft ruimte gegeven voor een plancapaciteit van 130% van de WBR 2019 (thans 2023) vanwege de hoge druk op de woningmarkt (noodzaak om te komen tot realisatie is groot) en de gangbare praktijk van planuitval. Het voorgenomen programma dat middels onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt past hierin. In december 2021 is het zogenaamde Tussenakkoord nieuwe woningmarktafspraken Haaglanden vastgesteld en ondertekend, waarin voor Rijswijk het genoemde aantal nieuwbouwwoningen van 5.700 is opgenomen.

- Op 26 november 2015 is de gemeentelijke woonvisie 'Vertrouwd Stedelijk Wonen in Rijswijk' vastgesteld (zie ook paragraaf 3.4.2 van deze toelichting). Hierin zijn de uitgangspunten en ambities voor het wonen tot 2025 beschreven. De woonvisie is in 2021 geactualiseerd gelet op de huidige woningmarktsituatie. De vraag naar woningen is groot en het aanbod blijft achter. De doorstroming stagneert. Voor veel mensen is het vinden van een (andere) woning erg lastig. Veel mensen wonen nu in niet ideale woonomstandigheden. Als gevolg van de woningtekorten ziet de gemeente alsmaar oplopende huur- en koopprijzen. Vooral in het segment van de lagere middenhuur (tot ca. € 1000,-) zijn grote tekorten. Ook de vraag naar huurwoningen in het sociale segment (< €752) blijft onverminderd groot. De nieuwe ambities zijn:
 1. De komende jaren een fors aantal woningen toevoegen.
 2. Zorgen voor een woningvoorraad waarin alle doelgroepen voldoende aan bod komen.
 3. Prioriteit aan het toevoegen van middeldure huur- en koopwoningen.
 4. De doelgroepenvoorraad beperkt uitbreiden. Het aandeel in de totale voorraad neemt af.
 5. De leefbaarheid en sociale cohesie in wijken verbeteren en zorgen voor een meer gemêleerde woningvoorraad.
- Uit de Woningmarktmonitor Haaglanden 2018 blijkt dat de voorgenomen woningbouwproductie in de periode 2018-2040 ca. 121.000 woningen bedraagt. Voor de periode 2018-2025 zijn dit 70.000 woningen en voor de periode 2026-2040 51.000 woningen. Van de 70.000 woningen die gepland zijn in de periode 2018-2025 behoren er 35.700 tot de harde plannen (waarvoor reeds een bestemmingsplan is vastgesteld, er bindende afspraken voor zijn of waarvoor een omgevingsvergunning verleend is). Dat betekent dat er in de regio nog ruimte wordt gezien voor circa 34.300 woningen. De harde plancapaciteit ligt daarmee in absolute zin lager dan het maximaal aanvaardbare regionale programma en betreft ook nog eens een twee jaar langere periode. In relatieve zin ligt de harde plancapaciteit daarmee nog ruimschoots onder de regionale behoefte. Daar komt nog bij dat de daadwerkelijke toename van de woningvoorraad aanzienlijk is achtergebleven bij de woningbehoefte en er meer woningen nodig zijn tussen 2023 en 2032 dan aanvankelijk gedacht op basis van de WBR2023.
- De voorgenomen ontwikkeling levert een belangrijke bijdrage in de woningvoorraad. De ontwikkeling past daarmee goed in de kwantitatieve behoefte aan woningen binnen gemeente Rijswijk.

Kwalitatieve behoefte – (zorg)woningen

Het geplande nieuwe aanbod binnen de regio dient beter aan te sluiten op de behoeften van de consument door programma's om te buigen naar meer gewenste woningtypen en prijscategorieën. Het plan voorziet zowel in woningen in het sociale, midden en dure segment als in zorgwoningen. Hiermee wordt – mede conform een van de doelstellingen uit de gemeentelijke woonvisie – een bijdrage geleverd aan een woningvoorraad waarin alle doelgroepen voldoende aan bod komen. Door de verschillende typologie woningen binnen de woonblokken te realiseren neemt de leefbaarheid en sociale cohesie binnen de wijk toe. Al met al voorziet de voorgenomen ontwikkeling in een divers woningaanbod.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de niet-woonfuncties

Naast het woonprogramma voorziet de voorgenomen ontwikkeling in een ondersteunend programma van maximaal 600 m² aan dienstverlenende en maatschappelijke functies. De realisatie van zelfstandige detailhandel en zelfstandige horeca is uitgesloten. Gelet op de omvang van de ontwikkeling behoeven deze functies niet provinciaal of regionaal te worden afgestemd. Het ondersteunend programma voor de plint is met name bedoeld om de behoefte van de toekomstige bewoners te faciliteren en heeft tevens een wijkondersteunende functie.

Conclusie

Uit de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking volgt dat er voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling is. De overige onderwerpen uit het Bro worden getoetst in hoofdstuk 4 van deze toelichting. Op voorhand kan geconcludeerd worden dat het Bro geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling

3.2 Provinciaal beleid

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de omgevingsvisie en de omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het provinciale Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en plannen.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Hieraan geeft men richting door het maken van samenhangende beleidskeuzes, die volgen uit de provinciale opgaven. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. Het geheel aan bestaande beleidskeuzes, inclusief de doorwerking naar programma's en verordening, vormt het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving.

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 15 maart 2022 is de (geconsolideerde) Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de Omgevingsvisie is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities.

De provincie heeft hiervoor 7 vernieuwingsambities geformuleerd. Deze ambities dienen als stip op de horizon:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten.
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor.
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen.
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland.
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit.
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

Deze nevensgeschikte ambities staan niet op zichzelf. Ze zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar de regio voor staat. De ambities zijn de kaders waarbinnen de provincie ruimte geeft. Die ruimte kan per opgave verschillen. Door in te zetten op de zeven ambities draagt Zuid-Holland bij aan een betere leefomgeving in de provincie.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

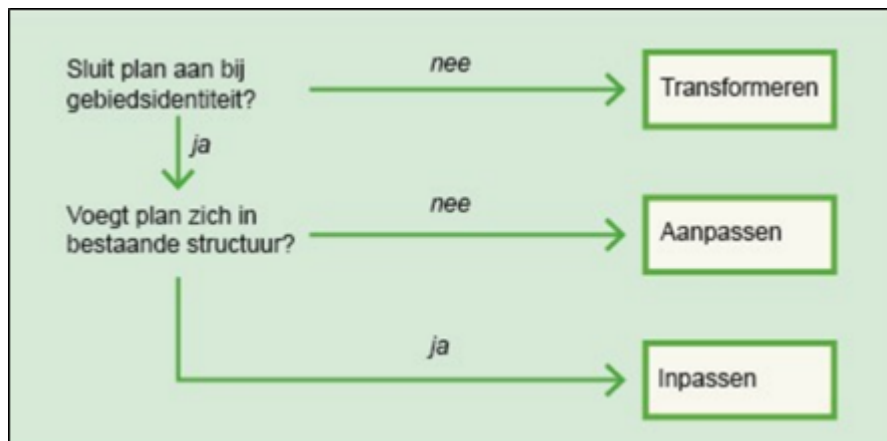
Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is.

In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.

- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie.



Figuur 3.2: Soorten ontwikkelingen (bron: Omgevingsvisie Zuid-Holland).

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau, en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

Relatie tot ontwikkeling

De provincie streeft naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied en wil de bebouwde ruimte daarom beter benutten. De provincie zet in op verdichting, concentratie, diversiteit en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Daarnaast zet de provincie in op een ordening van knooppunten van functies, voorzieningen en infrastructuur die elkaar aanvullen en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid. De provincie hanteert de volgende uitgangspunten voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen:

- Bouw naar behoefte;
- Bouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied;
- Bouw georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer; versterk de langzaam vervoersrelaties; houdt rekening met de gevolgen van de ontwikkeling voor de bereikbaarheid;
- Benut het netwerk van stedelijke centra en knooppunten;
- Bouw toekomstbestendig; houd rekening met energietransitie, natuurinclusiviteit, klimaatadaptie en een gezonde leefomgeving;
- Bouw voldoende betaalbare woningen.

De ontwikkeling vindt plaats op een binnenstedelijke locatie, nabij andere stedelijke (woon)functies. Het betreft een gebiedseigen ontwikkeling die past bij de schaal en aard van het landschap en derhalve kan geconcludeerd worden dat sprake is van een inpassingsontwikkeling.

Onderstaand is beoordeeld welke kwaliteitskaarten van toepassing zijn op het plangebied en welke richtpunten bij een dergelijke inpassing horen.

Laag van de ondergrond

Het plangebied is gelegen in het gebied 'Rivierdeltacomplex, jonge zeelei'. Binnen dit gebied dienen ontwikkelingen bij te dragen aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden. De projectlocatie is echter niet gelegen in de Deltawateren of in buitendijks gebied. Het genoemde richtpunt is daarmee niet relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

Deze laag is niet van toepassing op het plangebied.

Laag van stedelijke occupatie

Het plangebied is gelegen binnen de gebieden 'Steden en dorpen' en 'Bouwwerken voor energieopwekking'. Aan de overzijde van het plangebied zijn sprake van 'Historische centra en kernen'. Als ontwikkelingen plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld. Het plangebied is onderdeel van de wijk Te Werve. Deze wijk is de afgelopen jaren al veel vernieuwd. Onderhavig plangebied, Te Werve Oost, is een van de laatste delen van de buurt die vernieuwd dient te worden.

De ontwikkeling c.q. vernieuwing van de wijk, draagt bij aan het behoud en de versterking van de woningvoorraad van de gemeente Rijswijk, en meer specifiek de wijk Te Werve.

De bij 'Steden en dorpen' behorende richtpunten luiden als volgt:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met "zwaartepunten" in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
- Historische centra en kernen blijvenikbaar vanuit het omringende gebied.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

Naast het karakter van de bebouwing, geldt dat de beoogde functies eveneens aansluiten op het stedelijke karakter van het omliggende gebied, waarin woon- en werkfuncties elkaar afwisselen en versterken.

De ontwikkeling draagt op diverse wijzen bij aan de stedelijke groenstructuur. Door park De Driesprong loopt een primaire ecologische verbinding. Voor het goed functioneren van de primaire ecologische verbinding wordt deze verbonden met de ecologische verbinding langs de watergang van de Churchillaan. In het Ontwikkelkader is opgenomen dat deze minimaal 15 meter breed dient te zijn, maar 20 meter wenselijk is. De ecologische verbinding langs de watergang van de Churchillaan is op de verbeelding van dit bestemmingsplan bestemd als 'Waarde - Ecologie' waarbij de minimale breedte van 15 meter in acht is genomen. Daarnaast is in het voorgenomen plan ruim aandacht voor zichtbaar groen op de daken. Op deze manier ontstaat er een connectie tussen de bovenbouw met het straatbeeld. Bovendien draagt meer stedelijk groen door zijn bufferend en zuiverend vermogen bij aan de kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het stedelijk watersysteem.

Binnen het plangebied en de directe omgeving is geen bebouwing aanwezig met cultuurhistorische waarden. Ook is geen sprake van een nieuwe uitbreidingswijk. De richtpunten op genoemde onderdelen zijn daarom niet van relevant voor onderhavig project.

Laag van de beleving

Deze laag is niet van toepassing op het plangebied.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past bij de aard en schaal van de omgeving en derhalve is sprake van een inpassingsontwikkeling. Het ontwerp sluit verder aan bij de aanwezige gebiedskwaliteiten en daarmee samenhangende richtpunten voor projecten die worden getypeerd als inpassing. Het project is daarmee in lijn met de het provinciaal beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

3.2.2 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

Per 1 januari 2024 is de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) in werking getreden. In de verordening van provinciale staten van Zuid-Holland zijn de regels opgenomen voor het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. Aan deze regels moeten ruimtelijke plannen van de gemeenten voldoen. Enkele relevante speerpunten uit de omgevingsverordening zijn de regels voor ruimtelijke kwaliteit en het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Voor de ladder voor duurzame verstedelijking geldt overigens dat deze op basis van landelijke regelgeving niet van toepassing is, maar dat de provincie de bevoegdheid heeft nadere regels te stellen met betrekking tot de onderbouwing van de (regionale) behoefte, hetgeen de provincie Zuid-Holland in haar verordening heeft gedaan.

Relatie tot ontwikkeling

Er zijn diverse regels uit de Omgevingsverordening waar de voorgenomen ontwikkeling aan moet voldoen. Een samenvatting van deze regels met de relevante voorwaarden voor de voorgenomen ontwikkeling is onderstaand weergegeven.

Toekomstbestendig bouwen en ontwikkelen

In paragraaf 7.3.6.a van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening zijn de regels ten aanzien van toekomstbestendig bouwen en ontwikkelen opgenomen. Deze paragraaf is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In artikel 7.41aa is opgenomen dat een omgevingsplan (thans: bestemmingsplan) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling met 12 woningen of meer mogelijk maakt, daarbij de mogelijkheden en kansen voor toekomstbestendig bouwen betreft. De volgende aspecten van toekomstbestendig bouwen worden blijkens het tweede lid van artikel 7.41aa betrokken:

- a. de risico's van klimaatverandering;
- b. de energiehuishouding van de gebouwen, met name het gebruik en de opwekking van energie;
- c. de toepassing van circulaire of biobased grondstoffen of producten;
- d. de mogelijkheden om de emissies van NOx en CO2 te beperken in de bouw- en gebruiksfase;
- e. het reduceren van drinkwatergebruik door waterbesparende maatregelen te treffen;
- f. het versterken van de biodiversiteit; en
- g. het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving.

Daarnaast dient op grond van artikel 7.41b rekening te worden gehouden met de risico's van klimaatverandering, waaronder in ieder geval de te verwachten gevolgen van:

- a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
- b. overstroming;
- c. hitte;
- d. droogte;

alsmede de effecten van de bovengenoemde risico's van bodemdaling. Voor zover risico's zich voordoen wordt rekening gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, dan wel het gericht aanvaarden van deze risico's.

In paragraaf 4.12 van onderhavig plan wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid, waarbij ook wordt in gegaan op de energiehuishouding van gebouwen, het versterken van de biodiversiteit en het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving. Voor wat betreft het in te zetten materieel tijdens de bouwfase geldt dat gewerkt wordt met materieel met een stage klasse van IV of hoger, met 6% AdBlue verbruik (zie hiervoor ook de invoergegevens bij de Aeriusberekening, zoals opgenomen in Bijlage 6 van deze toelichting). In paragraaf 4.4 wordt ingegaan op de aspecten wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. Vooruitlopend op deze paragrafen kan geconcludeerd worden dat de artikelen 7.41aa en 7.41b

niet aan vaststelling van onderhavig plan in de weg staan.

Ruimtelijke kwaliteit

In paragraaf 7.3.7 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening zijn de regels ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit opgenomen. De paragraaf is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voorliggende projectlocatie is niet aangewezen met een beschermingscategorie. Artikel 7.42 is derhalve niet van toepassing. In artikel 7.43, 43a en 43c wordt het soort ruimtelijke ontwikkeling onderscheiden en de wijze waarop per soort ruimtelijke ontwikkeling de ruimtelijke kwaliteit dient te worden gewaarborgd. Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkelingen vindt daarom primair plaats binnen BSD. Het plan past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart zoals is beoordeeld in paragraaf 3.2.1. Omdat in onderhavige situatie sprake is van een ontwikkeling die naar aard en schaal past binnen de identiteit van de omgeving, is conform artikel 7.43 sprake van het soort ontwikkeling 'inpassen'. Op basis van artikel 7.43c kan een omgevingsplan (thans: bestemmingsplan) voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van het soort inpassen als deze rekening houdt met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, zodanig dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo tenminste gelijk blijft.

Stedelijke ontwikkelingen

In paragraaf 7.3.8 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening zijn de regels ten aanzien van stedelijke ontwikkelingen opgenomen.

Op basis van artikel 7.44 dient een omgevingsplan (thans: bestemmingsplan) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voor wonen, bedrijventerreinen of kantoren mogelijk maakt rekening te houden met de op de behoefteramingen van Gedeputeerde Staten gebaseerde regionale afgestemde behoefte aan deze ontwikkeling. De regionaal afgestemde behoefte kan blijken uit de instemming met of vaststelling van regionale bestuurlijke afspraken door Gedeputeerde Staten of uit een door Gedeputeerde Staten openbaar gemaakt document. De regionale bestuurlijke afspraken bevatten een uitwerking van de in de provinciale Omgevingsvisie genoemde doelstellingen. De provincie heeft als doelstelling uitgesproken om tot 2030 bijna 250.000 woningen te bouwen en hiervan dient zo veel als mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd worden. In paragraaf 3.1.3 is reeds ingegaan op de woningbehoefte binnen de provincie en regio, waar middels onderhavig bestemmingsplan een bijdrage aan wordt geleverd. Derhalve kan geconcludeerd worden dat er voldoende kwalitatieve en kwantitatieve behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling.

Op basis van artikel 7.45 dient een omgevingsplan (thans: bestemmingsplan) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, in de motivering in te gaan op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.1.3 van deze toelichting heeft deze toets reeds plaatsgevonden.

Op basis van artikel 7.45b dient in een (omgevings)plan voor een stedelijke ontwikkeling met de functie wonen, rekening te houden met een zo hoog mogelijke woningdichtheid en dient het plan bij te dragen aan een goede woon- en leefomgeving. Hierbij dienen ook de mogelijkheden voor gevarieerde woningtypen betrokken te worden. Onderhavig bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen het behoud van 23 bestaande woningen). Het plan kent een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren. Deze voorwaardelijke verplichting borgt dat het maximum aantal woningen enkel gerealiseerd kunnen worden, wanneer aan is getoond dat voldoende parkeergelegenheid conform het gemeentelijk parkeerbeleid kan worden gerealiseerd. In paragraaf 4.6 wordt nader op de parkeeroplossing in gegaan. Van het maximum aantal nieuwbouwwoningen waar het bestemmingsplan ruimte aan biedt wordt minimaal 50% gerealiseerd als sociale huur. Naast sociale huurwoningen worden ook woningen in het middeldure en dure segment gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie uit de NVJ om in het plangebied naast woningen in het sociale segment, ook woningen in het middeldure en dure (koop- en huur)segment te realiseren. Voor de woningen geldt daarnaast dat dit bestemmingsplan ruimte biedt aan zowel grondgebonden woningen als appartementen.

Artikel 7.45c bepaalt dat eveneens rekening gehouden moet worden met de gevolgen van de ontwikkeling voor de bereikbaarheid en in artikel 7.45ca is bepaald dat ook de mogelijkheden voor het bevorderen van de biologische diversiteit moeten worden betrokken. In paragraaf 4.6 van deze toelichting is ingegaan op de verkeersgeneratie- en afwikkeling als gevolg van dit plan en in paragraaf 4.3 en

paragraaf 4.12 is ingegaan op de kansen voor biodiversiteit. Zodoende is in dit plan voldoende rekening gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid en de kansen voor biodiversiteit.

In artikel 7.45f is een parkeernorm voor nieuwe sociale huurwoningen opgenomen. Blijkens het tweede lid van artikel 7.45f geldt deze parkeernorm niet, als er op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren is vastgesteld. De gemeente kent specifiek parkeerbeleid en hier wordt in paragraaf 4.6 nader op ingegaan. De opgenomen parkeernorm in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is gelet op voorgaande niet van toepassing.

Wonen

De bepalingen in paragraaf 7.3.8a van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (inzake wonen) is op grond van artikel 7.47c niet van toepassing als een omgevingsplan in ontwerp is vastgesteld voor de inwerkingtreding van deze paragraaf. De genoemde paragraaf is op 26 maart 2024 in werking getreden. Onderhavig bestemmingsplan heeft vanaf 22 december 2023 als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Zodoende zijn de artikelen uit paragraaf 7.3.8a van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening niet van toepassing. De voorgenomen ontwikkeling is echter wel in lijn met deze bepalingen. Hieronder wordt derhalve alsnog getoetst aan de desbetreffende artikelen.

Op basis van artikel 7.47a dient een (omgevings)plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling met 12 woningen of meer mogelijk maakt, te voorzien in voldoende sociale huurwoningen. Onder voldoende wordt in ieder geval verstaan 30% sociale huurwoningen of wat hierover is vastgelegd in de afgestemde regionale behoefte, bedoeld in artikel 7.44. Artikel 7.47b bepaalt verder dat ook moet worden voorzien in voldoende betaalbare woningbouw. Onder voldoende wordt in ieder geval verstaan 2/3 betaalbare woningbouw of wat hierover is vastgelegd in de afgestemde regionale behoefte, bedoeld in artikel 7.44. Onderhavig bestemmingsplan betreft een uitwerking van het Ontwikkelkader en de Nota van Uitgangspunten die ten behoeve van Te Werve Oost reeds is vastgesteld door de gemeente. In de hiervoor genoemde kaders is vastgelegd dat minimaal 50% in het sociale huursegment gerealiseerd moet worden, zodat voorkomen wordt dat er teveel sociale huurwoningen verdwijnen. De andere 50% wordt middelduur en duur, zowel huur als koop. Aan de voorgenomen woningdifferentiatie is voldoende behoefte. Dit is reeds aangetoond in paragraaf 3.1.3 van deze toelichting.

Conclusie

Aan de relevante artikelen uit de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening wordt voldaan. De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.3 Visie Rijke Groenblauw Leefomgeving

De Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving is opgesteld door de provincie Zuid-Holland en vormt een belangrijke bouwsteen voor de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland. De Wet Natuurbescherming schrijft voor dat de provincie een natuurnuvisie opstelt, al dan niet als onderdeel van een andere visie. De uitwerking van de Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving en de Uitvoeringsagenda vervangt de Beleidsvisie Groen. Deze Visie is opgesteld met de partners en kent een integrale afweging, gericht op het welzijn van de inwoners in onze provincie. De provincie Zuid-Holland grijpt de nieuwe Omgevingswet aan om het omgevingsbeleid te vernieuwen. In de Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving gaat veel aandacht uit naar de sturingsfilosofie van het omgevingsbeleid. De Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving is bedoeld als een levend document, onderweg naar de vaste stip aan de horizon. De Visie is ook een kapstok voor het provinciale handelen; niet beperkend, maar een houvast. Tot slot is de Visie een bouwsteen voor de provinciale Omgevingsvisie.

Relatie tot ontwikkeling

In de Visie zijn diverse ambities benoemd ten aanzien van natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie. In de paragrafen 3.4.4, 4.3 en 4.12 wordt nader toegelicht op welke wijze de voorgenomen ontwikkeling rekening houdt met natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de ambities uit de Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving van de provincie Zuid-Holland.

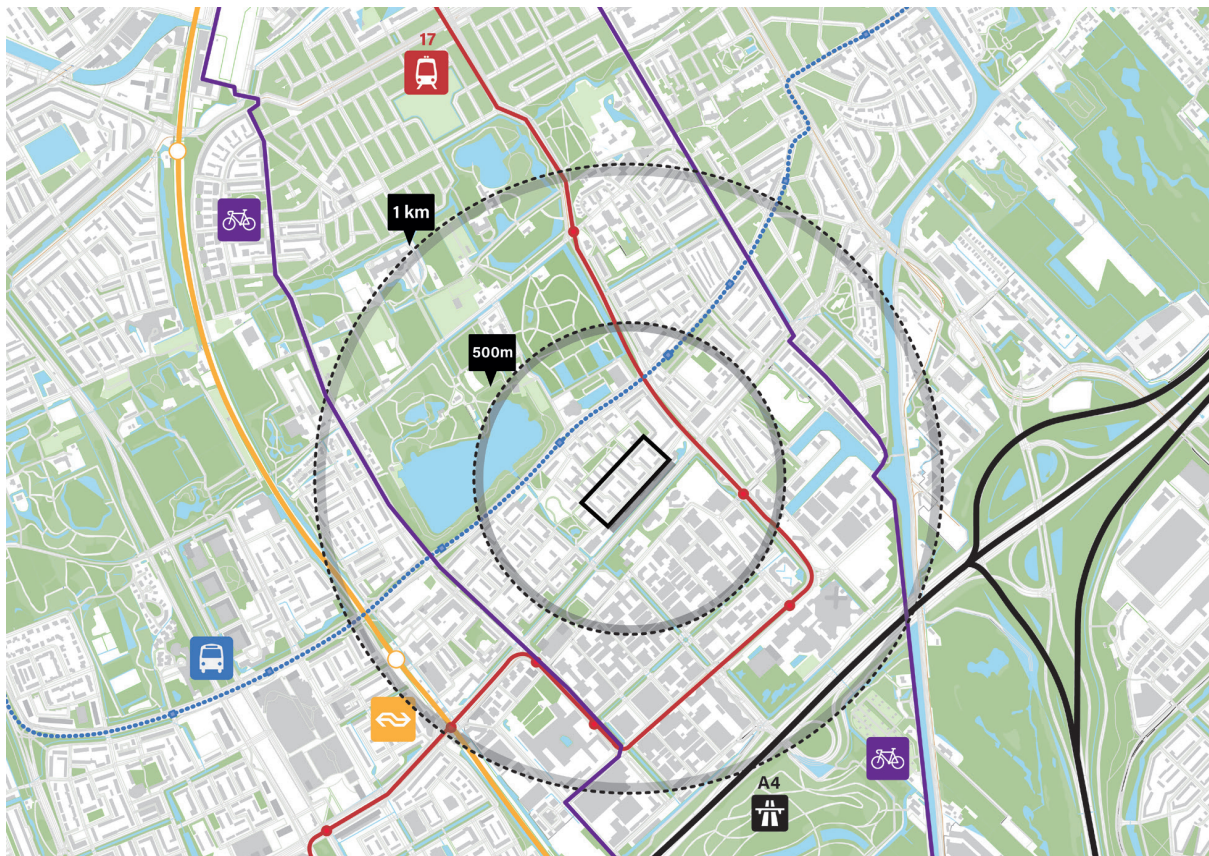
3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Verstedelijkingsalliantie

De gemeenten Rotterdam, Leiden, Zoetermeer, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam en Dordrecht hebben zich sinds eind 2017, met het oog op de woningbouwopgave, verenigd in de 'Verstedelijkingsalliantie'. Deze alliantie is een samenwerkingsverband met de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Begin 2018 heeft deze alliantie een pamflet opgesteld, waarin wordt geschetst op welke wijze deze gemeenten de verstedelijkingsopgave (versneld) op zich willen nemen. Gekozen wordt voor een geconcentreerde verstedelijking langs de bestaande infrastructuur; de spoorlijn Dordrecht-Leiden. De woningbouwopgave en de versterking van de economische toplocaties worden in samenhang met investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer op een integrale wijze uitgevoerd. Deze aanpak moet ertoe leiden dat in deze gemeenten tot 2040 in totaal 170.000 extra woningen worden gerealiseerd, waarvan 150.000 in een (centrum)stedelijk milieu en waarvan 75.000 in de directe nabijheid van treinstations.

Relatie tot ontwikkeling

Te Werve heeft een gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer. Trein-, tram- en bushaltes met verbindingen naar Den Haag en regio liggen binnen fiets- en loopbereik. Het plangebied is gelegen op een afstand van circa 1.0 kilometer van het station Rijswijk. Dit is een treinstation nabij het centrum van Rijswijk. Tevens zijn nabij het station verschillende bus- en tramhaltes gesitueerd. Zie hiertoe figuur 3.3.



Figuur 3.3 Positie plangebied (bij benadering) ten opzichte van openbaar vervoer (bron: Structuurontwerp, Mecanoo).

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een nieuw planologisch kader en biedt ruimte aan maximaal 583 woningen (bestaande uit 560 nieuwbouwwoningen en het behoud van 23 bestaande woningen). Er wordt zodoende een directe bijdrage geleverd aan de bestaande woningbouwopgave in de regio en de woningen worden in nabijheid van het OV gerealiseerd. Dit sluit aan bij hetgeen dat met de verstedelijkingsopgave van de verstedelijkingsalliantie is beoogd.

