Rijswijk

Nota van Zienswijzen Bestemmingsplan Buitenplaats Hofstede, Ontwerp d.d. januari 2022

Mei 2022

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan *Buitenplaats Hofstede* samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het ontwerpbestemmingsplan weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).
Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4). In de als bijlage opgenomen “Staat van Wijzigingen” worden de voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met een aantal wijzigingen dat ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan moet worden verwerkt.

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan “Buitenplaats Hofstede”, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 4 februari 2022 tot en met donderdag 17 maart 2022. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in het Gemeenteblad. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn vier zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Eén zienswijze is ingediend door een privépersoon namens buurtbewoners. De andere zienswijzen zijn ingediend door de Historische Vereniging Rijswijk, het Streekdierentehuis ’t Julialaantje en door Straatman Koster advocaten (namens Stichting Zorggroep Florence). Alle zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van termijn van ter inzagelegging en zijn derhalve ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van de privépersonen niet vermeld.

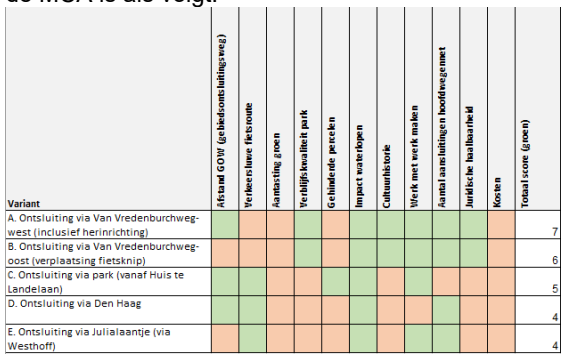
4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	**Buurtbewoners**		
1.1	**De verkeersanalyse is gemankeerd en bevat fouten.**		
	De hernieuwde verkeersanalyse van Mobycon (bijlage 17 bij ontwerpbestemmingsplan) concludeert dat alle mogelijke ontsluitingen geschikt zijn. Waarbij sommigen na het nemen van maatregelen. Voor ontsluiting A (Van Vredenburchweg westzijde) is dit onjuist. - De verkeerstellingen zijn niet representatief want geteld tijdens grootschalige werkzaamheden in de straat en tijdens corona waardoor de horeca (zeer) beperkt open is. - Ondanks dat is een gemiddelde meting van 606 gemotoriseerde voertuigen gemeten. En een maximale waarde van 688 op een donderdag. Dit is genoeg reden om te twijfelen of de capaciteit van de straat als verkeerserf voldoende is. Wij denken van niet. - In de verkeersanalyse wordt gerekend met 398 voertuigen i.p.v. 606. De onderbouwing hiervoor is het aantal voertuigen die naar het parkeerpleintje vooraan in de straat gaan. Deze onderbouwing is niet correct omdat het om ongelijktijdige metingen gaat en het niet realistisch is om aan te nemen dat het parkeerpleintje ca 200 verkeerbewegingen per etmaal genereert aangezien er 17 parkeervakken op het terreintje en 4 parkeervakken tussen bomenrij aan de straatkant aanwezig zijn. - De verkeerstelling van de eerste weken aan de Van Vredenburchweg westzijde is niet analyseerbaar doordat deze niet is bijgevoegd in de bijlage bij de verkeersanalyse. - In de verkeersanalyse is berekend dat de nieuw te realiseren ontwikkeling De Hofstede leidt tot een toevoeging van 281 gemotoriseerde voertuigen per etmaal. Omdat het een doodlopende weg betreft, moeten deze voertuigen twee maal over de Van Vredenburchweg rijden (281 voertuigen naar de nieuwe wijk toe en ook 281 voertuigen weer weg van de nieuwe wijk). Het lijkt ons sterk dat het getal van 281 klopt. Daarnaast wordt er geen rekening gehouden met voertuigen voor groenonderhoud en recreanten die van het park komen genieten.	Op basis van de destijds beschikbare informatie zouden de werkzaamheden in de straat afgerond zijn ten tijde van de verkeerstellingen. Achteraf is gebleken dat er gedurende de verkeerstellingen nog (beperkte) afrondende werkzaamheden in de straat werden uitgevoerd. De straat heeft echter geen doorgaande functie en wordt enkel door bestemmingsverkeer van en naar de straat gebruikt. Gedurende de werkzaamheden was de straat voor (auto)verkeer (conform de bebording) toegankelijk. Om deze reden is er voor ons geen aanleiding om de verkeerstellingen als niet-representatief aan te merken. De effecten van de corona pandemie zijn inderdaad destijds niet meegenomen in de verkeerstellingen. Hierom heeft Mobycon op basis van beschikbare gegevens, een factor per functie over de gemeten aantallen toegepast. Op deze manier ontstaat een realistischer beeld van het aantal verkeersbewegingen tijdens en na de corona pandemie. De gewijzigde getallen hebben, conform de aangepaste rapportage van Mobycon, geen invloed op de conclusies van de rapportage. De gewijzigde rapportage is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Conform de landelijke CROW-richtlijnen is de maximale acceptabele hoeveelheid autoverkeer van een fietsstraat 2.500 motorvoertuigen per etmaal en van een woonerf 1.000 per etmaal. De huidige én toekomstige hoeveelheid autoverkeer ligt binnen de marge van de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer op een woonerf. Uit de tellingen blijkt inderdaad dat er van de 606 bewegingen ruim 200 verkeersbewegingen richting het parkeerterrein aan het begin van de straat (of het via dit parkeerterrein ontsloten kinderdagverblijf) gaan. We hebben geen enkele reden om te twijfelen aan de gegevens die gegenereerd zijn door de geplaatste tellussen op de weg.	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de verkeerskundige toetsing door Mobycon is aan de verkeerstellingen een correctie toegepast vanwege de corona pandemie. De aangepaste rapportage zal als bijlage 17 bij de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit leidt echter niet tot een aanpassing van de gekozen ontsluiting.

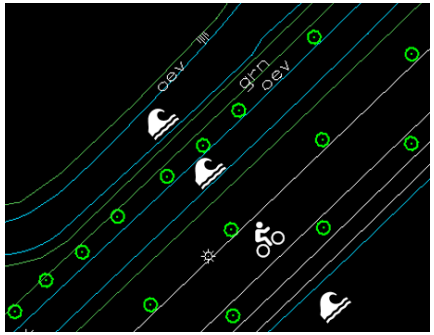
	- In de verkeerskundige toetsing wordt er van uitgegaan dat de straat aan de Van Vredenburchweg westzijde ter plaatse van het parkeerpleintje aanzienlijk breder is dan ter plaatse van de woningen. Dit is niet correct, de straat is even breed, namelijk 4,8m. Zie ook p. 24 en 25 van de Uitvoeringsagenda Landgoederenzone (juni 2021). De capaciteit is in de praktijk minder voor de woningen in verband met geparkeerde auto's. - In de verkeersanalyse wordt onderzocht in hoeverre er doorstromingsknelpunten op de route aanwezig zijn. Hierbij is echter geen rekening gehouden met het niet kunnen passeren van auto's, zoals ook beschreven door Mobycon bij optie A. Deze situatie levert per definitie een doorstromingsknelpunt op, zeker als er straks 281 voertuigbewegingen per etmaal bij komen. Bovendien is bij de beoordeling van het invoegend verkeer naar de Huis te Landelaan uitgegaan van een te lage belasting, want er is gerekend met enkel de verkeersbelasting van De Hofstede (281). Hier moet sowieso al de 606 voertuigen bij opgeteld worden (want ook het parkeerpleintje voegt in) met daarbovenop de correctie om de meting representatief te laten zijn voor de situatie zonder beperkingen. Oftewel, de huidige verkeersbelasting voor 2030 is 281+ correctie voor terugkomend verkeer + 606 + correctie niet-representatieve meting + (1,5% van het totaal x 9 jaar) voor de autonome groei. Hierdoor wordt de waarde van 1000 naar alle waarschijnlijkheid overschreden, wat leidt tot een doorstromingsknooppunt en tevens leidt tot de conclusie dat route A vanuit verkeersoogpunt minder geschikt is dan de overige routes. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: - Verkeerstelling en verkeersanalyse opnieuw uitvoeren om een representatief beeld van de normale situatie te krijgen (dus zonder werkzaamheden en coronabeperkingen). - De verkeersbewegingen van het plangebied opnieuw berekenen, aangezien er geen doorgaande weg doorheen gaat en er geen rekening is gehouden met extra recreanten en groenonderhoud. - Ter verbetering van verkeersveiligheid overwegen beleidsmatig te besluiten en vast te leggen dat alle verkeer, uitgezonderd bewonersverkeer, wordt	De verkeerstelling van de eerste weken aan de Van Vredenburchweg westzijde is, vanwege het verkeer van en naar het parkeerterrein aan het begin van de Van Vredenburchweg, niet representatief gebleken voor de gehele straat en derhalve, om misverstanden te voorkomen, niet toegevoegd aan de rapportage van Mobycon. Bij het bepalen van de aantallen gemotoriseerde voertuigbewegingen is rekening gehouden met (gemotoriseerd) verkeer van en naar de nieuwe woningen. De 281 voortuigbewegingen bestaan dus uit zowel het in als het uitgaande verkeer. In deze aantallen wordt, op basis van kengetallen, tevens rekening gehouden met ander verkeer dan bewonersverkeer zoals bezoekers, een vuilniswagen of pakketdienst. De verkeersanalyse is correct uitgevoerd. Het klopt dat de rijbaan even breed is, maar ter hoogte van de parkeerplaats wordt er in vakken geparkeerd die naast de rijbaan liggen. Ter hoogte van de huizen wordt er op de rijbaan geparkeerd, dus is ter plaatse van het parkeerterrein meer ruimte over op de rijbaan. Vandaar het advies om het parkeren ter hoogte van de huizen geheel of gedeeltelijk elders op te lossen, ter verbetering van de ook in de huidige situatie niet optimale verkeersveiligheid ter plaatse. Het onderzoek naar doorstroomknelpunten behelst doorstroomknelpunten op de gebiedsontsluitingswegen. De Van Vredenburchweg is geen gebiedsontsluitingsweg. Het klopt dat er op de Van Vredenburchweg, door geparkeerde auto's en aanwezige fietsers, knelpunten ontstaan. Deze knelpunten zijn er reeds in de huidige situatie en zouden mogelijk door het toekomstige extra verkeer iets toenemen. Mobycon adviseert op basis van het huidige gebruik van de straat (en dus ook voor de nieuwe situatie) passeer-voorzieningen te treffen. Oplossingen waaraan wordt gedacht is het verlengen van het betaald parkeren met circa 300 meter tot aan de fietssluis. Een mogelijke oplossing is ook het enkel toestaan van bestemmingsverkeer door het plaatsen van	

