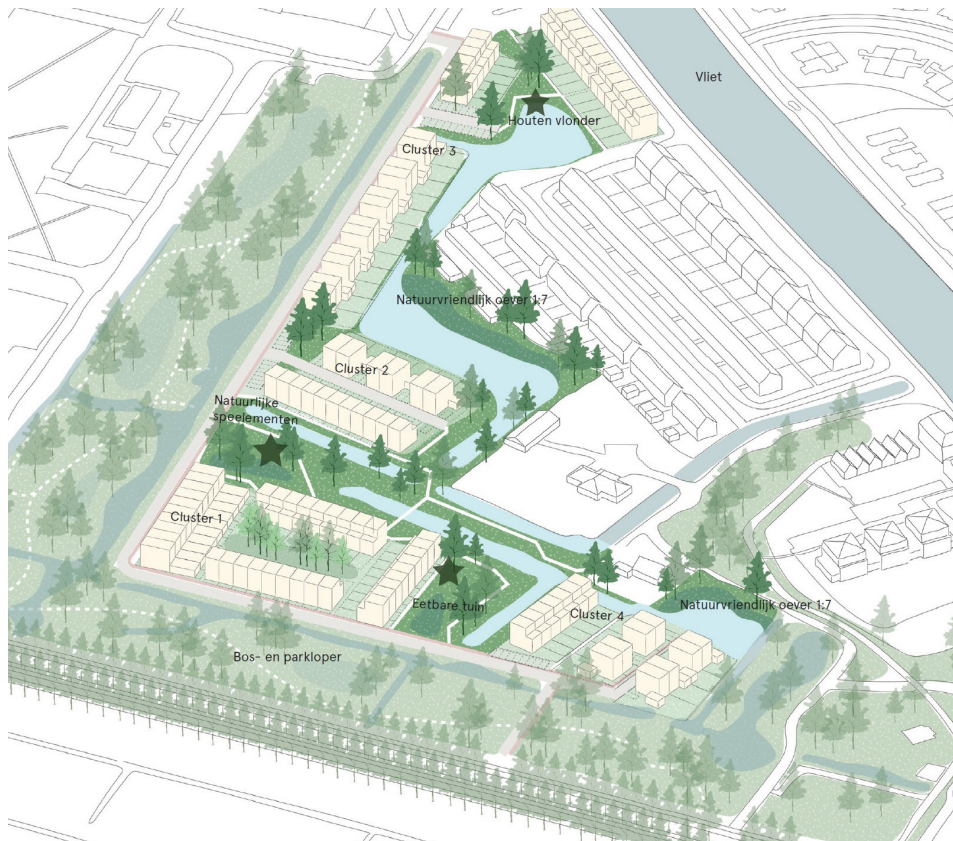


Gemeente Rijswijk
Bestemmingsplan “Pasgeld-Oost”

Ontwerp



622.111.30
KUIPERCOMPAGNONS

Datum: 12 december 2023

GEMEENTE RIJSWIJK

Bestemmingsplan “Pasgeld-Oost”

TOELICHTING

werknummer

622.111.30

datum

12 december 2023

bestand

J:\622\111\30\3.projectresultaat

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Voorontwerp	14 augustus 2023
Ontwerp	12 december 2023
Vaststelling	

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Plangebied	1
1.3	Vigerende ruimtelijke plannen	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Geschiedenis	5
2.3	Bestaande situatie	5
2.4	Ontwikkelingen.....	7
2.5	Planmethodiek	13
3	Ruimtelijk kader	16
3.1	Rijksbeleid.....	16
3.2	Provinciaal beleid.....	18
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	Omgevingsaspecten.....	25
4.1	Algemeen.....	25
4.2	Milieueffectrapportage	25
4.3	Luchtkwaliteit	25
4.3.1	Kader	25
4.3.2	Onderzoek	26
4.3.3	Conclusie	27
4.4	Geluid.....	27
4.4.1	Kader	27
4.4.2	Onderzoek	27
4.4.3	Conclusie	28
4.5	Bodemkwaliteit.....	28
4.5.1	Kader	28
4.5.2	Onderzoek	29
4.5.3	Conclusie	31
4.6	Externe veiligheid.....	32
4.6.1	Kader	32
4.6.2	Onderzoek	32
4.6.3	Conclusie	34
4.7	Bedrijven en milieuzonering.....	34
4.7.1	Kader	34
4.7.2	Onderzoek	34
4.7.3	Conclusie	37
4.8	Water	38
4.8.1	Kader	38
4.8.2	Onderzoek	41
4.8.3	Conclusie	47
4.9	Natuur en ecologie.....	47
4.9.1	Kader	47
4.9.2	Onderzoek	48
4.9.3	Conclusie	54
4.10	Cultuurhistorie en archeologie	54
4.10.1	Kader	54
4.10.2	Onderzoek	54
4.10.3	Conclusie	56
4.11	Duurzaamheid.....	56
4.11.1	Kader	56

4.11.2	Onderzoek	58
4.11.3	Conclusie	60
4.12	Mobiliteit	60
4.12.1	Kader	60
4.12.2	Onderzoek	61
4.12.3	Conclusie	67
4.13	Overige aspecten	67
4.13.1	Kabels en leidingen	67
5	Uitvoerbaarheid.....	68
5.1	Economische uitvoerbaarheid	68
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
5.3	Handhavingsaspecten	70
6	Procedure	72
6.1	Overleg	72
6.2	Ontwerpfase.....	72
6.3	Vaststellingsfase	72

Bijlagen bij de toelichting:

- Bijlage 1:** KuiperCompagnons (1 december 2023) *Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling – Bestemmingsplan Pasgeld-Oost*
- Bijlage 2:** KuiperCompagnons (27 februari 2023) *Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai – Bestemmingsplan “Pasgeld-Oost”*
- Bijlage 3:** Terra Milieu (3 mei 2019) *Verkennend en nader bodemonderzoek – Conform NEN 5740, NEN 5707 en NTA 5755*
- Bijlage 4:** Terra Milieu (21 januari 2020) *Nader bodemonderzoek – Conform NTA 5755*
- Bijlage 5:** KuiperCompagnons (4 mei 2023) *Onderzoek aspect externe veiligheid – Bestemmingsplan “Pasgeld-Oost”, Rijswijk*
- Bijlage 6:** LBP Sight (8 oktober 2019) *Geluidcontouren geurbelasting in de omgeving van het BPRC*
- Bijlage 7:** Witteveen + Bos (20 juli 2021) *Geuraspecten BPRC – Planvorming Pasgeld-Oost in Rijswijk*
- Bijlage 8:** Witteveen + Bos (16 december 2021) *Milieucontouren – milieu-effecten bedrijventerrein Heulweg*
- Bijlage 9:** Arcadis (17 april 2023) *Samenvatting WHP Pasgeld-Oost [Memo]*
- Bijlage 10:** VanderHelm Milieubeheer B.V. (14 juni 2022) *Ecologische quickscan Driehoek-Pasgeld te Rijswijk*
- Bijlage 11:** Tauw (30 april 2021) *Ecologische structuur Pasgeld Rijswijk*
- Bijlage 12:** KuiperCompagnons (6 oktober 2023) *Stikstofdepositie-onderzoek bestemmingsplan “Pasgeld-Oost”*
- Bijlage 13:** Vestigia (18 april 2019) *Archeologisch vooronderzoek in het kader van de herontwikkeling van het plangebied Pasgeld te Rijswijk, gemeente Rijswijk*
- Bijlage 14:** Goudappel Coffeng (19 april 2021) *Verkeersonderzoek RijswijkBuiten Pasgeld*
- Bijlage 15:** Sweco (26 juni 2023) *Verkeersonderzoek Pasgeld en Kessler Park*
- Bijlage 16:** Rebel (28 juli 2021) *Mobiliteitstransitie Pasgeld - Verhaallijn*
- Bijlage 17:** TwynstraGudde (15 juli 2021) *MKBA Pasgeld West en Oost*
- Bijlage 18:** ABO-Milieuconsult (18 april 2023) *Plan van aanpak Pasgeld-Oost te Rijswijk*
- Bijlage 19:** Flux (27 juni 2023) *Pasgeld-Oost*
- Bijlage 20:** Veiligheidsregio Haaglanden (8 juni 2023) *Advies VRH omtrent externe veiligheid bestemmingsplan Pasgeld-Oost*
- Bijlage 21:** Gemeente Rijswijk (30 november 2023) *Nota van beantwoording voorontwerpbestemmingsplan Pasgeld-Oost*

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het zuiden van Rijswijk is een grote woningbouwlocatie in ontwikkeling: RijswijkBuiten. Hier wordt een nieuwe wijk ontwikkeld, met naast woningen ruimte voor werkfuncties en andere voorzieningen in een groene omgeving. RijswijkBuiten bestaat uit de deelgebieden Sion, Parkrijk (voorheen 't Haantje) en Pasgeld. De deelgebieden Sion en Parkrijk zijn inmiddels voor een groot deel ontwikkeld of in ontwikkeling. Het bestemmingsplan "Sion – 't Haantje, tweede herziening" dat in maart 2018 is vastgesteld vormt hiervoor de juridisch-planologische basis, deels middels uit te werken bestemmingen en wijzigings-bevoegdheden. Deelgebied Pasgeld vormt de laatste fase van RijswijkBuiten, en bestaat uit Pasgeld-West en -Oost. Voor Pasgeld-West, waar maximaal 1.000 woningen worden gerealiseerd, wordt een aparte bestemmingsplanprocedure doorlopen. Pasgeld-Oost bevindt zich ten oosten van de Lange Kleiweg en ten zuiden van de TNO-locatie. Hier is een kleinschaliger woongebied met circa 100-110 nieuwe woningen voorzien.