3.3.2 Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 - 2021

De regionale woonvisie (29 maart 2017) is richtinggevend voor gemeenten bij hun lokale woonbeleid. Het visiedeel (deel II) van de regionale woonvisie kijkt daarbij zo'n 10 jaar vooruit. De concrete ambities en maatregelen (deel III) zijn gericht op de korte termijn: de periode 2017 tot en met 2021. De keuze om met name de komende jaren centraal te stellen in de visie is een bewuste keuze. De contouren van de nieuwe woningmarkt zijn namelijk nog (lang) niet in beton gegoten. Tegelijkertijd liggen er wel een aantal duidelijke (ook lange termijn) opgaven klaar die om een concrete en voortvarende aanpak vragen. Snelheid is dus geboden, maar ook voldoende flexibiliteit.

Qua toekomstige omvang van de regionale woningvoorraad streven de gemeenten er gezamenlijk naar om te beantwoorden aan de tot 2025 volgens de provinciale prognose (2016) verwachte behoefte van ruim 50.000 nieuwe woningen. Gemeenten kijken daartoe met name ook naar de mogelijkheden die leegstaande kantoren en leegstand op oude bedrijventerreinen biedt om nieuwe woningen toe te voegen. Daarnaast zal uiteraard ook nieuwbouw van woningen plaatsvinden. Tegelijkertijd sturen zij daarbij in de bouwwereld aan op een omslag van suburbane woonmilieus naar de meer gewenste stedelijke, dorpse en exclusieve woonmilieus (op basis van de woonmilieu-indeling volgens de 'Steen van Rosetta'). Alsook op een verschuiving in het bouwprogramma richting meer woonvormen voor met name jonge, oudere en (daarmee) kleinere huishoudens, omdat onder deze groepen de vraag aanzienlijk toeneemt.

Wonen en zorg

Door de vergrijzing van de zorg stijgt de behoefte aan levensloopgeschikte woningen in de komende jaren. Op dit moment zijn er in de regio ongeveer 49.000 levensloopgeschikte woningen binnen de sociale woningvoorraad van de woningcorporaties. In 2020 zal de groep huishoudens met een beperking binnen de sociale doelgroep uit ongeveer 40.600 huishoudens bestaan. In theorie zijn er dus nu voldoende levensloopgeschikte corporatiewoningen, maar in 65 procent van dit aanbod wonen nu huishoudens zonder fysieke beperking. In de koop- en vrije huursector geldt een min of meer vergelijkbare situatie. Het aantal huishoudens met een fysieke beperking betreft hier circa 53.800. Dit komt overeen met het aantal levensloopgeschikte woningen. Maar ook binnen deze woningvoorraad woont nu een aantal huishoudens zonder fysieke beperking.

Het aantal verpleeghuisplaatsen in de regio Haaglanden bedroeg in 2015 zo'n 15.375 plaatsen. Volgens de berekeningen vanuit de zorgsector zal er in de aankomende jaren sprake zijn van een overschot van circa 2.000 plaatsen. Op de meer lange termijn stijgt de vraag naar verpleeghuisplaatsen door een verwachte toename van het aantal dementerende personen. Ongeveer 70 procent van deze huishoudens blijft niettemin thuis wonen. Voor de overige 30 procent zal het wel nodig zijn om extra plaatsen te realiseren, zodra het nu nog bestaande overschot is ingelopen.

Relatie tot ontwikkeling

Het programma waar onderhavig bestemmingsplan ruimte aan biedt bestaat uit een woonzorgcomplex (bedoeld voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag), sociale woningen (zowel appartementen als grondgebonden) en vrije sector woningen (zowel appartementen als grondgebonden). Voor het woonzorgcomplex geldt specifiek dat een belangrijke doelgroep wordt gediend. Een toename van het aanbod is nodig, om voor andere doelgroepen woningen vrij te maken. Door in het woningbouwprogramma van voorliggend initiatief daar ruimte aan te bieden, wordt de doorstroming op de woningmarkt bevorderd doordat koopwoningen, middeldure huurwoningen en sociale huurwoningen vrij komen voor hen die daarop aangewezen zijn. Het plan biedt hier op zichzelf tevens ruimte aan.

Conclusie

Het plan draagt op verschillende onderdelen bij aan het verwezenlijken van het regionaal woonbeleid. Geconcludeerd kan worden dat behoefte bestaat aan de voorgenomen ontwikkeling en dat daarmee niet alleen in kwantitatieve maar ook in kwalitatieve zin een bijdrage wordt geleverd aan het verlichten van de druk op de woningbouwmarkt. De beoogde ontwikkeling is daarmee in lijn met de regionale woonvisie 'Woningmarktregio Haaglanden 2017 -2021'.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Stadsvisie Rijswijk 2030: Samen maken wij de stad!

De stadsvisie Rijswijk 2030 is vastgesteld op 27 september 2013. Daarin zijn de ambities voor Rijswijk beschreven. In de stadsvisie zijn drie pijlers te onderscheiden waarbinnen de verschillende, toekomstige vraagstukken het best kunnen worden ondergebracht:

- Betrokken inwoners pakken kansen (sociaal)
- Groene buitenplaats voor stedelijk wonen (ruimtelijk)
- Innovatieve katalysator van de regionale economie (economisch)

Relatie tot ontwikkeling

Uit de Stadsvisie 2030 volgt een aantal keuzes. Dat zijn geen voorgenomen coalitiebesluiten of concrete projecten, maar een aantal lijnen waarlangs beleid, initiatieven en maatregelen ontwikkeld kunnen worden. Voor de ontwikkeling binnen het plangebied is met name de ruimtelijke pijler relevant. Daarvoor is de volgende algemene ambitie beschreven:

"Groene buitenplaats voor stedelijk wonen: in Rijswijk kan je ruim wonen in een lommerrijke omgeving of in een stedelijk gebied met groen altijd in de nabijheid. Dit kan individueel, met een partner en/of jong gezin of als oudere. Dit is uitgewerkt in de belangrijkste keuzes voor Rijswijk."

Voor de beoogde ontwikkeling zijn de volgende keuzes uit de ruimtelijke pijler relevant:

1. Groen en water integreren in stedelijk gebied;
2. De stadsassen In de Bogaard, het Stationskwartier en de randen van de Plaspoelpolder worden met elkaar verbonden en ontwikkeld tot moderne stedelijke gebieden;
3. Leegstaande panden zijn in 2030 (her)ontwikkeld tot aantrekkelijke woningen of hebben een andere bestemming gekregen;
4. Woningbouw vindt plaats in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn;
5. Het toepassen van sloop- en nieuwbouw voor een gevarieerde woningvoorraad.

Het plan waar voorliggend bestemmingsplan ruimte aan biedt, draagt in ieder geval bij op de keuzes zoals genoemd in ad. 1, 4 en 5. Zo wordt de bestaande woonwijk herontwikkeld en wordt een gevarieerd programma toegevoegd aan de wijk. Naast appartementen en grondgebonden woningen in zowel de sociale- middeldure als vrije sector, biedt het plan ook ruimte aan de ontwikkeling van zorgwoningen en dienstverlenende en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt bij de uitwerking van het plan rekening gehouden met vergroening en het integreren van water. Zo worden onder andere collectieve daktuinen aangelegd op de (half)verdiepte parkeervoorzieningen binnen het plan. In lijn met de Stadsvisie wordt ook ontwikkeld in een reeds bebouwd gebied.

Conclusie

Het plan geeft invulling aan bovenstaande keuzes uit de stadsvisie. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in lijn met de gemeentelijke beleidsuitgangspunten zoals verwoord in de 'Stadsvisie Rijswijk 2030'.

3.4.2 Actualisatie Woonvisie Rijswijk 'Vertrouwd Stedelijk Wonen in Rijswijk, een woonvisie voor de periode 2015-2025'

Op 11 mei 2021 is de actualisatie van de gemeentelijke woonvisie vastgesteld. In de woonvisie heeft de gemeente Rijswijk de ambities op het gebied van wonen tot 2025 vastgelegd. De woonvisie vormt de basis voor de strategische afwegingen die de stad maakt op het gebied van wonen. Centraal hierbij staat de vraag hoe Rijswijk het best kan inspelen op de woonbehoeften van de toekomst. De gemeente streeft naar kwalitatief goede woningen en onderscheidende woonmilieus voor huidige en toekomstige generaties. Daarin is ook de uitvoeringsagenda opgenomen, waarin de maatregelen staan om de doelen te bereiken.

Het wensbeeld voor Rijswijk wordt uitgewerkt via vier pijlers binnen de originele woonvisie:

- de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de woningvoorraad;
- betaalbaar wonen in Rijswijk;
- wonen in een duurzaam Rijswijk;

- wonen met zorg, aandacht voor kwetsbare doelgroepen;

Al deze speerpunten blijven geldig binnen de actualisatie van de Woonvisie. De actualisatie van de Woonvisie kent twee nieuwe pijlers:

- doelgroepgericht woningbouwprogramma;
- werken aan een toekomstbestendige stad.

De woningmarkt wordt gekenmerkt door een vraag gedreven karakter. Deze vraag laat zich niet vervatten in langjarige plannings, maar vraagt om korte termijn acties. Vanuit de vraagkant zijn in Rijswijk twee belangrijke ontwikkelingen te zien. Het aantal huishoudens neemt nog steeds toe en daarmee de behoefte aan nieuwe woningen en de druk op de sociale huurvoorraad blijft hoog en neemt eerder toe dan af.

Specifieke doelgroepen (alleenstaanden, ouderen, starters, mensen met een beperking) en ook ZZP-ers hebben steeds meer behoefte aan (betaalbare) nieuwe woonvormen. Leegstaand vastgoed biedt kansen als het gaat om de realisatie van deze woonconcepten.

Relatie tot ontwikkeling

In de visie is aangegeven dat pijler 1 de 'kwantitatieve en kwalitatieve groei van de woningvoorraad' betreft. De gemeente Rijswijk wil hoogwaardige stedelijke woonmilieus laten ontstaan en daarnaast wil de gemeente rond centra onder andere woningen voor kleine huishoudens (algemeen), midden- en hogere inkomens en senioren realiseren. In de huidige situatie bestaat het plangebied uit 355 sociale huurwoningen. Het betreft zowel grondgebonden woningen als appartementen. Het plan biedt ruimte aan maximaal 583 (grondgebonden en gestapelde) woningen in de sociale, middeldure en vrije sector. Dit aantal is inclusief 30 zorgwoningen en het behoud van 23 eengezinswoningen. Er wordt derhalve ruimte geboden aan de realisatie van woningen voor alle huishoudens, geheel in lijn met pijler 1 uit de visie.

In pijler 2, 'betaalbaar wonen in Rijswijk', wordt daarnaast ingezet op de realisatie van meer betaalbaar aanbod (boven sociale huur), om de doorstroming te bevorderen zodat goedkope woningen vrijkomen. De realisatie van het planvoornemen draagt hier direct aan bij, omdat woningen in ieder segment worden gerealiseerd. Het plan voorziet daarnaast ook nog in woongelegenheden voor personen die zorg nodig hebben. Een deel van deze personen zal in de huidige situatie wonen in een sociale huurwoning of middeldure huurwoning, waardoor er als gevolg van de ontwikkeling doorstroming plaatsvindt.

Onder pijler 3 staan duurzame woningen centraal. In lijn met de noodzakelijke energietransitie en klimaatadaptatie van de woningvoorraad, dienen nieuw te realiseren (zorg)woningen waar mogelijk duurzaam en klimaatadaptief te worden uitgevoerd. De bestaande verouderde sociale huurwoningen worden derhalve vervangen voor woningen die voldoen aan de laatste duurzaamheidseisen. Voor een omschrijving van de wijze waarop duurzaamheid in het plan is verwerkt, wordt verwezen naar paragraaf 4.12.

Pijler 4 gaat tevens in op de kwetsbare groepen. Het plan voorziet namelijk ook in maximaal 30 zorgwoningen. Hier wordt ruimte geboden aan de huisvesting van kwetsbare c.q. zorgbehoevende personen en het plan sluit daarmee ook direct aan op pijler 4.

Binnen pijler 5 is de woningdifferentiatie verankerd. Zoals reeds beschreven omvat het programma een gedifferentieerd woonprogramma en het bouwplan voorziet daarmee in een wenselijke doelgroep, conform pijler 5.

Tot slot verwezenlijkt pijler 6 de toekomstbestendige stad. Binnen het planvoornemen wordt groen en verduurzaming van de wijk in grote mate toegepast, op zijn minst door de verouderde sociale woningen te slopen ten behoeve van nieuwbouw in hetzelfde segment. Daarnaast wordt ingezet op het toevoegen van groen en worden de nodige duurzaamheidsmaatregelen getroffen (zie paragraaf 4.12). Het bouwplan voldoet zodoende aan pijler 6.

Conclusie

Binnen de gemeente Rijswijk bestaat onder andere behoefte aan de realisatie van woningen voor senioren en kwetsbare groepen. De ontwikkeling sluit aan op de behoefte, en er wordt voorzien in een verdichtingsopgave binnen de bestaande woonwijk waar de gemeente graag een dergelijke verdichting

ziet van de woningvoorraad en een meer gedifferentieerde bevolkingsopbouw wenst. Het plan sluit aan op alle pijlers uit het gemeentelijk woonbeleid. De ontwikkeling is dan ook in lijn met de actualisatie 'Woonvisie Rijswijk, Vertrouwd stedelijk wonen in Rijswijk'.

3.4.3 Woonzorgvisie 2021 - 2030

Op 12 oktober 2021 heeft de gemeenteraad de Woonzorgvisie 2021 - 2030 'Als wonen een zorg is' vastgesteld. Een Woonzorgvisie biedt een kans voor gemeentes en maatschappelijke partners om proactief aan de slag te gaan met de opgaves op het gebied van wonen en zorg. Nederland, en ook Rijswijk, is op dit moment onvoldoende in staat om de groeiende groep ouderen en andere kwetsbare doelgroepen voldoende te faciliteren in hun (toekomstige) woon-, welzijn-, en zorgbehoeften. Dat wordt in Rijswijk onderstreept door de analyse van Companen (bijlage 1 bij de Woonzorgvisie) en de inbreng van lokale organisaties op het gebied van zorg, welzijn en wonen.

In de Woonzorgvisie zijn diverse opgaven en ambities benoemd teneinde kwetsbare Rijswijkers de mogelijkheid te bieden om in Rijswijk te (blijven) wonen. Om dit te bereiken wil de gemeente voor voldoende woonzorgaanbod voor kwetsbare inwoners zorgen, ook op de langere termijn. De uitgangspunten voor de uitvoering van de visie luiden als volgt:

- Inclusief en leefbaar
- Flexibel en toekomstbestendig
- Integraal
- Participatie en dialoog

In de woonzorgvisie zijn diverse opgaven en ambities opgenomen per doelgroep. Deze worden hieronder verkort weergegeven.

1. Huisvestingsopgave senioren: tot 2040 geldt een huisvestingsopgave voor senioren die een gemiddelde houdt tussen de trend en basisvariant. Daarnaast dient sprake te zijn van huisvesting die aansluit op de vraag van de Rijswijkse toekomstige ouderen.
2. Huisvestingsopgave mensen met een verstandelijke beperking: tot 2030 wil de gemeente 210 extra geclusterde of groepswooneenheden aan het aanbod toevoegen, zodat deze kwetsbare doelgroep in Rijswijk kan blijven wonen. Deze wooneenheden sluiten aan op de lokale vraag. Daarnaast wil de gemeente voor mensen met een verstandelijke beperking die zelfstandig kunnen wonen tot 2030 15 extra wooneenheden gespikkeld wonen realiseren.
3. Huisvestingsopgave kwetsbare volwassenen: er dienen voor 2030 23 extra wooneenheden voor de jaarlijkse uitstroom uit instellingen gerealiseerd te worden. Deze wooneenheden dienen zo gevarieerd mogelijk ingericht te worden, waarbij gebruik wordt gemaakt van innovatieve oplossingen.

Relatie tot ontwikkeling

Het programma waar onderhavig bestemmingsplan ruimte aan biedt voorziet in woningen in ieder segment. Ook biedt het plan ruimte aan zorgwoningen (voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag) en dienstverlenende en maatschappelijke voorzieningen. Laatstgenoemde voorzieningen hebben voornamelijk een wijkondersteunende functie. Uit voorgaande paragrafen is gebleken dat binnen de gemeente en tevens regio, veel behoefte bestaat aan het hiervoor beschreven programma. Gelet op voorgaande past de voorgenomen ontwikkeling binnen de kwantitatieve en kwalitatieve opgave zoals beschreven in de Woonzorgvisie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met de opgaven en ambities uit de Woonzorgvisie 2021-2030 van gemeente Rijswijk.

3.4.4 Groenbeleidsplan 2010-2020

In februari 2010 heeft de gemeenteraad het Groenbeleidsplan 2010-2020 'BomeNatuurRecreatie' vastgesteld. In het plan staan de 'groene' ambities voor ontwikkelingen in de stad. Het groen komt te vaak op de tweede plek. Met het groenbeleidsplan krijgt het weer de plek op de kaart van Rijswijk die het verdient. De groenstructuur van Rijswijk is de basis en dus het fundament van het groenbeleidsplan. Die groenstructuur bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur en duurzaam, verbinden en beleven zijn de leidende principes.

De visie van het groenbeleidsplan bestaat uit het creëren van een duurzame groenstructuur, door het

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

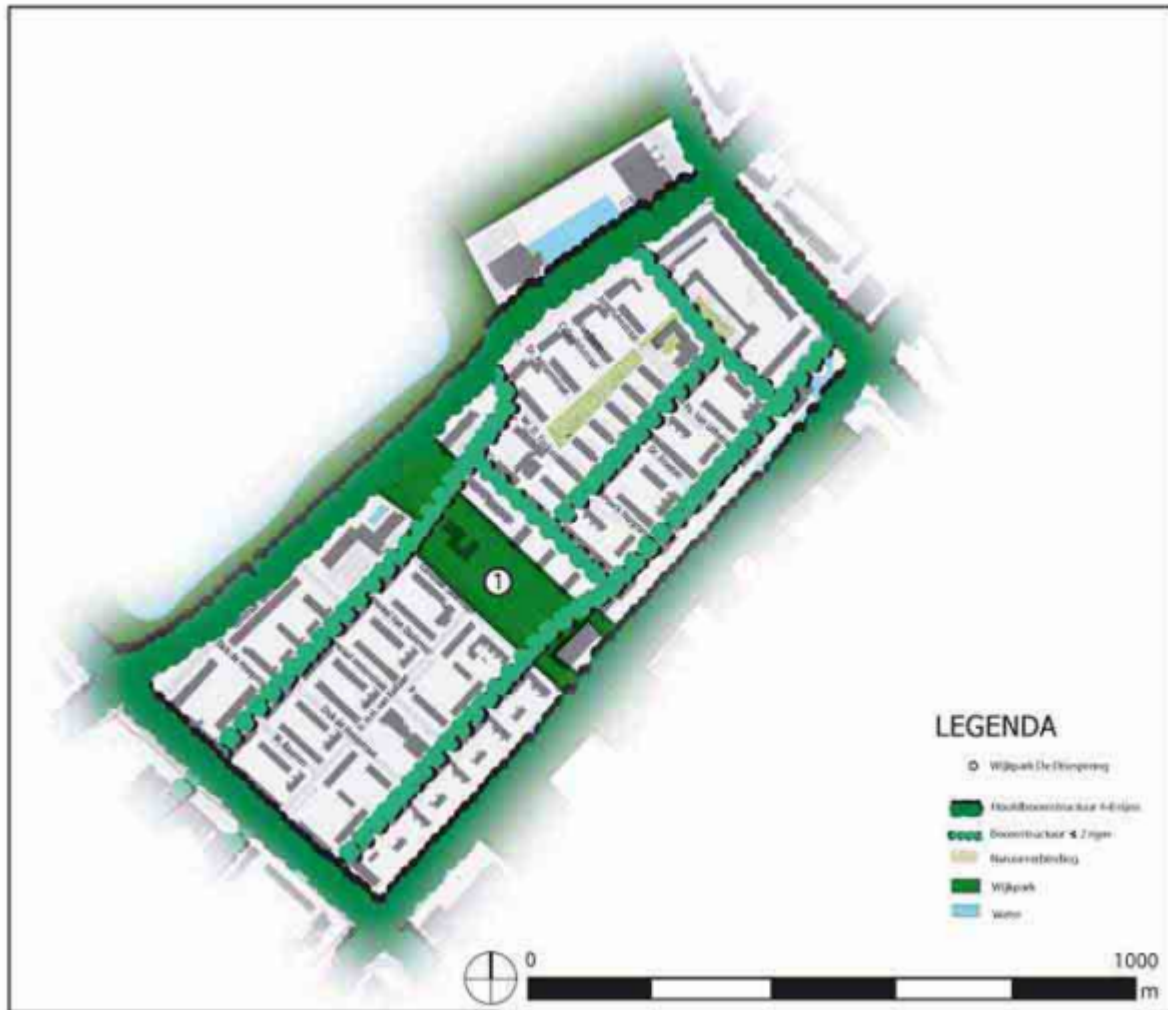
Groen in de stad is belangrijk voor plant, dier en mens en levert een bijdrage aan de biodiversiteit. De stad kent een eigen ecosysteem met eigen stadsnatuur. De bebouwde omgeving heeft een hogere omgevingstemperatuur dan het landelijk gebied waardoor een grote diversiteit aan biotopen ontstaat. Het realiseren en in stand houden van groen biedt overlevingskansen en vestigingsmogelijkheden voor planten- en diersoorten.

Relatie tot ontwikkeling

Het groen binnen de gemeente ligt enerzijds in de hoofdgroenstructuur, het fundament onder het groen van de stad, en anderzijds in kleinere groene eenheden door de stad. Bescherming, versterking en instandhouding van het groen binnen de gemeente is belangrijk. Op grond van het Groenbeleidsplan kan geconcludeerd worden dat het plangebied in het westen gelegen is aan een primaire ecologische verbinding. Deze primaire verbinding loopt door de wijk van de Landgoederenzone, door park de Driesprong en via de Karel Doormanlaan/ Sir Winston Churchilllaan via het Havenkwartier naar de Vlietzone. In het Ontwikkelkader Te Werve Oost (zie paragraaf 2.3.2 van deze toelichting) is beschreven dat de doelsoorten voor de primaire ecologische verbinding bestaan uit Bruin Blauwtje, Libellen, Marters, Watersalamander, Dwergvleermuis, Voor en Spitsmuis. Voor het goed functioneren van de ecologische verbinding wordt deze verbonden met de watergang van de Churchilllaan. De strook dient minimaal 15 meter te zijn (dit is geborgd in onderhavig bestemmingsplan). Bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de gebouwen wordt hier verder invulling aan gegeven. De gebouwen in de zone krijgen voorzieningen die aansluiten op de doelsoorten van de ecologische verbinding.

De primaire ecologische verbinding is gewaarborgd door Artikel 10 Waarde - Ecologie in de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan. De primaire ecologische verbinding is aangeduid op de verbeelding inclusief de Karel Doormanlaan. De inrichtingseisen hiervoor zijn vastgelegd in het zogenoemde toetsingsdocument *Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost*, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting en regels van voorliggend bestemmingsplan.

In het Groenbeleidsplan zijn de visie en beleidsspeerpunten uitgewerkt naar deelgebieden. De gemeente is opgedeeld in zestien deelgebied en voorliggend plangebied is onderdeel van deelgebied 'G'. De woonsfeer binnen dit deelgebied wordt getypeerd als 'tuinstedelijk wonen'. Het is een rustige en groene naoorlogse wijk nabij het oude centrum van Rijkswijk. De Idenburglaan, waar het plangebied aan grenst (ten noorden), is aangewezen als een belangrijke bomenlaan. Langs deze lanen wordt gestreefd naar bomen van de 1e grootte. Langs de overige straten wordt gestreefd naar bomen van de 2e grootte.



Figuur 3.4: Uitsnede kaart deelgebied 'G' (bron: Groenbeleidsplan 2010-2020).

Te Werve is een groene wijk. Deze kwaliteit wordt gekoesterd en versterkt, naar een groen beeld dat toekomstgericht, hoogwaardig en divers is. Het Rijswijkse uitgangspunt bij ontwikkelingen is: bomen handhaven. Ten behoeve van het plan is een Boom Effect Analyse uitgevoerd. De rapportage is als Bijlage 1 opgenomen bij voorliggende toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat de laanstructuur aan de Generaal Berenschotlaan en Karel Doormanlaan beeldbepalende laanstructuren zijn, vanwege de leeftijd en grootte van de bomen. Uit de Boom Effect Analyse blijkt dat in deze structuren veel bomen staan met een groot kroonoppervlak. Bomen met een groot kroonoppervlak vertegenwoordigen de meeste ecosysteemdiensten in de vorm van bijvoorbeeld afvangen fijnstof, verkoeling, interceptie neerslag en ecologische waarde. Deze bomen vertegenwoordigen veel meer waarde dan kleine bomen, zoals de bomen in de overige straten binnen het projectgebied. In dit kader is de belangrijkste conclusie van het onderzoek dat het vanuit boomtechnisch oogpunt sterk de voorkeur heeft om het ontwerp zodanig aan te passen dat de boomstructuren aan de Generaal Berenschotlaan en Karel Doormanlaan duurzaam behouden kunnen blijven. Ook kunnen op een aantal plekken bomen worden verplant; om plaats te maken voor wonen of om plaats te maken voor een ander type boom (bijvoorbeeld een 1e orde boom).

Met de beoogde herinrichting van het plangebied wordt de 'tuinstedelijk' woonsfeer behouden en daar waar mogelijk versterkt. Het plan voorziet in de realisatie van groen tussen de bouwblokken in en op de halfverdiepte parkeergarage. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de inrichting van het openbaar gebied. Uit het Groenbeleidsplan volgt dat de Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan een barrière vormen in de verbinding voor fauna. Door faunavoorzieningen aan te brengen, worden deze barrières opgelost. De voorgenomen ontwikkeling voorziet derhalve aan de zijde van de (Sir Winston) Churchilllaan in de realisatie van een ecologische zone. De ambitie is om de gevels te voorzien van klimplanten en andere voorzieningen voor fauna. Deze klimplanten dienen aan te sluiten op de

doelsoorten van de buurt. Ook wordt daar waar mogelijk in de uitwerking van het ontwerp een groen-bruin dak gerealiseerd. Dit betreft een inrichting dat de natuur er zichzelf kan vestigen.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert een impuls voor de groenbeleving binnen het plangebied. Naast groen in het openbaar gebied wordt de groene uitstraling van de wijk versterkt door groen op privé terrein: (gevel)tuinen, groene gevels, groene daken en daktuinen. Derhalve is het initiatief in lijn met het 'Groenbeleidsplan 2010-2020' van de gemeente Rijswijk.

3.4.5 Hoogbouwvisie Rijswijk

De Hoogbouwvisie van Rijswijk (24 april 2007) is het richtinggevend kader voor nieuwe ontwikkelingen die hoogbouw behelzen. Met de samenhangende visie op hoogbouwontwikkelingen in Rijswijk is het mogelijk geworden om in een breder kader te beoordelen of hoogbouw op een voorgestelde plek wel of niet wenselijk is. De hoogbouwvisie vervult de behoefte aan een beoordelingskader om de discussie over hoogbouwplannen beter te kunnen structureren. Een belangrijk kenmerk van de huidige Rijswijkse bebouwing is de veel- en overal voorkomende hoogbouw. Door meer structuur aan te brengen in deze hoogbouw wordt de ruimtelijke en landschappelijke structuur van Rijswijk nog verder benadrukt. De eigenheid, uniciteit en herkenbaarheid van Rijswijk in de regio wordt daarmee vergroot. Tevens kan met hoogbouw een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de herstructureringsopgave.