	geweigerd in het gedeelte ten oosten van het parkeerpleintje.	(verbods)borden. De herinrichting en de mogelijke oplossingen voor de knelpunten op de Van Vredenburchweg staan echter los van deze bestemmingsplanprocedure. De herinrichting van de Van Vredenburchweg westzijde zal in opdracht van de gemeente Rijswijk, in nauw overleg met de bewoners worden opgepakt. Hierbij zal het geheel of gedeeltelijk verplaatsen van de parkeerplaatsen een belangrijk uitgangspunt zijn. Het aantal verkeersbewegingen komt op basis van de rapportage van Mobycon op een maximaal aantal verkeersbewegingen onder de 1000 bewegingen per etmaal. Dit volstaat voor een woonerf en blijft ruim onder de norm van een fietsstraat. Zoals hierboven reeds omschreven is de rapportage van Mobycon aangepast met een correctie naar aanleiding van de corona pandemie. Los van deze aanpassingen, die geen invloed hebben op de conclusies van de rapportage van Mobycon, achten wij de verkeerstelling en verkeersanalyse correct uitgevoerd en geeft deze ons inziens een representatief beeld. Naar aanleiding van onze beantwoording hierboven zien wij geen reden om de verkeersbewegingen van het plangebied opnieuw te berekenen. Deze berekening is correct, volgens de geldende regelgeving en normen, uitgevoerd.	
1.2	**Het ontwerpbestemmingsplan trekt de verkeerde conclusie uit de verkeersanalyse van Mobycon.**		
	Het ontwerpbestemmingsplan gaat voorbij aan de analyse van Mobycon dat er voor een aantal ontsluitingsopties, waaronder optie A, aanpassingen vereist zijn en die geen onderdeel zijn van de ontwikkeling zijn van het plangebied ‘Buitenplaats Hofstede’. In het ontwerpbestemmingsplan is door Mobycon (p. 459) beschreven dat de ontsluiting van de ca. 40 nieuw te bouwen woningen voert via de Van Vredenburchweg, westzijde, langs 16 huizen (optie A). Dit is een smalle, voor auto’s doodlopende straat met veel fietsverkeer, bewonersverkeer, vele bezoekers van de horeca en wandelaars op straat. Daarnaast wordt er voor de woningen 102 t/m 134 op de openbare weg geparkeerd. Hierdoor kunnen voertuigen elkaar niet passeren en ontstaat er regelmatig een	Bij een verkeerskundige toetsing voor een erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg wordt altijd naar de verkeersveiligheid, doorstroming (bij gebiedsontsluitingswegen) en leefbaarheid (bij erftoegangswegen) op basis van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer gekeken. Dat is onderdeel van de procedure en daar wordt op getoetst. Uiteraard is de verkeersveiligheid van fietsers ook belangrijk en daarom zijn hier door Mobycon kwalitatieve uitspraken over gedaan in de analyse. Voor verdere beantwoording 1.1	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	doorstromingsknelpunt omdat auto's moeten keren vanwege het doodlopen van de straat. In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4.1, pagina 30 geconstateerd "dat op geen enkel wegvak en naar verwachting op geen enkel kruispunt sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling." Dit is niet in overeenstemming met wat Mobycon concludeert op p. 460: "Acceptabele ontsluiting indien maatregelen worden genomen". Deze maatregelen betreffen: Beperken parkeren door uitbreiden betaald/ vergunningshouders-parkeren over de gehele Van Vredenburchweg west, verbieden parkeren op de rijbaan ten westen van huisnummer 134 en verbieden parkeren tussen huisnummer 120 en 122. Dit zou betekenen dat bewoners elders hun auto's moeten parkeren en daarvoor moeten parkeerplaatsen aangelegd worden. Dat is nu nergens voorzien, niet in het ambitiedocument noch in het besluit over fase 1 van het uitvoeringsprogramma Landgoederenzone (september 2021). In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4.2.3 bevestigd dat de vereiste verkeerskundige aanpassingen geen onderdeel zijn van de ontwikkeling van het plangebied: "De toekomstige herinrichting van de Van Vredenburchweg vormt geen onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure." En dus is de constatering op p. 30 onjuist. Mobycon geeft ook aan dat mogelijke maatregel kan zijn het op termijn verwijderen van al het parkeren op de rijbaan in verband met het realiseren van een fietsstraat op deze hoofdfietsroute. Deze laatste optionele maatregel wordt blijkbaar beschreven in het ambitiedocument, waarbij de veiligheid van de bewoners in het geding komt. In de verkeersanalyse van Mobycon is namelijk alleen voor het gemotoriseerd verkeer een toetsing uitgevoerd, geen rekening houdend met het vele doorgaand fietsverkeer. Dit is een totaal verkeerd uitgangspunt aangezien de straat beoogd is als hoofdfietsroute door de gemeente en provincie. Om voor optie A de straat toch veilig te houden, is naast de aanvullende maatregelen zoals beschreven door Mobycon, ook een trottoir voor alle woningen vereist. Dit om de veiligheid van de bewoners te borgen, die direct na hun tuinhekje de straat op stappen met druk doorgaand fiets- en scooterverkeer.		

	Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: • In de waardering van de opties aangeven dat waar maatregelen vereist zijn, de betreffende optie niet geschikt is, omdat deze maatregelen geen onderdeel zijn van deze bestemmingsplanprocedure en hier nog geen besluit over genomen (en dus nog geen financiële dekking voor) is. Het is ook geen onderdeel van het besluit over fase 1 van het uitvoeringsprogramma Landgoederenzone. • Alternatief: besluitvorming over gewenste verkeerskundige aanpassingen (inclusief financiële dekking) betrekken bij de bestemmingsplanprocedue 'Buitenplaats Hofstede'.		
1.3	**De MultiCriteriaAnalyse (MCA) is niet consequent ingevuld.**		
	De MCA (bijlage 18 bij ontwerpbestemmingsplan) bevat geen consequente redenering per criterium, met als gevolg een vertekende analyse en conclusie over de ontsluitingsopties. **Criterium 'afstand tot GOW'**: De aard van de eis 'zo snel mogelijk aansluiten op een GOW' - gebiedsontsluitingsweg - is het voorkomen dat verkeer een lange route moet afleggen in bevolkt gebied, waar de risico's op verkeersongevallen groter is dan op een hoofdweg. Op hoofdwegen zijn verschillende verkeersstromen (bijvoorbeeld fiets/auto) van elkaar gescheiden. Wij vinden het logisch dat dit een zwaarwegend criterium voor de toetsing is, het weerspiegelt ook onze zorgen. Toch vinden we de uitvoering van de toetsing aan dit criterium vreemd: waarom wordt er niet gemeten tussen de GOW en de locatie van de woningen? De woningen liggen namelijk allemaal (op 2 na) aan de noordzijde van het plangebied. De laan in het plangebied voert door de zuidzijde van het plangebied, dat wordt ingericht als recreatief groen, vergelijkbaar met het overige groen in de landgoederenzone, en dus ook met recreatief verkeer. Er zijn geen gescheiden verkeersstromen voor onderzochte opties (op een stuk fietspad in optie B na), ook niet voor de laan in het plangebied. Wij vinden het daarom onjuist te stellen dat de ontsluiting van het plangebied plaatsvindt ter plaatse van het begin van de lange laan op het plangebied, terwijl het vervolgens nog door de	Naar aanleiding van de zienswijze zijn de verschillende variabelen van de MCA opnieuw bekeken waarbij een aantal aanpassingen zijn doorgevoerd. De uitkomsten in de MCA is als volgt:  Uit de aangepaste MCA scoort route A nog steeds het beste. De route langs de westzijde van de Van Vredenburchweg blijft daarom de meest geschikte route. **Criterium 'afstand tot GOW':** Als er vanuit het centrale gebied van het plan wordt gemeten dan verschuiven de afstanden inderdaad enigszins. Optie C is dan duidelijk het kortst, A en D volgen daarop. De opties B en E hebben ongeveer een twee keer zo lange afstand als A en D.	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De MCA is op een aantal punten aangepast. De aangepaste MCA zal als bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit leidt echter niet tot een aanpassing van de gekozen ontsluiting.

Variant	Afstand GOW (gebiedsontsluitingsweg)	Verkeersluwe fietsroute	Aantasting groen	Verblijfskwaliteit park	Gehinderde percelen	Impact waterlopen	Cultuurhistorie	Werk met werk maken	Aantal aansluitingen hoofdnetgemeet	Juridische haalbaarheid	Kosten	Totaalscore (groen)
A. Ontsluiting via Van Vredenburchweg-west (inclusief herinrichting)												7
B. Ontsluiting via Van Vredenburchweg-oost (verplaatsing fietsknip)												6
C. Ontsluiting via park (vanaf Huis te Landelaan)												5
D. Ontsluiting via Den Haag												4
E. Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff)												4

	recreatieve zuidzijde voert. Graag zien wij op dit aspect een visie van een verkeerskundig expert. **Criterium 'aantasting groen'**: in de MCA wordt dit als groen (positief) beoordeeld voor optie A, terwijl de huidige situatie geen acceptabele ontsluiting is zonder maatregelen, die niet in de bestemmingsplanprocedure 'Buitenplaats Hofstede' zijn opgenomen (zie voorgaand punt). Wanneer in de MCA onterecht de aanname gedaan is dat er niet meer geparkeerd mag worden op de openbare weg bij optie A, betekent dit er nieuwe parkeervakken voor bewoners moeten worden gerealiseerd, wat ten koste gaat van veel groen. Bij optie B wordt in de MCA uitgegaan van het kappen van bomen in verband met aanpassing van de fietsknip. Er is een andere mogelijkheid, namelijk het realiseren van een bestemmingsverkeer weg (enkelbaans) naast de noordelijke bomenrij. Voor deze relatief eenvoudige ingreep hoeft geen boom te wijken, zie plaatje hieronder. Ook bij optie D hoeft nauwelijks groen te wijken. **Criterium 'verblijfskwaliteit park'**: Hier is sprake van een wat subjectief karakter bij de beoordeling. Wij zijn van mening dat de verblijfskwaliteit van de parken langs optie C, D en E momenteel behoorlijk matig is, er zijn hangjongeren en er vinden regelmatig ongure zaken plaats (diefstal, handel in drugs, brandstichting en zelfs steekpartijen met de dood tot gevolg!). Parken die vaker bezocht worden hebben een grotere sociale veiligheid en daarmee een hogere verblijfskwaliteit. De verkeersstromen van de bewoners van De Hofstede kunnen hier goed aan bijdragen. **Criterium 'aantal gehinderde percelen'**: Voor optie B is deze positief, wanneer creatiever gekeken wordt naar de herinrichting van de huidige fietsknip tot ontsluitingsweg en het inrichten van een fietsknip 50 meter verderop (bijvoorbeeld met een ronde, groene ophoging waar fietsers makkelijk en veilig omheen kunnen, vergelijkbaar met kruising Caan van Necklaan met Da Costalaan). **Criterium 'impact waterlopen'**: Bij optie E zou, vanwege het zoveel mogelijk scheiden van diverse typen verkeer, het logisch zijn om de ontsluiting niet direct langs het Julialaantje te laten lopen maar net voor de slagboom van Westhoff het pad naar links te laten volgen. In deze situatie hoeft namelijk alleen de bestaande brug te worden opgewaardeerd. De	In dit criterium gaat het alleen om de afstand, niet om de vraag of gescheiden verkeersstromen aanwezig zijn. **Criterium 'aantasting groen':** Indien de geadviseerde maatregelen worden toegepast, betekent dit inderdaad dat dit ten koste zal gaan van groen om de parkeerplaatsen nabij de woningen te compenseren. De beoordeling van ''aantasting groen'' is daarom aangepast in de MCA. De door indiener meegestuurde afbeelding gaat nog uit van een oude Google Maps afbeelding van 2010. De geschetste verbeelding kan zo niet worden gerealiseerd. In de huidige situatie is er geen plek om naast de bomenrij een eenrichtingsweg aan te leggen. Er ligt namelijk ook een talud en water naast het groen. Daarnaast is het groen te smal om een eenrichtingsweg aan te leggen. Aanpassingen aan talud en water worden ook gezien als aantasting van groen. Dit betekent voor de MCA dat geen enkele variant niet ten koste van groen zal gaan.  **Criterium 'Verblijfskwaliteit park':** Verblijfskwaliteit kan op meerdere manieren worden uitgelegd. In deze is vooral gekeken naar het geheel en de samenhang van het park, waarbij zo min mogelijk verstorende elementen aanwezig zijn (zoals een weg die door het park gaat). Het park is met name bedoeld voor recreatie te voet of te fiets. In het Uitvoeringsprogramma Landgoederenzone is bepaald dat we het karakter voor de landgoederenzone als rustgebied voor wandelen, fietsen, dromen, filosoferen in het groen willen versterken. Een ontsluiting juist door de groenzone	