De ontwikkeling van Pasgeld-Oost is niet mogelijk op grond van het ter plaatse geldende juridisch-planologische kader. De huidige regeling staat de realisatie van een nieuw woongebied niet toe. Om de beoogde ontwikkeling van Pasgeld-Oost juridisch-planologisch mogelijk te maken, is daarom voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

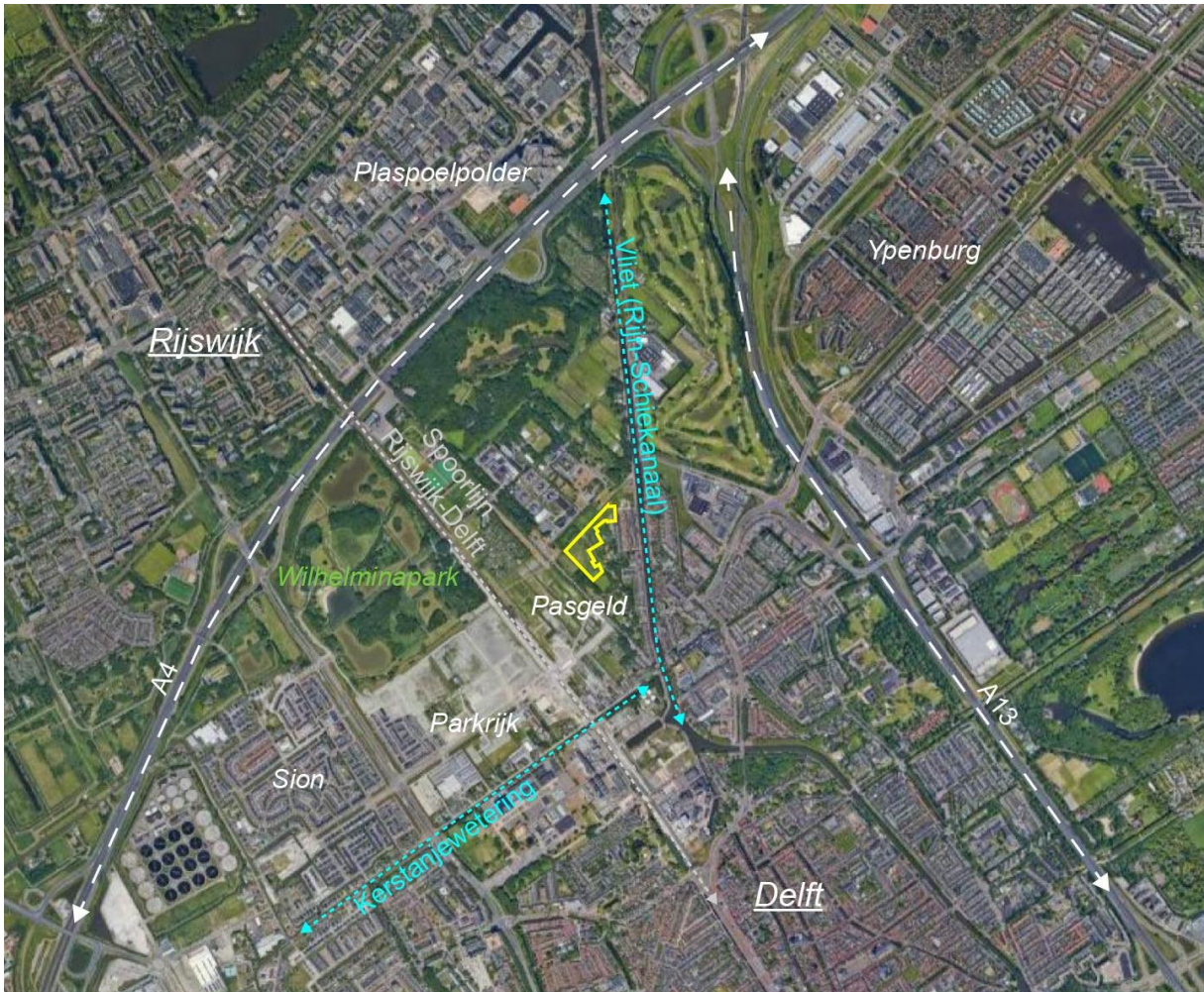
1.2 Plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bevindt zich globaal tussen de kernen Rijswijk en Delft, in het oosten van het ontwikkelgebied RijswijkBuiten. Het maakt onderdeel uit van Pasgeld, en heeft betrekking op de ontwikkeling van Pasgeld-Oost.

Deelgebied Pasgeld ligt ten oosten van deelgebied Parkrijk en het Wilhelminapark, en vormt globaal het driehoekige gebied tussen de spoorlijn (Rijswijk – Delft), de A4 en de Vliet (Rijn-Schiekanaal). Ten noorden van de A4 ligt de bedrijfs- en kantorenlocatie Plaspoelpolder, ten oosten van de Vliet de A13 en daarachter de wijk Ypenburg van de gemeente Den Haag. Afbeelding 1.1 toont de ligging van het deelgebied in de omgeving.

Pasgeld-Oost bevindt zich ten oosten van de Lange Kleiweg, die de afscheiding vormt tussen de beide delen van Pasgeld. Globaal ligt het plangebied tussen de Lange Kleiweg, de TNO-locatie en de bestaande woningen langs het Jaagpad en de Vliet. Aan de west- en noordzijde wordt het plangebied vrij recht begrensd door de – groenstroken evenwijdig aan – de Lange Kleiweg en het terrein van TNO en BPRC. Aan de oostkant loopt de plangrens langs de bebouwing aan het Jaagpad en het bestaande buurtschap Pasgeld. In het zuiden grenst het plangebied aan het terrein van de Drassige Driehoek en de watertoren.

De begrenzing van het plangebied is globaal weergegeven in afbeelding 1.1 en in meer detail in afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.1: Ligging deelgebied Pasgeld-Oost in de omgeving (het plangebied is globaal geel omkaderd. Bron: Google Maps).



Afbeelding 1.2: Ligging en begrenzing Pasgeld-Oost in de directe omgeving.

1.3 Vigerende ruimtelijke plannen

Bestemmingsplan 'Rijswijk-Zuid'

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Rijswijk-Zuid', dat is vastgesteld op 19 december 1975 en goedgekeurd op 9 februari 1977.

Beheersverordening 'Elsenburgerbos-TNO/Pasgeld'

Voor een klein deel in het uiterste noordoosten van het plangebied van dit bestemmingsplan vigeert de beheersverordening "Elsenburgerbos-TNO/Pasgeld", die op 25 juni 2013 is vastgesteld. Hierin geldt voor alle gronden het besluitvlak 'beheersgebied'. Binnen het 'beheersgebied' mogen gronden en bestaande bouwwerken worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. Daarnaast mogen bestaande bouwwerken worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie. Daarbinnen zijn besluitsubvlakken opgenomen met aanvullende bepalingen. Op de gronden die in dit bestemmingsplan zijn meegenomen, geldt het besluitsubvlak 'Wonen'. Daaraan zijn enkele aanvullende regels gekoppeld, met name met betrekking tot erfbebouwing en bijbehorende bouwwerken. Nieuwe woningen zijn hierbinnen ook niet toegestaan.

Parapluherziening parkeernormering Rijswijk

Daarnaast vigeert ter plaatse van het gehele plangebied een parapluherziening met betrekking tot parkeernormering. Ter plaatse waar een bestemmingsplan vigeert betreft dit het paraplubestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Rijswijk”, zoals vastgesteld op 12 juni 2018. Voor de gronden binnen een vigerende beheersverordening, is op 11 mei 2021 de “Paraplubeheersverordening parkeernormering Rijswijk” vastgesteld. Beide kennen dezelfde inhoudelijke regeling met betrekking tot parkeren (met een dynamische verwijzing naar de gemeentelijke Nota parkeernormen), die aan de onderliggende bestemmingsplannen c.q. beheersverordeningen is toegevoegd.

Paraplubestemmingsplan wonen

Het paraplubestemmingsplan wonen heeft met ingang van 11 augustus 2023 ter inzage gelegen, en wordt eind 2023 vastgesteld. Met het paraplubestemmingsplan worden enkele regelingen aan onderliggende plannen toegevoegd om verschillende woonvormen (zoals kamerverhuur en woningsplitsing) te reguleren. Hiermee is het wijzigen van de woonruimtevoorraad niet direct toegestaan; er is wel een mogelijkheid opgenomen om binnenplannen hiervan af te wijken, onder bepaalde voorwaarden.

1.4 Leeswijzer

De opzet en het vervolg van deze toelichting is als volgt. In hoofdstuk 2 vindt de planbeschrijving plaats waarin de huidige en toekomstige situatie wordt beschreven. Tevens komt de planmethodiek aan de orde. Hoofdstuk 3 gaat in op het ruimtelijk beleidskader. In het vierde hoofdstuk komen de verschillende milieu- en omgevingsaspecten aan bod. Hierbij worden per thema de relevante juridische en beleidskaders beknopt weergegeven, waarna vervolgens de effecten in relatie tot de beoogde toekomstige situatie worden beoordeeld (inclusief alle bijbehorende onderzoeken). De uitvoerbaarheid van het plan en procedurele aspecten met betrekking tot overleg en inspraak komen in de laatste twee hoofdstukken aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plan zodat een duidelijk beeld van het totale gebied in de voormalige en toekomstige situatie ontstaat. Na een korte beschrijving van de historie, komen de ruimtelijke en functionele aspecten van de bestaande situatie van het plangebied aan bod. Vervolgens worden de beoogde ontwikkelingen besproken, die het uitgangspunt vormen voor het bestemmingsplan en de planologische afwegingen die daarbij gemaakt zijn. Ten slotte wordt de methodiek van het bestemmingsplan besproken.

2.2 Geschiedenis

RijswijkBuiten (voorheen: Rijswijk-Zuid) beslaat een gebied van 240 hectare en fungeerde tot aan de ingezette transformatie tot woongebied als 'bufferzone' tussen Rijswijk en Delft. Het gebied werd gekenmerkt door glastuinbouw, volkstuinten en weidegronden. Daarnaast waren diverse (tuinders)woningen en kleinschalige bedrijvigheid aanwezig. De ontwikkeling van RijswijkBuiten naar woongebied is neergelegd in het Masterplan Rijswijk-Zuid van november 2009. De ontwikkeling van het eerste plandeel, Sion, is inmiddels grotendeels voltooid. In het tweede plandeel, Parkrijk, is ongeveer de helft van het beoogde aantal woningen gebouwd. Het laatste en nog te ontwikkelen deelgebied is Pasgeld, aan de oostzijde van RijswijkBuiten.

Pasgeld wordt al eeuwen door mensen gebruikt en gevormd. Vanaf de 12e eeuw is het gebied door boeren steeds systematischer ontgonnen en gebruikt voor de voedselvoorzieningen van omliggende kernen zoals Rijswijk en Delft. In die tijd is het efficiënte strokenlandschap ontstaan dat vandaag de dag nog te zien is, met name in het slagenlandschap. Pasgeld ontwikkelt zich al snel tot meer dan een rustig landbouwgebied. De strategische ligging tussen Den Haag, Delft en Rotterdam is terug te zien in de belangrijke infrastructuur die is ontstaan in en om het gebied, met eerst de Lange Kleiweg en de Vliet en later het spoor en de snelwegen. De goede bereikbaarheid maakte Pasgeld al vroeg een interessante plek voor mensen uit de stad. Er ontwikkelen zich hier een buitenplaats, woningen en bedrijvigheid. In eerste instantie vooral langs de Vliet, maar na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelt het gebied zich snel verder met de huidige TNO-locatie en het bedrijventerrein, de vuilstort en de doorontwikkeling van het Elsenburgerbos, nieuwe woningen in en om buurtschap Pasgeld, de volkstuintencomplexen, het sportcomplex en de kassen.