Hoogbouw

Er is geen absoluut getal dat aangeeft wanneer hoge bebouwing ook werkelijk als hoogbouw wordt ervaren. Dat hangt namelijk direct samen met de omgeving en de context waarin dat gebouw staat. In een omgeving waarin de gemiddelde bouwhoogte bijvoorbeeld 35 meter bedraagt, zal een gebouw van 25 meter hoog niet als hoogbouw worden ervaren maar juist als lager element. Datzelfde gebouw van 25 meter wordt echter wel degelijk als hoogbouw aangemerkt in een omgeving waarin de gemiddelde bouwhoogte 10 meter bedraagt, zoals een woonbuurt waarin vooral eengezinswoningen in twee lagen met een kap staan. De gemeente Rijswijk hanteert daarom de volgende definitie voor hoogbouw: bebouwing die minimaal 2 tot 3 keer hoger is dan de bebouwing in de directe omgeving.

Relatie tot ontwikkeling

De bebouwing die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is niet aan te merken als hoogbouw, met uitzondering van de hoogte-accenten aan de Sir Winston Churchilllaan. Conform de Hoogbouwvisie is de oost-westlijn 'Sir Winston Churchilllaan' te benoemen als 'stedelijke boulevard'. De stedelijke boulevard is een belangrijke route naar de voorzieningencentra van Rijswijk. Hier ligt het conform de Hoogbouwvisie voor de hand om te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing. De voorgenomen ontwikkeling past daarmee dus in de Hoogbouwvisie. In het kader hiervan wordt in de voorliggende toelichting onder andere ook aandacht besteed aan specifieke hoogbouwaspecten zoals bezonning en windhinder.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past in de Hoogbouwvisie.

3.4.6 Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040

Economische groei leidt tot mobiliteit en mobiliteit leidt tot economische groei, tot een bepaald punt. In de Randstad en dus ook in Rijswijk is het punt bereikt dat dit geen vanzelfsprekendheid meer is. Het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 zet de lijnen uit waarlangs de mobiliteit in Rijswijk zich zou moeten ontwikkelen om in de toekomst als stad bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te zijn.

Om goed grip te krijgen op de knelpunten en de wensen uit de samenleving is er een Analyseatlas gemaakt, is er een peiling gehouden onder alle Rijswijkers en zijn er werksessies met bewoners en ondernemers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisatie georganiseerd. Als resultaat heeft de gemeente doelstellingen, uitgangspunten en oplossingsrichtingen kunnen formuleren.

Doelstellingen

De doelstellingen van het mobiliteitsprogramma luiden als volgt:

1. Bereikbaar
2. Leefbaar

3. Veilig

Uitgangspunten

Om de doelstellingen te bereiken, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. de mens centraal
2. de stad samen maken met inwoners en ondernemers
3. gebiedsgerichte aanpak
4. gebiedsontwikkeling gebruiken als vliegwiel
5. mobiliteitsbehoefte verdelen over de verschillende vervoerssoorten
6. gebruikmaken van innovaties en experimenten
7. samen optrekken met de regio

Deze uitgangspunten maken het mogelijk de overgang te maken naar een verkeerssysteem dat de ontwikkeling van Rijswijk, zoals beschreven in de Stadsvisie, blijvend ondersteunt.

Kansen / oplossingsrichtingen

De kansen en oplossingsrichtingen liggen in:

1. Rijswijkse gebiedsontwikkelingen
2. Nieuwe vervoersmiddelen
3. Nieuw beleid
4. Aanleg hoogwaardig openbaar vervoer door het Rijk
5. Motie 30 km binnen de bebouwde kom het nieuwe normaal
6. Beschikbaarheid van data

Toekomstbeeld

De einddatum van het mobiliteitsprogramma is 2040. Rijswijk is dan nog steeds een veilige, leefbare en bereikbare gemeente. Er wordt nog steeds autogereden, maar veroorzaken daarmee geen overlast zoals geluidshinder, luchtvervuiling en overvolle wegen. Er wordt gemakkelijker gebruik gemaakt van andere vormen van vervoer en deze veroorzaken geen overlast. De plattegrond van Rijswijk is anders: stoepen, voet- en fietspaden en straten en doorgaande wegen zijn zodanig ingericht dat er ruimte is voor alle verkeersdeelnemers.

STOMP

De gemeente gebruikt STOMP als ordeningsprincipe om de mobiliteitstransitie in praktijk te brengen. STOMP staat voor hoe verplaatsingen in een gebied worden onderscheiden: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS, ook wel: deelmobiliteit) en Particuliere auto. Bij het STOMP-principe wordt aan de S het meeste prioriteit gegeven bij het inrichten van de openbare ruimte, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging van wonen, werken en voorzieningen, en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. Idealiter wordt de privéauto vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen optie zijn. Dat wil niet zeggen dat er geen plek is voor auto's: in sommige gebieden zal er voor de auto meer plek zijn dan voor bijvoorbeeld lopen en fietsen. Wat STOMP precies betekent voor een gebied, is sterk afhankelijk van het soort gebied.

Het STOMP-principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente. STOMP is een systeem van communicerende vaten. Als in een gebied de wens bestaat het privéautogebruik te verlagen, dan zullen de andere delen van STOMP (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) moeten verbeteren. STOMP leidt tot veilige, efficiënte, korte, schone, inclusieve en gezonde verplaatsingen.

Relatie tot ontwikkeling

Te Werve ligt ingesloten door de gemeentelijke hoofdwegen Sir Winston Churchilllaan, Generaal Spoorlaan, Huis te Landelaan en Burgemeester Elsenlaan. De fiets- en voetpaden langs deze wegen zijn vrijliggend, van goede kwaliteit en vanuit de wijk Te Werve overwegend goed te bereiken. Aan de zijde van de Sir Winston Churchilllaan is dit echter niet het geval. In de NvU (zie ook paragraaf 2.3.1) is opgenomen dat de wijk ontworpen dient te worden conform het STOMP-principe. In de NvU is daarnaast de ambitie opgenomen om de wijk niet te belasten met extra autoverkeer als gevolg van de nieuwbouw.

De extra woningen die als gevolg van de herontwikkeling worden gebouwd mogen niet leiden tot meer autoverkeer in de wijk. Met de beoogde herstructurering van de wijk, wordt aandacht besteed aan de openbare ruimte, parkeergelegenheid en ontsluiting. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op de verkeer- en parkeeraspecten.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op het wegennet. In het licht van de herstructurering van de wijk zijn de aandachtspunten bekend en onderzocht. Een nadere toelichting hierop wordt gegeven in paragraaf 4.6 van deze toelichting. Op voorhand kan worden gesteld dat de ontwikkeling in lijn is met het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040.

3.4.7 Parkeerbeleid gemeente Rijswijk

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

Het gebruik van parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen (of bij uitbreidingen) voor te schrijven, dat de plaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag. Daarmee moet worden voorkomen dat door aanleg van te weinig parkeerplaatsen een tekort en daarmee parkeeroverlast ontstaat. Tevens voorkomen de normen dat te veel parkeerplaatsen worden aangelegd, waardoor de automobilititeit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed.

Aan de normen wordt actief getoetst bij (nieuwe) ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen waarvoor tevens een vergunning is vereist. Onder voorwaarden is gemotiveerd afwijken van de Nota Parkeernormen mogelijk.

Relatie tot ontwikkeling

In paragraaf 4.6 is de voorgenomen ontwikkeling nader getoetst aan het geldende parkeerbeleid en de bijbehorende parkeernormen.

Conclusie

Paragraaf 4.6 van de toelichting gaat in op het aspect 'Verkeer en parkeren', waar de toetsing aan de gemeentelijke parkeernormen plaatsvindt.

3.4.8 Water

Ten aanzien van het aspect water heeft de gemeente divers beleid vastgesteld, te weten:

- het 'Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk 2021 - 2025';
- de 'Verordening afvoer hemelwater Rijswijk 2022'; en
- 'Rijswijk Adaptiestrategie en Aanpak Klimaatverandering' (RAAK).

Relatie tot ontwikkeling

De hierboven genoemde beleidsdocumenten worden in de paragrafen 4.4 Waterhuishouding en 4.12 Duurzaamheid van een nadere toelichting voorzien.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologische waarden

4.1.1 Toetsingskader

4.1.1.1 Erfgoedwet

Op grond van de Erfgoedwet moet bij een project inzicht verschaft worden in de archeologische (verwachtings)waarden. Ook dienen bij ruimtelijke plannen tijdig de archeologische waarden te worden betrokken en dienen in bestemmingsplannen juridische eisen te worden gesteld ter bescherming van mogelijke waarden.

4.1.1.2 Actualisering Nota Cultureel Erfgoed

Op 17 december 2013 heeft de gemeente Rijswijk de 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' en bijbehorende archeologische waardenkaarten vastgesteld. In de nota wordt ingegaan op de vraag hoe resten uit het verleden kunnen worden behouden, zonder moderne ontwikkelingen buiten te sluiten.

4.1.2 Betekenis voor het plan

Op grond van het geldende bestemmingsplan "Te Werve" kent het plangebied de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3'. Gelet op deze archeologische dubbelbestemmingen is door onderzoeksbureau Vestigia een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. De rapportage is bijgevoegd als Bijlage 3 van deze toelichting. De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beschreven.

Op basis van de resultaten van het vooronderzoek kan aan het plangebied een hoge archeologische verwachting worden toegekend, met name voor het zuidelijke deel. Deze archeologische verwachting is gebaseerd op de landschappelijke ligging. Binnen het plangebied heeft bewoning kunnen plaatsvinden vanaf de vroege prehistorie. Deze resten kunnen mogelijk voorkomen op duinen welke in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Op de oeverwallen van geulsystemen in het plangebied kunnen resten uit Bronstijd en IJzertijd verwacht worden. Echter kan het Gantelsysteem dat actief is van ca. 500 - 200 v. Chr. deze resten verspoeld hebben. Daarnaast kan op basis van voorgaande onderzoeken gesteld worden dat binnen het plangebied resten uit de Romeinse tijd aanwezig kunnen zijn. Het betreft resten die verband houden met het kanaal van Corbulo en de ten noorden van het kanaal gelegen weg met bermgreppel. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het voorkomen van resten van nederzettingen, verkaveling of mogelijk grafstructuren, welke langs de weg te verwachten zijn. Deze worden op de afzettingen van het Gantelsysteem verwacht. Als laatste kunnen ook resten vanaf de Middeleeuwen en Nieuwe tijd voorkomen binnen het plangebied. Ook hierbij zijn nederzettingsresten niet uit te sluiten, al zal het voornamelijk om sporen van landgebruik gaan. Voor wat betreft de Nieuwste tijd kunnen resten van het boerenland met kassen verwacht worden binnen het plangebied. Dit erf heeft binnen het plangebied gelegen tussen ca. 1900 en 1957. Hierna is de huidige woonwijk binnen het gebied gebouwd.

Resten van de Tweede Wereldoorlog kunnen niet uitgesloten worden binnen het plangebied. Hoewel het plangebied buiten de aanduidingen op de inventarisatiekaart ligt, hebben veel activiteiten plaatsgevonden rondom het plangebied. Hierdoor kan het voorkomen van oorlogsresten niet volledig uitgesloten worden. Voor de perioden Romeinse tijd – Nieuwe tijd geldt dat deze resten kunnen voorkomen direct onder het huidige maaiveld of een mogelijk aanwezige ophogingslaag van ca. 1.00m. De sporen van het Neolithicum worden eerder verwacht in de zandige afzettingen onder het klei- en veenpakket dat op basis van voorgaande onderzoek waarschijnlijk in delen van het plangebied aanwezig is. Eventuele grondsporen kunnen bestaan uit greppels, waterputten, haardkuilen, paalkuilen en kuilen. Binnen het bureauonderzoek is geen indicatie aangetroffen voor het voorkomen van inhumatiegraven of crematiegraven. Echter kunnen deze naast een Romeinse weg mogelijk wel aanwezig zijn. Daarnaast kunnen eventueel muurresten, funderingsresten, vloeren, constructiehout en vlechtwerk worden aangetroffen. Eventueel vondstmateriaal kan bestaan uit aardewerk, glas, (vuur)steen, metaal, leer, artefacten van been, menselijk en/of dierlijk botmateriaal en botanische resten.

Op basis van de hoge archeologische verwachting ten behoeve van de bouw van de woonwijk is in het

vooronderzoek geadviseerd om vervolgonderzoek uit te voeren. Een dergelijk vervolgonderzoek wordt momenteel in gang gezet, maar de uitvoering hiervan wordt onder andere belemmerd door de bestaande bebouwing. Om de archeologische waarden ter plaatse van het plangebied te beschermen, is in dit bestemmingsplan eenzelfde beschermingsregime als in het nu geldende bestemmingsplan opgenomen. De dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3' blijven onverkort van toepassing. Bij graafwerkzaamheden dienen de verplichtingen uit de dubbelbestemmingen in acht genomen te worden. Dit betekent dat ten tijde van de omgevingsvergunning voor bouwen er onderzoek nodig is wanneer de vrijstellingsgrenzen worden overschreden.

Te allen tijde dient tijdens de werkzaamheden vrijgekomen grond onderzocht te worden op archeologische resten. Er geldt een wettelijke meldingsplicht indien tijdens grondwerkzaamheden archeologische resten worden gevonden.

4.1.3 Conclusie

De geldende archeologische dubbelbestemmingen blijven van toepassing, waardoor de eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied worden beschermd. Het aspect staat niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.

4.2 Cultuurhistorie

4.2.1 Toetsingskader

Rijksbeleid

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Gemeenten dienen bij het maken van ruimtelijke plannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden.

Gemeentelijk beleid

In de gemeentelijke nota 'Actualisering Nota Cultureel Erfgoed' zijn ook cultuurhistorische waardenkaarten opgenomen. In deze nota zijn diverse gebieden/structureren beschreven die vanuit het oogpunt van cultuurhistorie waardevol zijn.

4.2.2 Betekenis voor het plan

In de gemeentelijke Nota Cultureel Erfgoed zijn diverse gebieden/structureren beschreven die vanuit het oogpunt van cultuurhistorie waardevol zijn: de Landgoederenzone, de historische dorpskern, de Vlietzone, de historische verkaveling (o.a. de Hoekpolder), de gebieden die tussen 1850-1900 zijn uitgebreid, de gebieden die tussen 1900-1940 zijn uitgebreid, de gebieden die tussen 1945-1960 zijn uitgebreid, historische landwegen en historische waterwegen. Figuur 4.1 betreft een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart (behorende bij de gemeentelijke Nota Cultureel Erfgoed).



Figuur 4.1 Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart Rijswijk, plangebied bij benadering met een rode streeplijn weergegeven.

Op basis van de cultuurhistorische waardenkaart is het plangebied gelegen in zogeheten cultuurlandschap (paars op figuur 4.1). De gemeente hecht veel waarde aan het Rijswijkse cultuurlandschap. Het bouwhistorisch- en cultuurlandschappelijke erfgoed van Rijswijk staat onder grote druk. Dit betekent niet dat bescherming van de Rijswijkse cultuurhistorische waarden geen zin meer heeft, maar wel dat behoedzaam met het overgebleven erfgoed moet worden omgaan. De gemeente wil het cultureel erfgoed als vertrekpunt nemen bij ruimtelijke vernieuwing.

Te Werve is een naoorlogse woonwijk met een heldere opbouw; een raamwerk van robuuste lanen, straten en besloten hoven. De beleving van het groen is op verschillende niveaus ontworpen in Te Werve. Dit is een reeks van groene plekken: rondom de voordeur in de gemeenschappelijke binnentuin, het straatgroen, tot het buurt- en wijkpark. De bebouwing is op een vanzelfsprekende manier rondom deze groene structuren ingepast, in een strak ritme van orthogonale blokken. De hiërarchische opbouw is ook zichtbaar in de ontsluitingsstructuur. De nieuwe invulling ondersteunt deze ruimtelijke kenmerken. De Karel Doormanlaan, met grote rijen volgroeide bomen, vormt de ruggengraat van de wijk. De zijstraten daarvan vormen de verbindingen met de Idenburglaan, die onlangs opnieuw is ingericht met groenstroken en parkeren. De nieuwe ruimtelijke invulling biedt kansen om Te Werve aan de Sir Winston Churchilllaan een 'gezicht' naar buiten te geven. Omdat de Winston Churchilllaan een stedelijke boulevard is (c.q. wordt) met een nieuwe uitstraling, zijn hoogteaccenten aan deze zijde inpasbaar. Deze nieuwe uitstraling met hoogbouw aan de Churchilllaan is ook nader beschreven in de hoogbouwvisie (zie paragraaf 3.4.5). De voorgenomen ontwikkeling behoudt verder de herkenbare bebouwings-, groen- en verkeersstructuur en daarmee ook de herkenbare hiërarchie. Het aanwezige cultuurlandschap is gelet op voorgaande als vertrekpunt genomen bij de voorgenomen ruimtelijke vernieuwing. Van een negatief effect op het cultuurlandschap is dan ook geen sprake.

4.2.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geen belemmering vormt voor onderhavige ontwikkeling.

4.3 Ecologie

4.3.1 Wettelijk kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Met inwerkingtreding van de Wnb is de bescherming van soorten, gebieden en houtopstanden in één wet geregeld. De bevoegdheden zijn daarmee van het Rijk overgedragen naar de provincie. De natuurbescherming is opgedeeld in soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

Het doel van de wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De wet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. De verbodsbepalingen zijn een belangrijk onderdeel van de wet. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld. Daarnaast is het niet toegestaan om de directe leefomgeving van beschermde soorten, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren (artikelen 3.1 Vogelrichtlijnsoorten, 3.5 Habitatrichtlijnsoorten en 3.10 Andere soorten). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht, artikel 1.11).

Gebiedsbescherming

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, zoals Natura-2000 gebieden. De bescherming van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebeurt in het ruimtelijk spoor van het Barro (Rijk) en de provinciale verordening (provincie Zuid-Holland).

4.3.2 Betekenis voor het plan

Het gebied waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft kent twee natuurbiotopen. Zoals reeds beschreven 3.4.4 Groenbeleidsplan 2010-2020 is het plangebied gelegen aan een primaire ecologische verbinding. Deze verbinding loopt door de wijk van de Landgoederenzone door Park de Driesprong, via de Karel Doormanlaan/ Sir Winston Churchilllaan via het Havenkwartier naar de Vlietzone. Het een en ander is nader weergegeven op onderstaand figuur.



Figuur 4.2 Uitsnede Groenbeleidsplan Hoofd natuurstructuur, plangebied bij benadering met zwarte ster weergegeven.

In het westelijk deel van voorliggend plangebied is deze ecologische hoofdstructuur gewaarborgd middels de dubbelbestemming Waarde - Ecologie. Binnen de ecologische verbindingszone gelden diverse inrichtingseisen, die worden vastgelegd in een 'doelsoorten en toetsingsdocument'. De inrichtingseisen hiervoor zijn vastgelegd in het zogenoemde toetsingsdocument *Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost*, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting en regels van voorliggend bestemmingsplan. Hierdoor dient bij de nadere planuitwerking voldaan te worden aan de in dit document gemaakte (beheer)afspraken.

Naast de primaire ecologische verbinding behoort het plangebied tot de Stadsbiotoop. Het betreft hier de gebouwen (semi-)openbare ruimte inclusief particuliere tuinen. De doelsoorten voor de stadsbiotoop worden bepaald en vastgelegd in 'doelsoorten en toetsingsdocument'. Bij de nadere uitwerking van het plan dient rekening gehouden te worden met verwerken van de doelsoortenvoorzieningen in gebouwen, (semi-)openbare ruimte en beheerafspraken. De voorzieningen in de gebouwen moeten aansluiten op de voorziening in de openbare ruimte. Ook de soorten dienen zodanig gekozen te worden dat andere soorten hiervan meeprofiten. Het doelsoorten en toetsingsdocument *Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost* is onderdeel van onderhavig bestemmingsplan en toegevoegd als bijlage bij de regels, waardoor bij de nadere planuitwerking voldaan moet worden aan de hierin gemaakte (beheer)afspraken.

Soortenbescherming

Ten behoeve van het plan is door Ecoresult een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Het onderzoek is als Bijlage 4 opgenomen bij voorliggende toelichting. Uit de quickscan is gebleken dat de beoogde ontwikkelingen schadelijke effecten kunnen hebben op beschermde soorten en natuurgebieden. Er is een nader ecologisch onderzoek noodzakelijk naar de huismus, gierzwaluw en naar vleermuizen (gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, meervleermuis en laatvlieger).

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient met betrekking tot

algemene grondgebonden zoogdieren rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht waarbij al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het beschadigen van individuen te voorkomen.

In navolging op de ecologische quickscan is een nader ecologisch onderzoek naar de huismus, gierzwaluw en vleermuis uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 5 bij dit bestemmingsplan. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek beschreven.

Op grond van het nader onderzoek kan geconcludeerd worden dat het plan dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt, enkel effect heeft op de gewone dwergvleermuis. Door de voorgenomen werkzaamheden zullen er in totaal zes zomer- en verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis worden weggenomen. Hiervoor is een omgevingsvergunning voor een flora- en faunactiviteit benodigd evenals het treffen van maatregelen.

Binnen en grenzend aan het plangebied wordt door de gewone dwergvleermuis gevoerageerd en er vliegen dieren over het plangebied. De bomenrij gelegen aan de Karel Doormanlaan is onderdeel van het essentieel foerageergebied van gewone dwergvleermuis. De groenstructuren blijven zoveel mogelijk behouden. Ook wanneer groenstructuren rondom het plangebied blijven behouden, dienen maatregelen getroffen te worden om tijdelijke en permanente verstoring op deze structuren te voorkomen.

Maatregelen bestaan onder andere uit:

1. De groenstructuren dienen gedurende de werkzaamheden, maar ook in de gebruiksfase, in de periode tussen zonsondergang en zonsopkomst, vrij te zijn van kunstlicht.
2. Het lichtplan van de nieuwe situatie dient getoetst te worden door een ecooloog.

De omgevingsvergunning voor een flora- en faunactiviteit kan uitsluitend worden verleend als voldaan is aan drie cumulatieve voorwaarden:

1. Afwezigheid van reële alternatieven (planning, werkwijze, locatie).
2. Wettelijk belang van de werkzaamheden (verschilt per beschermingscategorie).
3. Tenslotte mag de ingreep geen afbreuk doen aan de staat van instandhouding van de soort. Dit is onder andere afhankelijk van de ruimtelijke spreiding van de soort in de directe omgeving. Dit kan worden voorkomen door het treffen van voldoende mitigerende/compenserende maatregelen.

De aanvraag voor de benodigde omgevingsvergunning is ingediend (kenmerk: ODH974724, d.d 29 februari 2024) voor flora- en fauna-activiteiten als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de Omgevingswet. Aangezien een omgevingsvergunning kan worden verkregen voor de aangetroffen verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen worden toegepast in het planvoornemen staat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan meer in de weg.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Door MBH Consult is beoordeeld of de voorgenomen planontwikkeling negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositieberekening is als Bijlage 6 opgenomen bij voorliggende toelichting. Het meest nabij gelegen (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied betreft het gebied 'Westduinpark & Wapendal' op een afstand van ca. 6,2 km. Dit is weergegeven op figuur 4.3.



Figuur 4.3 Situatie plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal.

In de stikstofdepositieberekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Sloop van 332 portiekwoningen
- Nieuwbouw van maximaal 600 woningen, maximaal 30 zorgwoningen en maximaal 600 m² aan ondersteunende voorzieningen (*opgemerkt wordt dat in de stikstofberekening in totaal van 630 (zorg)woningen is uitgegaan. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in maximaal 583 woningen én 30 zorgwoningen. De stikstofberekening is derhalve voor wat betreft het woningaantal uitgegaan van een worst-case situatie*).
- Uitvoering van het plan in zes (sloop- en bouwfasen)
- De relevante emissies worden veroorzaakt door de inzet bouwmaterieel, alsmede vervoers-bewegingen (door licht en zwaar verkeer) van- en naar het plan. De invoergegevens zijn gebaseerd op referentieprojecten en door MBH Consult projectspecifiek gemaakt. Verbruiken zijn berekend op basis van TNO kengetallen.
- De referentiesituatie bestaat uit 332, gasgestookte, portiekwoningen. De bebouwing dateert van 1956 - 19571. De sloop en nieuwbouw houden direct verband met elkaar. Derhalve kan de referentiesituatie ter saldering worden ingezet.
- De nieuw te bouwen wooncomplexen maken gebruik van een fossielvrij energieconcept. Gebouwemissies zijn niet relevant. De relevante emissies van stikstofoxiden (NOx) en ammoniak (NH₃) in de gebruiksfase vinden plaats door verkeersbewegingen van en naar het plan.

Op basis van voorgaande uitgangspunten blijkt uit de stikstofdepositieberekening dat:

- het projecteffect in de bouwfase op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Bij een dergelijke projectbijdrage treedt er geen stikstofdepositie op binnen omliggende Natura 2000-gebieden. Derhalve treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden.

- het projecteffect in de gebruiksfase op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Bij een dergelijke projectbijdrage treedt er geen stikstofdepositie op binnen omliggende Natura 2000-gebieden. Derhalve treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt niet binnen het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er gelden voor de planontwikkeling geen beperkingen vanuit NNN.

Ecologische zone en bomen

De ligging nabij de Hoofdgroenstructuur en de invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige bomen is reeds beschouwd in paragraaf 3.4.4 van deze toelichting.

4.3.3 Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen een beschermd natuurgebied zoals een Natura-2000 gebied of Natuurnetwerk Nederland. Directe effecten zijn dan ook uitgesloten. Om na te gaan of sprake is van indirecte negatieve effecten vanwege stikstofdepositie, is een berekening uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen sprake is van depositie op nabijgelegen Natura-2000 gebieden tijdens zowel de bouw- als aanlegfase.

Uit de ecologische quickscan volgt dat nader ecologisch onderzoek naar beschermde soorten noodzakelijk is. Op grond van het aanvullend onderzoek kan geconcludeerd worden dat een omgevingsvergunning voor een flora- en faunactiviteit benodigd is. De omgevingsvergunningaanvraag is voor vaststelling van dit bestemmingsplan ingediend bij het bevoegd gezag.

4.4 Waterhuishouding

4.4.1 Watertoets en waterbelangen

Voor alle ruimtelijke plannen is de uitvoering van een watertoets wettelijk verplicht. Het doel van de watertoets is om waterbelangen vroegtijdig en evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

Met het oog op de watertoets is een waterparagraaf opgesteld, waarin de voor dit plan relevante waterhuishoudkundige aspecten zijn beschreven. Deze waterparagraaf is hieronder opgenomen.

4.4.2 Relevant beleid

De afweging van de diverse waterbelangen is geborgd in diverse plannen, wetten en beleidsdocumenten. De belangrijkste plannen en wetten op Rijksniveau en Europees niveau zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet, het Nationaal Waterplan en de Wet gemeentelijke watertaken. Op provinciaal niveau zijn dit het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland, de Verordening Ruimte en het Actieprogramma Water. Voorts is relevant het beleid en de Keur van het hoogheemraadschap. Op gemeentelijk niveau staan relevante regels in Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020 en de Wateragenda tot 2021.

Beleid Hoogheemraadschap van Delfland

Het waterbeheerprogramma 2022-2027 (WBP6) van het Hoogheemraadschap van Delfland is op 10 maart 2022 vastgesteld en beschrijft op hoofdlijnen welke maatregelen Delfland neemt om met uitdagingen als klimaatverandering, verstedelijking, energietransitie, arbeidsmarkt en digitalisering om te gaan en zo het gebied veilig en leefbaar te houden. Deze uitdagingen zorgen ervoor dat ze flexibel moeten blijven, moeten innoveren, samenwerken en anticiperen op de veranderende omgeving. Delfland wil bijvoorbeeld wateroverlast als gevolg van extreem weer zoveel mogelijk voorkomen en de invloed van droogte op de hoeveelheid zoetwater verminderen. In het waterbeheerprogramma staat de missie van het Hoogheemraadschap van Delfland centraal, deze is: 'droge voeten, voldoende water, schoon water en gezuiverd afvalwater'. Hierbij zijn de aspecten duurzaam circulair, waterkwaliteit, samenwerken en financiën leidend. In het waterbeheerprogramma zijn 32 thema's opgesteld met de doelen, ambities en maatregelen. Het programma is te vinden op <https://wbp6.dpipreview.nl/>.