	waterlopen blijven intact. **Criterium 'cultuurhistorische waarden'**: Bij de beoordeling hiervan, wordt alleen uitgegaan van gemotoriseerd verkeer. Dat zou juist in de Landgoederenzone niet het uitgangspunt moeten zijn. De laan in het plangebied 'Buitenplaats Hofstede' blijft namelijk bij alle opties toegankelijk voor fietsers en wandelaars. **Criterium 'werk met werk maken'**: Ook voor opties C en D geldt dat er gecombineerd kan worden met andere voorziene aanpassingen of vereisten. Vanuit de veiligheidsregio wordt een tweede toegangsweg naar het plangebied vereist. De bouwverkeer route loopt via optie C. Als de ontsluiting voor bewoners ook via optie C loopt, ligt er al een gerealiseerde weg, welke bij toekomstige verlegging van het Julialaantje gescheiden wordt van wandelend en fietsend verkeer. Bovendien zou optie C voor het asiel een kortere toegang betekenen, evenals voor de vuilniswagen, die dagelijks bij het asiel moet zijn. Bij optie D kan een combinatie worden gevonden met het project Westhoff waarin de veiligheid van medewerkers van en naar het werk wordt vergroot door een goede verbinding met het openbaar vervoer (kortere route naar bewoond gebied waardoor de route naar tram en bus opgewaardeerd wordt). **Criterium 'juridische haalbaarheid':** De juridische haalbaarheid van optie A is klein vanwege de vereiste bestemmingsplanwijzigingen voor de te nemen benodigde verkeersmaatregelen, zoals het verplaatsen van de parkeerstrook. Tevens dient voor de verplaatsing een vergunningstraject worden doorlopen. Beide trajecten kennen hun weerstand en hebben een kans op falen. Voor optie D geldt dat deze beter moet worden onderzocht door met de gemeente Den Haag in gesprek te gaan. Het is ons niet bekend waarom optie E negatief zou scoren op juridische haalbaarheid. **Criterium 'kosten'**: In de MCA wordt onterecht gesteld dat variant A geen extra kosten met zich meebrengt. Ook al is de verkeersanalyse gemankeerd vanwege de niet representatieve verkeerstellingen, de beschrijving van Mobycon van de huidige situatie van optie A is correct. Mobycon concludeert bij deze optie dat de geschiktheid van	is hiermee dus in strijd. **Criterium 'aantal gehinderde percelen':** Het aantal percelen welke gelegen zijn aan optie C is het laagst en optie A en B is relatief ook niet hoog. Voor optie E is het aantal percelen niet hoog echter het aantal bewoners wel en dit betreft een zeer kwetsbare doelgroep. Optie D gaat langs het grootst aantal percelen. **Criterium 'impact waterlopen':** C en E kunnen gevolgen hebben voor het verloop van het water. Dit zal echter minimaal zijn, omdat in beide gevallen kan worden volstaan met een brug of duiker, welke zijn te ontwerpen met voldoende aandacht voor de waterlopen. **Criterium 'cultuurhistorische waarden':** Het uitgangspunt is een goede bereikbaarheid van buitenplaats Hofstede voor al het verkeer, waarbij door het bestaande park zo min mogelijk auto bewegingen worden toegevoegd en er zoveel mogelijk een scheiding van het langzame verkeer en het gemotoriseerde verkeer is. Het toevoegen van gemotoriseerd verkeer van de bewoners van Hofstede heeft een negatieve impact op de cultuurhistorische waarden bij de varianten C, D en E. **Criterium 'werk met werk maken':** De tijdelijke bouwweg wordt als ingreep in het park geaccepteerd omdat in de afweging tussen de veiligheid voor de omgeving/omwonenden en gebruikers van de Van Vredenburchweg tijdens de bouwen en de impact in het park, de veiligheid vooropstaat. De wijze waarop de tijdelijke bouwweg wordt aangelegd, is nog niet bekend. Maar deels zou hier sprake kunnen zijn van werk met werk maken. Als de bouwweg als ondergrond voor de nieuwe weg kan worden gebruikt. **Criterium 'juridische haalbaarheid':** Verkeersmaatregelen worden genomen middels een verkeersbesluit. Het bestemmingsplan hoeft hiervoor niet te worden gewijzigd. Optie D loopt door een ecologische zone, waar de gemeente Den Haag in de procedure/ in het collegiaal overleg een inspraak reactie op heeft gegeven, waardoor het appartementengebouw iets naar voren is gepositioneerd. De aanleg van een verbinding door deze	

	ontsluiting afhangt van te nemen maatregelen. Deze maatregelen brengen kosten met zich mee, omdat ze niet voorzien zijn in de huidige bestemmingsplanprocedure. En deze zijn aanzienlijk, wanneer besloten wordt het parkeren voor bewoners te verplaatsen. Tevens moeten de overige voorwaarden voor het verkeerstechnisch voldoen, worden doorgevoerd. Daarnaast wordt voor optie B aangenomen dat het verplaatsen fietsknip veel kosten met zich meebrengt. Zoals hierboven aangegeven, kan bij optie B een weg voor bestemmingsverkeer langs de bomenrij worden gerealiseerd, waardoor de kosten laag blijven. Het verplaatsen van de fietsknip zelf hoeft nauwelijks kosten te vergen, zeker wanneer de bestrating toch al aangepast wordt conform Raadsbesluit over fase 1 Uitvoeringsprogramma Landgoederenzone ('werk met werk maken'). Wanneer de samenwerking met het project herinrichting Van Vredenburchweg wordt gevonden, kan ook worden overwogen om de bomenrij aan de sportparkzijde toch te verplaatsen omdat deze dan weer in het historisch beeld past (deze bomenrij is relatief jong en staat niet op de historische lijn zoals verderop het straatbeeld is). De kosten voor ontsluiting via het park (optie D) zijn laag omdat deze weg toch al moet worden aangelegd voor het bouwverkeer en de veiligheidsregio. Wij willen graag ook nog enkele andere criteria toevoegen, die nu niet meegenomen zijn: • **Criterium 'Realistische ontsluitingsroute' (praktisch in het dagelijks gebruik)**: De ontsluitingen via C en D scoren hier goed omdat zij een korte verbinding naar GOW hebben en de bewoners dus niet op de fiets over een pad in het park hoeven fietsen als ze de kortste weg naar Den Haag willen afleggen. Wij verwachten bij optie A, B en E namelijk grote fiets- en scooterverkeersstromen over het Julialaantje naar de Huis te Landelaan, omdat men niet wil omrijden naar de Van Vredenburchweg. • **Criterium 'Acceptabele ontsluiting conform verkeerskundige analyse Mobycon':** Optie A zou als 'niet acceptabel' moeten worden ingevuld, omdat hiervoor allerlei ingrepen moeten worden uitgevoerd. • **Criterium 'Veiligheid bewoners'**: Bij optie A neemt de veiligheid van bewoners aanzienlijk af, omdat er geen trottoir voor de woningen aanwezig is. Dat risico wordt nu enigszins	ecologische zone past niet binnen het bestemmingsplan. Optie E past ook niet binnen het bestemmingsplan. **Criterium 'Kosten':** Bij A en B zijn kosten voorzien in het project van de herinrichting van de paden/infrastructuur van de Landgoederenzone. Deze herinrichting zal zondermeer plaatsvinden, de kosten zullen dus ook worden gemaakt. Dit wil niet zeggen dat alle kosten waren voorzien, zoals het verplaatsen van (het merendeel) van de parkeerplaatsen of het verwijderen van bomen voor optie B. Daarom geldt voor alle opties dat deze kosten met zich meebrengen. Dit is dan ook aangepast in de MCA. Uit de uitkomst van de MCA in zijn totaliteit zal blijken welke route het meest realistisch en wenselijk is. Hier zijn verschillende criteria uit verschillende invalshoeken opgenomen, zoals verkeer, groen, water, cultuur, gehinderde percelen en juridische haalbaarheid. De aangedragen aanvullende criteria zijn ons inziens dan ook niet nodig. Het aangedragen criterium 'Realistische ontsluitingsroute' zit naar onze mening verweven in de gehanteerde criteria, met name afstand tot GOW. Voor optie A zullen inderdaad ingrepen plaats moeten vinden. Deze zullen ook, middels de geplande herinrichting worden meegenomen. Voor de overige opties moeten ook ingrepen worden uitgevoerd. Conform de verkeerskundige analyse van Mobycon zijn alle opties verkeerskundige haalbaar. Dit criterium voegt dan ook niets toe aan de MCA. De veiligheid van optie A zal na herinrichting, waarbij de uitwerking hiervan in overleg met de omwonenden zal plaatsvinden, worden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Overigens zal iedere optie een veilige optie moeten zijn voor bewoners/gebruikers. Ook dit criterium voegt daarom naar onze mening niets toe aan de MCA.	

	gedempt door de geparkeerde auto's. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: • De MCA opnieuw uitvoeren met behulp van diverse experts voor een objectievere afweging van de opties: i) Visie verkeerskundig expert betreffende het startpunt van meting 'afstand ii) Creatievere verkeerskundige opties overwegen voor aanpassingen van de fietsknip, waardoor geen aantasting van het groen nodig is en herinrichting mee kan gaan met aanpassing bestrating ('aantasting groen', 'werk met werk maken', 'kosten') iii) Benodigde verkeerskundige maatregelen die niet binnen de huidige bestemmingsplanprocedure vallen, op juiste wijze beoordelen onder het criterium 'kosten' iv) Aanvullende criteria meenemen in de herziene MCA.		
1.4	**Hoofdstuk 4.2.3 bevat onjuiste conclusie wat betreft verkeer en parkeren.**		
	Vanwege de gemankeerde en deels foutieve verkeersanalyse en de inconsequente MCA, wordt in het ontwerpbestemmingsplan onterecht de volgende conclusie getrokken: "De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: • Het opnieuw laten uitvoeren van de verkeersanalyse, met een representatieve verkeerstelling, betere beoordeling van verkeersknooppunten en juiste berekening van het ontsluitingsverkeer • Het opnieuw integraal laten beoordelen van de herziene verkeersanalyse en objectieve beoordeling van de andere criteria.	Zie beantwoording onder punt 1.1.	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.5	**Toezegging bouwverkeer opnemen in het bestemmingsplan.**		
	De toezegging van de gemeente het bouwverkeer via het park te laten gaan wordt zeer gewaardeerd, maar staat niet in het bestemmingsplan. In de Nota van Inspraak en Overleg, voorontwerpbestemmingsplan, Buitenplaats Hofstede d.d. juli 2021 staat op pagina 8. *'Na zorgvuldige overweging is*	De toezegging wat betreft het bouwverkeer kan niet juridisch worden geborgd in het bestemmingsplan, dat is hier niet het juiste instrument voor. Om tegemoet te komen aan de indieners van de zienswijze wordt de toezegging wel beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. De initiatiefnemer zal ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning een bouwveiligheidsplan	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Paragraaf 6.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met het voorstel uit de zienswijze.