2.3 Bestaande situatie

Het gehele deelgebied Pasgeld bestaat uit verschillende delen en kent een verscheidenheid aan functies. Het fungeert als woon-, werk-, recreatie- en sportgebied en kent zowel cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden. Afbeeldingen 2.1 en 2.2 tonen de bestaande functies en landschappelijke elementen in Pasgeld.

Het oostelijk deel van Pasgeld bestaat – naast de ontwikkellocatie Pasgeld-Oost – onder meer uit het Elsenburgerbos, volkstuintencomplex Lommerrijk, een onderzoekscentrum en bedrijvigheid ter plaatse van de TNO-locatie, bos- en groenstroken daaromheen, een slagenlandschap, buurtpark de Drassige Driehoek rondom de historische watertoren, het buurtschap Pasgeld en de lintbebouwing langs het Jaagpad en de Vliet.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkellocatie Pasgeld-Oost, dat zich bevindt op de voormalige agrarische gronden tussen de TNO-locatie en de bestaande woningen van het buurtschap. Deze gronden waren voorheen in gebruik glastuinbouwgebied. In dit gebied stond een kassencomplex,

dat aansluit bij de bedrijfsbebouwing van TNO en de achterkanten van garages achter de Van Hardenbroeklaan. De voormalige kassen zijn inmiddels gesloopt, op de momenteel braakliggende gronden is een groen gebied ontstaan met drassige plekken en pioniersvegetatie.



Afbeelding 2.1: Bestaande landschappelijke elementen Pasgeld (Bron: Schetsboek Pasgeld in Potlood, september 2021).



Afbeelding 2.2: Bestaande functies Pasgeld (Bron: Schetsboek Pasgeld in Potlood, september 2021).

2.4 Ontwikkelingen

RijswijkBuiten

Rijswijk-Zuid wordt getransformeerd naar een woon-/werkgebied, "RijswijkBuiten", met een groenstedelijk woonmilieu. Duurzaamheid is in het ontwerp het leidende principe. In het totale plangebied RijswijkBuiten zijn 4.250 woningen gepland. Voorliggend plangebied is onderdeel van het laatste deelgebied Pasgeld, en heeft betrekking op de ontwikkeling van woongebied Pasgeld-Oost met maximaal 110 woningen.

De ruimtelijke visie (het planconcept) voor RijswijkBuiten kan kernachtig worden neergezet als "laat de stad en het park elkaar omarmen". De parkzone neemt in dit concept een centrale plaats in en bepaalt in hoge mate de kwaliteit van het nieuwe stedelijk gebied. De beoogde 'parkstad' verkrijgt extra identiteit door historische elementen. Het stedenbouwkundig ontwerp voor RijswijkBuiten gaat uit van het zoveel mogelijk respecteren van bestaande (historische) structuren, zoals bepaalde bebouwingslinten, wegen en waterlopen en bijvoorbeeld het voormalige klooster en buitenplaats Sion.

Daarnaast wordt in RijswijkBuiten de groenstructuur versterkt (onder andere in de Zwethzone) en is een nieuw watersysteem gerealiseerd. De ontsluiting van RijswijkBuiten vindt primair plaats over de Prinses Beatrixlaan en daarnaast over een lusvormige weg in Sion, de Laan van Sion / Terras van Sion en over de Laan van 't Haantje; de oost-west-georiënteerde weg in 't Haantje. Ook zijn er diverse nieuwe (regionale) fietsverbindingen gerealiseerd.

Afbeelding 2.3 toont de structurenkaart van het ontwerp van RijswijkBuiten. Een uitgebreidere beschrijving van het plan voor RijswijkBuiten is opgenomen in het Masterplan Rijswijk-Zuid en het bestemmingsplan "Sion – 't Haantje".



Afbeelding 2.3: Structurenkaart van RijswijkBuiten (Het plangebied is globaal rood omkaderd. De opzet voor Parkrijk is in de tussentijd enigszins gewijzigd).

Pasgeld

Pasgeld is het meest oostelijke te ontwikkelen deelgebied van RijswijkBuiten. Gezien de veelzijdigheid van het gebied en de verschillende opgaven, wil de gemeente Rijswijk afgewogen keuzes maken door het gebied integraal te bekijken. Om tot een gedragen plan te komen waarin de balans goed is afgewogen, is de gemeente gestart met een participatieproces onder de noemer Schetsboek Pasgeld. Tijdens dit proces is samen met inwoners, belangenverenigingen en ontwikkelaars gewerkt aan een integrale visie voor Pasgeld. Het resultaat van dit traject is het Schetsboek in Potlood. Dit beschrijft de opgaven en uitgangspunten en biedt een verslag van het participatieproces. Daarnaast zijn mogelijke ontwerpvarianten voor de hoofdstructuur (groenblauwe raamwerk) voor het hele gebied opgenomen. Die geeft aan waar in Pasgeld ruimte is voor wonen, verkeer, groen, water, cultuurhistorie, economie en duurzaamheid. Tot slot gaat het Schetsboek in op varianten voor de verschillende deelgebieden, in het bijzonder Pasgeld-West en Pasgeld-Oost.

De ontwikkelrichting voor Pasgeld is in het Schetsboek als volgt geschetst. Pasgeld neemt binnen de verdere ontwikkeling van Rijswijk een belangrijke positie in, als groen uitloopgebied voor bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden, als schakel in de Parkenzone en als laatste fase van RijswijkBuiten. In Pasgeld komen de volgende opgaven samen:

- Het afronden van de ontwikkeling van RijswijkBuiten door het realiseren van maximaal 1.200 woningen in Pasgeld-West en Pasgeld-Oost in een onderscheidend groenstedelijk woonmilieu, met bijbehorende voorzieningen (in ieder geval een basisschool, kinderopvang en ruimte voor zorgvoorziening).
- Het verbeteren van de kwaliteit en samenhang van het aanwezige groen en water en geven van een impuls aan de biodiversiteit.
- Het vergroten van de recreatieve waarde van het gebied voor bestaande en nieuwe bewoners in en om Pasgeld, door het verder verhogen van de kwaliteit en toegankelijkheid van het groen.
- Het ruimte bieden aan nieuwe bedrijven aan de zuidzijde van de Laan van het Haantje. Daarnaast wordt er voorgesorteerd op een mogelijk toekomstige transformatie van de locatie van TNO, naar een werk- en/of woongebied, waarbij het waardevolle groen ook toegankelijk kan worden.
- Het verder verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor wandelaars, fietsers en openbaar vervoer en het beperken van de overlast van autoverkeer. Daarbij wordt ook ruimte gelaten voor een mogelijk toekomstig station voor de Citysprinter.

Deze ontwikkelrichting en de beoogde structuren voor Pasgeld hebben geleid tot een hoofdplanstructuur, zoals te zien in afbeelding 2.4. Hierop zijn duidelijk het groen-blauwe raamwerk en de ontsluitingsstructuur zichtbaar, die de verschillende deelgebieden onderscheiden en verbinden. De invulling van de te ontwikkelen delen – met name Pasgeld-West en Pasgeld-Oost – wordt nog nader uitgewerkt. Bij deze uitwerkingen zijn aanpassingen op detailniveau nog mogelijk. Zo wordt in Pasgeld-Oost het groene lint aan de oostkant vervangen door een groenstrook langs de zuidrand van het gebied.



Afbeelding 2.4: Hoofdplanstructuur Pasgeld (augustus 2021).

Op 12 oktober 2021 heeft de gemeenteraad van Rijswijk ingestemd met het Schetsboek Pasgeld in Potlood en de hoofdplanstructuur Pasgeld. Daarbij heeft de gemeenteraad besloten voor Pasgeld-Oost de realisatie van 100-110 woningen mogelijk te maken. Naar aanleiding van dit raadsbesluit is de verdere uitwerking van de plannen voortgezet, voor Pasgeld-Oost resulterend in dit bestemmingsplan.

Pasgeld-Oost

Binnen het groenblauwe raamwerk van Pasgeld liggen, aan weerszijden van de Lange Kleiweg, twee belangrijke ontwikkelgebieden voor de komende jaren; Pasgeld-West en Pasgeld-Oost. Tussen de Lange Kleiweg en het bestaande buurtschap ligt de ontwikkellocatie Pasgeld-Oost. Voor dit gebied bestaan al jaren afspraken en plannen voor het realiseren van grondgebonden woningbouw. Daarbij zijn verschillende varianten onderzocht en afgewogen. In het Schetsboek Pasgeld (en daarmee samenhangende MKBA) is op verschillende varianten ingegaan; dit is vervolgens nader uitgewerkt in een omgevingskwaliteitsplan en stedenbouwkundig ontwerp.

Schetsboek Pasgeld: Pasgeld-Oost

In het kader van het Schetsboek Pasgeld zijn voor Pasgeld-Oost op basis van de meegegeven wensen en uiteenlopende ideeën voor het gebied, vier planvarianten onderzocht en besproken. Daarbij is geen eenduidige voorkeursvariant naar voren gekomen. De verschillende varianten hebben vervolgens als basis gediend voor de uitgevoerde MKBA en nadere uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp. De schetsmatige varianten lopen uiteen van een ontwikkeling van maximaal 200 woningen tot een variant zonder ontwikkeling.

De basis van alle geschetste varianten is een helder landschappelijk raamwerk, dat is gebaseerd op bestaande structuren en kwaliteiten. Uitgangspunt is om dit landschappelijk raamwerk altijd een plek te geven in Pasgeld-Oost, ongeacht de ontwikkelrichting. Daarbij wordt voorgesteld in ieder geval de Parkloper en Bosloper vrij te houden en in te richten als stevige ecologische en recreatieve

verbindingen. Dit komt mede voort uit het participatietraject, en was in eerdere plannen nog niet als zodanig meegenomen of vanzelfsprekend vanwege het gebruik van de gronden voor TNO. Op basis van het participatieproces en een nadere analyse van de plek is ervoor gekozen de Bosloper nu vrij te maken en in te richten als robuuste ecologische en recreatieve verbinding. De waardevolle groenclusters met grote bomen kunnen dan in stand worden gehouden en binnen de Bosloper worden opgenomen.