Daarnaast heeft het Hoogheemraadschap van Delfland de handreiking weging van het waterbelang voor gemeenten. De handreiking weging van het waterbelang biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de procedure voor de weging van het waterbelang in plannen voor de fysieke leefomgeving op gemeentelijk niveau. De handreiking is gebaseerd op beleid van Delfland en sluit aan op de provinciale en landelijke regelgeving.

In de legger van het Hoogheemraadschap zijn de watergangen, waterkeringen en zoneringen aangegeven. Verder staan in de Waterschapsverordening de regels om de sloten, vaarten, plassen en dijken in het gebied van Delfland te beschermen. Met de verordening kan Delfland nagaan of voor een activiteit een vergunning nodig is. Denk bijvoorbeeld aan een steiger aanleggen, een dijk ophogen of een duiker in een sloot maken.

Standstill-beginsel (thema voorkomen wateroverlast)

Conform het standstill-beginsel mag de kans op wateroverlast niet toenemen als gevolg van het ruimtelijk plan. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen, dat de negatieve gevolgen van het ruimtelijke plan worden gecompenseerd. Compensatie moet worden gerealiseerd door middel van bergen óf in het onderdeel van de trits vasthouden-bergen-afvoeren, waarin de verslechtering optreedt. Ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, of de vasthoudcapaciteit van een gebied op andere manieren wordt verkleind, zorgen voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater, doordat water niet langer in de bodem kan infiltreren maar oppervlakkig of via (hemelwater) riolering wordt afgevoerd. Dit kan leiden tot wateroverlast, en past dus niet binnen het standstill-beginsel, tenzij ter compensatie extra waterberging wordt gerealiseerd. Wanneer bij sloop en nieuwbouw het verhard oppervlak afneemt, hoeft geen extra waterberging te worden gerealiseerd.

Gemeentelijk beleid

Het Hoogheemraadschap van Delfland en de gemeente Rijswijk hebben een gedeelde verantwoordelijkheid in het waterbeheer. Gezamenlijk hebben zij het "Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk 2021-2025" opgesteld. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het goed functioneren van het watersysteem en draagt zorg voor een goede waterkwaliteit en de veiligheid van dijken en kades en bergen van overtollig water. De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor een goed functionerend rioolsysteem om afvalwater te kunnen inzamelen en transporteren, het goed onderhouden van constructies in- en langs het water en van de openbare ruimte en stedelijke inrichting daaromheen.

4.4.3 Betekenis voor het plan

Delfland streeft naar een duurzame, robuuste waterstructuur. Dat wil zeggen: er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging, goede waterkwaliteit, waterkeringen en waterzuivering. Belangrijk uitgangspunt voor Delfland is dat de waterhuishouding door ruimtelijke veranderingen niet mag verslechteren (standstillbeginsel). Indien bij het realiseren van een ontwikkeling de waterhuishouding verslechtert, dient gezamenlijk te worden gezocht naar een oplossing. Dit kan door compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuw oppervlaktewater toevoegen in het plan, of nabij de locatie.

In hoofdstuk 4 van de Handreiking Weging van het waterbelang is een overzicht opgenomen van alle wateraspecten die van belang zijn bij het opstellen van een ruimtelijk plan of besluit. De aspecten zijn binnen de programma's onderverdeeld naar de volgende thema's:

- Stevige dijken: veiligheid en waterkeringen;
- Voldoende water: voorkomen van wateroverlast, Grondwater en voorkomen van (zoet)watertekort, Onderhoud en bagger;
- Schoon water: watersysteemkwaliteit en ecologie;
- Gezuiverd afvalwater: afvalwaterketen;
- Klimaatadaptatie.

Hieronder wordt per thema de relatie tot de ontwikkeling beschreven.

Veiligheid en waterkeringen

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op het (veilig) functioneren en het beheer en onderhoud van waterkeringen. Om die reden is het van belang, dat initiatiefnemers van ruimtelijke plannen rekening houden met de effecten van die plannen op de aanwezige waterkeringen. Specifiek betekent dit, dat ruimtelijke plannen het in stand kunnen blijven houden van het vereiste beschermingsniveau tegen

overstroming en het beheer en onderhoud van waterkeringen niet hinderen. Delfland streeft daarbij naar duurzame, robuuste waterkeringen met voldoende ruimte voor beheer en onderhoud en eventuele toekomstige verzwaringen. Voor alle waterkeringen binnen Delfland geldt 'Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid'. Het voldoen aan de veiligheidsnorm is altijd een harde randvoorwaarde.

De planlocatie ligt niet binnen een beschermingszone van een waterkering. In het zuiden/zuidoosten van het plangebied is de primaire watergang 'Noordvliet' gelegen. Binnen de beschermingszone van deze watergang staat onderhavig bestemmingsplan geen bebouwing toe. Ten aanzien van beschermde gebied zijn er geen belemmeringen.

Voorkomen van wateroverlast

Delfland streeft naar een duurzame, robuuste waterstructuur met voldoende mogelijkheden voor waterberging. Dit streven heeft uiteindelijk tot doel wateroverlast voor de nieuwe én de al aanwezige functies in het gebied te voorkomen. Ruimtelijke plannen kunnen gevolgen hebben voor de kans op wateroverlast. Om die reden is het van belang, dat de initiatiefnemer bij ruimtelijke plannen aantoonbaar rekening houdt met de effecten van het ruimtelijk initiatief op de kans op wateroverlast en mitigerende maatregelen toepast. Kansen ter verbetering van de waterhuishouding moeten zoveel mogelijk worden benut.

Bij het voorkomen van wateroverlast en het verwerken van hemelwater hebben perceeleigenaar, gemeente en Delfland elk een verantwoordelijkheid. De perceeleigenaar moet het hemelwater zoveel mogelijk zelf verwerken bij de plaats waar het valt. De gemeente draagt zorg voor de inzameling en verwerking van het afstromend hemelwater. Dit betekent, dat de gemeente in eerste instantie inspanning moet doen om dit hemelwater vast te houden of terug te brengen in de bodem. Vervolgens kan het (al dan niet na zuivering) worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Delfland is vervolgens verantwoordelijk voor de ontvangst van hemelwater in het oppervlaktewater.

Bij een toename van het verhard oppervlak kan een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit en compenserende maatregelen aan de orde zijn. De regels hierover zijn opgenomen in de Waterschapsverordening en Algemene regels van het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarnaast vindt Delfland het belangrijk dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening wordt gehouden met hevigere neerslag door klimaatverandering. De watersleutel berekent daarom de benodigde waterberging, zowel voor het compenseren van verharding als om gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Bij gebiedsontwikkelingen staat voorop dat de openbare ruimte klimaatadaptief is. Het klimaat wereldwijd en in Nederland is de afgelopen decennia al merkbaar veranderd. Door extreme neerslag, hitte en droogte kan veel overlast en financiële schade ontstaan. Ook kan hitte leiden tot een toename van sterfte bij kwetsbare groepen zoals ouderen. Vanwege deze redenen wordt er hard gewerkt om de stad klimaatbestendiger en leefbaarder te maken. Klimaatverandering zal niet in alle gebieden van de stad dezelfde effecten hebben. Op basis van kenmerken, zoals ondergrond, nabijheid van sloten, bebouwingsdichtheid, aanwezigheid van groen en gebruikte materialen zijn er veel verschillen in de stad.

Zowel het Hoogheemraadschap Delfland als de gemeente Rijswijk hebben richtlijnen voor de inrichting van klimaatadaptieve bebouwing en openbare ruimte. De gemeente Rijswijk heeft in de 'Verordening afvoer hemelwater Rijswijk 2022' de verplichting tot het realiseren van waterberging opgenomen. In artikel 3 van deze verordening is opgenomen dat de minimale capaciteit van de hemelwaterberging op het perceel of ander particulier terrein van een nieuw bouwwerk 50 liter per m² bebouwd oppervlak bedraagt plus 50% van het onbebouwd oppervlak van het perceel.

In Bijlage 7 is een overzicht van de verharding in de bestaande en toekomstige situatie opgenomen. Uit dit overzicht volgt de volgende verdeling van vierkante meters verhard en onverhard terrein in de bestaande en toekomstige situatie, zie hiervoor figuur 4.4.

Huidig			Nieuw		
Bebouwing	8.586		Bebouwing	14.014	
Verharding	12.254		Verharding	7.017	
			Dek	2.049	
			Privé dekgroen fase 1+2	432	
Privé groen totaal	7.621		Collectief dekgroen fase 1+2	287	
Privé groen <50m ² (zijnde verhard)		6.804			
Correctie privé groen >50m ² (zijnde onverhard)		817	Privé groen overig	4.173	
Collectief groen	5.755		Collectief groen overig	2.948	
Publiek groen	5.235		Publiek groen totaal	8.531	
Verharding incl. privé groen	27.644		Totaal verhard	30.920	
Totaal onverhard (publiek+collectief)	11.807		Totaal onverhard	8.531	
Totaal plangebied	39.451		Totaal plangebied	39.451	

Figuur 4.4 Overzicht verhard en onverhard terrein in bestaande en toekomstige situatie

Op basis van de in figuur 4.4 genoemde vierkante meters is de watersleutel ingevuld. Op basis van de watersleutel (zie ook Bijlage 8) kan geconcludeerd worden dat:

- 1.109 m² extra oppervlakte water dient te worden gerealiseerd; of
- 646 m³ extra waterberging dient te worden gerealiseerd; of
- een combinatie van bovenstaande.

Het Hoogheemraadschap Delfland geeft de voorkeur aan het realiseren van open waterberging, daar waar het gaat om de waterbergingsopgave die volgt uit de Watersleutel. Vooralsnog worden de volgende bergingsmaatregelen beoogd:

1. het inrichten van het dek van de parkeergarages als retentiedak met 50% intensief groen en 50% verharding, waardoor hier vooralsnog circa 885 m³ aan waterberging kan worden gerealiseerd.
2. het inrichten van 50% van de daken van de gebouwen als polderdak, waardoor voorzien kan worden in circa 262 m³ aan waterberging.

Daarnaast wordt in samenspraak met het Hoogheemraadschap Delfland onderzocht of het de huidige watergang in het plangebied kan worden verbreed.

Gelet op voorgaande is voldoende aannemelijk dat in het plangebied kan worden voorzien in de bergingsopgave van 646 m³. Het realiseren van de benodigde waterberging is daarnaast opgenomen als voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan.

Grondwater en voorkomen (zoet)watertekort

Omdat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van (half)verdiepte parkeergarages, zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het grondwater onderzocht door Royal Haskoning DHV. Het volledige onderzoek van Royal Haskoning is opgenomen in Bijlage 9. De resultaten worden hieronder beschreven.

In het onderzoek is in Visual Modflow met behulp van Modflow2005 een stationair grondwatermodel opgezet om de effecten van de toekomstige bebouwing met (half)verdiepte parkeergarages te bepalen. Daarbij zijn waar mogelijk worst-case uitgangspunten en lokale databronnen gebruikt. Uit het onderzoek volgt dat er geen significant risico aanwezig is op grondwateroverlast in en rondom het plangebied. De beoogde drooglegging in het plangebied is voldoende.

Met drooglegging wordt bedoeld, de afstand vanaf het maaiveld tot en met de eerstgevonden grondwaterstand (freatische grondwaterstand). Een beperkte drooglegging staat gelijk aan 40 tot 60 centimeter gedurende een gemiddelde hoge grondwaterstand (GHG) tijdens de huidige situatie. Is dit het geval dan is er een significant risico op grondwateroverlast aanwezig. Uit de meest dichtbij liggende freatische peilbuis van het Hoogheemraadschap Delfland wordt een maximaal grondwaterstand gemeten van ongeveer 80 centimeter onder maaiveld (aldus drooglegging 80 centimeter). De daadwerkelijke gemiddeld hoge grondwaterstand (GHG) op deze locatie ligt naar verwachting nog iets dieper onder maaiveld. Een grove conservatieve inschatting uit deze meetreeks is een drooglegging van 90 centimeter. Er blijft in de toekomstige situatie dus nog minimaal 85 centimeter drooglegging over ter

plaatse van de huidige bebouwing (25 centimeter marge tot het criterium van 60 centimeter drooglegging). Er is dus voldoende marge aanwezig, voordat een risico op grondwateroverlast bij de huidige bebouwing optreedt. Uitgaande van de worst-case situatie zoals bovenstaand benoemd resteert nabij de toekomstige bebouwing een drooglegging van minimaal 70 centimeter. Namelijk 90 centimeter drooglegging in de huidige situatie minus de worst-case opstuwing van 20 centimeter. Dit geeft naar verwachting ook geen significant risico op grondwateroverlast. Er is namelijk nog 10 centimeter marge in de drooglegging, voordat het criterium van 60 centimeter wordt bereikt.

Bij de bestaande bebouwing en toekomstige bebouwing resteert derhalve een marge op de drooglegging van respectievelijk 25 centimeter en 10 centimeter. De natuurlijke toevoer van het grondwater naar de watergangen ten zuiden van de toekomstige (half) verdiepte kelders wordt beïnvloed. Het grondwater bereikt de watergang echter nog wel (al dan niet via een "omweg"), waardoor geen significant effect op het oppervlaktewatersysteem wordt verwacht.

Er wordt geconcludeerd dat er geen drainageoplossing benodigd is. Deze resultaten gelden als input voor de volgende fase van het project. Normaliter zijn deze gegevens input voor het waterhuishoudkundig plan. Mocht in het waterhuishoudkundig plan tot aanvullende inzichten gekomen worden, bijvoorbeeld door middel van nieuwe meetgegevens en/of grondonderzoek, behoort de drainageoplossing tot een praktische uitvoerbare mitigerende maatregel om een eventuele opstuwing van de freatische grondwaterstand te beperken.

Wanneer grondwater dient te worden onttrokken, zal indien nodig een vergunning worden aangevraagd.

Onderhoud en bagger

Delfland is verantwoordelijk voor het onderhoud van het primaire watersysteem en de waterkeringen. Dit betekent dat deze toegankelijk moeten zijn voor onderhoud. Ook houdt Delfland ruimte die eventueel nodig is voor dijk- of kadeverzwaring, vrij van andere, conflicterende functies. Zogenaamd 'buitengewoon' onderhoud, dat wil zeggen het baggeren van watergangen en het ophogen van waterkeringen om de watergangen op diepte te houden respectievelijk om de kades op hoogte te brengen, gebeurt onder verantwoordelijkheid van Delfland.

Zoals eerder aangegeven is een deel van het plangebied gelegen in de beschermingszone van een primaire watergang. Er mogen zich geen obstakels in de onderhoudsstroken/beschermingszone van de watergang bevinden. Afhankelijk van de breedte van de watergangen worden deze varend of rijdend onderhouden. De breedte van de onderhoudsstroken aan weerszijde van de watergang is afhankelijk van de breedte van de watergang en het soort onderhoud. De verplichting tot onderhoud van de beschermingszone rust op de aanliggende eigenaren. De verplichting tot het (buitengewoon) onderhoud voor het watervoerend deel rust op het Hoogheemraadschap van Delfland. Ditzelfde geldt voor het verwijderen van drijf- en kroosvuil.

Waterkwaliteit en ecologie

Delfland heeft de zorg voor het watersysteem in zijn beheergebied. Waterkwaliteitsbeheer is een integraal onderdeel van watersysteembeheer en één van de vier kerntaken van het Hoogheemraadschap. Dit betekent dat Delfland zijn beheer richt op een goede chemische en ecologische watersysteemkwaliteit.

De planlocatie is niet gelegen in een KRW-waterlichaam, een zwemwaterlocatie, een waterparel of andere gebieden waarop hogere waterkwaliteitsdoelstellingen van toepassing zijn. Wel worden bij de totstandkoming van het project uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast op plekken waar zij in aanraking kunnen komen met schoon hemelwater. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Afvalwaterketen

Afvalwater omvat vuil water, hemelwater en overtollig grondwater in de stad. Het vuile water komt van huishoudens en kan vermengd zijn met bijvoorbeeld bedrijfsafvalwater en hemelwater. De gemeente en Delfland zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de verwerking van afvalwater. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het rioleringsstelsel op hun grondgebied. Ook dragen zij zorg voor de inzameling en verwerking van het afstromend hemelwater. Delfland is verantwoordelijk voor het transport van afvalwater van eindrioolgemalen naar de zuivering, voor het zuiveren van dit afvalwater en voor de

ontvangst van ingezameld hemel- en grondwater in het oppervlaktewatersysteem. Daarnaast is Delfland verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en de ecologische condities daarvan. Het voorkomen van emissies, het zuiveren van afvalwater, beheer en onderhoud en de ecologische inrichting spelen daarbij een belangrijke rol.

De beoogde woningen worden aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel. Conform de Verordening afvoer hemelwater Rijswijk 2022 wordt voor nieuwbouw een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Overig afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Conform de Verordening afvoer hemelwater 2022 moet de toename van afvalwater worden gecompenseerd door het afkoppelen van verhard oppervlak. Er is een toename van 472 inwoners, dat betekent dat er 7.033 m² verhard oppervlak afgekoppeld moet worden.

Klimaatadaptatie

Extreme neerslag, droogte en zeespiegelstijging zijn gevolgen van klimaatverandering waar we mee te maken krijgen. Langdurige hitte en droogte hebben daarnaast niet alleen effect op het watersysteem, maar ook op de (volks)gezondheid en de snelheid waarmee bodemdaling plaatsvindt. Onder het kopje 'Voorkomen van wateroverlast' in deze paragraaf is reeds ingegaan op de klimaatadaptieve maatregelen die in het plan worden getroffen.

4.4.4 Weging van het waterbelang (voorheen: watertoets)

Het Hoogheemraadschap van Delfland is het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen en oppervlaktewater. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft het hoogheemraadschap een adviserende rol. In het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan aan het hoogheemraadschap voorgelegd voor advies.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 17 november 2023 gereageerd op het ontwerpbestemmingsplan. Delfland kan met het ontwerpbestemmingsplan instemmen. De aspecten, die in de reactie van 23 augustus 2023 door Delfland zijn benoemd, zijn op een juiste wijze in de waterparagraaf verwerkt. Naast advisering in het kader van de watertoets over dit bestemmingsplan kan het zo zijn, dat een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit of melding nodig is.

4.4.5 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de waterhuishouding ter plaatse. Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van de Wro van belang indien sprake is van functieverandering en/of een ander gebruik van de gronden. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden wanneer de bodem waarop de ontwikkeling zal plaatsvinden geschikt is voor het beoogde gebruik dan wel geschikt wordt gemaakt voorafgaand aan de ontwikkeling. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Daarbij is de vraag van belang of toekomstige gebruikers al dan niet in aanraking kunnen komen met eventueel verontreinigde gronden.

De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.5.2 Betekenis voor het plan

Verkenkend en nader bodemonderzoek

De ontwikkeling omvat onder meer de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Gelet daarop is door Econsultancy een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage is opgenomen als Bijlage 10 bij voorliggende toelichting.

Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de verontreinigingssituatie van de grond als volgt is:

- koper (sterk; omvang onbekend)
- zink, lood (matig; omvang onbekend)
- Molybdeen, kwik, cadmium, nikkel, kobalt, PAK, PCB (licht; omvang onbekend)
- Asbest (groter dan 0,5 keer de interventiewaarde).

Het verkennend bodemonderzoek is aanleiding geweest tot het uitvoeren van een nader bodem onderzoek. Het nader onderzoek is uitgevoerd door Econsultancy en de rapportage is als Bijlage 11 opgenomen bij deze toelichting. De resultaten zijn hieronder weergegeven. Daar waar wordt verwezen naar boringen, worden de in het onderzoek opgenomen boringen (aangeduid met een nummer) bedoeld.

Tijdens het verkennend bodemonderzoek zijn verscheidene (verontreinigings)situaties waargenomen, welke nader en/of aanvullend onderzocht dienden te worden. Deze zijn als volgt onderverdeeld:

- Deellocatie A (nader bodemonderzoek metalen)
 1. De bovengrond is sterk verontreinigd met koper en matig verontreinigd met zink ter plaatse van boring 51;
 2. De bovengrond is matig verontreinigd met koper ter plaatse van boring 54;
 3. De bovengrond is matig verontreinigd met koper en lood ter plaatse van boringen 57, 59, 60 en 61.
- Deellocatie B (nader bodemonderzoek PFAS)
 1. Het gehalte aan PFOS in de bovengrond ter plaatse van boringen 38, 39, 47 en 54 is boven de toepassingsnorm bevonden.
- Deellocatie C (aanvullend onderzoek slootdempingen)
 1. Er is sprake van historische slootdempingen waarvan het gebruikte dempingsmateriaal onbekend is.
- Deellocatie D (toekomstige parkeergarages)
 1. De laagopbouw van de bodem tot 3,0 m -mv ter plaatse van toekomstige parkeergarages is onbekend.
- Deellocatie E (nader asbestonderzoek)
 1. In de bovengrond ter plaatse van asbestgat 02 is asbest aangetoond (53,6 mg/kg d.s.).

Het nader bodemonderzoek en nader asbestonderzoek heeft de volgende doelstellingen:

- het vaststellen van de aard en de gehalten van verontreinigende stoffen en de omvang van het geval van bodemverontreiniging (vooralsnog tot maximaal aan de perceelsgrenzen);
- het geven van uitsluitel of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- een inschatting maken van de milieuhygiënische risico's.

Het nader bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NTA 5755:2010, "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van nader onderzoek - Onderzoek naar de aard en omvang van bodemverontreiniging". Het nader asbest in bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5707+C1:2016/C2:2017 "Bodem - Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond".

Resultaten nader bodemonderzoek deellocatie A

Uit het nader bodemonderzoek volgt dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood, koper en/of zink binnen deellocatie A. De totale omvang wordt geschat op circa 415 m³.

Uitgaande van de volumina van de grondverontreiniging op de onderzoekslocatie (méér dan 25 m³ sterk verontreinigde grond en/of minder dan 100 m³ bodemvolume sterk verontreinigd grondwater) kan gesteld worden, dat de geconstateerde verontreiniging een geval van ernstige bodemverontreiniging betreft.

Resultaten nader bodemonderzoek deellocatie B

De separate analyse van het PFAS in de bodem blijkt dat het gehalte aan PFOS in de bovengrond ter plaatse van boringen 38, 39, 47 en 54 zich boven de toepassingsnorm bevindt.

Resultaten nader bodemonderzoek deellocatie C

De zintuiglijke bijmengingen ter plaatse van de gedempte sloten zijn vergelijkbaar met de bijmengingen die elders op het terrein worden aangetroffen. Bovendien zijn er geen (gehele) puinlagen aangetroffen.

Resultaten nader bodemonderzoek deellocatie D

De ondergrond van de toekomstige parkeergarages is hooguit licht verontreinigd en voldoet aan de indicatieve bodemkwaliteitsklasse Achtergrondwaarde.

Resultaten nader bodemonderzoek deellocatie E

Analytisch is in de fractie < 20 mm eveneens geen asbest aangetoond. In de sleuven S01, S03 en S04 is wel asbestverdacht (plaat)materiaal aangetroffen. Na berekening is gebleken dat de asbestgehalten in alle sleuven zich ruim onder de helft van de interventiewaarde bevinden.

Advies

Op de locatie is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood, koper en/of zink. Deze sterke verontreinigingen zijn in horizontale richting volledig ingekaderd. In verticale richting is de verontreiniging nog niet volledig ingekaderd, echter op basis van de resultaten van voorgaande onderzoeken en het huidige onderzoek wordt verwacht dat de gemiddelde dikte van deze sterk met lood, koper en/of zink verontreinigde bodem 1 m bedraagt. De sterke verontreinigde bodemlaag bevindt zich vanaf het maaiveld tot gemiddeld circa 1 m -mv. De aangetoonde sterke verontreinigingen kunnen relatief eenvoudig gesaneerd worden middels het aanbrengen van een isolatielaag (leeflaag of duurzame verhardingslaag) eventueel in combinatie met een open ontgraving.

Gelet op de voorgenomen plannen (aanleggen (half)verdiepte parkeergarage) worden de aangetoonde verontreinigingen gesaneerd.

Met betrekking tot de parameter asbest zijn er op basis van de huidige gegevens geen sanerende maatregelen noodzakelijk.

Plaatselijk is er in de bodem sprake van de aanwezigheid van PFAS tot boven de toepassingsnorm. Bij hergebruik van grond, dient rekening gehouden te worden met het verschil in PFAS-gehalten op de onderzoekslocatie.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bodem staat niet aan vaststelling van onderhavig bestemmingsplan in de weg. De initiatiefnemer heeft in de exploitatie rekening gehouden met de kosten voor de sanering van de verontreiniging.

4.6 Mobiliteit

4.6.1 Wettelijk kader

De verkeersgeneratie van een ontwikkeling kan worden bepaald op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (2018). Voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient in beginsel te worden getoetst aan de parkeernormen uit het geldende parkeerbeleid van gemeente Rijswijk. Onder voorwaarden is gemotiveerd afwijken van de Nota Parkeernormen mogelijk.

4.6.2 Betekenis voor het plan

Parkeren - auto

Juridische borging

Op 12 juni 2018 is het bestemmingsplan "Parapluherziening parkeernormering Rijswijk" vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk. Deze parapluherziening is een bestemmingsplan voor een deel van het grondgebied van de gemeente Rijswijk, daar waar de paraplubeheersverordening parkeernormering Rijswijk niet geldt, voor alleen het onderwerp 'parkeren'. Via deze parapluherziening worden voor nieuwe

ontwikkelingen op het gebied van bouwen en/of gebruiken de geldende parkeernormen in heel Rijswijk van toepassing verklaard. Conform de regels behorende bij de parapluperziening mag een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, slechts worden verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen 2011', of de rechtsopvolger(s) daarvan. Afwijken van de hiervoor genoemde regel is mogelijk indien 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. Ook is de regel 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 geldende gemeentelijke parkeerbeleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Verder is in de regels van de parapluperziening bepaald dat parkeergelegenheid die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid, in stand dient te worden gehouden.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling dient in beginsel te worden uitgegaan van geldende gemeentelijke parkeerbeleid. Op dit moment zijn dat de parkeernormen die voortvloeien uit de op 8 februari 2011 door de gemeente Rijswijk vastgestelde "Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk". In de Nota Parkeernormen is echter opgenomen dat, indien de wens bestaat af te wijken van de parkeernormen (naar boven of beneden), of geen overeenstemming bestaat over de toe te passen parkeernormen, een voorstel voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en een onderbouwing voor het afwijken van de parkeernormen dient te worden opgesteld. In onderhavige situatie is voorgesteld om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen uit de geldende Nota Parkeernormen. Conform de NVU (zie ook paragraaf 2.3.1) is het de ambitie om in het plangebied minder ruimte te geven aan de auto en het pakken van de fiets juist te stimuleren, zonder dat omliggende straten daardoor zwaarder belast worden. De wijk dient daarbij ontwikkeld te worden volgens het STOMP principe: 1) stappen, 2) trappen, 3) OV, 4) Mobility as a Service en 5) privéauto. Gelet op voorgaande is in de NVU en het daarop volgende Ontwikkelkader een specifieke gebiedsnorm opgenomen voor het plangebied. Deze specifieke gebiedsnorm is gebaseerd op waargenomen autobezit onder Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties.