	besloten om het bouwverkeer door het park te laten rijden.' Uiteraard zijn wij erg blij met deze toezegging. Als buurtbewoners vinden wij het belangrijk dat deze toezegging ook duidelijk in het bestemmingsplan ogenomen wordt, zodat uitgesloten wordt dat er bouwverkeer over het westelijk gedeelte van de Van Vredenburchweg gaat. Voorgestelde aanpassing bestaat uit de volgende tekst: - In de tekst van het bestemmingsplan de volgende tekst of een met dezelfde strekking opnemen: 'Voor de bouw van de ontwikkeling 'De Hofstede' zal er geen bouwverkeer rijden door de Van Vredenburchweg westzijde (het gedeelte tussen de Huis te Landelaan en het plangebied).' Deze tekst zou kunnen passen onder hoofdstuk 6.1. onder het kopje 'Participatie' van het ontwerpbestemmingsplan.	indienen en dit plan zal enkel akkoord worden bevonden door de gemeente Rijswijk indien met (vracht) bouwverkeer gebruik gemaakt wordt van de tijdelijke bouwweg door het park en er derhalve geen (vracht) bouwverkeer gebruik zal maken van de Van Vredenburchweg. In navolging van de gesprekken die al eerder zijn gevoerd, zullen deze worden voorgezet en zullen indieners allen ook worden benaderd voor het participatietraject voor de herinrichting van de Van Vredenburchweg en overige paden in de landgoederenzone.	
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
2.	**Historische vereniging Rijswijk**		
2.1	**De benaming buitenplaats**		
	In de Toelichting van de OVZH 2019 is bij artikel 6.26 het begrip buitenplaats gedefinieerd. Op grond daarvan kan worden geconcludeerd dat in de titel van het bestemmingsplan de benaming 'Buitenplaats' misplaatst is. Het voorgestelde bouwplan voldoet niet aan de definitie. Ook is er nooit een historische buitenplaats geweest. Hier de term buitenplaats hanteren heeft een eroderend effect op de historische betekenis van het begrip buitenplaats. Voorgestelde aanpassing: Om recht te doen aan het begrip buitenplaats en om verwarring te voorkomen stellen wij voor het woord 'Buitenplaats' in de titel van het bestemmingsplan te schrappen.	De term buitenplaats kent in het spraakgebruik een veel ruimere toepassing en uitleg dan die van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid - Holland waarnaar wordt verwezen. Desalniettemin is het correct dat het bij Hofstede niet gaat om een historische buitenplaats, maar om een ontwikkeling waarbij uit de ruimtelijk-compositorische onderdelen van een buitenplaats is geput om daarmee aan te sluiten op de typologie van de Rijswijkse landgoederenzone. Om tegemoet te komen aan de zienswijze van de historische vereniging wordt ervoor gekozen om de term 'buitenplaats' uit de titel van het bestemmingsplan te schappen, zodat mogelijke verwarring over de historische betekenis wordt voorkomen.	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De term 'buitenplaats' is uit de titel van het bestemmingsplan geschrapt.
2.2	**Het plangebied**		
	Het plangebied bestaat uit twee verschillende entiteiten. • Het gebied ten zuiden van het Julialaantje valt binnen de landgoedbiotoop zoals die in de Omgevingsverordening Zuid-Holland (OVZH) is vastgelegd, waar de instructieregels die in de OVZH zijn voorgeschreven gelden. Deze voorzien niet in woningbouw binnen de landgoedbiotoop, de nadruk ligt op	De beoordeling van het effect op de landgoedbiotoop ligt primair bij de provincie Zuid – Holland. Hierover is in de planvorming nauw overleg geweest tussen alle betrokken partijen. Naast de realisatie van woningen binnen de landgoedbiotoop, maken ook tal van verbeteringen in de beleefbaarheid van de landgoedbiotoop onderdeel uit van de herontwikkeling. Daarbij gaat het niet alleen om de	De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In artikel 14, lid a onder 3 van de regels van het bestemmingsplan wordt grondoppervlakte uitgesloten van de afwijkingsmogelijkheden.

	verbetering/versterking van de natuurhistorische waarden. In het voorliggende voorontwerp vallen ten minste zeven woningen binnen de landgoedbiotoop. Dit achten wij in strijd met de instructieregels. Het historisch karakteristieke van de gehele locatie is dat het deel uitmaakt van het oorspronkelijke slagenlandschap. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: i) Wij stellen voor om het biotoopgebied te bestemmen als 'Groen' en in te richten conform het historische slagenlandschap met grazige weiden. Wellicht kan nog worden overwogen het oprichten van een paal t.b.v. een ooievaarsmast welke wel binnen de instructieregels past. • Het gebied ten noorden van het Julialaantje heeft in het vigerende bestemmingsplan in hoofdzaak de bestemming Parkeren, Groen 2 en Cultuur & Ontspanning, t.w. het bowlingcentrum en de voormalige boerderij Mariahoeve/Hofstede. Een van de uitgangspunten is om het volume van de oude bebouwing niet te vergroten. De footprint van de drie bouwwerken, welke in het bestemmingsplan 'Landgoederenzone' zijn vergund liggen in dit gebiedsdeel. In onze inspraakreactie is al gerefereerd aan het niet toepassen van de instructieregels binnen de landgoedbiotoop. Uit het vooroverleg blijkt dat de Provincie Zuid-Holland het plan niet in strijd acht met het provinciaal beleid. Gaarne zien wij een onderbouwing van deze stellingname tegemoet. In de toelichting wordt vermeld dat is afgesproken (met wie?) dat een maximale overschrijding van de bestaande footprint met 5% kan worden overschreden. Waarom van het boven genoemde uitgangspunt wordt afgeweken wordt niet onderbouwd. De footprint van de bebouwing volgens het ontwerpbestemmingsplan bedraagt 3251 m2, ruim meer dan de bestaande footprint van 3026 m2. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: ii) Een onderbouwing vanuit de provincie Zuid-Holland waarin zij aangeven wat de argumenten zijn waarom het plan niet in strijd is met het geldende provinciale beleid met betrekking tot de instructieregels binnen de landgoedbiotoop.	feitelijke situatie ter plekke, maar ook in de planologische borging waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet. Alles afwegende heeft de Provincie Zuid – Holland dan ook ingestemd met de voorgenomen ontwikkeling. De bestaande footprint bedraagt 3.169 m2 en het uitgangspunt is altijd geweest om dat nagenoeg gelijk te houden. Conform het vigerende bestemmingsplan is een overschrijding van 10% toegestaan, maar in overleg is voor dit plan een maximale overschrijding van deze footprint van 5% afgesproken. Op basis van deze maximale overschrijding wordt de totale maximale footprint 3.327,5 m2. Het voorliggende plan (inclusief een beperkt aantal optionele uitbouwen), zoals deze is opgenomen op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan, maakt een plan mogelijk van circa 3.251,3 m2. Om te borgen dat ook in de toekomst de footprint niet toeneemt, is vergunningvrij bouwen uitgesloten. Daarnaast is naar aanleiding van de zienswijze de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid (van 5%) die nu nog in het ontwerpbestemmingsplan zit voor wat betreft grondoppervlakte geschrapt, zodat de afwijking niet dubbel kan worden toegepast. Wij achten de nu in het ontwerpbestemmingsplan voorliggende bouwmogelijkheden een verbetering van de huidige situatie en passend binnen de visie van de gemeente Rijswijk op de landgoederenzone	