Verder is voorgesteld om bestaande sloten en de Pasgeldlaan als landschappelijke lijnen te behouden en waar mogelijk te versterken dan wel door te trekken. Ook groenstructuren zoals het bomenlaantje naar de Drassige Driehoek en de Van Hardenbroeklaan worden idealiter behouden en/of doorgetrokken als groene en recreatieve route. Op die manier blijft de identiteit van het gebied behouden en de historie beleefbaar, ongeacht de invulling die gekozen wordt. Met deze landschappelijke hoofdstructuur voor Pasgeld-Oost ontstaan bovendien aantrekkelijke groene wandelroutes tussen de Vliet, Lange Kleiweg, Drassige Driehoek en Parkloper/ slagenlandschap. Dit draagt ook bij aan de samenhang in Pasgeld.

Omgevingskwaliteitsplan en stedenbouwkundig ontwerp Pasgeld-Oost

De uitgangspunten en ontwerpvarianten uit het Schetsboek zijn en worden nader uitgewerkt in een omgevingskwaliteitsplan en stedenbouwkundig ontwerp voor Pasgeld-Oost. Binnen de (groenblauwe) structuren van de hoofdplanstructuur Pasgeld, is hierin aan het nieuwe woongebied een verdere invulling gegeven. In de vorm van een omgevingskwaliteitsplan zijn de gezamenlijke doelstellingen en uitgangspunten voor de inrichting en programmering van de locatie bepaald. Het is niet zo zeer een exacte blauwdruk of 'klassiek' beeldkwaliteitsplan, maar dient als inspiratie en bepaalt de beoogde ambities en omgevingskwaliteiten. Het omgevingskwaliteitsplan wordt nog geactualiseerd, en zal in definitieve vorm ook worden vastgesteld. Op basis hiervan wordt het stedenbouwkundig ontwerp nader uitgewerkt, en worden uiteindelijke bouwplannen getoetst.

De hoofdopzet van het plan bestaat uit circa 100-110 grondgebonden woningen, die worden gerealiseerd in verschillende clusters. De clusters waaruit het plan wordt opgebouwd kennen elk een eigen karakter en samenstelling van woningtypen. Kenmerkend voor het plan zijn de groen-blauwe structuren aan de randen die het gebied ingetrokken worden, en de verschillende clusters met elkaar verbinden. Zo ontstaat een stevige groenstructuur met kansen voor recreatie en ecologie. Het uitgebreide groen- en watersysteem vormt tegelijk een buffer naar bestaande bebouwing. Het woongebied wordt ontsloten op de Lange Kleiweg, waarbij het uitgangspunt is dat auto's vooral aan de randen van het woongebied komen en het binnengebied meer autoluw is.

Het beoogde woningprogramma voor het gebied bestaat uit verschillende typen grondgebonden woningen. Gedacht wordt aan combinaties van onder andere twee-onder-een-kapwoningen, rijwoningen, dekwoningen en/of herenhuizen. Met deze mix aan woningtypen wordt gericht op een variatie in doelgroepen, waaronder (jonge) gezinnen, ouderen, startende stellen en 'empty nesters'. In totaal voorziet het plan in maximaal 110 nieuwe woningen.

Afbeelding 2.6 toont de voorlopige situatietekening van het stedenbouwkundig ontwerp voor Pasgeld-Oost. Hierin is de hoofdopzet van het gebied zichtbaar met de groen- en waterstructuren rondom verschillende woningclusters. De exacte verkaveling en verdeling van woningen wordt nog uitgewerkt in een definitief stedenbouwkundig plan.



Afbeelding 2.6: Voorlopige stedenbouwkundige situatietekening (bron: Flux, 22 maart 2023).

Het plan zal zich kenmerken door een samenhangende architectuur. De bouwhoogte bedraagt twee tot drie bouwlagen met een kap, waarbij eenheden zich ten opzichte van elkaar kunnen onderscheiden qua bouwhoogte, kapvorm of rooilijn. Landschap en bebouwing worden integraal ontworpen. Zo wordt in Pasgeld-Oost een eigen sfeer gecreëerd die losstaat van de bestaande architectuur langs het Jaagpad. Wel wordt de maatvoering afgestemd op de woningen in de buurt, waardoor de ontwikkeling proportioneel is aan de bebouwde omgeving. Qua architectuur is in de omgeving geen sprake van een eenduidige stijl, maar een mix van verschillende stijlen en woningtypes met geringe samenhang. Om

het plangebied wel een eigen karakter te geven krijgt de buurt een herkenbare, speelse uitstraling, onderscheidend van de omgeving en RijswijkBuiten.

Qua identiteit wordt met de ontwikkeling gestreefd naar een intieme dorpse sfeer. Een natuurlijke, groene en rustige woonomgeving, vlakbij de binnensteden en voorzieningen van Rijswijk en Delft. De nieuwe wijk onderscheidt zich binnen RijswijkBuiten als kleinschalig woongebied, met woningen verdeeld over kleinere clusters met elk een eigen karakter. De bestaande bomenstructuur en andere goed functionerende groenstructuren worden zo veel mogelijk gehandhaafd en waar mogelijk versterkt. Daarnaast wordt in het ontwerp voor de openbare ruimte en wegprofielen rekening gehouden met ruimte voor collectieve ontmoetingsplaatsen en ruimte voor spelen, fietsen en bewegen. Daarbij is het de ambitie om het parkeren waar mogelijk gebouwd of uit het zicht op te lossen. Het situeren van parkeerplaatsen langs de randen van het plan kan zorgen voor een en aangenaam 'binnenmilieu'.

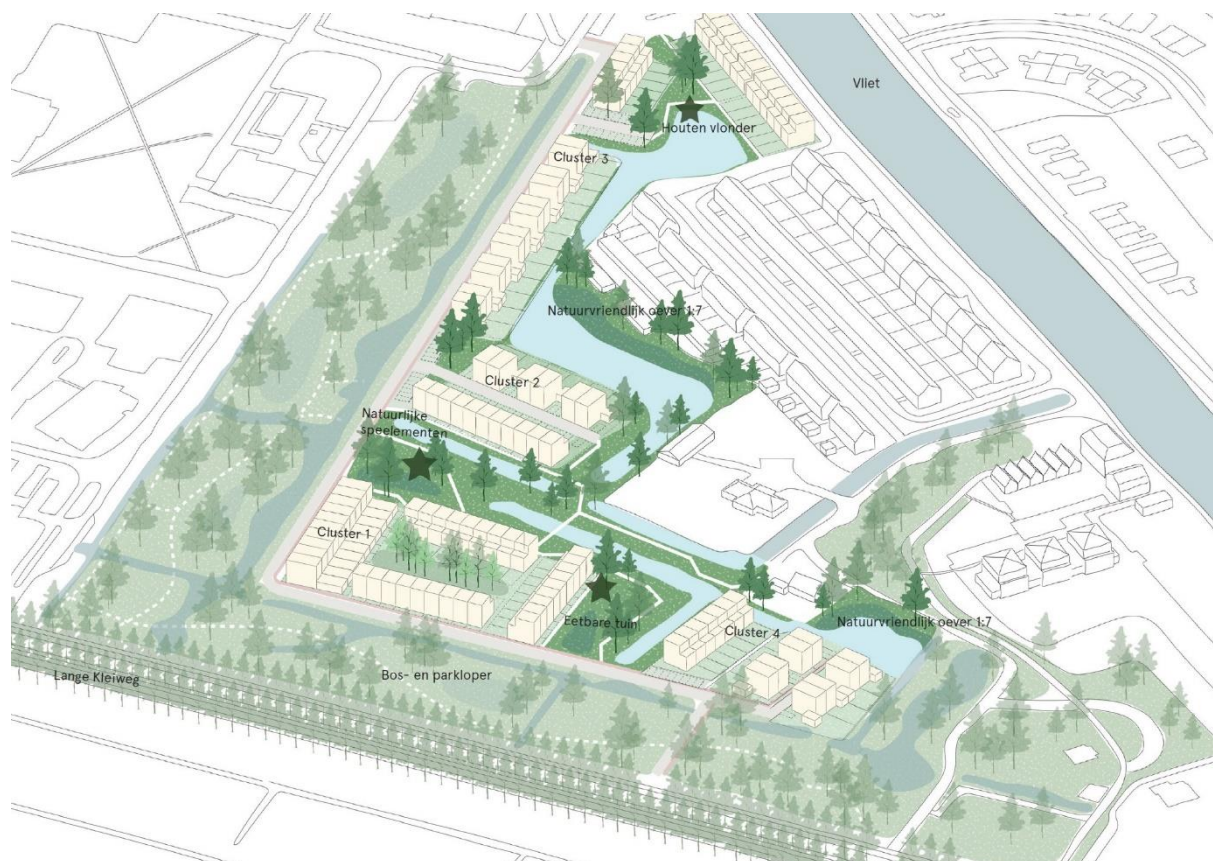
Daarnaast biedt de locatie kansen voor dras- en moerasnatuur. Een groot deel is in het verleden al gecultiveerd. De polderstructuur die tot op heden zichtbaar is wordt in het plan verder uitgebreid en slaat de verbinding met het naastgelegen Pasgeld-West. Daarnaast kan de in het zuiden aanwezige Drassige Driehoek verbonden worden met het slagenlandschap, waardoor een logische waterstructuur ontstaat. De waterstructuur heeft niet alleen een technische functie voor waterberging maar creëert – in combinatie met de groenstructuren – ook een beleefbare ruimtelijke kwaliteit voor de buurt.

Natuurinclusiviteit

Pasgeld-Oost ligt in een gebied met een groene identiteit, met in de omgeving onder meer het slagenlandschap, Elsenburgerbos, Wilhelminapark, de recreatietuincomplexen en de Vlietzone. De Pasgeld-driehoek vormt in samenhang met deze groengebieden als het ware een groene buffer tussen Rijswijk en Delft. Gezien deze bijzondere ligging van Pasgeld-Oost is in het ontwerp nadrukkelijk aandacht besteed aan natuurinclusiviteit en een goede aansluiting op de natuurwaarden in de omgeving. Flux heeft dit uitgewerkt in een natuurinclusief plan voor Pasgeld-Oost, dat is opgenomen in bijlage 19.

Uitgangspunt in het ontwerp is dat Pasgeld-Oost een belangrijke ecologische stapsteen kan worden binnen een breder ecologisch systeem. Binnen de stapstenen zijn er mogelijkheden om de biodiversiteit te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Zo vormt de ontwikkeling niet alleen een kans voor het realiseren van nieuwe woningen, maar ook om de natuurwaarden in het gebied te versterken.