Uit de regels behorende bij dit bestemmingsplan (te weten het bestemmingsplan "Te Werve Oost") vloeit voort dat bij indiening van de omgevingsvergunning voor bouwen getoetst moet worden aan de specifieke gebiedsnorm voor Te Werve Oost. Dit betekent dat bij elk concreet plan dat wordt ingediend, de indiener moet aantonen dat in de parkeerbehoefte kan worden voorzien. Dit wordt gedaan door te toetsen aan de gebiedsnorm. Er kunnen zich situaties voordoen dat het voldoen aan de gebiedsnorm op overwegende bezwaren stuit. Derhalve is in de voorwaardelijke verplichting ook een afwijkingsmogelijkheid vastgelegd. Dat biedt de nodige flexibiliteit in het parkeerbeleid zonder dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden.

Naast de hiervoor genoemde voorwaardelijke verplichting moet het wel mogelijk zijn om, afhankelijk van het in te dienen plan, de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Met andere woorden: de gekozen bestemming en bouw mogelijkheden die in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan aangegeven zijn, moet het wel mogelijk maken om de parkeerplaatsen te realiseren. In voorliggend bestemmingsplan is middels een specifieke aanduiding aangegeven waar parkeergarages gerealiseerd mogen worden. Daarnaast is het binnen de bestemming 'Verkeer' ook mogelijk om op maaiveld eventueel alsnog parkeerplaatsen mogelijk te maken voor (bezoekers)parkeren. Zodoende zijn er voldoende mogelijkheden om parkeerplaatsen te maken en staat parkeren de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Concrete ontwikkeling

Het concrete bouwplan dat nu voorligt voorziet in de realisatie van maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande woningen), maximaal 30 zorgwoningen (voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag) en 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies).

Door Royal Haskoning DHV is een verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 12. Opgemerkt wordt dat dit onderzoek nog uitging van de realisatie van maximaal 630 woningen (waarvan 30 zorgwoningen). Inmiddels is dit aantal gewijzigd naar 583

woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande eengezinswoningen) én 30 zorgwoningen (voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag). Het onderzoek beschrijft zodoende een worst-casesituatie. Uit dit onderzoek volgt dat op basis van de normen uit het Ontwikkelkader een parkeerbehoefte van 638 parkeerplaatsen voor de woningen geldt. Voor de voorzieningen geldt een parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen. Dit is weergegeven op de figuren 4.6 en 4.7. Daarnaast is sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In een woongebied is de parkeerdruk overdag meestal 50% van wat deze in de avonduren is. Veelal zijn bewoners immers naar hun werk. Dit maakt dat er overdag een restcapaciteit is en dubbelgebruik kan worden toegepast. In het plangebied zouden dit 319 parkeerplaatsen betreffen (50% van de 638 parkeerplaatsen, o.b.v. parkeerbehoefte ontwikkelkader). De voorzieningen die in het plan voorzien zijn, trekken juist overdag hun bezoekers. Als voor deze voorzieningen de parkeerplaatsen uit de parkeerbehoefte wordt gerealiseerd, zal er overcapaciteit worden gerealiseerd. Volgens de parkeerbehoefte uit het ontwikkelkader zouden er 18 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor de voorzieningen. Deze parkeerbehoefte kan worden opgevangen binnen de restcapaciteit van de woningen overdag. Daarom is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren voor de voorzieningen. In de te realiseren parkeergarages in het plangebied is ruim voldoende capaciteit om in het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorzien. Daarnaast geldt dat de parkeervraag gereduceerd kan worden door het toepassen en aanbieden van deelauto's in de parkeergarages. Bijvoorbeeld: 5% van het parkeerareaal (638) worden deelauto's, dat zijn 32 auto's. Deze 32 deelauto's vervangen 128 parkeerplaatsen (1 deelauto voor 4 parkeerplaatsen). Wat inhoudt dat er 96 parkeerplaatsen minder aangelegd hoeven te worden wanneer er 32 deelauto's worden aangeboden. Dit is onderdeel van de verdere planvorming. Aangezien in de te realiseren parkeergarages in het plangebied ruim voldoende capaciteit is om in het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorzien vormt dit in het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geen belemmering.

Typologie Te Werve		Aantal	Parkeerbehoefte
Sociaal - Type A	Huur	40	24
Sociaal - Type B	Huur	143	114
Sociaal - Type C	Huur	75	60
Sociaal - Type D	Huur	27	35
Vrije Sector - Type A	Midhuur	15	9
Vrije Sector - Type B	Koop	160	192
Vrije Sector - Type C	koop	82	98
Vrije Sector - Type D	koop	58	93
Woonzorg	Huur	30	12
Totaal		630	638

Figuur 4.6 Parkeerberekening woningen (bron: Royal Haskoning DHV)

Voorziening	Parkeernorm ontwikkelkader	Opp.	Parkeerbehoefte
Buurthuis	2 pp/100 m ² BVO	300 m ²	6
Overige maatschappelijke voorzieningen	4 pp/100 m ² BVO	300 m ²	12
Totaal			18

Figuur 4.7 Parkeerberekening voorzieningen (bron: Royal Haskoning DHV)

Gezien Te Werve-Oost ingericht wordt volgens het STOMP-principe is de verwachting dan ook dat de parkeerdruk in de omgeving niet zal toenemen. Wel verdwijnt er door de komst van de nieuwe

woonkavels parkeercapaciteit op maaiveld in de bestaande woonwijk. In dat kader is op basis van de bij de gemeente beschikbare gegevens nader beoordeeld wat het autobezit was binnen het plangebied en is in combinatie met een parkeertelling beoordeeld of het onttrekken van parkeerplaatsen in het plangebied leidt tot een hogere bezettingsgraad in de directe omgeving. Deze analyse heeft uitgewezen dat het onttrekken van parkeerplaatsen in het plangebied niet leidt tot een hogere bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied. Gebleken is namelijk dat de parkeerplaatsen in het plangebied per saldo niet worden gebruikt door bewoners uit de omgeving van het plangebied. Het compenseren van deze parkeerplaatsen is derhalve niet nodig.

Parkeervoorzieningen

Zoals hiervoor reeds beschreven wordt in het plangebied voorzien in de realisatie van (half)verdiepte parkeergarages. Het gebruik van deze parkeergarages is bedoeld voor de toekomstige bewoners en bezoekers van de nieuwbouwwoningen in het plangebied. Bewoners van de nieuwbouwwoningen komen derhalve niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Daarentegen behouden bewoners hun parkeerrechten voor zover zij op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan woonachtig waren in de te handhaven grondgebonden woningen: zolang zij hier woonachtig zijn, hebben zij en hun bezoek het recht om op straat te parkeren met een gemeentelijke straatparkeervergunning.

Voor bezoekers van de woningen geldt dat de parkeernorm hiervoor 0,2 parkeerplaatsen per woning bedraagt. Hiervan wordt minimaal 0,1 pp direct aangelegd en wordt maximaal 0,1 pp als reservering opgenomen. Hoewel een deel van de parkeerplaatsen voor bezoekers als reservering is opgenomen in de openbare buitenruimte, krijgt geen van de toekomstige bewoners van de nieuwbouw een mogelijkheid om hun bezoekers met een kortingsregeling te laten parkeren op straat.

Voor werknemers en mindervalide bewoners in het plangebied geldt dat zij eveneens niet in aanmerking komen voor een vergunning op straat. Het invalidenparkeren vindt plaats op eigen terrein, bij voorkeur inpandig. De ontwikkelaar heeft een inspanningsverplichting ten aanzien van verzoeken tot het aanwijzen van specifieke gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in de nabijheid van liften, voor zover de parkeergarage zodanig groot is dat de maximale loopafstand voor bewoners tussen parkeerplaats en de voordeur groter is dan 100 meter. Bewoners worden in alle gevallen uitgesloten voor een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op straat, langs de openbare weg. Elektrisch parkeren vindt tot slot eveneens plaats in de parkeergarages.

Bij de nieuw te realiseren woongebouwen worden daarnaast specifieke parkeerplaatsen aangewezen voor voertuigen die worden ingezet voor verhuisbewegingen, pakketdiensten en de inzameling van afval, voor zover de doorstroming van het overige verkeer ernstig gehinderd worden als deze voertuigen stilstaan op de openbare weg. Daarnaast geldt dat de parkeerbehoefte niet persé binnen hetzelfde (woon)blok hoeft te worden gerealiseerd, mits de acceptabele loopafstanden in acht worden genomen. De parkeervoorzieningen zijn daarnaast vanuit de openbare ruimte voor voetgangers toegankelijk.

Parkeren - fiets

In het Ontwikkelkader is opgenomen dat goed toegankelijke (begane grond) gemeenschappelijke fietsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden voor maximaal 100 wooneenheden per stalling, teneinde fietsgebruik te stimuleren. Voor wat betreft omvang en uitvoeringsvereisten wordt verwezen naar de 'concept beleidsregels bergingen bij nieuwe woongebouwen' - of recenter. Essentie van de concept beleidsregel 'bergen nieuwe woongebouwen Rijswijk 2020' is dat fietsparkeercapaciteit in appartementencomplexen ook gerealiseerd mag worden in een goed toegankelijke, gemeenschappelijke fietsenstalling. Aanvullend wordt op appartementsniveau 2,7 m² extra bergruimte gerealiseerd per appartement met een oppervlak van 50 m² gbo of groter.

De fietsparkeernormen uit de concept beleidsregel 'bergen nieuwe woongebouwen Rijswijk 2020' zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Functie	Norm
Gebruiksoppervlakte woning tot 50 m ²	2 fietsparkeerplekken
Gebruiksoppervlakte woning 50 m ² tot 75 m ²	2 fietsparkeerplekken
Gebruiksoppervlakte woning 75 m ² tot 100 m ²	3 fietsparkeerplekken

Gebruiksoppervlakte woning 100 m ² en groter	4 fietsparkeerplekken
---	-----------------------

Vooralsnog is de definitieve uitwerking van het programma nog niet bekend. Uitgaande van het ontwerp dat nu voorligt, kan voor de woningen de volgende fietsparkeerberekening worden gemaakt aan de hand van de normen zoals opgenomen in de concept beleidsregel 'bergingen nieuwe woongebouwen Rijswijk 2020'.

Type		Categorie	Gem. GBO (m ²)	Aantal woningen	Fiets p-norm	Fietseis
Sociaal - Type A	Huur	Loft/studio <50m ²	46	40	2	80
Sociaal - Type B	Huur	2-/3-kamer 50-70m ²	62	143	2	286
Sociaal - Type C	Huur	3-kamer 70-80m ²	74	75	2	150
Sociaal - Type D	Huur	Stadswoning 80-120m ²	105	27	0	0
Vrije Sector - Type A	Midhuur	Loft/studio <50m ²	46	15	2	30
Vrije Sector - Type B	Koop	2-/3-kamer 50-70m ²	61	160	2	320
Vrije Sector - Type C	koop	3-kamer 70-80m ²	76	82	3	246
Vrije Sector - Type D	koop	GGW 125m ²	136	58	0	0
						0
Woonzorg	Huur	Studio	32	30	2	60
Totaal				630		1.172

Figuur 4.8 Fietsparkeerberekening wonen

Op grond van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat er voor de nieuwbouwwoningen én zorgwoningen in totaal 1.172 fietsparkeerplekken benodigd zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat in deze tabel nog wordt uitgegaan van het realiseren van 600 nieuwbouwwoningen en 30 zorgwoningen. In onderhavig bestemmingsplan is het woningaantal naar beneden bijgesteld en derhalve zal de fietsparkeerbehoefte ook lager uitvallen. In de openbare ruimte en specifiek bij maatschappelijke voorzieningen en voor bezoekers bij appartementengebouwen worden conform richtlijnen CROW openbare stallingsmogelijkheden voor fietsen geplaatst. Het aantal fietsparkeerplekken dat voor de maatschappelijke voorzieningen in het plangebied dienen te worden gerealiseerd, is berekend aan de hand van de fietsparkeernormen van de CROW (Fietsparkeerkencijfers 2019 voor voorzieningen). Net als in het eerder besproken verkeer- en parkeeronderzoek van Royal Haskoning DHV is voor de maatschappelijke voorzieningen gekozen voor de kencijfers behorende bij de functie 'bibliotheek'. Het minimum en maximum kencijfer voor deze functie bedraagt respectievelijk 2,0 en 5,0 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dit resulteert in een minimale fietsparkeerbehoefte van 12 fietsparkeerplaatsen en een maximale fietsparkeerbehoefte van 30 fietsparkeerplaatsen. Er is immers maximaal 600 m² bvo aan maatschappelijke voorzieningen in het plangebied toegestaan.

In het plangebied is voldoende ruimte om in de hierboven beschreven fietsparkeergelegenheid voor woningen en de voorzieningen te voorzien. In de planregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van fietsparkeren, teneinde te borgen dat de fietsparkeergelegenheid ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Verkeersgeneratie

Door Royal Haskoning DHV is een verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 12 van deze toelichting. In dit onderzoek is onder meer de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling berekend. Deze berekening is uitgevoerd op basis van de kencijfers uit de CROW-publicatie 381. Het CROW maakt bij de kencijfers verkeersgeneratie onderscheid in de stedelijkheidsgraad en zone. De gemeente Rijswijk valt in de categorie zeer sterk stedelijk en het plangebied is gelegen in de zone schil centrum.

In de huidige situatie zijn er 355 woningen in Te Werve – Oost aanwezig. Dit zijn kleine portiekwoningen en grondgebonden woningen welke in de categorie "huur, goedkoop" vallen. Voor de toekomstige situatie is Royal Haskoning DHV uitgegaan van het maximale scenario (bovengrens verkeersgeneratie) waarbij 630 (zorg)woningen en 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies) wordt gerealiseerd. Voor dit maximale programma wordt uitgegaan van het volledig verdwijnen van de huidige woningen. Inmiddels is dit aantal gewijzigd naar 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande eengezinswoningen) én 30 zorgwoningen (voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag). Het onderzoek beschrijft zodoende een worst-casesituatie.

Voor de beoogde woningen in het plangebied zijn de gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers in figuur 4.9 weergegeven.

Typologie Te Werve		Typologie CROW	Verkeersgeneratie (CROW)	
			Min	Max
Sociaal - Type A	Huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6
Sociaal - Type B	Huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6
Sociaal - Type C	Huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6
Sociaal - Type D	Huur	Huur, huis, sociale huur	2,8	3,6
Vrije Sector - Type A	Midhuur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6
Vrije Sector - Type B	Koop	Koop, appartement, goedkoop	2,8	3,6
Vrije Sector - Type C	koop	Koop, appartement, midden	3,7	4,5
Vrije Sector - Type D	koop	Koop, huis, tussen/hoek	5,4	6,2
Woonzorg	Huur	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6

Figuur 4.9 Verkeersgeneratiekencijfers woningen (bron: Royal Haskoning DHV)

Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 1.686 tot 2.190 verkeersbewegingen per etmaal (voor een weekdag).

Typologie Te Werve		Aantal	Verkeersgeneratie (CROW)	
			Min	Max
Sociaal - Type A	Huur	40	72	104
Sociaal - Type B	Huur	143	257	372
Sociaal - Type C	Huur	75	135	195
Sociaal - Type D	Huur	27	76	97
Vrije Sector - Type A	Midhuur	15	27	39
Vrije Sector - Type B	Koop	160	448	576
Vrije Sector - Type C	koop	82	303	369
Vrije Sector - Type D	koop	58	313	360
Woonzorg	Huur	30	54	78
Totaal		630	1.686	2.190

Figuur 4.10 Verkeersgeneratieberekening woningen per weekdag (bron: Royal Haskoning DHV)

De verkeersgeneratie kan worden omgerekend naar een werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 1.871 tot 2.430 verkeersbewegingen per werkdaggetmaal.

Typologie Te Werve		Aantal	Verkeersgeneratie (CROW)	
			Min	Max
Sociaal - Type A	Huur	40	80	115
Sociaal - Type B	Huur	143	286	413
Sociaal - Type C	Huur	75	150	216
Sociaal - Type D	Huur	27	84	108
Vrije Sector - Type A	Midhuur	15	30	43
Vrije Sector - Type B	Koop	160	497	639
Vrije Sector - Type C	koop	82	337	410
Vrije Sector - Type D	koop	58	348	399
Woonzorg	Huur	30	60	87
Totaal		630	1.871	2.430

Figuur 4.11 Verkeersgeneratieberekening woningen per werkdag (bron: Royal Haskoning DHV)

In het plan worden in het maximale scenario alle 355 woningen gesloopt. Deze zijn op basis van de CROW-richtlijnen getypeerd als “Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)” en hebben een verkeersgeneratie van minimaal 1,8 ritten tot maximaal 2,6 per woning per etmaal. Het betreffen tenminste 709 voertuigbewegingen per etmaal op een werkdag.

Naast de woningen worden in het plangebied enkele voorzieningen gerealiseerd. In de CROW-publicatie zijn geen kencijfers aanwezig voor de beoogde voorzieningen. Het buurthuis zal naar verwachting veelal bezoekers uit en rondom de buurt trekken. Een aantrekkende werking van buiten de buurt wordt niet verwacht. Daarom is ervoor gekozen voor het buurthuis de functie bibliotheek aan te houden. Voor de overige maatschappelijke voorzieningen is het lastig in te schatten welke functie het best aansluitend is. Immers is deze categorie voorzieningen zeer gevarieerd. Wel is de verwachting dat de voorziening veelal bezoekers uit en rondom de buurt zal trekken. Daarom is ervoor gekozen dezelfde functie te hanteren als voor het buurthuis: de bibliotheek. Het verkeersgeneratiekencijfer voor deze functie betreft minimaal 3,4 tot maximaal 8,2 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 20 tot 49 verkeersbewegingen per weekdag etmaal. De verkeersgeneratie kan worden omgerekend naar een werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van 23 tot 55 verkeersbewegingen per werkdag etmaal.

Met een worst-case benadering ontstaat een toename van 1.721 extra verkeersbewegingen per etmaal (werkdag) door het intensievere terugbouwen Te Werve-Oost plus 55 extra verkeersbewegingen door de extra voorzieningen in het gebied. Dit resulteert in een worst case verkeersgeneratie van 1.776 extra verkeersbewegingen per etmaal (werkdag).

Verkeersafwikkeling en ontsluiting

In 2022 heeft Royal HaskoningDHV de verkeerseffecten voor de ontwikkeling Te Werve-Oost in beeld gebracht. Hierin is o.a. getoetst of de bestaande aansluitingen op het hoofdwegennet het verkeer voldoende kunnen verwerken na de ontwikkeling van Te Werve-Oost. Conclusie is dat de aanwezige aansluitingen op het omliggend wegennet voldoende restcapaciteit hebben om het extra verkeer te verwerken voor prognosejaar 2030, 2040 en met 25% extra verkeersgeneratie dan op basis van het huidige woningbouwprogramma is bepaald.

De Nota van Uitgangspunten stelt dat het extra verkeer ten behoeve van het woningbouwprogramma afgevangen moet worden aan de rand van de wijk. Een extra aansluiting op de Sir Winston Churchillaan is hiervoor een oplossing, waarbij extra verkeer direct een nieuwe parkeergarage inrijdt en zodoende de wegen in het gebied niet extra belast. Deze aansluiting komt in het verlengde van de Van Vollehovenlaan. Er wordt geen ruimte geboden aan een doorgaande verbinding voor autoverkeer tussen de Van Vollenhovenlaan en de nieuwe aansluiting. De nieuwe aansluiting eindigt gezien in de

parkeergarage. Als gevolg van voorliggend plan wordt ruimte aan maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande woningen). In de bestaande situatie zijn 355 woningen aanwezig. Op de wegen in de wijk mag het niet drukker worden met autoverkeer dan het nu is. Mede door het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan leidt het verkeer van de extra 275 woningen niet tot extra verkeersbewegingen in de wijk.

Opgemerkt wordt dat voor de toekomstige situatie Royal Haskoning DHV is uitgegaan van het maximale scenario (bovengrens verkeersgeneratie) waarbij 630 (zorg)woningen en 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies) wordt gerealiseerd. Voor dit maximale programma wordt uitgegaan van het volledig verdwijnen van de huidige woningen. Inmiddels is dit aantal gewijzigd naar 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande eengezinswoningen) én 30 zorgwoningen (voor bewoners met een intensieve (24-uurs)zorgvraag). Het onderzoek beschrijft zodoende een worst-casesituatie.

Tot slot wordt ter hoogte van het park De Driesprong de Karel Doormanlaan in de nieuwe situatie alleen nog maar toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Autoverkeer maakt gebruik van een van de directe verbindingen op de Burgemeester Elsenlaan, de Sir Winston Churchilllaan of de Generaal Spoorlaan.

4.6.3 Conclusie

Op basis van de huidige plannen zal met het opvangen van het extra verkeer aan de randen van de wijk, mede door de aanleg van een directe aansluiting op Sir Winston Churchilllaan, de hoeveelheid verkeer binnen de wijk niet of nauwelijks toenemen. Het aspect mobiliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Wettelijk kader

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, wordt gebruik gemaakt van de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk / rustig buitengebied	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m

5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Bij het hanteren van de richtafstanden uit voorgaande tabel wordt uitgegaan van het principe van functiescheiding. Binnen gebieden met functiemenging, waar milieubelastende en milieugevoelige functies op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd, zijn de richtafstanden uit de tabel niet toepasbaar. Er wordt in gebieden met functiemenging gewerkt met drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Een gemeente beslist zelf of ze op een bepaalde locatie bedrijven of woningen mogelijk wil maken (gemeentelijke beleidsvrijheid). De gemeente dient wel op een zorgvuldige wijze haar keuze af te wegen en te verantwoorden. De beoordelingsmethodiek uit de VNG publicatie bestaat uit de volgende stappen:

- Stap 1: Indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is dan mogelijk.
- Stap 2: Indien niet wordt voldaan aan de richtafstanden, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting ter plaatse van woningen binnen de gebiedstypering "gemengd gebied" van:
 1. Een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van maximaal $L_{Ar,LT} = 50$ dB(A) etmaalwaarde, dit komt overeen met $L_{Ar,LT} = 50, 45$ en 40 dB(A) in de dag (7.00 – 19.00 uur), de avond (19.00 – 23.00 uur) respectievelijk de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur);
 2. Een maximaal (piek) geluidniveau van $L_{A,max} = 70$ dB(A) etmaalwaarde, oftewel $L_{A,max} = 70, 65$ en 60 dB(A) in de dag- (7.00 – 19.00 uur), de avond (19.00 – 23.00 uur) respectievelijk de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur);
 3. Een equivalente geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder van maximaal $L_{A,eq} = 50$ dB(A) etmaalwaarde.
- Stap 3: Wanneer niet wordt voldaan aan de maximale geluidbelastingen conform stap 2, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen binnen de gebiedstypering "gemengd gebied" van:
 1. Een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van maximaal $L_{Ar,LT} = 55$ dB(A) etmaalwaarde, dit komt overeen met $L_{Ar,LT} = 55, 50$ en 45 dB(A) in de dag (7.00 – 19.00 uur), de avond- (19.00 – 23.00 uur) respectievelijk de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur);
 2. Een maximaal (piek) geluidniveau van $L_{A,max} = 70$ dB(A) etmaalwaarde, oftewel $L_{A,max} = 70, 65$ en 60 dB(A) in de dag (7.00 – 19.00 uur), de avond (19.00 – 23.00 uur) respectievelijk de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur);
 3. Een equivalente geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder van maximaal $L_{A,eq} = 65$ dB(A) etmaalwaarde.

In dit geval dient het bevoegd gezag echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, hierbij dient tevens de cumulatie met reeds aanwezige overige geluidbelastingen te worden betrokken.

- Stap 4: Bij een hogere geluidbelasting dan opgenomen onder stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren, waarbij tevens de cumulatie met reeds aanwezige geluidbelastingen moet worden betrokken.

4.7.2 Betekenis voor het plan

Omgevingstype

(Zorg)woningen zijn gevoelige functies in het kader van bedrijven en milieuzonering. Het plangebied wordt begrensd door een bestemming 'Gemengd' aan de zuidwestzijde, de bestemming 'Maatschappelijk' aan de westzijde en een bestemming 'Maatschappelijk' aan de noordoostzijde. Daarnaast is het plangebied gelegen aan een hoofdontsluitingsweg, te weten de Sr. Winston Churchillaan. Derhalve kan geconcludeerd worden dat het plangebied is gelegen in het omgevingstype 'gemengd gebied'. De richtafstanden mogen derhalve met een afstandsstap worden verlaagd.

Beoordeling functies buiten het plangebied

Ter plaatse van de Karel Doormanlaan 1 zijn de gronden bestemd als 'Maatschappelijk'. Op grond van het daar geldende bestemmingsplan wordt hieronder verstaan: overheids-, medische, onderwijs-, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, sociaal-recreatieve en daarmee vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen, alsmede niet-commerciële voorzieningen ten behoeve van sportbeoefening, voorzieningen ten behoeve van het verenigingsleven, speelvoorzieningen, kinderdagverblijven en kinderopvang; alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen. Voor dergelijke functies geldt dat sprake is van milieucategorie 2 en geldt een te hanteren richtafstand van 10 meter. In de huidige situatie zijn reeds woningen gelegen op circa 7 meter van deze bestemming. In de toekomstige situatie wordt de dichtstbijzijnde woonfunctie in het plangebied op een afstand van circa 15 meter van de Karel Doormanlaan 1 gevestigd. Er wordt daarmee voldaan aan de richtafstand. Gezien de omvang van het plan en de hoogbouw nabij het KDV wordt toch getoetst aan stap 2. Het maatgevende hinderaspect bij een kinderdagverblijf betreft geluid. Door M+P is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 13. De resultaten worden hieronder nader weergegeven.

Toetsing Activiteitenbesluit

Voor het kinderdagverblijf is door M+P een rekenmodel opgesteld. Gerekend is naar de beoogde nieuwbouwwoningen. Alleen geluidsbronnen die relevant zijn voor wettelijke toetsing aan het Activiteitenbesluit zijn meegenomen in de berekeningen. Dit betreft de installaties op het dak en de parkeerbewegingen op het terrein van het kinderdagverblijf. Een overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in Bijlage C van het akoestisch onderzoek (Bijlage 13 van deze toelichting). Hieruit blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau maximaal 47/37/34 dB(A) bedraagt in de dag/avond/nacht. De geluidspieken bedragen maximaal 67 dB(A) in zowel de dag- als de avondperiode. In de nachtperiode treden geen relevante piekgeluiden op. Het $L_{A,LT}$ voldoet aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Voor de geluidspieken is er sprake van een overschrijding van 2 dB in de avondperiode. Dit wordt veroorzaakt door het dichtslaan van autoportieren in de avondperiode.

Toets Handreiking bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook gekeken naar de totale geluidsimmissie ten gevolge van alle bronnen, inclusief menselijk stemgeluid. In Bijlage C van het akoestisch onderzoek (Bijlage 13 van deze toelichting) is een overzicht opgenomen van de resultaten. De geluidsbelasting op de meest relevante toetspunten is opgenomen in onderstaande tabel.

nr.	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,LT}$ in dB(A)			maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ in dB(A)		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
22, h= 5	51	37	28	75	67	33
22, h=1,5	51	37	25	75	67	29
22, h= 8	51	37	31	74	66	36
22, h= 14	50	37	34	73	65	38
22, h = 17	49	37	34	72	64	38

Tabel 4.1: resultaten $L_{A,LT}$ en $L_{A,MAX}$ vanwege het kinderdagverblijf - totale geluidimmissie incl. menselijk stemgeluid (bron: Bijlage 13 van deze toelichting)

Uit bovenstaande tabel volgt dat er een overschrijding plaatsvindt van de richtwaarden uit stap 2 van de

VNG-handreiking:

- Maximaal 1 dB overschrijding voor het $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode
- Maximaal 5 dB overschrijding voor het $L_{A,max}$ in de dagperiode
- Maximaal 2 dB overschrijding voor het $L_{A,max}$ in de avondperiode

In Bijlage D en Bijlage E van het akoestisch onderzoek is de bijdrage analyse opgenomen van het $L_{Ar,LT}$ en het $L_{A,max}$. Hieruit blijkt dat de overschrijdingen van het $L_{Ar,LT}$ met name wordt veroorzaakt door het stemgeluid van kinderen die buiten spelen. De overschrijdingen van de geluidspieken in de dagperiode worden ook veroorzaakt door het stemgeluid van kinderen. In avondperiode is er sprake van een overschrijding van de geluidspieken vanwege het dichtslaan van autoportieren op de parkeerplaats.