	iii) Duiding met wie is gesproken over de overschrijding van de footprint met 5% en waarom hiervoor is gekozen. iv) Het is wenselijk nieuwe bebouwing op de noordelijke locatie te concentreren en de footprint van de bestaande opstallen niet te overschrijden.		
2.3	**Kosten t.g.v. de realisatie van het bouwplan**		
	Het is evident dat de realisatie van het plan leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Van Vredenburchweg. Meer frequente verkeersbewegingen door gemotoriseerd verkeer leiden t.g.v. dynamische trillingen en gewichtsbelastingen tot deformatie van het grondmassief. Vanwege de aanwezigheid van een watergang op korte afstand van de rijweg treden horizontale verplaatsingen op richting watergang, alsmede maaiveldverplaatsingen. Het mag duidelijk zijn dat toename van het verkeer leidt tot grotere verplaatsingen. Onderhoudskosten aan de oeverbegrenzingen en het straatwerk zullen toenemen. Vooral ten tijde van de bouwfase als transport van zwaar materieel en bouwmateriaal zal extra deformatie van het grondlichaam optreden, die kan leiden tot lokaal stabiliteitsverlies van de watergangoever en verstoring van de waterhuishouding. In paragraaf 6.2 van de Toelichting wordt betoogd dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, omdat een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer zal worden gesloten. Vooralsnog is niet bekend welke gemeentelijke kosten in de overeenkomst zijn opgenomen. De vraag rijst of daarin ook de boven genoemde onderhoudskosten zijn begrepen. Graag zien wij een compleet overzicht van de gemeentelijke kosten tegemoet. Een aan het bestemmingsplan gerelateerd probleem treedt op bij de woningen. Deze woningen zijn alle op staal gefundeerd. Grondverplaatsing richting watergang kan leiden tot vervorming van de funderingen met scheurvorming als gevolg. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: • Er wordt verzocht om de onderhoudskosten mee te nemen in het complete overzicht van de gemeentelijke kosten. • Om schade aan bestrating, oeverbegrenzingen en woningen te voorkomen bevelen wij aan om tijdens de	Zoals in de nota van inspraak van januari 2022 met daarin de beantwoording van de inspraakreacties die zijn binnen gekomen op het voorontwerp bestemmingsplan beschreven, zal het bouwverkeer middels een tijdelijke route vanaf de Huis te Landelaan, door het Julianapark achter het streekdierentehuis, de bouwlocatie bereiken. (Vracht)bouwverkeer zal dus ten tijde van de bouw geen gebruik maken van de Van Vredenburchweg, waardoor ook de door indiener ingebrachte zorgen m.b.t. deformatie van het grondlichaam en mogelijke gevolgen tot lokaal stabiliteitsverlies van de watergangoever en verstoring van de waterhuishouding is uitgesloten. In de anterieure overeenkomst zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelaar over een financiële bijdrage van de ontwikkelaar voor benodigde aanpassingen en onderhoudskosten aan het openbaar gebied rondom het plan, alsmede voor gemeentelijke plankosten. Hiernaast is met de ontwikkelaar afgesproken dat de tijdelijke bouwweg, zoals hierboven beschreven, in opdracht van de ontwikkelaar zal worden gerealiseerd en ook weer zal worden weggehaald. E.e.a. uiteraard op basis van gemeentelijke uitgangspunten en met gemeentelijk toezicht. We verwachten niet dat er ter plaatse van de woningen door het beperkte reguliere (extra) autoverkeer naar de bouwplaats en na de bouw het bewonersverkeer, gevolgen zullen hebben voor de (op staal gefundeerde) woningen aan de Van Vredenburchweg. Des al niettemin zal de ontwikkelaar een nulmeting verrichten (exterieur) alvorens ze starten met de werkzaamheden.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	bouw gebruik te maken van de ontsluiting langs het dierenasiel naar de Huis te Landelaan.		
2.4	**Typering van het hoofdgebouw**		
	Het hoofdgebouw wordt voorgesteld als een landhuis in landhuisstijl. Een landhuis wordt door makelaars gedefinieerd als de vloeroppervlakte een minimum van 740 m2 bestrijkt. Verder wordt in het Nieuwe-Landgoederenbeleid van Zuid-Holland voorgeschreven dat op een nieuw landgoed een landhuis met maximaal drie wooneenheden mag worden opgericht. Tevens moet de bouwhoogte in overeenstemming zijn met de bouwhoogten van landhuizen in de omgeving. Volgens de beschrijving van het plan heeft het hoofdgebouw een footprint die kleiner is dan 740 m2, zijn er 16 appartementen voorzien en heeft het een bouwhoogte van zes bouwlagen met een maximale hoogte van 20 m. Dit in schrille tegenstelling met de voorgeschreven maximale bouwhoogte van 8 m {!) in het vigerende bestemmingsplan. Al met al kan het hoofdgebouw niet bogen op de typering landhuis en is het o.i. qua karakteristiek ongewenst en niet passend in de landgoederenzone. Het is en blijft een appartementencomplex. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit de volgende punten: • De typering 'landhuis' kan hier niet gebruikt worden aangezien het niet aan de kenmerken van een landhuis voldoet. Graag een andere typering of aanduiding gebruiken voor dit gebouw.	Net als wij bij de term "buitenplaats" hebben betoogd, is ook de term "landhuis" niet eenduidig. Wat voor de ontwikkeling van Hofstede relevant is, is dat het "landhuis' binnen het ruimtelijke ensemble (bestaande uit o.a. een toegangslaan, portierswoning en vijverpartij) het zogenaamde 'hoofdmoment' vormt. Daar hoort een maatvoering en een ruimtelijke opbouw van het gebouw bij die recht doet aan de positie binnen het ensemble. Het gebruik van de term landhuis wordt om deze reden niet aangepast.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.5	**Verlegging Julianalaantje**		
	In het ontwerpbestemmingsplan is voorzien dat de oorspronkelijke loop van het Julialaantje wordt hersteld. Binnen het plangebied vertoont het Julialaantje in de bestaande situatie een vloeiende slinger, die naadloos past in de Engelse landschapsstijl rond het plangebied. Het recht trekken van het Julialaantje mondt uit in een haakse aansluiting op de toegangsweg naar het dierenasiel. Het is hier niet mogelijk om de historische route van het Julialaantje te vervolgen. Wij pleiten voor handhaving van het huidige verloop van het Julialaantje. Bovendien wordt in het plan het karakter van het Julialaantje - een landelijk voetpad - verstoord door de bestemming te wijzigen in een autostraat	Het huidige verloop van 't Julialaantje heeft vorm gekregen aan het eind van de 20e eeuw. Met het rechttrekken wordt niet alleen teruggegrepen naar de historische situatie van voor die tijd, maar dit biedt ook de mogelijkheid om het karakter van 't Julialaantje te herstellen, namelijk waar deze aan weerszijden geflankeerd wordt door de waterloop die parallel aan de Van Vredenburchweg en de Broeksloot ligt. Het karakter van 't Julialaantje verandert ter plaatse van de brug onvermijdelijk tijdelijk van karakter omdat daar het autoverkeer en de langzaamverkeers-verbinding over	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	met een breedte van 5 m. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit: • Het huidige verloop en karakter van het Julianalaantje behouden en deze niet rechttrekken of verbreden in het plan.	enige lengte bij elkaar komen. In het beeldkwaliteitsplan is uitgewerkt hoe de continuïteit en de herkenbaarheid van 't Julialaantje is gewaarborgd door een consequente toepassing van gebakken klinkers en enigszins vrijliggend ten opzichte van de rijloper. We zien het vanuit historisch oogpunt als een belangrijke kans om 't Julialaantje op de historische plaats te positioneren en hebben dit daarom (in nauw overleg met de Provincie) als randvoorwaarde t.b.v. de planvorming aan de ontwikkelaar meegegeven.	
2.6	**Versterking en verbetering van de landschappelijke kwaliteit**		
	In de Toelichting is regelmatig sprake van inpassing van het ontwerp in de bestaande landgoederenstructuur als een kwaliteitsverbetering. De Verbeelding maakt duidelijk dat de lay-out van het plan een rechthoekig geometrische uitleg vertoont, die sterk dissoneert met de belendende structuren. Wij zijn van mening dat dit niet de versterking/verbetering is, die in de Toelichting wordt beoogd.	De keuze voor een geometrische vijverpartij is ingegeven door de ontwerpopvatting dat de ontwikkeling van het project Hofstede als een eigentijdse toevoeging ('laag') aan de Landgoederenzone herkenbaar dient te zijn. De schaal van de herontwikkeling leent zich daar ook voor. Hiernaast waarborgt de vijverpartij de gewenste zichtlijn vanaf de Van Vredenburchweg naar het Landhuis.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
3.	**Streekdierentehuis 't Julianalaantje**		
3.1	**Geluidswal**		
	Om te zorgen dat de honden van het asiel gebruik kunnen blijven maken van de buitenruimtes zonder dat daarbij de geluidsnormen worden overschreden dient de geluidsisolatie te worden verbeterd. Over de benodigde geluidsisolatie dienen projectontwikkelaar en bestuur overeenstemming te bereiken. De uitvoering zal één geheel moeten vormen met de bestaande voorzieningen. De maatregelen worden op kosten van de projectontwikkelaar vergoed. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit: • Het verbeteren van de geluidsisolatie van de buitenruimtes om geluidsoverlast te voorkomen.	In overleg met het Streekdierentehuis is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit aanvullende onderzoek zal worden opgenomen in het bestemmingsplan. Dit volgt niet uit de ingediende zienswijze en wordt gezien als ambtshalve aanpassing. Momenteel worden afspraken gemaakt tussen het Streekdierentehuis en de initiatiefnemer over de te treffen maatregelen en de daarbij behorende kosten. De verwachting is dat hier op korte termijn overeenstemming over wordt bereikt. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat de te treffen maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Hierdoor is geregeld dat geluidgevoelige bestemmingen alleen in gebruik mogen worden genomen als is voorzien in de geluidwerende voorzieningen.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.2	**Informatie aan toekomstige bewoners**		