Het ontwerp is gebaseerd op de bestaande landschappelijke en ecologische waarden in de omgeving (zoals in beeld gebracht door Tauw, zie bijlage 11). Op basis daarvan zijn de beoogde blauwe en groene netwerken in het plangebied uitgewerkt, die gezamenlijk resulteren een rijk ecosysteem met verschillende typen natuur. Ook gaat het plan in op de toepassing van natuurinclusief bouwen, en een klimaatrobuuste inrichting van het gebied. Afbeelding 2.7 toont een impressie van het voorlopig ontwerp en de groenstructuren in het plangebied. Paragraaf 4.9.2 gaat uitgebreider in op de wijze waarop het plan omgaat met natuurinclusiviteit en ecologische waarden.



Afbeelding 2.7: Impressie voorlopig ontwerp met groenstructuren in vogelvluchtperspectief (bron: Flux, 27 juni 2023).

2.5 Planmethodiek

De planmethodiek van dit bestemmingsplan is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen van de DURP-standaarden 2012. Daarbij is de indelingsopzet van de aangegeven hoofdgroepen van bestemmingen gehanteerd. Het plan is opgesteld conform het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente Rijswijk.

Verbeelding

De analoge verbeelding is getekend op schaal 1:1000. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in hoofdstuk 2 en 3. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Voor dit bestemmingsplan gelden de enkelbestemmingen 'Groen' en 'Woongebied'. Daarnaast zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Hieronder volgt een nadere beschrijving van deze bestemmingen.

Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor de belangrijkste groen- en waterstructuren langs de randen van het plangebied. Het betreft met name een zone langs de oost- en zuidoostgrens van het gebied. Hier is een inrichting met groenstroken en watergangen voorzien. Deze sluiten aan op groengebieden rondom het plangebied, en lopen verder het plangebied in door een fijnmaziger netwerk van groen en water. Ook is hier ruimte voor waterberging, en zorgt deze zone voor een afscheiding richting de bestaande woningen ten oosten van het plangebied. Aan de zuidwestkant is de ontsluitingsweg richting de Lange Kleiweg bestemd als 'Groen' met de aanduiding 'ontsluiting'. Dit is in lijn met de wijze waarop andere ontsluitingen die de bosloper kruisen in het aangrenzende bestemmingsplan 'Pasgeld-West' zijn bestemd.

Woongebied

Ten behoeve van de ontwikkeling van het woongebied, is de enkelbestemming 'Woongebied' opgenomen. Daarmee is aangesloten bij de bestemmingssystematiek zoals die in grote delen van RijswijkBuiten (waaronder Pasgeld-West) is gehanteerd. Hier zijn de verschillende woonvelden grotendeels voorzien van een woongebiedbestemming, waarbij alleen de belangrijkste verkeers-, groen- en waterstructuren apart zijn bestemd. Aansluitend bij de daar geldende regelingen zijn binnen de bestemming 'Woongebied' gronden bestemd voor wonen (al dan niet in combinatie met een zorgfunctie), aan huis gebonden beroepen en verschillende daaraan ondergeschikte en daarbij behorende voorzieningen.

De bestemming biedt de nodige flexibiliteit, waarbij de exacte positionering van de nieuwe woningen niet middels bouwvlakken is vastgelegd. Wel zijn voor hoofdgebouwen en erfbebouwing verschillende bouwregels gesteld, in lijn met de regelingen elders in RijswijkBuiten. Er is onder meer bepaald dat in voorliggend plangebied het maximaal aantal woningen 110 bedraagt. Ook zijn maximale bouwhoogtes opgenomen, gekoppeld aan het type woning.

Daarnaast zijn enkele regels opgenomen met betrekking tot gebruik van de gronden dat wel en niet is toegestaan. Verder zijn bepalingen opgenomen over inwoning, aan huis gebonden beroepen en risicovolle en gevoelige functies, waarmee is aangesloten bij de vigerende regeling in de omgeving.

Leiding – Gas

De dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is opgenomen voor de gasleiding van Gasunie die zich aan de noordwestkant van het plangebied bevindt. Voor de ligging en regeling van de dubbelbestemming is aangesloten bij het aangrenzende bestemmingsplan Pasgeld-West. De hiervoor aangewezen gronden zijn mede bestemd voor een ondergrondse aardgastransportleiding. De regeling dient ter (planologische) bescherming van deze leiding. Ontwikkelingen zijn slechts toegestaan indien de leidingfunctie dit gedooft en/of dit geen onveilige situaties met zich meebrengt. Ter bescherming van de ondergrondse leiding is een stelsel opgenomen met een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Waarde – Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is opgenomen voor de gronden die wat betreft archeologie nog niet zijn vrijgegeven. In paragraaf 4.10.2 wordt hier nader op ingegaan. Deze dubbelbestemming dient voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de

gronden. Aan het bouwen en uitvoeren van werken en werkzaamheden is een onderzoeksverplichting gekoppeld.

Waterstaat – Waterkering

De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' is opgenomen voor een zone evenwijdig aan de Vliet in het noordoosten. De begrenzing komt overeen met de legger van het hoogheemraadschap. De hiervoor aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de waterkering, -berging en -huishouding met daarbij behorende voorzieningen. Het bouwen van bouwwerken hierbinnen is alleen toegestaan wanneer geen onevenredige afbreuk gedaan wordt aan de belangen van de waterkering en -huishouding, en met een vergunning van de waterbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat regels die op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn. Het gaat om de volgende artikelen.

Anti-dubbeltelregel

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Zoals regels omtrent nutsvoorzieningen, waterdicht en waterveilig bouwen. Tevens is een regeling opgenomen die erop ziet dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, conform het paraplubestemmingsplan.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Zo is er een standaardregeling opgenomen die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een afwijking geregeld kunnen worden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd, bijvoorbeeld mits de afwijking van het plan naar aard en omvang niet wordt vergroot. Het overgangsrecht is opgenomen in artikel 12 van de regels.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

3 Ruimtelijk kader

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Ook in de toekomst moet Nederland een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en economisch kunnen floreren. Daarom is het van belang om inzicht te hebben in de opgaven waar Nederland voor staat. De druk op de ruimte, de leefomgeving, vraagt voortdurend om afweging van verschillende belangen. Ook internationale ontwikkelingen, de invloed van technologie en de groeiende verschillen tussen regio's vragen om snellere, creatieve en integrale afwegingen. Het klimaat verandert en er moet zorgvuldiger worden omgaan met energiebronnen en grondstoffen. Ook daaruit vloeien nieuwe opgaven. In aanloop naar de Omgevingswet is op 11 september 2020 één rijksvisie op de leefomgeving vastgesteld: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

De NOVI schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. Dit toekomstperspectief voor Nederland is:

- Een klimaatbestendige delta;
- Duurzaam, concurrerend en circulair;
- Kwaliteit van leven in stad en dorp;
- Nabijheid en betrouwbare verbindingen;
- Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transities. Deze prioriteiten zijn:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit.

Hierbij worden drie inrichtingsprincipes gehanteerd die helpen om in een specifieke casus of gebied bij botsende belangen een zorgvuldige weging tussen nationale belangen te maken. Die inrichtingsprincipes zijn:

1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen voorkomen.

De komst van de Omgevingswet maakt het mogelijk om het beleid en aanpak rondom de gezonde leefomgeving steviger te verankeren, rekening houdend met de samenstelling van de wijk en de behoeften van inwoners. Gemeenten krijgen onder de Omgevingswet namelijk meer ruimte voor lokaal maatwerk doordat taken worden gedecentraliseerd. Volgens het Rijk is een gezonde leefomgeving een omgeving waar inwoners zich prettig voelen, die uitnodigt tot gezond gedrag en zo min mogelijk negatieve invloed heeft op de gezondheid. Voor gemeenten is onder andere de 'Handreiking Gezonde

Gemeente' door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport opgesteld om te ondersteunen bij het sturen op een gezonde fysieke en sociale leefomgeving.

De NOVI is zelfbindend voor het Rijk. De rijksoverheid zet er wel op in dat provincies en gemeenten bij het vaststellen van hun eigen omgevingsvisies rekening houden met wat er in de NOVI staat.

Voorliggend plangebied wordt niet specifiek benoemd in de NOVI. Wel draagt de beoogde ontwikkeling van een nieuw woongebied, in een zorgvuldig en groen ingerichte omgeving in algemene zin bij aan de kwaliteit van leven in stad en dorp. Daarbij is de inrichting van het gebied integraal vormgegeven, in samenhang met de bestaande karakteristieken van het gebied en de omgeving. Daarbij wordt de woonfunctie gecombineerd met ruimte voor recreatie, landschappelijke en ecologische waarden.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat 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.

De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan dienen in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking gezamenlijk te worden beschouwd. In dit bestemmingsplan worden in totaal maximaal 110 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Voor woningbouwlocaties geldt volgens vaste jurisprudentie dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. De voorliggende ontwikkeling wordt gezien de omvang dan ook aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvoor een ladderonderbouwing benodigd is.

Behoefte

Voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van uitbreidingslocatie RijswijkBuiten, deelgebied Pasgeld, dat wordt ontwikkeld tot woongebied. Voor de ontwikkeling van dit laatste deelgebied is het Schetsboek Pasgeld in Potlood opgesteld. Naar aanleiding daarvan, heeft de gemeenteraad besloten om in Pasgeld-West maximaal 1.000 woningen en in Pasgeld-Oost 100-110 woningen mogelijk te maken.

Daaraan voorafgaand is ook met de provincie Zuid-Holland afgestemd over het toevoegen van extra wooneenheden aan het gebied. Door de provincie is verzocht om de woningaantallen binnen het ontwikkelgebied te verhogen, gezien de grote vraag naar (met name betaalbare) woningen. De te realiseren woningaantallen in Pasgeld zijn zodoende ook met de provincie afgestemd.

De onderbouwing voor deze uitbreiding wordt gevormd door de grote woningbehoefte die er in de regio bestaat. In juni 2021 heeft de provincie Zuid-Holland de actuele Woningbehoefteraming 2021 vastgesteld. Daarin is onderzocht hoeveel extra woningen er in de provincie nodig zijn om in de verwachte vraag tot 2030 te kunnen voorzien. Ten opzichte van de cijfers uit 2019 bleek dit nog eens beduidend meer te zijn. Voor de hele provincie is de toegestane woningvoorraadgroei bepaald op 221.800 tot en met 2030. Daarvan zijn 80.900 woningen toebedeeld aan de regio Haaglanden, waartoe Rijswijk behoort. Van dit aantal zijn 40.350 woningen voorzien voor de periode tot en met 2025. Met een overcapaciteit van 130% betekent het een maximale plancapaciteit van 105.170 woningen t/m 2030.