Toetsing indirecte hinder

Conform de circulaire “*geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de wet milieubeheer*” d.d. 29 februari 1996 is de geluidsbelasting berekend ten gevolge van inrichtingsgebonden parkeerbewegingen op de Karel Doormanlaan. In Bijlage A van het akoestisch onderzoek is het rekenmodel afgebeeld. Er is gerekend met een gemiddelde rijsnelheid van 10 km/uur. In deze lage rijsnelheid zijn ook de parkeerbewegingen langs de weg verdisconteerd. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in en Bijlage C van het akoestisch onderzoek. Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de indirecte hinder maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de in de circulaire genoemde voorkeursgrenswaarde van $L_{A,etmaal} = 50$ dB(A).

Beschouwing van de resultaten

Zoals hiervoor reeds beschreven is sprake van een overschrijding van de richtwaarden uit stap 2 van de VNG-handreiking voor zowel de geluidspieken als voor het langtijd gemiddelde beoordelingsniveau. Aangezien de overschrijdingen worden veroorzaakt door stemgeluid en bezoekende voertuigen is het treffen van bronmaatregelen niet mogelijk. Ook het plaatsen van een geluidsscherm is niet toereikend, omdat dit op grotere hoogte geen effect heeft. Overwogen kan worden om een dove gevel te plaatsen bij de woningen aan deze zijde van het gebouw. Dit levert echter nadelige consequenties op voor de indeling van de woningen en staat als maatregel niet in verhouding tot de beperkte mate van overschrijdingen van de geluidnormen die maar op een beperkt deel van de dag optreden. Het niet kunnen openen van ramen in de gevel doet daarbij afbreuk aan het wooncomfort. Zie ook de uitgebreide maatregelafweging, die is opgenomen in Bijlage 14 van deze toelichting. Uit deze maatregelafweging volgt dat het treffen van maatregelen bij zowel de bron als de ontvanger, niet mogelijk is dan wel op stedenbouwkundige of financiële bezwaren stuit. Gelet op voorgaande is overgegaan naar stap 3 van de VNG-handreiking. Het $L_{Ar,LT}$ voldoet hieraan. De geluidspieken zijn wel hoger dan de richtwaarden uit stap 3, waardoor naar stap 4 gegaan moet worden. Voorwaarde voor het toepassen van stap 4 is dat de keuze grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd wordt, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken. De gecumuleerde geluidsbelasting is weergegeven in tabel 4.2. De geluidsbelastingen zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek met kenmerk M+P.SYNCH.21.01A.1 van 15 januari 2024 (zie ook Bijlage 15 bij deze toelichting).

Waarneempunt	Omliggende 30 km/uur wegen (L_{den})	Generaal Spoorlaan (L_{den})	Sr. W. Churchillaan (L_{den})	Burg. Elsenlaan (L_{den})	KDV (L_{etmaal})
22_A	42	<40	<40	44	51
22_B	44	<40	<40	45	51
22_C	44	<40	<40	46	51
22_D	44	<40	<40	50	50
22_E	43	<40	<40	50	49

Tabel 4.2: cumulatie met andere geluidsbronnen, overschrijding Wgh/Activiteitenbesluit dikgedrukt (bron: Bijlage 13 van deze toelichting).

Uit tabel 4.2 blijkt dat er nergens sprake is van meer dan één overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarden uit het Activiteitenbesluit/de Wet geluidhinder. In het Rmg 2012 H2 wordt genoemd dat alleen bronnen met een relevante blootstelling (overschrijding van de voorkeursgrenswaarde) moeten worden gecumuleerd. Hierdoor is er in deze situatie nergens sprake van een gecumuleerde geluidsbelasting.

De overschrijdingen van de richtwaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie kunnen als acceptabel worden gezien om de volgende redenen:

- Er is geen sprake van een overschrijding ten gevolge van meerdere bronnen per rekenhoogte.
- Er vinden geen overschrijdingen plaats in de nachtperiode.
- Het treffen van bronmaatregelen is niet mogelijk, zonder de bedrijfsvoering van het kinderdagverblijf te beperken. Afscherpende maatregelen zijn in deze situatie ook niet effectief omdat de nieuwbouw een hoogte heeft van 21 meter. Voor wat betreft de geluidspieken van de dichtslaannde autoportieren geldt dat - los van eventuele stedenbouwkundige bezwaren - een carport gerealiseerd kan worden, zodat de parkeerplaatsen afgeschermd zijn. Een dergelijke carport beperkt echter niet het geluid als gevolg van de spelende kinderen. In zijn totaliteit heeft deze maatregel qua geluidreductie dus (te) weinig effect.
- Ter verdere onderbouwing is de geluidimmissie van het stemgeluid van kinderen die buitenspelen bepaald, zonder toepassing van bedrijfsduurcorrectie en metocorrectie (L_i). Deze resultaten zijn in onderstaande tabel weergegeven:

nr.	L_i in dB(A)
22, h= 1,5	53
22, h= 5	53
22, h= 8	53
22, h= 14	52
22, h = 17	52

- Uit bovenstaande tabel blijkt dat het, uitgaande van een gevelwering van tenminste 20 dB, mogelijk is om een binnenniveau van 35 dB(A) te waarborgen op het moment dat de kinderen buitenspelen.

Het geluidsniveau vanwege de geluidspieken bedraagt dan maximaal 55 dB(A).

- Het kinderdagverblijf kan voldoen aan het Activiteitenbesluit (mits er maatwerk wordt aangevraagd voor geluidspieken in de avondperiode als gevolg van het dichtslaan van autoportieren). Er is dan geen sprake van een belemmering van de bedrijfssituatie en de nieuwbouwwoningen hoeven dan niet voorzien te worden van een dove gevel. Door het kinderdagverblijf is in juli 2024 een verzoek tot het treffen van maatwerk ingediend bij de Omgevingsdienst Haaglanden. Onderdeel van dit verzoek tot maatwerk, is een maatregelafweging. Deze maatregelafweging is opgenomen in Bijlage 14 van deze toelichting. Uit deze maatregelafweging volgt dat het treffen van maatregelen bij zowel de bron als de ontvanger, niet mogelijk is dan wel op stedenbouwkundige of financiële bezwaren stuit. Het treffen van deze maatwerkvoorschriften loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure. Er is voldoende zicht op het verkrijgen van de maatwerkvoorschriften.
- Er wordt wel voldaan aan stap 3 uit de VNG-publicatie voor het $L_{Ar,LT}$. De geluidspieken voldoen niet aan stap 3, waardoor naar stap 4 gegaan moet worden. Voorwaarde voor het toepassen van stap 4 is dat de keuze grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd wordt, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken. Overschrijdingen van de richtwaarden voor het L_{Amax} vinden plaats in de dagperiode en avondperiode, waarbij de overschrijdingen in de avondperiode slechts beperkt zijn.

Gelet op voorgaande achten wij de overschrijding van de geluidspieken als gevolg van het stemgeluid van spelende kinderen, aanvaardbaar.

Aan de overzijde van de Sir Winston Churchilllaan is de inrichting Kiwa Nederland gelegen. Ter plaatse zijn de gronden bestemd als 'Kantoor' en geldt de specifieke functieaanduiding 'laboratorium'. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 44 meter. Er zijn reeds woningen gesitueerd op een kortere afstand. Daarnaast kent een dergelijke bestemming een te hanteren richtafstand van 10 meter en derhalve kan geconcludeerd worden dat dit geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

Ten oosten van het plangebied is het bedrijventerrein Plaspoelpolder gelegen. Ter plaatse zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. Dergelijke bedrijven kennen een te hanteren richtafstand van 100 meter voor het omgevingstype 'rustige woonwijk'. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 140 meter en derhalve kan geconcludeerd worden dat dit geen belemmering vormt.

Beoordeling functies binnen het plangebied

Binnen het plangebied wordt eveneens functiemenging toegestaan, door op pandniveau zowel de woonfunctie als maatschappelijke en dienstverlenende functies toe te staan. Dit betreft met name functies in de categorie A van de VNG-publicatie voor functiemenging, maar ten hoogste categorie B. Deze functies zijn aanpandig aan woningen toelaatbaar (categorie A) en toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen of andere gevoelige functies (categorie B). Bij de nadere planuitwerking zal er derhalve voor gezorgd worden dat een niet-woonfunctie in categorie B, bouwkundig wordt afgescheiden van de woningen.

4.7.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Geluid

4.8.1 Wettelijk kader

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Hiertoe hanteert de Wet geluidhinder een voorkeursvolgorde, te weten:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in de overdrachtssfeer;
- maatregelen bij de ontvanger.

Bij voorkeur wordt geluidhinder dus bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door een stil wegdek aan te leggen, een snelheidsverlaging in te voeren of door het verkeer om te leiden. Helaas zijn bron maatregelen niet altijd mogelijk of hebben ze onvoldoende effect. In dat geval kan al dan niet aanvullend een geluidsscherm of -wal worden overwogen, mits inpasbaar. Als het echt niet mogelijk is om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen kan worden gedacht aan het isoleren van woningen met gevelmaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan suskasten of een sterker geluidwerende gevel. Blijken bron- of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of op overwegende bezwaren te stuiten dan is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde. Deze hogere waarde mag de maximale ontheffingswaarde niet overschrijden. Voor het verlenen van hogere waarden wordt een apart besluit genomen.

Geluidbeleid gemeente Rijswijk

Het geluidbeleid van de gemeente Rijswijk is vastgelegd in het Actieplan geluid 2018-2022. Het actieplan gaat in op industrie-, wegverkeers- en railverkeerslawaaï. Het actieplan heeft betrekking op het afwegen van maatregelen voor bestaande geluidsgevoelige bestemmingen en terreinen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden niet aan het Actieplan, maar aan de Wet geluidhinder getoetst.

Het Actieplan geluid is geen beleidskader voor de toetsing van hogere grenswaarden. De gemeente Rijswijk is voornemens in de toekomst een hogere waarden beleid op te stellen. Vooralsnog is dergelijk beleid nog niet definitief vastgesteld, wel is het beleid in concept opgesteld. Voor de beoordeling van dit plan staat daarin het volgende:

- Geluidsbelaste woningen dienen een geluidsluwe zijde te hebben. Voor wegverkeer betekent geluidsluw dat de geluidsbelasting ten hoogste 58 dB (zonder aftrek) is.
- Voor wat betreft de indeling van woningen is de voorwaarde dat elke woning minimaal één slaapkamer heeft die aan de geluidluwe zijde is gelegen.
- Als de woning een buitenruimte heeft, dan bevindt deze zich aan de geluidluwe zijde of is voldoende afgeschermd zodat er sprake is van een geluidluwe buitenruimte.

4.8.2 Betekenis voor het plan

Wegverkeerslawaaï

Door akoestisch onderzoeksbureau M+P is een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 15 van deze toelichting. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven.

Uitgangspunten

De geluidsbelastingsberekeningen zijn per weg uitgevoerd. Voor de wettelijke toetsing zijn de volgende wegen onderzocht:

Weg	Zonering	Maximale zonebreedte [m]	Maximale snelheid [km/u] ¹
Burgemeester Elsenlaan	binnenstedelijk	350	50
Generaal Spoorlaan	binnenstedelijk	350	50
Sir Winson Churchillaan	binnenstedelijk	200	50

bestemmingsplan Te Werve Oost

Omliggende 30 km/uur wegen ²	n.v.t.	n.v.t.	30
---	--------	--------	----

¹ het betreft hier de maximum representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen.

² deze wegen zijn alleen beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Resultaten

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen vanwege de Sir Winston Churchilllaan maximaal 54 dB bedraagt en vanwege de Burgemeester Elsenlaan max 50 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De geluidsbelasting vanwege de Generaal Spoorlaan voldoet overal aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting vanwege de 30 km/uur wegen bedraagt maximaal 53 dB na aftrek. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden met maximaal 5 dB. Het is echter niet nodig om hiervoor hogere waarden aan te vragen, omdat het geen gezoneerde wegen betreft.

Ook is de geluidsbelasting vanwege de 30 km/uur wegen berekend volgens de Meet- en rekenmethode Geluid die in de Omgevingswet zal worden gehanteerd. Reden hiervoor is dat deze rekenmethode gebruik maakt van nieuwe emissiekentallen die passen bij de huidige stand der techniek. Uitgaande van deze rekenmethode is er geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Conclusies en aanbevelingen

Voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dienen hogere waarden te worden aangevraagd. Om te voldoen aan het gemeentelijk beleid kan er een stil wegdek worden aangelegd op de Sir Winston Churchilllaan. Met de aanleg van een geluidreducerend wegdek op de Sir Winston Churchilllaan kan een reductie worden verwacht van 2-3 dB. Voorafgaand aan de in gebruikname van de woningen zal alhier een geluidreducerend wegdek worden aangebracht tenzij voor die datum besloten zou worden de snelheid op deze weg te verlagen tot 30 km/uur, wat een vergelijkbaar geluidreducerend effect oplevert. Gezien de korte afstand tot de weg en de grote hoogte van de beoogde bebouwing biedt het plaatsen van geluidsschermen geen oplossing voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Ook met het aanbrengen van geluidreducerend wegdek wordt de voorkeursgrenswaarde nog overschreden. Daarom is het nodig om hogere waarden vast te stellen. De geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt daarmee lager dan 58 dB en de gevels worden daarmee als geluidluw aangemerkt conform het concept hogere waardenbeleid.

In de Regels van dit bestemmingsplan is in ieder geval een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid opgenomen. Middels deze voorwaardelijke verplichting wordt geborgd dat bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen ofwel aangetoond moet worden dat aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt voldaan ofwel aangetoond moet worden dat aan het hogere grenswaarden besluit en de daarin opgenomen maatregelen wordt voldaan.

De geluidsbelasting vanwege de omliggende 30 km/uur wegen bedraagt 53 dB. Dit is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar het is niet nodig om hogere waarden aan te vragen, omdat 30 km/uur wegen niet gezoneerd zijn. Wanneer de geluidsbelasting berekend wordt volgens de Meet- en rekenmethode Geluid (rekenmethode Omgevingswet) wordt wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

4.8.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Wettelijk kader

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekenende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk onderbouwing uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Actieplan Luchtkwaliteit 2020-2024

De gemeente Rijswijk wil samen met andere overheden, organisaties, ondernemers en inwoners maatregelen nemen om de luchtkwaliteit in Rijswijk te verbeteren. Het Rijk heeft samen met de provincies en een aantal gemeenten op 13 januari 2020 het Schone Lucht Akkoord getekend. Hierin hebben de deelnemende partijen, waaronder gemeente Rijswijk, 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. Het gaat hierbij om gezondheidseffecten van blootstelling aan de uitstoot van Nederlandse bronnen.

Rijswijk realiseert zich dat voldoen aan de grenswaarden nog niet betekent dat de lucht schoon is. De ambitie reikt verder, het moet en kan schoner. De gemeente Rijswijk streeft naar een gezonde leefomgeving voor haar inwoners en bezoekers. Met dit Actieplan luchtkwaliteit 2020-2024 werkt de gemeente aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het realiseren van gezondheidswinst door het uitvoeren van een pakket aan maatregelen, zoals het uitbreiden van milieuzone's, stimuleren van het gebruik van de fiets, OV en elektrische voertuigen.

4.9.2 Betekenis voor het plan

In onderhavig geval biedt het bestemmingsplan ruimte aan maximaal 583 woningen (bestaande uit 560 nieuwbouwwoningen en het behoud van 23 bestaande woningen). Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte aan 30 zorgwoningen. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag. Verder wordt planologisch ruimte geboden aan maximaal 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies.

De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aangezien, de omvang van de beoogde ontwikkeling ruim onder de grenswaarden uit bovenstaande voorbeelden blijft.

In het kader van het Actieplan luchtkwaliteit dient opgemerkt te worden dat het plangebied wordt ingericht conform het STOMP-principe: 1) stappen, 2) trappen, 3) OV, 4) Mobility as a Service, 5) privéauto. Er wordt daarmee nadrukkelijk ingezet op het aantrekkelijk maken van de mobiliteitsinfrastructuur voor voetgangers en voor het gebruik van de fiets, het OV en deelmobiliteit.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de CIMLK Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige totale concentraties voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de

projectlocatie (geraadpleegd via CIMLK Monitoringstool op 2 mei 2024).

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 50681044_112167		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2022	23,2	18,1	9,3
2030	17,0	15,1	7,4
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 4.1 Totale concentratie stikstofdioxide en fijnstof (bron: CIMLK)

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van het plangebied, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staat.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Wettelijke kader

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico, mede bepaald door het aantal personen (dichtheid) binnen het te beschouwen gebied. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt afhankelijk van de ontwikkeling een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

4.10.2 Betekenis voor het plan

Binnen onderhavig plangebied worden woningen gerealiseerd. (Zorg)woningen zijn kwetsbare objecten in het kader van externe veiligheid. Door AVIV is daarom een onderzoek naar het aspect externe veiligheid uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 16 van deze toelichting. De resultaten worden hieronder beschreven.

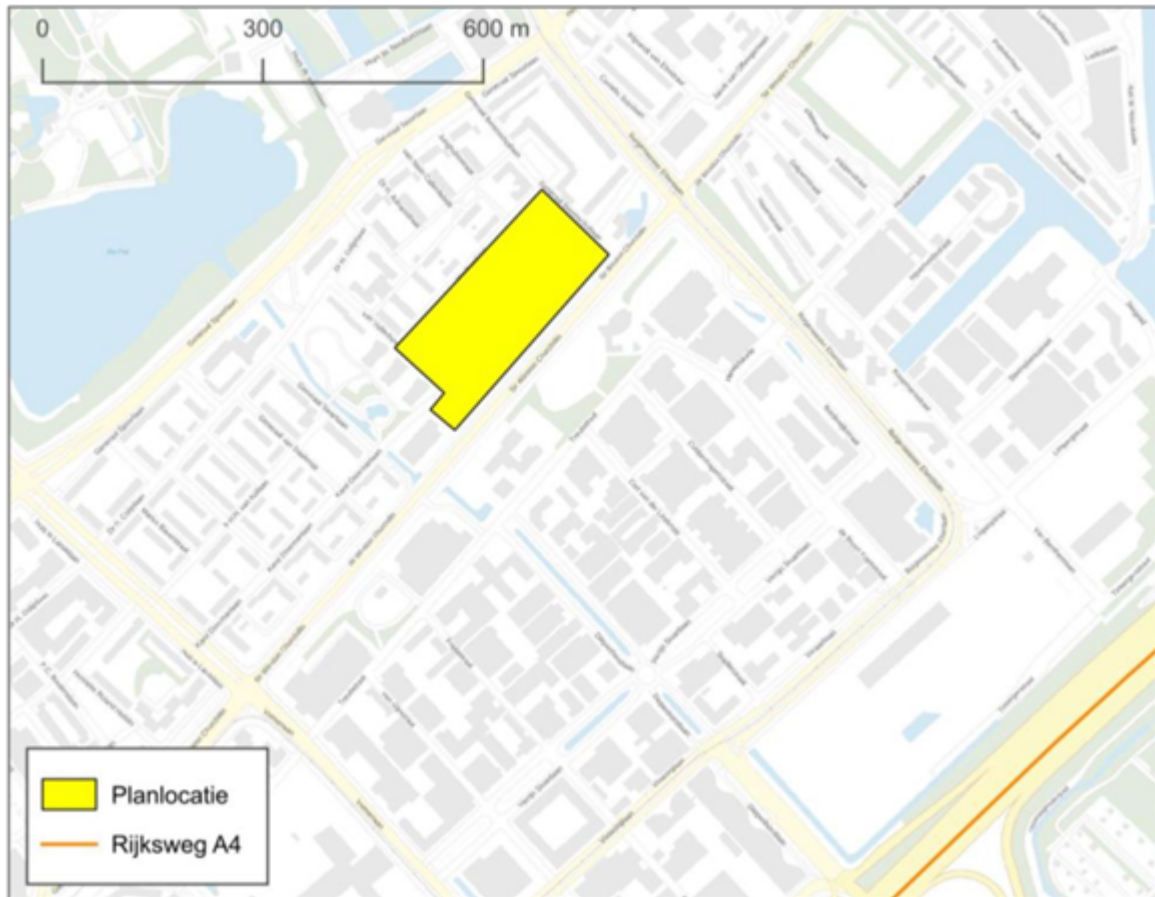
Risicobronnen

Een deel van het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A4 en de A13 die onderdeel uitmaken van het Basisnet. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is inzicht in de externe veiligheidsrisico's nodig. In deze notitie wordt ingegaan op het aspect externe veiligheid. De planlocatie ligt binnen 200 m van de Burgemeester Elsenlaan waarover LPG werd vervoerd ter bevoorrading van het daaraan gelegen tankstation. De vergunning voor de verkoop van LPG is inmiddels ingetrokken. De

Burgemeester Elsenlaan is daardoor niet langer een relevante risicobron en wordt daarom buiten beschouwing gelaten.

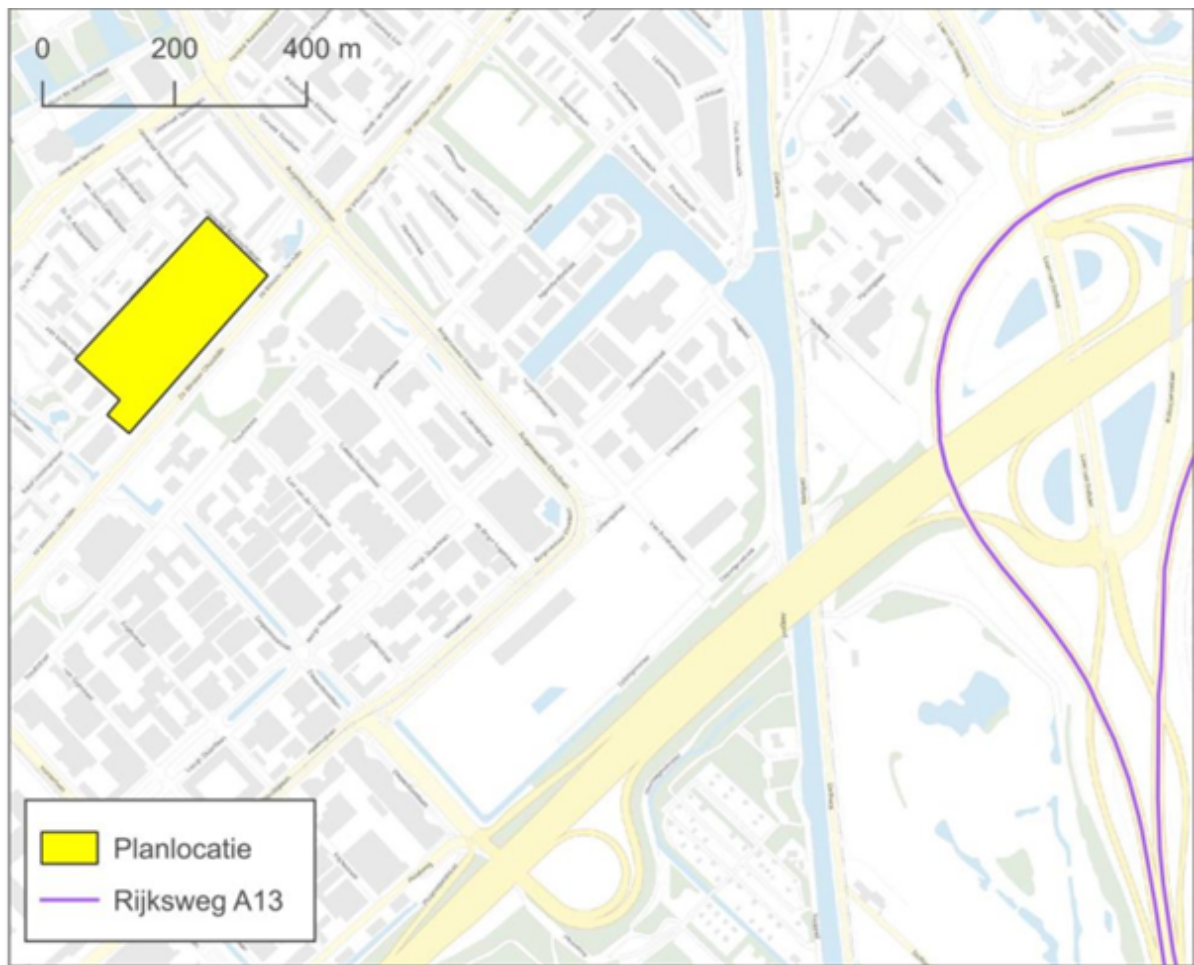
Rijksweg A4 en Rijksweg A13

Op ca. 850 m ten zuidoosten van de planlocatie bevindt zich de rijksweg A4 (basisnetwegvak Z9) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De planlocatie ligt buiten de 200 m ter verantwoording van het groepsrisico maar binnen het invloedsgebied van 880 m vanwege het transport van toxische vloeistoffen (stofcategorie LT2). Het volstaat om conform artikel 7 van het Bevt in te gaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.



Figuur 4.13 Ligging plangebied t.o.v. A4 (bron: AVIV)

Op ca. 1 km ten zuidoosten van de planlocatie bevindt zich de rijksweg A13 (basisnetwegvak Z29) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt [5]. De planlocatie ligt buiten de 200 m ter verantwoording van het groepsrisico maar binnen het invloedsgebied van 4 km vanwege het transport van toxische vloeistoffen (stofcategorie LT3).



Figuur 4.14 Ligging plangebied t.o.v. A13 (bron: AVIV)

Beperkte verantwoording van het groepsrisico

Conform artikel 7 van het Bevt hoeft enkel te worden ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Bestrijdbaarheid

Bij het vrijkomen van een toxische gaswolk kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water. Hiertoe dienen voldoende bluswatervoorzieningen nabij de risicobron aanwezig te zijn. De aanwezigheid van bluswatervoorzieningen binnen het plangebied is met het oog op een toxische scenario niet relevant.

Ook ten aanzien van de bereikbaarheid is bij een toxisch scenario met name de bereikbaarheid van de risicobron maatgevend. De inrichting van het plangebied heeft geen invloed op de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron. Aan de westzijde van het plangebied, blijft ondanks dat ter plaatse geen ontsluiting voorzien is, de toegankelijkheid voor hulpdiensten gewaarborgd.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. De planvorming betreft in hoofdzaak woningbouw. Uitgangspunt is dat de personen in de gebouwen zelfredzaam zullen zijn. Voor de bewoners van de zorgwoningen geldt dat sprake is van 24-uurszorg. De zorgverleners zullen derhalve verantwoordelijk zijn voor de onttrekking van de bewoners aan het dreigende gevaar.

Mogelijkheden voor ontvluchting/schuilen

Bij incidenten zal een afweging gemaakt moeten worden tussen schuilen of vluchten. Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen

daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld.