	In alle informatievoorziening aan toekomstige bewoners dient expliciet en nadrukkelijk gewezen te worden op het feit dat er een dierenasiel in de nabije omgeving is gehuisvest en dat daar honden gehuisvest zijn die kunnen blaffen. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit: • Het verzorgen van informatievoorzienig aan toekomstige bewoners over de gehuisveste honden in het dierenasiel die kunnen blaffen.	Dit aspect kan niet worden geregeld in het bestemminsplan maar wordt meegenomen in de afspraken die gemaakt worden tussen de initiatiefnemer en het Streekdierentehuis.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
3.3	**Clausule in het koopcontract**		
	In het koopcontract dient een clausule te worden opgenomen dat de koper zich bewust is van de aanwezigheid van een asiel met de daarbij behorende activiteiten en geluid (bv blaffen), in overleg met het bestuur nader uit te werken. Voorgestelde aanpassingen bestaan uit: • In het koopcontract van toekomstige bewoners opnemen dat de koper zich bewust is van het feit dat er een dierenasiel is gehuisvest in de nabije omgeving die voor mogelijke (geluids)overlast kan zorgen.	Ook hiervoor geldt dat dit niet kan worden geregeld in het bestemmingsplan. Dit aspect wordt meegenomen in de afspraken die gemaakt worden tussen de initiatiefnemer en het Streekdierentehuis.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
#	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
4.	**Geluid Westhoff – Florence**		
4.1	**Belemmering in de bedrijfsvoering**		
	Door NU Projectontwikkeling worden in de directe nabijheid van Westhoff woningen gerealiseerd. De te ontwikkelen appartementen - 17wooneenheden met een maximum bouwhoogte van 20 meter - worden op ongeveer 21 meter vanaf de perceelgrens (en grens van de bestemming) van Westhoff gebouwd. De te ontwikkelen grondgebonden woningen tot de perceelgrens bedraagt slechts 7 meter. Dit terwijl de afstand tot huidige dichtstbijzijnde woningen (als geluidsgevoelige bestemming) meer dan 70 meter bedraagt. Met de afstand van 21 meter van de appartementen en 7 meter van grondgebonden woningen tot Westhoff, liggen de beoogde woningen binnen een richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid. Er is door KuiperCompagnons - in opdracht van NU Projectontwikkeling - dan ook akoestisch onderzoek uitgevoerd (“het akoestisch onderzoek”). Dit akoestisch onderzoek is ook als bijlage 3 bij de regels van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Uit het akoestisch onderzoek volgt onder meer dat Florence	Momenteel worden afspraken gemaakt tussen Stichting Zorggroep Florence en de initiatiefnemer over de te treffen maatregelen en de daarbij behorende kosten. Hierin worden ook de resultaten uit het tegenonderzoek meegenomen. De verwachting is dat hier op korte termijn overeenstemming over wordt bereikt. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat de te treffen maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Hierdoor is geregeld dat geluidgevoelige bestemmingen alleen in gebruik mogen worden genomen als in voorzien in de geluidwerende voorzieningen. Het is niet noodzakelijk hiervoor op overeenstemming tussen ontwikkelaar en Florence te wachten, aangezien de belangen van Florence middels deze voorwaardelijke verplichting voldoende zijn gewaarborgd.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	met de komst van de woningen niet meer kan voldoen aan het Activiteitenbesluit. Dit is nu wel het geval. Ter plaatse van de huidige maatgevende woningen (woningen op 70 meter afstand) wordt in de huidige situatie namelijk wel voldaan aan het Activiteitenbesluit. Door de komst van de nieuwe woningen wordt de bedrijfsvoering van Westhoff dus belemmerd. In het akoestisch onderzoek zijn dan ook maatregelen voorgesteld, die ook op pagina 39 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zijn gegeven: (a) Het plaatsen van een geluiddemper op het rooster (zuidgevel) van de luchtbehandelingskast. (b) Het plaatsen van een geluidsscherm rond de chiller, al dan niet in aansluiting op de westgevel van de dakopbouw. (c) Het staken van het gebruik van de meest westelijk gelegen parkeerplaatsen in de nachtperiode. Het akoestisch rapport is ook met Florence gedeeld. Florence kon zich niet vinden in de representatieve bedrijfssituatie en de in eerste instantie te nemen maatregelen (alleen) aan de zijde van Westhoff. Uit het akoestisch rapport volgde namelijk helemaal geen maatregelen aan de zijde van de te ontwikkelen woningen. Florence heeft Antea group ingeschakeld om het akoestisch rapport te beoordelen en zelf een rapport op te stellen (‘het tegenonderzoek”). Uit dit tegenonderzoek van 27 januari jl. volgt dat met de nieuwe woningen inderdaad niet meer kan worden voldaan aan het Activiteitenbesluit (en de VNG-publicatie). In het tegenonderzoek wordt geconcludeerd dat het zonder maatregelen niet mogelijk is om te voorzien in een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en dat er geen waarborg is voor een onbelemmerde bedrijfsvoering aan de zijde van Westhoff. Het tegenonderzoek wordt als bijlage 1 bij deze schriftelijke uiteenzetting gevoegd. Uit zowel het akoestisch onderzoek als het tegenonderzoek volgt dus dat er zonder maatregelen geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De partijen en de geluiddeskundigen zijn daarom in gesprek over de te treffen maatregelen. Maatregelen aan de zijde van de te ontwikkelen woningen blijken niet afdoende te zijn. Dit		

	betekent dat de maatregelen aan de zijde van Westhoff getroffen dienen te worden. Florence is bereid om daaraan mee te werken. Door partijen wordt gesproken over het treffen van de maatregelen onder a en b, niet over het staken van het gebruik van de meest westelijk gelegen parkeerplaatsen in de nachtperiode (onder c). De gesprekken over de te treffen maatregelen zijn nog niet afgerond en er liggen nog geen concrete afspraken. Dit rijmt niet met de voorwaardelijke verplichtingen ter plaatse van de woningen nabij Westhoff. Ter plaatse van de woningen in de nabijheid van Westhoff is de gebiedsaanduiding “Milieuzone - voorwaardelijke verplichting Westhoff” opgenomen. Ingevolge deze voorwaardelijke verplichting (opgenomen in artikel 13.1.1 van de planregels) mogen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) alleen in gebruik worden genomen, mits is voorzien in de geluidwerende voorzieningen ter plaatse van Westhoff zoals genoemd in het akoestisch rapport. Nu de afspraken (en daarmee de maatregelen) tussen partijen nog niet rond zijn - en het gebruik van wonen afhankelijk is van maatregelen bij Westhoff - is het te vroeg om deze voorwaardelijke verplichting als zodanig op te nemen en het bestemmingsplan vast te stellen. Florence verzoekt dan ook om het bestemmingsplan niet vast te stellen voordat de gesprekken tussen Florence en NU Projectontwikkeling zijn afgerond en de afspraken zijn vastgelegd, waardoor de juiste maatregelen kunnen worden opgenomen in een voorwaardelijke verplichting in een bestemmingsplan. Pas daarna kan er sprake zijn van een bestemmingsplan die in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Florence verzoekt u derhalve om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet eerder dan nadat in elk geval de gesprekken over de te nemen maatregelen zijn afgrond en vastgelegd in een overeenkomst zodat de juiste maatregelen ten aanzien van geluid als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan zijn geborgd. (b) In de planregels wordt geborgd dat tussen de perceelsgrens van Westhoff en de nieuwe ontwikkeling		