Met de actualisatie van de Woonvisie uit 2021 speelt de gemeente Rijswijk in op deze grote regionale behoefte en krapte op de woningmarkt. Daartoe wordt ingezet op een forse woningbouwproductie in de aankomende jaren. Hiervoor zijn RijswijkBuiten en deelgebied Pasgeld specifiek aangewezen als uitbreidingslocatie voor woningbouw. Daarmee is het plangebied een van de locaties om te kunnen voorzien in de forse uitbreiding van de woningvoorraad die de gemeente zichzelf ten doel heeft gesteld.

Met de voorgenomen ontwikkeling van maximaal 110 nieuwe woningen wordt invulling gegeven aan de uitbreidingslocatie Pasgeld-Oost. Daarmee levert de ontwikkeling een bijdrage aan de beoogde forse uitbreiding van de woningvoorraad in Rijswijk – als onderdeel van de 40.325 te realiseren woningen in de regio tot en met 2025. Met de realisatie van verschillende typen woningen wordt ook in kwalitatief opzicht aangesloten bij de vraag van de beoogde doelgroepen, zoals beschreven in de gemeentelijke Woonvisie. Hierop wordt in paragraaf 3.3 nader ingegaan.

Locatie

Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van Rijswijk, en maakt onderdeel uit van het ontwikkelgebied RijswijkBuiten. Het wordt ingeklemd door de in ontwikkeling zijnde deelgebieden Parkrijk en Pasgeld-West aan de westkant, de bebouwing langs de Vliet en de buurt Vrijenban aan de oostzijde en het bebouwd gebied van Delft in het zuiden. De nieuwe stedelijke ontwikkeling vindt zodoende plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Met de ontwikkeling van Pasgeld wordt invulling gegeven aan de laatste fase van uitbreidingslocatie RijswijkBuiten. Er vindt verdichting plaats op de aangewezen ontwikkellocaties voor woningbouw – binnen een groenblauw raamwerk en waarbij de bestaande groengebieden elders in Pasgeld behouden blijven. De locatiekeuze hoeft om deze reden niet verder onderbouwd te worden.

Conclusie

Uit bovenstaande afweging blijkt dat het plan voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, en past binnen het regionale en gemeentelijke woonbeleid. De locatiekeuze behoeft geen nadere onderbouwing, het betreft een binnenstedelijke ontwikkeling waarmee sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Oorspronkelijk op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland haar 'Omgevingsbeleid' vastgesteld. Het omgevingsbeleid omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving in Zuid-Holland. Het bestaat uit drie hoofdinstrumenten: de omgevingsvisie, het omgevingsprogramma en de omgevingsverordening. De omgevingsvisie schetst de beleidskaders; de strategische ambities, beleidsdoelen en -keuzes voor de toekomst van de fysieke leefomgeving van Zuid-Holland. In het omgevingsprogramma zijn deze nader uitgewerkt in maatregelen die de provincie treft. De omgevingsverordening stelt de juridische kaders; instructieregels voor andere overheden en direct werkende regels voor burgers en bedrijven. De provincie wijzigt de verschillende onderdelen wanneer daartoe aanleiding is; de laatste herziening is op 1 april 2023 geconsolideerd in werking getreden.

Omgevingsvisie Zuid-Holland

De omgevingsvisie van Zuid-Holland biedt een strategische blik op de lange(re) termijn en bevat de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid voor de gehele fysieke leefomgeving van de provincie Zuid-Holland.

Ambities, beleidsdoelen en beleidskeuzes

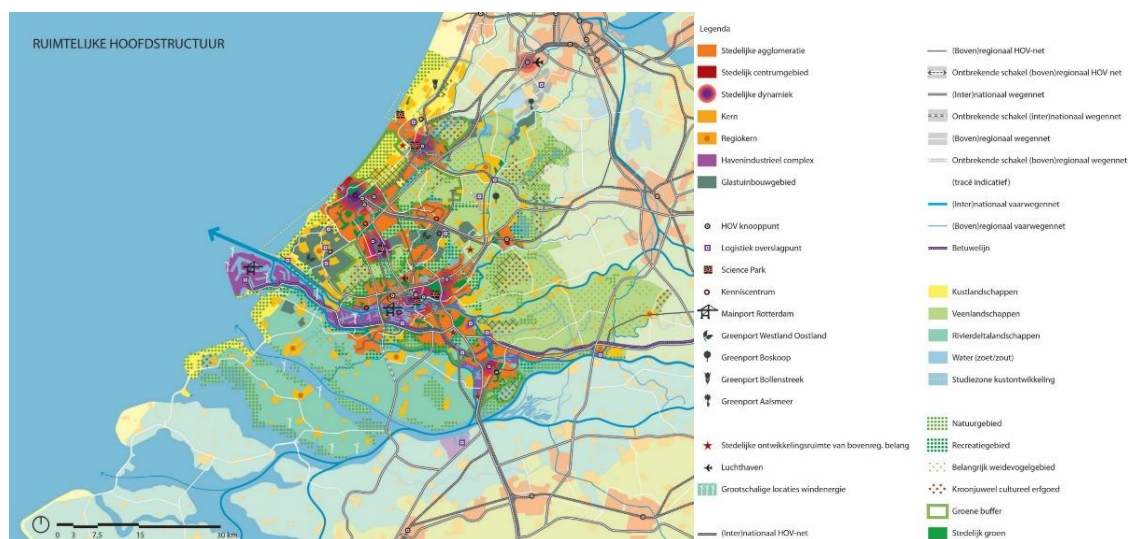
Naast de algemene sturingsfilosofie en een analyse van de huidige situatie van Zuid-Holland, schetst de provincie in de omgevingsvisie haar toekomstgerichte beleid in zeven provinciale **vernieuwingsambities**:

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 zeven vernieuwingsambities zijn geconcretiseerd in 18 **beleidsdoelen**, die omschrijven aan welke maatschappelijke opgaven de provincie werkt. De beleidsdoelen zijn vervolgens uitgewerkt in **beleidskeuzes**.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De essentie en samenhang van de verschillende ruimtelijke keuzes uit de omgevingsvisie, is gevat in de **ruimtelijke hoofdstructuur**. Opgebouwd uit verschillende kaartbeelden, vormt de ruimtelijke hoofdstructuur een integraal kaartbeeld dat inzichtelijk maakt hoe de strategische beleidskeuzes van de provincie ruimtelijk samenkomen. Afbeelding 3.1 geeft de ruimtelijke hoofdstructuur van Zuid-Holland weer.



Afbeelding 3.1: Omgevingsvisie Zuid-Holland – ruimtelijke hoofdstructuur.

Uitgangspunten en kaders voor de fysieke leefomgeving

Bij het vormgeven en uitvoeren van de ambities hanteert de provincie de volgende uitgangspunten en kaders voor de fysieke leefomgeving:

- Streven naar het **verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit**;
- Gebruik van een **kwaliteitskaart met richtpunten en gebiedsprofielen**, waarin is beschreven welke kwaliteiten in welke gebieden de provincie nastreeft;
- Handvatten voor **passende ruimtelijke ontwikkeling**, om te beoordelen of bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen wenselijk zijn.

Kwaliteitskaart, richtpunten en gebiedsprofielen

De provincie Zuid-Holland geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke

ontwikkelingen en omgevingskwaliteit. Uitgangspunt van het kwaliteitsbeleid is een 'ja, mits'-beleid: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van Zuid-Holland bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengebracht in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten, gebiedsprofielen en enkele bepalingen in de omgevingsverordening.

De kwaliteitskaart toont de kwaliteitsambities van de provincie. De belangrijke gebiedskenmerken en kwaliteiten van Zuid-Holland zijn weergegeven in vier lagen: de laag van de ondergrond, laag van de cultuur- en natuurlandschappen, laag van de stedelijke occupatie en laag van de beleving. De integrale kwaliteitskaart vat de vier lagen in één kaartbeeld samen. Met behulp van de kwaliteitskaart houden betrokken partijen bij ruimtelijke ingrepen rekening met de gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde van een gebied. De kwaliteitskaart biedt randvoorwaarden voor het maken van integrale afwegingen, die nader zijn geconcretiseerd in richtpunten. De richtpunten beschrijven de bestaande kenmerken en waarden, en de wijze waarop ruimtelijke ontwikkelingen daarmee rekening kunnen houden. De kwaliteitskaart en bijbehorende richtpunten zijn regionaal vertaald in verschillende gebiedsprofielen. Deze gebiedsprofielen fungeren niet als toetsingskader maar als handreiking voor het gebiedsspecifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit.

Passende ruimtelijke ontwikkeling

Om te bepalen of een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling passend is, is de ruimtelijke impact van belang. In de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter in beginsel de ruimtelijke impact en des te eerder deze raakt aan provinciale belangen. Ook de waarde en kwetsbaarheid van de kwaliteit van het gebied speelt daarbij een rol. De gebiedsprofielen bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact van een ontwikkeling in een bepaald gebied is.

In dit kader maakt de provincie onderscheid in drie typen ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Daarbij spelen de schaalniveaus van de kavel, de structuur en de gebiedsidentiteit een rol. Wanneer een plan aansluit bij de gebiedsidentiteit en zich voegt in de bestaande structuur, is sprake van inpassing. Een ontwikkeling die aansluit bij de gebiedsidentiteit maar op structuurniveau wijzigingen voorziet, betekent een aanpassing. Bij transformatie zorgen de aard en omvang van een ontwikkeling voor een verandering van de gebiedsidentiteit. Deze indeling van ontwikkelingen is ook doorvertaald in de instructieregels met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit in de omgevingsverordening.

Doorwerking in het plangebied

Het voorliggende plangebied valt niet binnen een van de gebiedsprofielen. Wel is het aangeduid op twee van de kwaliteitskaarten.

In de laag van de ondergrond is het plangebied aangeduid als 'Rivierdeltacomplex - Jonge zeelei'. Ontwikkelingen hierbinnen dragen bij aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden. Ter plaatse van het plangebied is geen sprake van zoet-zoutovergangen of specifieke dynamische natuurlijke processen, die door de voorgenomen ontwikkeling worden aangetast.

In de laag van de stedelijk occupatie ligt het plangebied binnen de aanduiding 'Steden en dorpen'. Relevante richtpunten voor voorgenomen ontwikkeling zijn:

- 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.
- 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.