Aangenomen wordt dat personen die zich binnen in een van de buitenlucht afgesloten ruimte bevinden een 10 keer zo lage kans hebben te overlijden als personen die zich bevinden in de buitenlucht (PGS3). Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de weg is schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie kunnen worden gesloten. Indien desalniettemin bij een toxische wolk door de hulpdiensten wordt besloten het gebied te ontruimen, is het van belang dat personen haaks op de wolk kunnen vluchten. Hiervoor is het nodig dat er haaks op elkaar staande vluchtwegen beschikbaar zijn, die van de bron af gericht zijn. Deze wegen mogen niet doodlopend zijn. De huidige infrastructuur biedt hiervoor voldoende mogelijkheden. Gerichte risicocommunicatie met gebruikers van het gebouw (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

4.10.3 Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio Haaglanden is in het kader van het wettelijk vooroverleg in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Op 9 november 2023 heeft de Veiligheidsregio Haaglanden advies uitgebracht. Uit het advies volgt dat het plangebied op circa 825 meter ten noordwesten van de rijksweg A4 ligt, op circa 1000 meter ten westen van knooppunt Ypenburg en op circa 1715 meter ten noordwesten van de rijksweg A13. In geval van een calamiteit kan zich een incident voordoen waarbij giftige stoffen vrijkomen. Gezien de afstand van het plangebied tot aan de rijksweg A4, knooppunt Ypenburg en rijksweg A13 zal het groepsrisico als gevolg van de (eventuele) ontwikkelingen niet significant toe- of afnemen.

Gezien de afstand van deze risicobronnen tot aan het plangebied worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- a. Afschakelbare ventilatie;
- b. Voorbereiding interne organisatie;
- c. Risicocommunicatie;
- d. Bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

De geadviseerde maatregelen worden bij de nadere uitwerking van het plan ter harte genomen. Voor het toepassen van afschakelbare ventilatie geldt dat dit per 1 januari 2024 voor alle nieuwbouwplannen verplicht is.

4.10.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.11 Windhinder

4.11.1 Wettelijk kader

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel uit de NEN 8100. In de NEN 8100 is de beoordelingsmethodiek voor windhinder en windgevaar neergelegd.

In het beslismodel van de NEN 8100 wordt weergegeven wanneer een windonderzoek mogelijk nodig kan zijn. Een onderzoek is verplicht voor gebouwen hoger dan 30 meter. Voor onbeschut gelegen gebouwen met een hoogte tot 30 meter dient een specialist te beoordelen of windonderzoek noodzakelijk is.

In de NEN 8100 wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteitenklassen. Bij een laag activiteitsniveau zullen lagere snelheden sneller als hinderlijk ervaren kunnen worden dan bij een hoger activiteitsniveau. Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties. Hiervoor wordt getoetst aan het specifieke gevaarcriterium.

Overschrijdingskans In procenten van het aantal Uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten
<2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
>25	E	Slecht	Slecht	Slecht

Figuur 4.15 Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

Overschrijdingskans In procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
< 0.05	Geen risico
0,05 < 0,30	Beperkt risico
> 0,30	Gevaarlijk

Figuur 4.16 Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windgevaar

4.11.2 Betekenis voor het plan

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is door Actiflow een windonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als Bijlage 18 opgenomen bij dit bestemmingsplan. Het inpassen van de nieuwbouw zal leiden tot een wijziging van het lokale windklimaat. Daarnaast vragen de functies van de gebouwen en het verwachte gebruik van de openbare buitenruimte om een acceptabel comfortniveau ten aanzien van wind. Het is dan ook noodzakelijk het windklimaat inzichtelijk te maken, zodat mogelijke knelpunten kunnen worden aangepakt. Aanvullend wordt het netto-effect van de nieuwbouw inzichtelijk gemaakt door het optredende windklimaat in de toekomstige situatie te vergelijken met de huidige windklimaat wat optreedt in het plangebied zonder nieuwbouw. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven.

Resultaten bestaande situatie

De resultaten geven weer dat in de bestaande situatie, in wijkdeel Te Werve Oost, een windluw klimaat optreedt, welke gekenmerkt wordt door windhinderklasse A. Deze conditie leent zich uitstekend voor de voetgangersactiviteiten: doorlopen, slenteren en langdurig zitten. In de bestaande situatie geldt tevens geen risico op windgevaar in de openbare ruimte. Het windluwe klimaat in de bestaande situatie is het gevolg van de relatief lage residentiële bebouwing in het plangebied. Wind neemt over de hoogte toe in snelheid, met als resultaat dat middelhoge tot hoge bebouwing nadrukkelijker blootgesteld worden aan hogere windsnelheden. Voor de aanwezige lage residentiële bebouwing in het plangebied geldt dit niet of nauwelijks. Bovendien in combinatie met de aanwezige vegetatie tussen de woonblokken resulteert in het optreden van een windluw klimaat.

Resultaten toekomstige situatie

Het inpassen van de gewenste nieuwbouw in het plangebied resulteert in een vergelijkbaar windluw klimaat, wat overwegend gekenmerkt wordt door windhinderklasse A in combinatie met zones klasse B nabij de hoogteaccenten aan de Sir Winston Churchillaan. Deze condities lenen zich wederom uitstekend voor alle voetgangersactiviteiten. Het realiseren van gebouwentrees in deze windluwe condities resulteert in een comfortabel gebruik. Aan de zuidwestelijke gevel van het meest noordoostelijke hoogteaccent aan de Sir Winston Churchillaan geldt een minimale zone met een klasse C classificatie. Deze condities lenen zich enkel nog voor de activiteiten doorlopen en slenteren. In de toekomstige situatie geldt tevens geen risico op windgevaar in de openbare ruimte.

4.11.3 Conclusie

Op grond van het windonderzoek kan geconcludeerd worden dat er als gevolg van het plan geen sprake is van windgevaar. Als gevolg van het plan waar voorliggend bestemmingsplan ruimte aan biedt is er sprake van een windluw klimaat. Nabij de zuidwestelijke gevel van het meest noordoostelijke hoogteaccent aan de Sir Winston Churchillaan is een minimale zone met klasse C zichtbaar. Dit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan. Geconcludeerd kan worden dat het aspect wind niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staat.

4.12 Duurzaamheid

4.12.1 Wettelijk kader

Nationaal klimaatbeleid

Nederland heeft zich verbonden aan verschillende internationale afspraken.

- Klimaatverdrag van de Verenigde Naties (VN) uit 1992. Dit is het eerste klimaatverdrag.
- Kyoto-Protocol uit 1997. Hierin staat dat de emissiereducties van land tot land verschillen en onder elkaar verhandeld kunnen worden.
- VN-klimaatop in Parijs: de Conference of Parties (COP21). Nederland heeft daar ingestemd met een nieuw VN-klimaatakkoord, dat in 2020 is ingegaan. Doel van het akkoord: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius. Met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius. Nationale doelen voor terugdringen van broeikasgassen

Nationale doelen voor terugdringen van broeikasgassen

De Klimaatwet stelt vast met hoeveel procent ons land de CO₂-uitstoot moet terugdringen. De Klimaatwet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen:

- 55% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. Om dit doel te halen, hebben de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties een Klimaatakkoord gesloten. Er staan ook afspraken in die partijen onderling hebben gemaakt.
- in 2050 klimaatneutraal.

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord staan afspraken met 5 sectoren over de maatregelen die deze sectoren de komende 10 jaar en in de jaren daarna gaan nemen om de klimaatdoelen te halen. Deze sectoren zijn gebouwde omgeving, landbouw en landgebruik, elektriciteit, industrie en mobiliteit. Relevant voor het plan zijn:

- Gebouwde omgeving: In 2050 moeten 7 miljoen woningen en 1 miljoen andere gebouwen van het aardgas af zijn. Dat betekent isoleren en gebruikmaken van duurzame warmte en elektriciteit. Er moet flink wat gebeuren, maar daar is 31 jaar de tijd voor. Als eerste stap moeten in 2030 de eerste 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd zijn.
- Mobiliteit: In 2050 stoot het Nederlands verkeer en alle transport geen schadelijke uitlaatgassen en CO₂ meer uit. Verkeer en transport kunnen schoner, én ook slimmer. Zo wordt ook de bereikbaarheid en de toegankelijkheid voor iedereen beter. Dit kan door voertuigen en infrastructuur, zoals wegen, spoor en vaarwater, optimaal te gebruiken. Elektrisch vervoer en aandrijving met duurzame waterstof is daarbij belangrijk. .
- Elektriciteit: In 2030 wil Nederland 70% van alle elektriciteit opwekken met windturbines op zee en op land en zonnepanelen op daken en in zonneparken. In 2050 wil Nederland helemaal geen fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool, gebruiken. Er is nog veel te doen om dat te bereiken, want in 2018 kwam nog maar 7,2% van alle elektriciteit uit duurzame bronnen. Tegelijk groeit de vraag naar elektriciteit.

Gemeentelijk beleid

Duurzaamheid kun je groeperen onder drie pijlers:

1. Energietransitie
2. Klimaatadaptatie
3. Circulaire economie

Energietransitie: het tegengaan van klimaatverandering door de uitstoot van CO₂ te verlagen. Dit doen we door de vraag naar energie te verkleinen via besparing en de opwekking van energie te verduurzamen.

Klimaatadaptatie: het klimaat verandert. Daarom passen we ons aan om de gevolgen van (versnelde) klimaatverandering op te vangen en de schade en overlast zoveel mogelijk te beperken. Hiervoor richten we onze leefomgeving klimaatbestendig in.

Circulair economie: het omvormen van ons economisch systeem waarin we grondstoffen niet uitputten en reststoffen opnieuw gebruiken in het productieproces. We werken aan vermindering van afvalstromen, hergebruik van reststoffen en gebruik van hernieuwbare grondstoffen.

1. Energietransitie

De gemeente Rijswijk wil in 2050 energieneutraal zijn en volgt daarmee de landelijke afspraken. Het basisdocument Energietransitie Rijswijk bevat de kaders en uitgangspunten voor de gemeentelijke bijdrage aan de Regionale Energiestrategie. In december 2021 is de gemeentelijke Transitievisie Warmte vastgesteld.

In de Transitievisie Warmte heeft de gemeente aangegeven op welke wijze wordt gewerkt aan de overstap naar duurzame warmte voor de gebouwde omgeving.

De hoofdlijn van de Transitievisie Warmte is:

- Inzetten op het verkleinen van de warmtevraag. Hiervoor wordt ingezet op het isoleren van woningen, maar ook gedragsverandering.
- Lokale initiatieven stimuleren en faciliteren. Het gaat hierbij om het bieden van maatwerk gericht op de behoefte van lokale initiatiefnemers.
- Betaalbaarheid. De overstap naar duurzame energie moet voor inwoners haalbaar en betaalbaar zijn.
- Stap voor stap en samen. Communicatie en participatie is onmisbaar in het proces van de overstap naar duurzame energie.

Daarnaast is per wijk aangegeven welke alternatieve warmte opties mogelijk zijn voor het verwarmen van woningen en gebouwen zonder aardgas. Dit is een belangrijke stap op weg naar het behalen van de doelstellingen uit het Nationaal klimaatakkoord. Voor de wijken waar aansluiting op een warmtenet tot de opties behoort, is aangegeven in welke fasering de aanleg van warmtenetten wordt uitgewerkt.

Energieprestatie - BENG

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

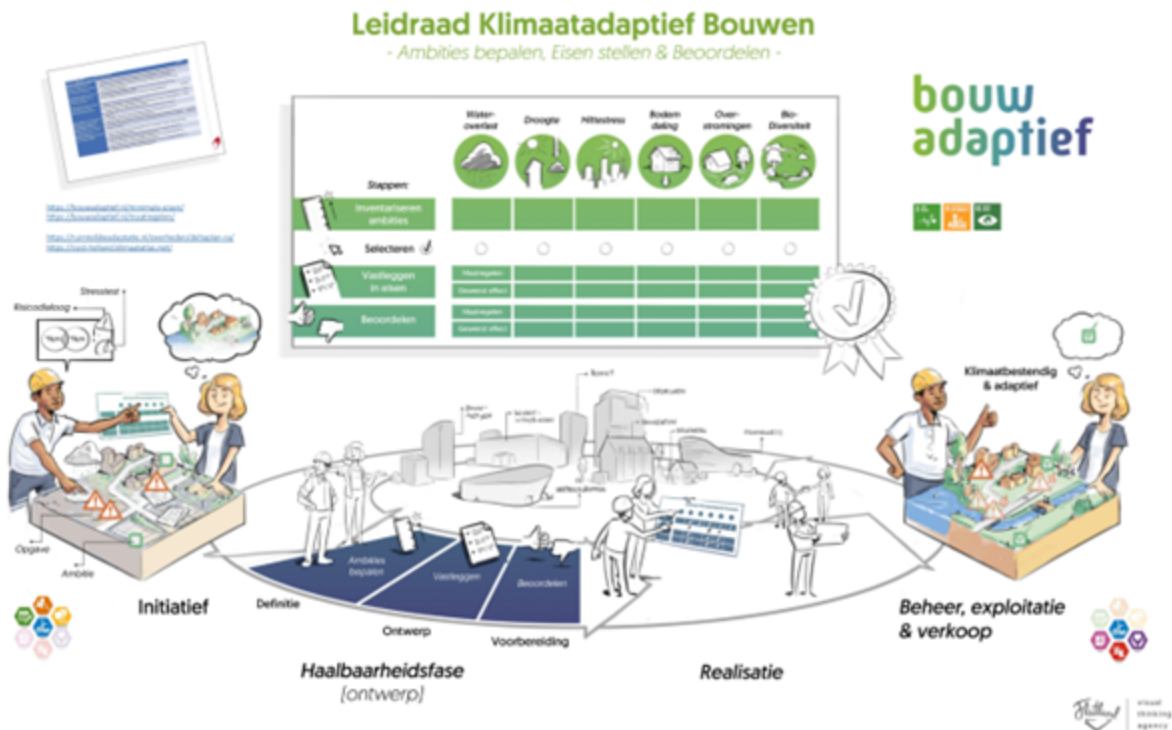
2. Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert. Niet alleen stijgt de zeespiegel, maar extremere weertypen komen steeds vaker voor zoals langdurige droogte of extreme regenval. We werken daarom hard om verdere verandering van het klimaat door de energietransitie te beperken. Tegelijkertijd is het nodig om ons aan te passen aan de versnelde klimaatverandering zodat we schade zoveel mogelijk beperken. Hittestress en droogte zijn onderwerpen die de komende jaren ook onze aandacht behoeven.

Convenant Klimaatadaptief Bouwen

Zuid-Holland wil voorop lopen op het gebied van klimaatadaptief bouwen. In 2018 is het Convenant Klimaatadaptief Bouwen opgesteld dat ondertekend is door diverse partijen, zoals bouwbedrijven, gemeenten (waaronder Rijswijk), de provincie, waterschappen, maatschappelijke organisaties,

financiers en projectontwikkelaars. Vanuit het convenant wordt gezamenlijk opgetrokken om de Zuid-Hollandse delta zo adaptief mogelijk te maken. Het convenant stimuleert partijen om klimaatadaptief te bouwen en biedt daarvoor allerlei ondersteuning aan. Het doel van het convenant is het verminderen van wateroverlast, droogte, hittestress, bodemdaling en overstromingen en het vergroten van de biodiversiteit bij bouwopgaven.



RAAK 2023-2030

Rijswijk moet beter uitgerust worden om de veranderingen van het klimaat beter te kunnen opvangen, voor nu en voor in de toekomst. RAAK 2023-2030 (Rijswijk Adaptatiestrategie en Aanpak Klimaatverandering) is in de zomer 2023 door de gemeenteraad vastgesteld. De strategie bevat prioriteringsthema's als aanpak van Hittestress en Biodiversiteit en andere strategische doelstellingen, zoals bewustwording met activiteiten van Operatie Steenbreek, maar ook het reguleren en borgen van een gestructureerde aanpak van klimaatadaptatie. Zo is o.a. afgesproken om het Convenant Bouw adaptief, inclusief de Leidraad/PvE, toe te passen op alle nieuwbouwprojecten. Dit wordt in de toekomst aangevuld met een leidraad voor klimaatadaptieve inrichting van onze openbare ruimte. Dit betekent dat klimaatadaptatie niet langer vrijwillig en ad hoc kan worden toegepast. Met deze strategie tot 2030 kunnen we de klimaatrisico's als gevolg van klimaatverandering op termijn geleidelijk terugdringen, met positieve gevolgen voor de natuur, de economie en de leefbaarheid in onze stad.

3. Circulaire economie

De Rijksoverheid werkt via het programma 'Nederland Circulair in 2050' aan een volledig circulaire Nederlandse economie. Op weg daar naar toe, wil Nederland in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen met 50% reduceren. Het programma bouwt voort op een programma als VANG (Van Afval Naar Grondstof). VANG richt zich op preventie (het voorkomen van afval), afvalscheiding en het terugdringen van restafval bij huishoudens en bedrijven. In 2017 hebben maatschappelijke partners (bedrijven en kennisinstellingen) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) het Grondstoffenakkoord ondertekend. Dit akkoord is gericht op het bereiken van een schaa sprong in de transitie van een lineaire naar een circulaire economie. Daarmee levert het een bijdrage aan het bereiken van de doelstelling van het klimaatakkoord.

Bij circulaire economie gaat het over het hergebruiken van producten en het delen van eigendom. Het efficiënter gebruik maken van wat we al hebben helpt om minder grondstoffen te verbruiken.

De deeleconomie, waar het delen van eigendommen centraal staat, heeft een vlucht genomen. Ook in

Rijswijk groeit de deeleconomie (deelscooters, deelauto's). Het delen van eigendommen verbindt mensen en draagt bij aan sociale cohesie.

4.12.2 Betekenis voor het plan

Als gevolg van het plan waar voorliggend bestemmingsplan ruimte aan biedt wordt de verouderde naoorlogse woonwijk gefaseerd herontwikkeld. Verouderde en nog op het gas aangesloten woningen worden vervangen door nieuwbouwwoningen die voldoen aan de laatste duurzaamheidseisen en voorschriften.

Te Werve is een groene wijk. Deze kwaliteit wordt gekoesterd en versterkt, naar een groen beeld dat toekomstgericht, hoogwaardig en divers is. Het Rijswijkse uitgangspunt bij ontwikkelingen is: bomen handhaven. Om in het gebied een kwaliteitsslag te kunnen maken, met een gedifferentieerd woningbouwprogramma en een verkeersluw karakter (garages) zal dat in deze ontwikkeling niet mogelijk zijn. Het meeste bestaande groen wordt vervangen door nieuw groen. Op een aantal plekken worden bomen ingepast. Ook kunnen op een aantal plekken bomen worden verplant; om plaats te maken voor wonen of om plaats te maken voor een ander type boom. De beplantingskeus dient aan te sluiten op de gewenste stedenbouwkundige uitstraling en de bestaande delen van te Werve (bestaand assortiment, heesterstroken). Daarnaast worden nieuwe typologieën toegevoegd (bijvoorbeeld begroeide laagtes en bloemrijke bermen) ten behoeve van een grotere biodiversiteit. De bomenstructuur en meer algemeen de groenstructuur, dient altijd ondersteunend te zijn aan de stedenbouwkundige opzet; met onderscheid tussen de hoofdstructuur en verblijfsplekken. Verblijfsplekken kunnen qua inrichting meer gethematiseerd zijn ingericht. Groenvakken (bermen, stroken) zijn robuust van maat en versnippering wordt tegengegaan.

Naast groen in het openbaar gebied wordt de groene uitstraling van de wijk versterkt door groen op privé terrein: (gevel)tuinen, groene gevels, groene daken en daktuinen. Naast het groene beeld speelt leefbaarheid en klimaatadaptie een grote rol. Concreet wordt bij de nadere uitwerking van het ontwerp invulling gegeven aan het tegengaan van hittestress en voorzien in voldoende wateropvang. Door het planten van voldoende bomen die ook de kans krijgen volwassen te worden: in zowel openbaar gebied (straten en verblijfsplekken) als op daktuinen wordt hittestress zo veel als mogelijk beperkt. Door het minimaliseren van verharding en het toevoegen van groen wordt eveneens bijgedragen aan het tegengaan van hittestress. Voor wateropvang geldt dat minimaal 50 mm moeten kunnen worden opgevangen op privaat terrein. Bij piekbuien van 70 mm/uur geldt de verplichting dat er geen schade optreedt. Ook moeten vitale voorzieningen blijven functioneren bij 90 mm/uur. In paragraaf 4.4 is reeds ingegaan op de wijze waarop wordt voorzien in het opvangen van hemelwater in het plangebied.

4.12.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 Milieu effect beoordeling

4.13.1 Wettelijk kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan cq. inpassingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van een m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. is in onderdeel C benoemd voor welke type projecten het verplicht is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Voor andere projecten die niet in onderdeel C maar in onderdeel D zijn genoemd, moet eerst beoordeeld worden of er belangrijke nadelige gevolgen kunnen zijn voor het milieu (dit heet een m.e.r.-beoordelingsplicht). Blijkt uit de m.e.r.-beoordeling dat er belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn, dan is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

4.13.2 Betekenis voor het plan

De voorgenomen ontwikkeling is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject, als bedoeld in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.. De voorgenomen ontwikkeling voorziet immers in de sloop- en nieuwbouw van een woonwijk, waarbij het aantal woningen toeneemt. In de huidige situatie zijn 355 sociale woningen aanwezig, waarvan 51 grondgebonden woningen en 304 appartementen. Het bestemmingsplan biedt in de toekomstige situatie ruimte aan maximaal 583 woningen (waarvan 560 nieuwbouwwoningen en 23 bestaande woningen). De ontwikkeling blijft hiermee onder de getalsmatige drempel waarde van 200.000 woningen. Daarnaast voorziet de voorgenomen ontwikkeling in 30 zorgwoningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag en in 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies (waarvan de volledige 600 m² mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m² voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Hiermee is dit bestemmingsplan (vormvrij) m.e.r. –beoordelingsplichtig. Ten behoeve van het plan is een aanmeldnotitie opgesteld en bijgevoegd als Bijlage 17 bij voorliggende toelichting.

Op basis van de vormvrije m.e.r.-beoordeling die ten behoeve het bestemmingsplan “Te Werve Oost” is opgesteld hebben Burgemeester en wethouders besloten dat voor het bestemmingplan geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden. Deze conclusie is vastgelegd in een separaat besluit op de aanmeldnotitie.

4.13.3 Conclusie

Het Besluit m.e.r. vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.14 Bezonning

4.14.1 Wettelijk kader

In de gemeente Rijswijk is geen beleid in het kader van bezonning en beschaduwing van de gebouwde omgeving. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is daarom beoordeeld of wordt voldaan aan de in Nederland gangbare TNO-norm voor bezonning. De TNO-norm luidt als volgt:

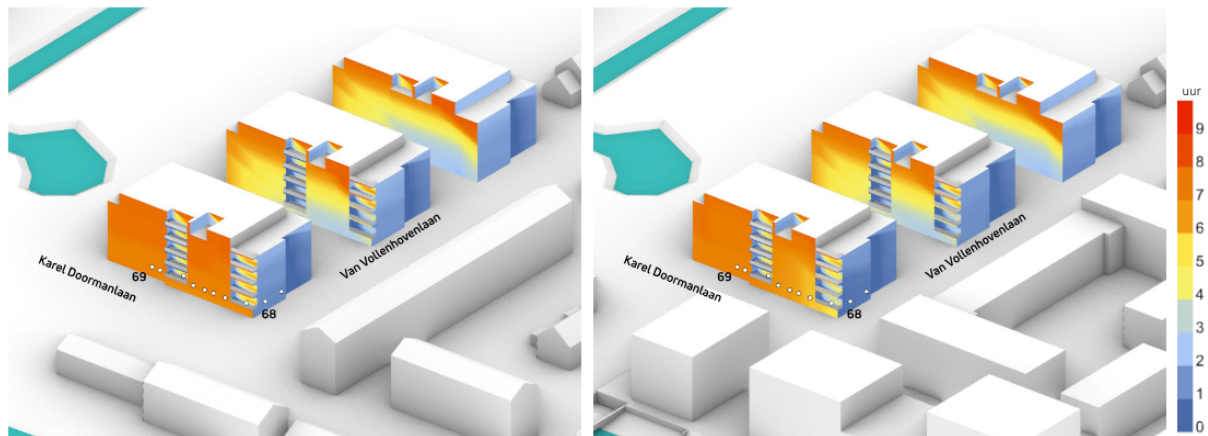
"Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonning op de voor- en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden."

4.14.2 Betekenis voor het plan

Ten behoeve van het plan is een bezonningsonderzoek uitgevoerd. De rapportage is als Bijlage 19 opgenomen bij deze toelichting. Het bezonningsonderzoek volgt de richtlijnen uit de van de lichte TNO-norm. Hierbij is inzicht gegeven in de bezonning op de maatgevende referentiedag 19 februari.

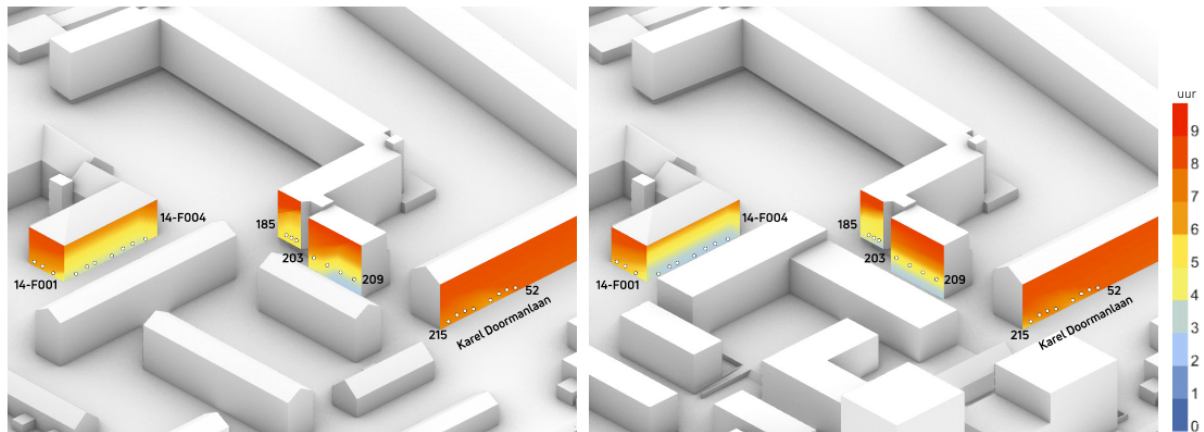
De resultaten tonen dat de beoogde nieuwbouw de grootste invloed heeft op de woningen die in de directe nabijheid van de hoogteaccenten aan de Sir Winston Churchilllaan staan of op korte afstand van de relatief lage bebouwing aan de Idenburglaan en Generaal Berenschotlaan. Het aantal bezonningsuren op de gevels van de eerste woonlaag van het appartementencomplexen aan de Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan (nr. 14 en nr. 1 t/m 211) en Karel Doormanlaan nemen respectievelijk met maximaal 1:15, 1:20, 0:35 en 2:45 uur af. Voor de grondgebonden woningen aan de Idenburglaan wordt zelfs een verdere afname van maximaal 3:30 uur waargenomen. Desondanks voldoen de beschouwde gevels van de woningen aan het criteria van minimaal 2 uur bezonning.

In de toekomstige situatie valt de schaduw op 19 februari tussen circa 08:00 en 10:00 uur op de woningen van het appartementencomplex aan de Van Vollenhovenlaan.



Figuur 4.17 Overzicht van de bezonningsuren op de gevels van de woningen aan de Van Vollenhovenlaan, in zowel de bestaande als toekomstige situatie op de referentiedag 19 februari (bron: bezonningsonderzoek Actiflow)

Tussen circa 10:00 en 12:00 uur is deze schaduw aanwezig op de grondgebonden woningen aan de Idenburglaan, om vervolgens later op de middag tussen 14:00 en 16:00 uur op de woningen van de appartementencomplexen aan de Generaal Berenschotlaan en Karel Doormanlaan te vallen.



Figuur 4.18 Overzicht van de bezonningsuren op de gevels van de woningen aan de Generaal Berenschotlaan en Karel Doormanlaan, in zowel de bestaande als toekomstige situatie op de referentiedag 19 februari (bron: bezonningsonderzoek Actiflow)

4.14.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van het plan voldaan wordt aan de licht TNO-norm. Het aspect bezonning staat niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.