	dermate groene buffers en natuurlijke taluds worden gerealiseerd zodat de privacy van de cliënten niet wordt geschonden en het zicht vanuit Westhoff een groene uitstraling heeft cf. het bestemmingsplan.		
4.2	**Privacy van kwetsbare ouderen en aanzicht vanuit Westhoff**		
	Het ontwerpbestemmingsplan maakt parkeren nabij de perceelsgrens van Westhoff mogelijk (zie opgelicht deel hieronder). Door deze parkeerplaatsen zo dicht op de perceelsgrens te positioneren, is de groene buffer tussen de twee kavels nagenoeg verdwenen. De groene strook die tussen de percelen over blijft, is erg minimaal en daar kan op grond van de planregels (artikel 3.1 onder c) een pad worden aangelegd. Aan die zijde van Westhoff die grenst aan de parkeerplaatsen bevinden zich kamers waar kwetsbare ouderen verblijven. Naast de groene strook - waar ook nog eens (onder meer) een pad gemaakt kan worden - geldt de bestemming water (zie pijl). Om aan te sluiten bij de landschappelijke omgeving en om afstand en daarmee privacy te creëren, zou een natuurlijke groene talud gemaakt moeten worden bij het water. Daar lijkt nu geen ruimte voor te zijn. Dat betekent dat er tussen de parkeerplaatsen en Westhoff, alleen een sloot kan liggen met als gevolg dat er onvoldoende groen en privacy is. In eerdere tekeningen van de ontwikkeling van de woningen is een pad ter plaatse van de groenbestemming bij deze woningen voorzien. Dit betekent dat er ook tussen die woningen en Westhoff, naast water (zie pijl) geen ruimte meer is voor een natuurlijke groene talud. Tussen de woningen en het perceel van Westhoff is dan wederom alleen een sloot gelegen. Dit is volgens Florence onacceptabel omdat daarmee de vergroening verdwijnt en daardoor direct zicht is op (en in) de nieuwe woningen en het verblijf van de ouderen. Volgens Florence moet in het bestemmingsplan geborgd worden dat een natuurlijke groene talud - dat wil zeggen een talud met natuurlijke begroeiing en geen hard oeverranden - en een groene strook wordt gerealiseerd om aan te sluiten bij het landschap en de privacy (enigszins) te bewaren. Ten overvloede merkt Florence nog op dat het plangebied in	Wij erkennen dat in en rondom het plangebied elementen met een cultuurhistorische betekenis aanwezig zijn. Daarom is in nauw overleg met de provincie, stedenbouw en de welstand en monumentencommissie een beeldkwaliteitsplan opgesteld en is de positionering van de gebouwen, de massa en de openheid van het groen bepaald. Door de ontwikkeling zal de landschappelijke kwaliteit worden verbeterd en de ecologische- en natuurwaarden worden vergroot. Daarnaast nemen de recreatieve mogelijkheden voor wandelaars toe door het toevoegen van openbaar toegankelijk gebied aan de Landgoederenzone. Met de herontwikkeling van deze locatie wordt door middel van particuliere investeringen bijgedragen aan een kwalitatieve opwaardering van een substantieel deel van de Landgoederenzone. Voor wat betreft de privacy van de bewoners aan de westvleugel van het gebouw is overeengekomen dat de ontwikkelaar het inschijnen van koplampen zal beperken door het aanbrengen van (winter-) groene beplanting. Dit is passend binnen de bestemming die ter plaatse geldt.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	de landgoederenzone ligt. In en rondom het plangebied zijn elementen met een cultuurhistorische betekenis, niet alleen op het gebied van beeldbepalende bebouwing maar ook historische groen, wateren en wegenstructuren. Florence gaat er vanuit dat de ontwikkeling geen afbreuk doet aan het parklandschap en dat het gebied (zover mogelijk) zal vergroenen, nu dit (nog) niet als zodanig is geborgd in het ontwerpbestemmingsplan (of het beeldkwaliteitsplan). Florence verzoekt u derhalve om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet eerder dan in de planregels wordt geborgd dat tussen de perceelsgrens van Westhoff en de nieuwe ontwikkeling dermate groene buffers en natuurlijke taluds worden gerealiseerd zodat de privacy van de cliënten niet wordt geschonden en het zicht vanuit Westhoff een groene uitstraling heeft cf. het bestemmingsplan.		
4.3	**Zorg in crisistijden**		
	In de afgelopen jaren is gebleken dat een pandemie snel kan leiden tot crisissituaties waarbij de zorg snel moet schakelen. Zo zijn er tijdens de covid-pandemie verschillende maatregelen genomen die uiteraard niet tot de normale bedrijfsvoering van Westhoff behoorde. Denk hierbij aan het realiseren van een tijdelijk crisiscentrum (waar bezoek en cliënten elkaar konden ontmoeten) en andere activiteiten op de locatie.. Door Florence wordt niet uitgesloten dat een dergelijke situatie zich nogmaals voor kan doen en is bang dat toekomstige bewoners hierover zullen klagen. Florence begrijpt dat dit niet meegenomen kan worden in de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan maar vreest wel voor klachten van toekomstige bewoners van de nieuwe woningen.	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.4	**Zorgcontinuering en overlast tijdens de bouw**		
	Florence wil tot slot nog opmerken dat zij zich zorgen maakt over de zorgcontinuering tijdens de bouw van de woningen. Er zal direct naast Westhoff gebouwd worden, hetgeen hinder zal veroorzaken. Florence beseft dat uitvoeringsaspecten zoals hinder tijdens de bouw in beginsel geen onderdeel uitmaken van het besluitvormingsproces bij een bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat - mocht het bestemmingsplan in stand blijven - de uitvoering van het bestemmingsplan, gelet op de	Het streven is nadrukkelijk om de overlast voor onder andere Westhoff zo beperkt mogelijk te houden. Hierover zal de ontwikkelaar / aannemer afspraken maken met Westhoff.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	ontwikkelingen die daarin mogelijk worden gemaakt, (geluids)hinder voor de kwetsbare ouderen met zich mee zal brengen en de zorgcontinuering (zoals goederen aanvoer) in gevaar kan brengen. Uit niets blijkt dat hiermee rekening is gehouden. Florence hoopt tijdig betrokken te worden bij de planning en wijze van uitvoering zodat hinder ten aanzien van geluid en de zorg zo veel als technisch mogelijk beperkt kan worden.		

BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Buitenplaats Hofstede.

Voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen:

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen regels
2	Titel van het plan is aangepast naar bestemmingsplan ‘Hofstede’
2	Artikel 14 ‘Algemene afwijkingsregels’: Toegevoegd dat deze afwijkingsmogelijkheid niet geldt voor een uitbreiding van de grondoppervlakte

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen toelichting
1	Actualisatie memo verkeerskundige toetsing (bijlage 17)
1	Actualisatie Multicriteria analyse ontsluitingsmogelijkheden (bijlage 18)
1	Paragraaf 6.1 ‘Maatschappelijke uitvoerbaarheid’ aangevuld met de toezegging dat er geen bouwverkeer door de Van Vredenburchweg rijdt.
2	Titel van het plan is aangepast naar bestemmingsplan ‘Hofstede’
2	Aanwezige verwijzingen naar ‘buitenplaats’ verwijderd uit de teksten

Naar aanleiding van zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen verbeelding
2	Titel van het plan is aangepast naar bestemmingsplan ‘Hofstede’

Voorgestelde ambtshalve wijzigingen:

#	Voorgestelde wijzigingen regels
1.	Status en datum plan gewijzigd naar vaststelling
2.	Artikel 13.1.2 ‘Milieuzone – voorwaardelijke verplichting Streekdierentehuis’ aangevuld met een verwijzing naar het aanvullend akoestisch onderzoek.
3.	Aanvullend akoestisch onderzoek Steekdierentehuis opgenomen als bijlage bij de regels

#	Voorgestelde wijzigingen toelichting
1.	Aanvullend akoestisch onderzoek Steekdierentehuis opgenomen als bijlage 21 en een verwijzing hiernaar opgenomen in paragraaf 4.7
2.	Aanvullend akoestisch onderzoek Steekdierentehuis opgenomen als bijlage 21
3.	Paragraaf 4.5.3 aangevuld: het saneringsplan is ingediend en goedgekeurd door het bevoegd gezag (de provincie).
4.	Paragraaf 4.10.2 aangevuld: er is een archeologisch Programma van Eisen opgesteld en goedgekeurd door de gemeentelijk archeoloog
5.	Paragraaf 7.2 ‘Ontwerpfase’ aangevuld met een verwijzing naar nota van zienswijzen
6.	Nota van zienswijzen opgenomen als bijlage 22

#	Voorgestelde wijzigingen verbeelding
1.	Status en datum plan gewijzigd naar vaststelling