Daarnaast valt een kleine strook aan de noordzijde van het plangebied binnen de aanduiding ‘stedelijke groen- en waterstructuur’. Richtpunt hierbij is:

- ontwikkelingen dragen bij aan het behouden en versterken van de stedelijke groen- en waterstructuur. Daarbij gaat het om de recreatieve kwaliteit, de bijdrage aan klimaatbestendigheid en de verbinding tussen stad en land.

De beoogde ontwikkeling van Pasgeld-Oost vormt een verdere invulling van de uitbreidingswijk RijswijkBuiten, in lijn met het daarvoor opgestelde masterplan. In vervolg daarop is met het Schetsboek Pasgeld een integrale visie voor Pasgeld opgesteld, waarin op basis van de bestaande karakteristieken van het gebied opgaven, uitgangspunten en ontwerpvarianten zijn geschetst. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking van de hoofdplanstructuur en het stedenbouwkundig plan. De ontwikkeling van Pasgeld-Oost sluit aan bij het bestaande stadsgebied van Rijswijk aan de noordkant en Delft aan de zuidkant, en aan de westkant deelgebieden Parkrijk en Pasgeld-West als eerdere fasen van RijswijkBuiten. Door een hoofdstructuur met groenblauw raamwerk en behoud van de groengebieden in het noorden van Pasgeld, wordt gezorgd voor een goede overgangskwaliteit. Dit groenblauwe raamwerk omkadert de ontwikkelgebieden en verbindt groengebieden met elkaar en met de omgeving. Zodoende wordt de stedelijke groen- en waterstructuur in het gebied versterkt.

In de laag van de cultuur- en natuurlandschappen en de laag van de beleving ligt het plangebied niet binnen een aanduiding.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft op 20 februari 2019 de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. Sindsdien zijn verschillende (partiële) herzieningen doorgevoerd. De meest recente herziening is door Provinciale Staten op 3 maart 2023 vastgesteld. De instructieregels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende regels van belang.

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, mits is aangetoond dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft (lid 1). Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden met de beschermingscategorie, het gebiedstype en de relevante richtpunten voor ruimtelijke kwaliteit (lid 2). Bij het beoordelen van de ruimtelijke kwaliteit bij een ontwikkeling wordt de schaalverdeling inpassen, aanpassen en transformeren gehanteerd (lid 3).

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling voorziet wijzigingen op structuurniveau. Hoewel de ontwikkeling van het nieuwe woongebied past binnen het vastgestelde masterplan voor RijswijkBuiten en de gronden in het vigerende bestemmingsplan al grotendeels voor een woonfunctie bestemd zijn, is ten opzichte van de voormalige invulling sprake van een transformatie van het gebied.

Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit (lid 5 sub c). Wanneer sprake is van aanpassen of transformeren moet daarnaast een zorgvuldige afweging over de locatiekeuze worden gemaakt. De motivering gaat in op de beschreven kenmerken en waarden van het gebied en de effecten van de ontwikkeling daarop (lid 4).

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling voorziet wijzigingen op structuurniveau. Hoewel de ontwikkeling van het nieuwe woongebied past binnen het vastgestelde masterplan voor RijswijkBuiten, is ten opzichte van de voormalige invulling wel sprake van een transformatie van het gebied. Voor de ontwikkeling van geheel Pasgeld is een integrale visie opgesteld in de vorm van het Schetsboek Pasgeld. Hierin zijn de uitgangspunten voor de ontwikkelrichting bepaald. Dit vormt de basis voor de hoofdplanstructuur van het gebied, en de nadere stedenbouwkundige invulling van Pasgeld-Oost. Naast het realiseren van de woningbouwopgave vormt de ruimtelijke kwaliteit hierbij een belangrijk element. In dit kader is voor de ontwikkeling een omgevingskwaliteitsplan opgesteld. Hierin zijn de ambities, uitgangspunten en omgevingskwaliteiten bepaald, die in het stedenbouwkundig ontwerp nader zijn uitgewerkt. De beoogde omgevingskwaliteit komt tot uiting in een relatief kleinschalig, groen stedelijk woongebied. Door de opbouw van het plan rondom verschillende ‘tuinen’ ontstaan kleinschalige, aantrekkelijke woonmilieus. Het plan wordt ingepast in en verweven met de groenblauwe hoofdstructuur van Pasgeld. Zo worden de omliggende bosloper, parkloper en Drassige Driehoek het gebied ‘ingetrokken’ door een fijnmaziger netwerk van groenstructuren, rondom en aansluitend op de tuinen. In paragraaf 2.4 is hiervan een uitgebreidere beschrijving gegeven.

Stedelijke ontwikkelingen

Volgens artikel 6.10 van de omgevingsverordening (Stedelijke ontwikkelingen) gaat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6 Bro (lid 1 sub a). Indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 ha nodig is, wordt gebruik gemaakt van de in de omgevingsverordening aangewezen bouwlocaties en criteria (lid 1 sub b). Wanneer het gaat om de functie wonen moet worden voorzien in voldoende sociale huurwoningen (lid 2). Gedeputeerde staten kunnen bij de vaststelling van een regionaal woningbouwprogramma aangeven in hoeverre de ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In het bestemmingsplan kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie en het regionale woningbouwprogramma bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling (lid 3).

In de omgevingsverordening is zodoende bepaald dat toepassing moet worden gegeven aan de Ladder voor duurzame verstedelijking conform het Bro. Daaraan is het aspect van regionale afstemming toegevoegd. Voor de voorgenomen ontwikkeling is op de Ladder als onderdeel van het Rijksbeleid nader ingegaan in paragraaf 3.1.

Omgevingsprogramma Zuid-Holland

Het Omgevingsprogramma Zuid-Holland is parallel aan de omgevingsvisie en omgevingsverordening opgesteld. Het omgevingsprogramma bevat een nadere invulling en operationalisering van ruimtelijk relevante onderdelen van de omgevingsvisie. Het is enerzijds een beleidsdocument, namelijk uitwerking van de beleidsbeslissingen, en anderzijds gericht op uitvoering. Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in het omgevingsprogramma.

Conclusie

Gezien het bovenstaande past de ontwikkeling binnen het beleid van de provincie Zuid-Holland. Het provinciale beleid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Masterplan Rijswijk-Zuid

In november 2009 is het Masterplan Rijswijk-Zuid vastgesteld door de gemeenteraad van Rijswijk. Het omschrijft de randvoorwaarden voor het bouwproject en geeft tegelijkertijd de gemeentelijke ambities voor het gebied weer. Na vaststelling van het plan is de gemeente begonnen met de verdere uitwerking van de toekomstige invulling van het gebied. De beschrijving van het plan in hoofdstuk 2 vloeit direct

voort uit het Masterplan Rijswijk-Zuid. Daarom wordt hier niet uitgebreid ingegaan op de inhoud van het Masterplan.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de ambities voor Rijswijk-Zuid (RijswijkBuiten) zoals vastgelegd in het Masterplan. De ontwikkeling geeft verdere invulling aan de transformatie van deelgebied Pasgeld (-Oost) tot woongebied. De woonvelden worden ingebed in een stevig groenblauw raamwerk, waarmee een groene en parkachtige woonomgeving wordt gerealiseerd. Ook wordt aandacht besteed aan het leidende principe van duurzaamheid, zoals beschreven in paragraaf 4.11.

Vertrouwd stedelijk wonen in Rijswijk – Actualisatie van de woonvisie 2015-2025

Op 26 november 2015 is de gemeentelijke woonvisie ‘Vertrouwd stedelijk wonen in Rijswijk’ vastgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten en ambities voor het wonen tot 2025 beschreven. 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. Het wensbeeld voor Rijswijk is uitgewerkt in vier pijlers:

1. de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de woningvoorraad;
2. betaalbaar wonen in Rijswijk;
3. wonen in een duurzaam Rijswijk;
4. wonen met zorg, aandacht voor kwetsbare doelgroepen.

Vanwege de verschillende ontwikkelingen in Rijswijk en op de woningmarkt sinds 2015, heeft de gemeente besloten de Woonvisie te actualiseren. Op 11 mei 2021 is de actualisatie van de woonvisie 2015-2025 door de gemeenteraad vastgesteld. Zo is het voornemen geformuleerd om de woningvoorraad in Rijswijk gevarieerder te maken, om meer te bouwen naar behoefte en om eenzijdige wijken te veranderen door het toevoegen van andere soorten woningen. Ook wordt ingegaan op de veranderde omstandigheden op de woningmarkt en aangegeven hoe de gemeente de grote behoefte aan nieuwe woningen in Rijswijk in de komende jaren wil realiseren, in zowel de bestaande stad als in de transformatiegebieden en de uitbreidingslocatie RijswijkBuiten.

De speerpunten uit de Woonvisie uit 2015 blijven onverminderd gelden. Daarbij kent de actualisatie van de Woonvisie uit 2021 twee pijlers:

1. Doelgroepgericht woningbouwprogramma;
2. Werken aan een toekomstbestendige stad.

In het kort stelt de gemeente hierbij de volgende ambities centraal:

- We voegen de komende jaren een fors aantal woningen toe.
- We zorgen voor een woningvoorraad waarin alle doelgroepen voldoende aan bod komen.
- We geven daarbij prioriteit aan het toevoegen van middeldure huur- en koopwoningen.
- We breiden de doelgroepen voorraad beperkt uit. Het aandeel in de totale voorraad neemt af.
- We verbeteren de leefbaarheid en sociale cohesie in wijken en zorgen voor een meer gemêleerde woningvoorraad.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in maximaal 110 grondgebonden woningen, bestaande uit verschillende woningtypen. Het woningprogramma bestaat in ieder geval uit een combinatie van rij-, dek-, twee-onder-een-kapwoningen en herenhuizen. Gesitueerd in kleinere clusters ontstaan verschillende woonmilieus. Met deze mix aan woningtypen wordt gericht op verschillende doelgroepen, waaronder (jonge) gezinnen, ouderen, startende stellen en ‘empty nesters’. De exacte verkaveling en verdeling van woningaantallen en -typen over de tuinen worden in het stedenbouwkundige ontwerp nog nader uitgewerkt. In paragraaf 2.4 wordt hierop nader ingegaan. Hiermee wordt verdere invulling gegeven aan de woonwijk Pasgeld, als deelgebied van RijswijkBuiten. In de Woonvisie geeft de gemeente aan de locatie RijswijkBuiten te willen ontwikkelen tot een gemêleerd, uniek en duurzaam woonmilieu; met betaalbare woningen voor het behouden en aantrekken van jonge gezinnen, naast het bouwen in het duurdere segment. Deelgebied Pasgeld is op de kaart met woningbouw en doelgroepen

aangeduid als uitleglocatie, met als doelgroepen gezinnen, midden- en hogere inkomens en algemene doelgroep. De beoogde nieuwe woningen worden in een afwisselend, aantrekkelijk en groen woonmilieu gerealiseerd, passend bij het karakter van RijswijkBuiten en Pasgeld. De ontwikkeling levert een bijdrage aan de forse woningbouwopgave van Rijswijk, en voorziet in een variatie aan woningtypen in lijn met de doelgroepen zoals aangegeven in de Woonvisie. De voorgenomen ontwikkeling sluit zodoende aan bij de gemeentelijke woonbeleid.