4.15 Niet Gesprongen Explosieven

4.15.1 Wettelijk kader

In de voorbereiding van een project waarbij de grond/waterbodem wordt geroerd, is de opdrachtgever verplicht een onderzoek met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid en risico's betreffende Niet Gesprongen Explosieven (NGE) uit te voeren. Dit is vastgelegd in het Arbobesluit (artikelen 2.26 en 4.10 lid 1 t/m 4). Specifiek staat het volgende omschreven in artikel 4.10, lid 2: *'In alle gevallen waarin gevaar voor de veiligheid of gezondheid van werknemers kan bestaan door de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten, wordt, alvorens werkzaamheden worden aangevangen, hiernaar een oriënterend onderzoek ingesteld'*. In het Arbobesluit wordt geen nadere omschrijving gegeven waaraan dit Oriënterend Onderzoek dient te voldoen.

In de Nota van Toelichting met betrekking tot het Arbobesluit wordt hier aan toegevoegd dat het hier

gaat om een 'quick scan'. *“Het oriënterend onderzoek bedoeld in het tweede lid betreft een 'quick scan' waarmee bijvoorbeeld bij de betreffende gemeente of op de bommenkaart na wordt gegaan of er in dat gebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden.”* (Nota van Toelichting wijziging Arbeidsomstandighedenbesluit, Onderdeel F, toelichting op artikel 4.10, lid 2).

“Het oriënterend onderzoek kan leiden tot het inzicht dat er (1) geen sprake, (2) dat er mogelijk sprake of dat er (3) met zekerheid sprake is van de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten die gevaar kan opleveren voor de veiligheid of gezondheid van werknemers en derden” (Nota van Toelichting wijziging Arbeidsomstandighedenbesluit, Onderdeel F, toelichting op artikel 4.10, lid 2).

4.15.2 Betekenis voor het plan

Door REASeuro is een Oriënterend Onderzoek als bedoeld in artikel 2.26 en 4.10 van het Arbobesluit uitgevoerd. Dit onderzoek is als Bijlage 20 bij de toelichting opgenomen. De resultaten worden hieronder beschreven.

REASeuro heeft aan de hand van haar GIS-database, gevuld met historisch bronnenmateriaal met betrekking tot oorlogshandelingen, de NGE-Atlas opgesteld. Deze NGE-Atlas biedt een volledige dekking van heel Nederland. Aan de hand van de historische data is bepaald binnen welke gebieden een verhoogde kans op aantreffen bestaat. Hierbij worden drie klassen onderscheiden, namelijk van laag, gemiddeld tot hoog. De bevindingen van het raadplegen van de NGE-Atlas worden gerapporteerd in een rapportage, een Oriënterend Onderzoek.

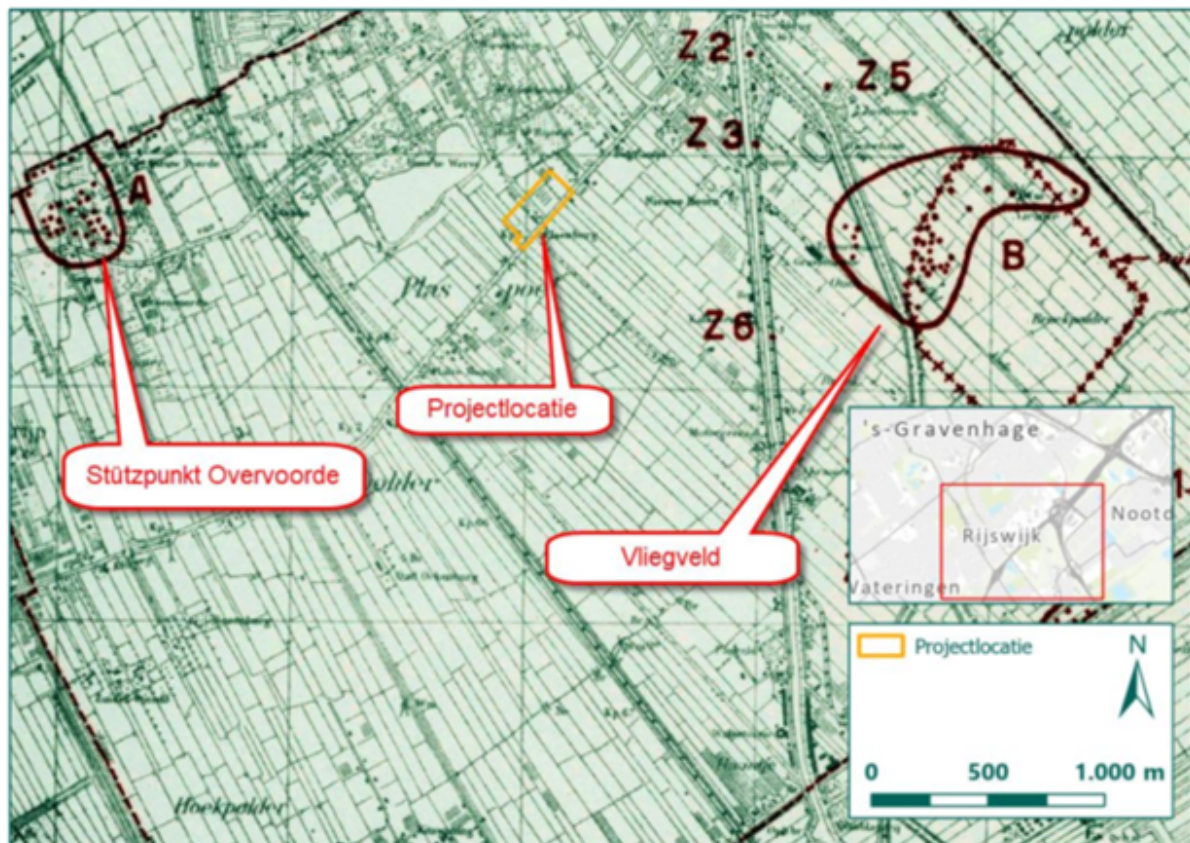
Op basis van de NGE-atlas, de uitgangspunten van de voorgenomen ontwikkeling en de historische context is de kans op het aantreffen van NGE voor het plangebied ingeschaald als gemiddeld. In onderstaand figuur is de projectlocatie weergegeven op een luchtfoto van 26 februari 1945.



Figuur 4.19 Luchtfoto d.d. 26 februari 1945 (bron luchtfoto: kadaster)

Er zijn geen verstoringen op te merken die herleid kunnen worden aan oorlogshandelingen en/of militaire infrastructuur. Ook is alternatief kaartmateriaal bekeken die kan wijzen op verdedigingswerken of mijnenvelden. Op de Blokkaarten zijn verdedigingswerken zichtbaar op 800 meter van de projectlocatie. Wat de aard van deze verdedigingswerken is en in hoeverre deze gebruikt/getroffen waren tijdens de

oorlog moet nader onderzocht worden.



Figuur 4.20 Blokkaart 274 Blok 2M (bron: Bunkerarchief)

Daarnaast dient gekeken te worden naar het vliegveld Ypenburg en Stützpunkt Overvoorde, waar de projectlocatie precies tussenin valt. De afstand tot allebei bedraagt grofweg 1,5 km. Bekend is dat voornamelijk het vliegveld Ypenburg meerdere malen grootschalig is gebombardeerd door de geallieerden. Ook had het een belangrijke rol in de meidagen van 1940. Een afstand van 1,5 km tot een vliegveld dat meermaals is gebombardeerd, is niet groot genoeg om te effecten van deze bombardementen te negeren. Tevens is in de literatuur gezien dat er op 400 meter afstand een lanceerlocatie voor een V-wapen was geïnstalleerd door de Duitsers. Deze wapens waren de eerste begeleide raketten, echter raakten projectielen vaak van hun spoor omdat de technologie destijds nog in de kinderschoenen stond.

De vermoedens zouden eenvoudig verholpen kunnen worden, mits eerdere onderzoeken ter plekke van de projectlocatie beschikbaar waren. Echter blijkt dat de projectlocatie én de naaste omgeving in het verleden niet is onderzocht. In onderstaande figuur is te zien dat het plangebied in een blanco gebied valt. Het feit dat niet voldoende bekend is over de projectlocatie, in combinatie met de historische voorkennis betreffende vliegveld Ypenburg, Stützpunkt Overvoorde, de lanceerlocatie van een V-wapen en verdedigingswerken ten oosten van de projectlocatie insinueren dat nader onderzoek noodzakelijk blijkt te zijn. Tevens heeft de EOD in het verleden meermaals NGE geruimd in én nabij het plangebied, wat het vermoeden van militaire activiteiten in de nabijheid alleen maar bevestigt.



Figuur 4.19 Uitsnede VEO-Bommenkaart met eerdere onderzoeken nabij het plangebied (bron: REASEuro)

Op basis van het reeds beschikbare bronmateriaal uit de REASEuro-Database kan worden gesteld dat in de omgeving van de projectlocatie diverse oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. In de REASEuro-Database zijn onvoldoende aanwijzingen aangetroffen van oorlogshandelingen specifiek binnen het plangebied.

Conform het Arbobesluit 4.10, lid 4 dient nader onderzoek te worden gedaan naar mogelijk achtergebleven NGE. De noodzaak tot het uitvoeren van nader onderzoek staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Mocht uit het onderzoek blijken dat het plangebied daadwerkelijk verdacht is op explosieven, dan zal te zijner tijd moeten worden geïnventariseerd wat de risico's voor de uitvoeringsfase van het project zijn voor werknemers, personeel en omwonenden. Na deze inventarisatie worden de risico's beoordeeld, gevolgd door een advies inzake de te nemen maatregelen. De initiatiefnemer heeft in de exploitatie rekening gehouden met de kosten voor het nader onderzoek en eventueel de te treffen maatregelen. Er is derhalve geen belemmering voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De verplichting tot het uitvoeren van nader onderzoek volgt daarnaast uit het Arbobesluit en hoeft daardoor niet als aparte verplichting in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

4.15.3 Conclusie

Het aspect Niet Gesprongen Explosieven staat niet aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in de weg.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De regels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het gemeentelijk handboek.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.2 Artikelsgewijze toelichting

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

Gemengd

De gronden waar zowel woningen als zorgwoningen (niet aan te merken als 'reguliere' woningen vanwege de intensieve zorgvraag) zijn toegestaan, zijn bestemd als 'Gemengd'. Het bouwen van gebouwen is uitsluitend toegestaan binnen de daarvoor aangegeven bouwvlakken. Afwijking hiervan is enkel toegestaan ten behoeve van een (half)verdiepte parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de daarvoor bestemde aanduiding.

Groen

De zogeheten 'binnenvelden' tussen de woonbebouwing zijn bestemd als 'Groen'. Binnen de bestemming Groen zijn naast groenvoorzieningen, ook voorzieningen voor langzaamverkeer toegestaan. Middels een daarvoor opgenomen specifieke aanduiding, is binnen de bestemming groen ook een dektuin toegestaan. Dit betreft een (collectieve of private) tuin bovenop de te realiseren parkeergarage. De parkeergarage is uitsluitend toegestaan binnen de daarvoor bestemde aanduiding. Voor de ontsluitingswegen van het plangebied die ook gebruikt worden door autoverkeer, is een specifieke

aanduiding 'ontsluiting' opgenomen.

Daarnaast zijn de gronden aan de zijde van de Churchilllaan bestemd als Groen.

Verkeer

De ontsluitingen van het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer'.

Water

De bestaande watergang is bestemd als 'Water'.

Wonen

De gronden waar de woonfunctie is toegestaan, zijn bestemd als 'Wonen'. In de plint van het gebouw is daarnaast maximaal 600 m² aan maatschappelijke en dienstverlenende functies toegestaan. Het bouwen van gebouwen is uitsluitend toegestaan binnen de daarvoor aangegeven bouwvlakken. Afwijking hiervan is enkel toegestaan ten behoeve van een (half)verdiepte parkeergarage, uitsluitend ter plaatse van de daarvoor bestemde aanduiding.

Waarde – Archeologie

Ten behoeve van de bescherming van de eventueel archeologische waarden, is de archeologische dubbelbestemming opgenomen. Deze dubbelbestemming kent diverse beschermingsregimes, te weten 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3'.

Waarde – Ecologie

De bestaande en nieuw te realiseren ecologische zone, is voorzien van een dubbelbestemming. Deze dubbelbestemming voorziet in de bescherming van de ecologische zone.

5.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

In dit artikel wordt geregeld dat voor gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijven.

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is een regeling opgenomen ten aanzien van het realiseren van ondergrondse bouwwerken. Tevens is een regeling opgenomen voor van het bestemmingsplan overschrijden van bouwgrenzen. Uitstekende delen zoals balkons zijn toegestaan buiten de maatvoeringsvlakken tot een diepte van 2 meter.

Algemene gebruiksregels

Het verbod om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan is opgenomen in artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wabo. In deze bepaling is dan ook enkel aangegeven welk gebruik in ieder geval als strijdig met dit bestemmingsplan moet worden aangemerkt.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is de mogelijkheid opgenomen om in geringe mate af te wijken van de maatvoeringen en bestemmings- en/of bouwgrenzen.

Overige regels

Gelet op de "Reparatiewet BZK 2014" is in het onderhavige bestemmingsplan een parkeerregeling opgenomen. Het maximum aantal wooneenheden en het maximum brutovloeroppervlakte (bvo) gezamenlijk voor de niet-woonfuncties is in de bestemmings- en overige regels vastgelegd, waarbij voor het maximum aantal wooneenheden een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid is opgenomen om het aantal wooneenheden te verhogen. Aanleiding voor deze afwijkingsmogelijkheid is dat de 30 beoogde zorgwoningen op de lange termijn, ook omgezet kunnen worden naar reguliere woningen. Dit is enkel mogelijk indien hierbij voldaan wordt aan de voorwaarden uit de afwijkingsmogelijkheid.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Slotregel

In de slotregels is bepaald onder welke naam de regels kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid en handhaving

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Optimale realisatie van de doelen van de vernieuwing van Te Werve Oost kan alleen in samenspraak met én steun van de huidige én nieuwe bewoners van de wijk. De herstructurerings- en vernieuwingsopgave voor de bebouwing en het realiseren van een vitale wijk waar mensen graag wonen, elkaar ontmoeten en genieten van het groen. De doelgroepen meenemen door verschillende manieren van participatie en goede communicatie over de stappen in het proces zijn hierbij van essentieel belang.

Fase Nota van Uitgangspunten(NvU)

Bij het participatieproces voor de NvU kreeg het project ondersteuning van bureau De Wijde Blik; specialist in communicatie en participatie bij ruimtelijke projecten. Drie fasen in dit proces voerden de boventoon: informeren, participeren en rapporteren. Het informeren gebeurde hierbij zo laagdrempelig mogelijk (oa publieksversie van NvU in de vorm van flyer en video met uitleg over NvU én belang vernieuwing van de wijk). Participatie in deze fase van het proces was er met een enquête via de website, een mailing naar zakelijke stakeholders en zowel een inloop- als een inspraakbijeenkomst.

Naar aanleiding van de inspraakavond zijn er 32 inspraakreacties ingediend. In de Nota van Beantwoording staan deze reacties uitgeschreven, inclusief de beantwoording hiervan én of er wel of niet iets mee wordt gedaan met betrekking tot de NvU. In de conclusie staat opgenomen dat er 7 wijzigingen voorgesteld worden om door te voeren in de NvU. Hieronder zijn deze weergegeven:

1. In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt of het woningprogramma gerealiseerd kan worden zonder dat alle hoogteaccenten de maximumhoogte van 12-14 lagen krijgen. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.
2. In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt hoe de gebouwen dusdanig gepositioneerd kunnen worden zodat het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte kan krijgen. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.
3. In de NvU wordt aangegeven dat voor elk bouwproject een BLVC-plan wordt opgesteld en dat de gemeente voor het totale project een omgevingsmanager aanstelt.
4. In de NvU wordt opgenomen dat de ontwikkelaar nader onderzoek doet naar schaduwwerking en windhinder.
5. In de NvU wordt ten aanzien van verkeer en parkeren een nadere toelichting opgenomen. In het Ontwikkeldkader wordt dit inhoudelijk verder uitgewerkt.
6. In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente de eisen aan de aansluiting op de Churchillaan vastlegt in het Ontwikkeldkader.
7. In de NvU wordt opgenomen dat er participatiemomenten komen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.

Het volledige eindverslag van het participatieproces voor de NvU is opgenomen in Bijlage 21 van deze toelichting.

Fase Ontwikkeldkader

In aanloop naar het Ontwikkeldkader konden belangstellenden op verschillende manieren kennis nemen van en meedenken over deze nieuwe fase:

- Een klankbordgroep op 24 mei:
Met 10 deelnemers is dieper in gesprek gegaan over het plan voor de wijk. Zo is er o.a. gesproken over de komst van voorzieningen in de nieuwbouw en hoe de deelnemers het verschillende groen in de openbare ruimte zouden willen gebruiken in de toekomst.
- Een Wijkwandeling op 30 mei:
12 deelnemers gingen onder leiding van de architect en projectontwikkelaars van Rijswijk Wonen en Synchroon rondwandelen door Te Werve Oost om de belangrijke beeldbepalende elementen aan te wijzen en in gesprek te gaan over wat men mooi vindt aan hun wijk, en hoe deze elementen behouden kunnen blijven of terugkomen.
- Inloopbijeenkomst op 28 juni:

Deze bijeenkomst in Park de Driesprong was een afsluitende participatiebijeenkomst. De bijeenkomst werd bezocht door ongeveer 50 geïnteresseerden. Aan de hand panelen gaven medewerkers van Rijswijk Wonen, gemeente Rijswijk en Synchron uitleg. Op de getoonde panelen was een uitwerking te zien van de input die in de voorgaande twee bijeenkomsten is opgehaald. Dit werd nu bij de aanwezigen getoetst.

Kort samengevat zijn de resultaten van deze drie participatiemomenten, per ontwikkelkaderhoofdstuk:

Wonen

- Komen er woningen speciaal voor ouderen? En worden de andere woningen allemaal goed toegankelijk? Hier komt later meer duidelijkheid over.
- Hoe groot worden de woningen? Hier komt later meer duidelijkheid over.
- Architectuur: van belang om aan te sluiten bij gebouwen er omheen en leuk om wat afwisseling te zien zoals nu (setbacks, dieptewerking in de gevel, boogjes en verbijzondering in metselwerk)

Groen en water, duurzaamheid en klimaatadaptatie

- Bouw hittebestendig!
- Bouw ook voor dieren zoals met netskastjes voor vogels en vlinderstruiken.
- Zorg voor openbare groene binnentuinen
- Groene gevels en groen zoals voor de Hofdames is mooi.
- Denk goed na over welke bomen waar: moeten er wel komen maar niet overal zo hoog (i.v.m. donkere woningen en overlast van viezigheid van het huidige type bomen).

Mobiliteit (STOMP)

- Parkeren: dat de nieuwbouw geen parkeervergunning op straat krijgt, stelt omwonenden gerust. Wel is van belang dat er voldoende parkeerplekken in de parkeergarages staan en goed bereikbaar is voor bezoekers. En worden die parkeerplekken niet te duur?
- Autovrij en autoluw is fijn, want er wordt veels te hard gereden. Wel is van belang dat dichtbij de woning moet kunnen stoppen voor boodschappen of mindervaliden.
- Fietsen belangrijk maken en goede route door de Karel Doormanlaan.

Voorzieningen

- Maak ruimte/aanleiding voor sport, evenals moestuinieren
- Voldoende speelplekken zijn belangrijk, maar niet te veel: laat ook ruimte voor rustige plekken.
- De buurtthuiskamer en kleine ondernemers in de plint kunnen participanten zich goed in vinden

Milieu

- De modellen van windhinder en schaduw waren na uitleg geruststellend voor participanten, op de bewoners van 23 EGW die blijven staan na.

Ruimtelijke en functionele opzet

- Fijn dat het bouwhoogte in deelgebied A in de nieuwbouw zelfs lager lijkt te zijn dan nu. Nu is de bebouwing 4,5 laag met kap, straks 3,5 tot 4,5 laag zonder kap.
- Men vindt de hoogte van de gebouwen aan de Churchilllaan nog steeds hoog, maar men te spreken over de verminderde totale hoogte en maar 2 torens hoger dan 10 lagen.
- Let op inkijk vanuit hogere gebouwen op balkons en tuinen (privacy): suggestie werd gedaan voor (deels) inpandige balkons.
- Woningen in de plint.

Vervolgproces

- Participanten zijn erg benieuwd hoe de architectuur en woningplattegronden er straks uit komt te zien.
- Bewoners vroegen zich of je kan inspreken op het ontwikkelkader wanneer het bij de gemeenteraad ligt (nee) en bij het bestemmingsplan (ja). Ze horen graag wanneer dit participatie- en inspraakproces plaats vindt.
- Over de bouw: bewoners vroeg zich af of er een ruimte komt waar je even kan uitrusten temidden van al het bouwgeweld. En op welke manier er gebouwd gaat worden (i.v.m. trillingen en overlast).

Deze suggesties en aandachtspunten worden meegenomen in het vervolgontwerp en zijn daar waar mogelijk verwerkt in onderhavig bestemmingsplan. De bewoners van de 23 gezinswoningen die

behouden zouden blijven zijn door Rijswijk Wonen geïnformeerd over nieuwe onderzoek ten aanzien van hun woningen.

Het volledige eindverslag van het participatieproces voor het Ontwikkelkader is opgenomen in Bijlage 22 van deze toelichting.

Fysiek en online

Naast een aantal fysieke momenten voor participatie binnen de verschillende fasen van het project, namen ook de online mogelijkheden om mee te denken én te doen een belangrijke plaats in. Zo namen de gezamenlijke partners in het project het initiatief tot lancering van een projectwebsite www.wonenintewerve.nl. Via deze site is het niet alleen mogelijk alle informatie over het project te achterhalen. Ook kunnen geïnteresseerden hun mening geven over de planvorming in de verschillende fasen van het proces. In 2022 is dit instrument gebruikt richting de vorming van de Nota van Uitgangspunten. De input die via onder andere dit kanaal werd geleverd, is gebruikt om de Nota van Uitgangspunten aan te scherpen. In aanloop naar het Ontwikkelkader konden belangstellenden op verschillende manieren meewerken aan deze nieuwe fase (workshop klankbordgroep, wijkwandeling en informatieavond).

Meedenken en doen

Ook via Samen.Rijswijk.nl is er de mogelijkheid actief mee te denken en informatie op te halen over Te Werve Oost. Dit digitale platform, in 2022 ingesteld op initiatief van de gemeente Rijswijk, kan worden ingezet voor bijvoorbeeld ideeën ophalen, stemmen, discussiëren, enquêtes en ondersteuning voor adviesraden en bewonerscomités.

Website gemeente

Tot slot is informatie over het project ook terug te vinden op de gemeentelijke website: Te Werve Oost | Gemeente Rijswijk. Op de informatiepagina is de basisinformatie terug te vinden en zijn er verwijzingen naar Samen Rijswijk en Wonenintewerve.

Samenvatting participatiemomenten

In de periode 2021 t/m heden hebben de volgende participatiemomenten plaatsgevonden:

- November / december 2021 - Bewonersenquête en deurgesprekken
- April 2022 - Sloopboodschap bewoners
- Mei 2022 - Bewonersbijeenkomsten
- Juni 2022 - Oprichten projectcommissie
- Oktober 2022 - Bewoners informeren over sloopfasering
- Oktober / december 2022 - Participatie NvU (2 avonden)
- Mei 2023 wijkwandeling met klankbordgroep voor input architectuur en beeldkwaliteit
- Juni 2023 inloopbijeenkomst ontwikkelkader

Informatieavond ontwerpbestemmingsplan

Op maandagavond 8 januari is een inloopavond voor het ontwerpbestemmingsplan georganiseerd. Tijdens de inloopavond konden bewoners en omwonenden van Te Werve Oost vragen stellen over het bestemmingsplan. Deze werden beantwoord door de medewerkers van Gemeente Rijswijk, Synchron en Rijswijk Wonen en er werd uitleg gegeven over het bestemmingsplan. Hier werden een drietal panelen bij gebruikt (een paneel met uitleg over het bestemmingsplan, een paneel met een samenvatting van het participatieproces tot nu toe en een tijdlijn van het proces). Er kwamen ongeveer 30 bewoners en omwonenden naar de inloopavond.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. de ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt een privaatrechtelijke overeenkomst (anterior overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere het kostenverhaal is verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

6.3 Handhaving

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

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

Voor het handhaven van regels heeft de gemeente de beschikking over een drietal instrumenten, de zogenoemde bestuurlijke, strafrechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten. Het bestuursrechtelijke instrumentarium kan de gemeente zelfstandig toepassen. Het bestaat uit bestuursdwang en een bestuurlijke dwangsom. Bij strafrechtelijke handhaving heeft de gemeente de medewerking van politie en openbaar ministerie nodig. Strafrechtelijke sancties kunnen de bestuursrechtelijke aanpak van overtredingen zeer effectief ondersteunen. Als derde middel kan de gemeente privaatrechtelijk handhaven. De gemeente treedt dan op, op basis van haar eigendomsrecht.

Efficiënte handhaving is gebaat bij heldere en overzichtelijke regels. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is dan ook nadrukkelijk rekening gehouden met het voorkomen van ongewenste situaties in de toekomst. Door de eenduidige opzet van het bestemmingsplan kan er efficiënt worden gehandhaafd. Tevens kunnen ongewenste situaties worden voorkomen, omdat bouwinitiatieven makkelijker kunnen worden getoetst aan het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Voorbereidingsfase

Vanwege het uitgebreide participatietraject (zie paragraaf 6.1 van deze toelichting) is afgezien van een voorontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Bro toegezonden aan de overlegpartners. In paragraaf 4.4.4 is reeds in gegaan op het advies van het Hoogheemraadschap Delfland en in paragraaf 4.10.3 op het advies van de Veiligheidsregio.

Daarnaast heeft de GGD aanleiding gezien om te adviseren over de voorgenomen planvorming. Deze adviezen zien toe op de thema's 'woningen en voorzieningen', 'groen, klimaatadaptatie, hittestress', 'mobiliteit en bereikbaarheid', 'geluid en geluidhinder', 'luchtkwaliteit' en 'bodemkwaliteit'. Van de adviezen is kennisgenomen en de adviezen zijn, daar waar deze toezien op aspecten die niet in dit bestemmingsplan kunnen worden geregeld, doorgegeven aan de ontwikkelaar die hiermee zoveel mogelijk rekening tracht te houden.

Verder heeft de provincie Zuid-Holland op 22 november 2023 aangegeven geen opmerkingen te hebben op het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn geen strijdigheden met het provinciaal beleid geconstateerd.

7.2 Ontwerpfase

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan de Generaal Spoorlaan, een pdf-versie van het plan was te vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in het Nieuwsblad Rijswijk en het gemeenteblad. Gedurende de periode van terinzagelegging kon eenieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan. In totaal zijn er 11 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Deze zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een beantwoording in de zienswijzennota die als Bijlage 23 bij deze toelichting is opgenomen.

7.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, treedt het plan direct na de beroepstermijn in werking.

7.4 Crisis- en herstelwet

Op het bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Het doel van die wet is om met procedurele versnellingen voor bepaalde besluiten en via experimenteerbepalingen doelgericht te werken aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Het bestemmingsplan betreft een ruimtelijk project van Bijlage I van de Crisis- en Herstelwet (categorie 3.1: herstructurering woon- en werkgebied / project voor de bouw van meer dan 11 woningen). Hierdoor gelden voor alle (uitvoerings)besluiten de procedurele versnellingen van afdeling 2, Hoofdstuk 1 Chw. Zo bepaalt de Chw dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen een half jaar (in plaats van een jaar) een uitspraak moet doen naar aanleiding van beroepen tegen een vastgesteld bestemmingsplan.