Conclusie

Zoals uit het voorgaande blijkt, past de ontwikkeling in het plangebied goed binnen het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse milieuaspecten die relevant zijn voor het plan. Per milieuaspect wordt het geldende wettelijk en/of het beleidskader beschreven. Daarnaast wordt het uitgevoerde onderzoek belicht waarbij de resultaten kort worden weergegeven. Ten slotte wordt op basis van het kader en het onderzoek de conclusie weergegeven.

4.2 Milieueffectrapportage

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

In het Besluit m.e.r. zijn categorieën van gevallen aangegeven die (mogelijk) m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van maximaal 110 woningen. De ontwikkeling van de woningen kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals voorkomt in de eerste kolom van de D-lijst behorende bij het Besluit m.e.r. (categorie 11.2). Voor 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen', gelden de volgende drempelwaarden:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De voorgenomen ontwikkeling blijft ruim de aangegeven drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., waardoor het plan niet plan-m.e.r.-plichtig is. De drempelwaarden in onderdeel D van het Besluit m.e.r. zijn echter indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag dient na te gaan of de beoogde activiteit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Op grond van artikel 2 lid 5 van het Besluit m.e.r. is daarom wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Als hieruit blijkt dat er mogelijk belangrijke milieugevolgen zijn, is alsnog een MER nodig. Sinds 16 mei 2017 moet voor elk ruimtelijk plan expliciet een besluit worden genomen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport (MER). Voor de terinzagelegging van het ontwerpbesluit moet het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen, waarin wordt aangegeven of er wel of niet een MER moet worden opgesteld.

In dit kader heeft KuiperCompagnons een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting. Hierin zijn de diverse omgevings- en milieuaspecten in relatie tot de ontwikkeling zorgvuldig afgewogen. Uit de afweging van deze verschillende aspecten en de daarbij uitgevoerde onderzoeken blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling geen significante nadelige milieueffecten optreden. Nadelige effecten die eventueel optreden zijn te compenseren, en er is mogelijk ook sprake van positieve effecten. De geïnventariseerde effecten maken het opstellen van een MER niet benodigd.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

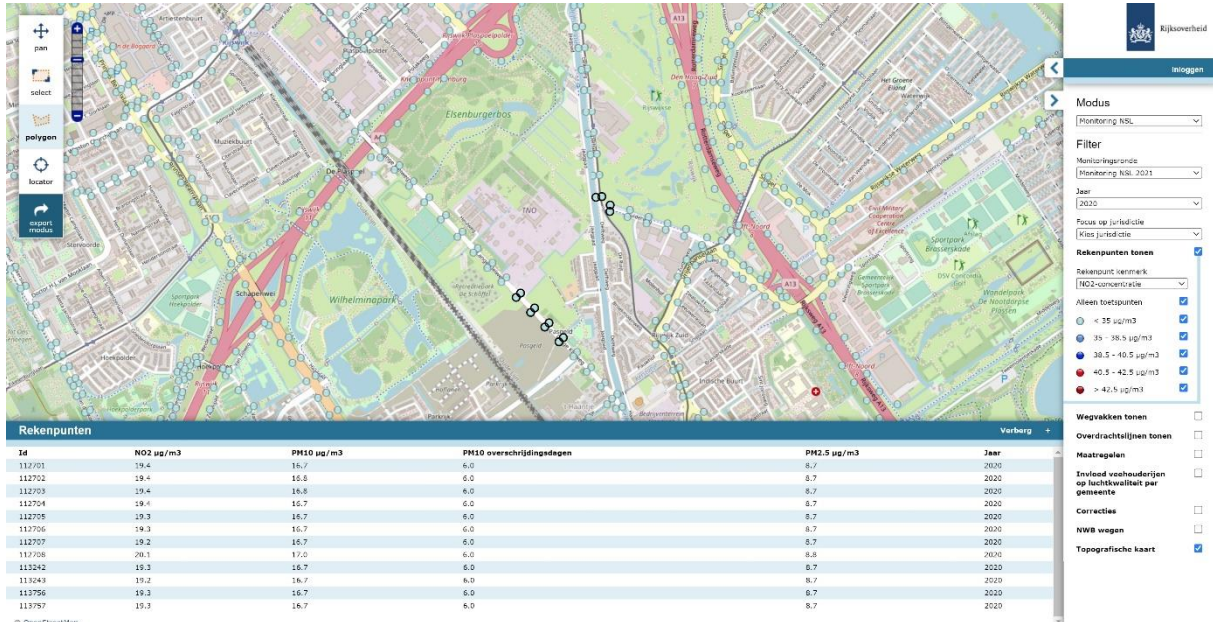
4.3.2 Onderzoek

In de Regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van maximaal 110 woningen mogelijk gemaakt. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling in het bestemmingsplan is aan te merken als een ontwikkeling die NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daardoor is toetsing aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn evenwel de concentraties van luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van het plangebied bepaald. In de NSL-monitoringstool zijn langs de omliggende wegen Lange Kleiweg, Delftweg en Zuiderweg de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In afbeelding 4.1 zijn deze jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2021.

Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen respectievelijk 20,1 µg/m³, 17,0 µg/m³ en 8,8 µg/m³ zijn. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt niet overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.



Abbeelding 4.1: overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor het peiljaar 2021 (NSL monitoringstool).

4.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.4 Geluid

4.4.1 Kader

De Wet geluidhinder (Wgh) verlangt inzicht in de akoestische effecten bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals woningen. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe woningen mogelijk gemaakt, waardoor akoestisch onderzoek benodigd is.

4.4.2 Onderzoek

De nieuwe woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de route Lange Kleiweg/Weteringseweg, de Laan van 't Haantje, de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en de tramlijn aan de overzijde van de Schie. Dit betekent dat akoestisch onderzoek op grond van de Wgh noodzakelijk is. Daarnaast zijn er enkele bronnen waardoor mogelijk ook geluidhinder wordt verwacht maar waarvan de geluidszone niet over dit plan ligt (wegverkeer op de Rijksweg A4/A13 en de activiteiten binnen industrieterrein DSM), of waarlangs geen geluidszone ligt (de 30 km-wegen, het Jaagpad en de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg in het plan). Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dienen deze bronnen ook in het onderzoek te worden betrokken.

In dit kader heeft KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en industriellawaai uitgevoerd. De uitgangspunten, resultaten en conclusies van het akoestisch onderzoek zijn verwoord in het rapport in bijlage 2. In het onderzoek is uitgegaan van de (maximale) planologische situatie die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, en is daarnaast een actueel verkavelingsplan getoetst.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat het verkeer op de route Lange Kleiweg/Weteringseweg, de Rijksweg A4/A13, het verkeer op de 30 km-wegen en de activiteiten op het industrieterrein DSM een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Voor geen van de bronnen wordt de maximale hogere waarde overschreden zodat geen dove gevels behoeven te worden toegepast.

Het wegverkeer op de Lange Kleiweg veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 53 dB op de grens van bestemming woongebied. Voor het verkeer op deze weg moet een hogere waarde worden vastgesteld omdat de zone van deze route over het plan is gelegen.

Voor de andere geluidsbronnen die een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde veroorzaken is geen hogere waarde noodzakelijk omdat de zone van deze bronnen niet over het plan is gelegen en de Wgh daarom niet van toepassing is. Het verkeer op de Rijksweg A4/A13 veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 53 dB en de activiteiten op het industrieterrein DSM maximaal 52 dB(A). Voor de 30 km-wegen wordt een geluidsbelasting verwacht van maximaal 51 dB door het verkeer op het Jaagpad op de grens van de woonbestemming. Het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 49 dB ter plaatse van de nieuwe woningen.

Om de geluidsbelasting langs de Lange Kleiweg te reduceren kunnen maatregelen worden overwogen. Omdat deze weg wordt heringericht kunnen deze maatregelen bijvoorbeeld bestaan uit het instellen van een 30 km-zone in het geval de weg een overwegende verblijfsfunctie krijgt of de toepassing van een stil wegdek als deze weg een verkeersfunctie blijft vervullen.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet worden getoetst aan het geluidbeleid. Dit betekent dat alle woningen waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is een zijde hebben waar de cumulatieve geluidsbelasting 58 dB of lager is. Omdat de maximale cumulatieve geluidsbelasting aan de zijde van de Lange Kleiweg 58 dB bedraagt is bij alle woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Omdat de grondgebonden woningen in alle gevallen een andere gevel hebben die een (veel) lagere geluidsbelasting heeft kunnen alle woningen voldoen aan het beleid.

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden door het verkeer op de route Lange Kleiweg/Weteringseweg moet een hogere waarde worden vastgesteld. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden wordt afzonderlijk van het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd; het definitieve besluit wordt te zijner tijd als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

4.4.3 Conclusie

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden door de Lange Kleiweg/Weteringseweg, de Rijksweg A4/A13, het verkeer op de 30 km-wegen en de activiteiten op het industrieterrein DSM. De maximale hogere waarde wordt niet overschreden, zodat toepassing van dove gevels niet nodig is. Voor het verkeer op de Lange Kleiweg/Weteringseweg moet een hogere waarde worden vastgesteld. Aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid kan worden voldaan.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

Wet bodembescherming

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

4.5.2 Onderzoek

Voor het plangebied zijn door Terra Milieu verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. De belangrijkste resultaten hieruit worden in deze paragraaf samengevat.

Verkennd en nader bodemonderzoek (mei 2019)

Terra Milieu heeft voor de locatie in 2019 een verkennd en nader bodemonderzoek conform NEN 5740 en een bodemonderzoek naar asbest in bodem conform NEN 5707 uitgevoerd, en aansluitend een NTA5755 onderzoek. Voor de uitvoer van het bodemonderzoek is een vooronderzoek conform NEN 5725 uitgevoerd. Op basis van dit vooronderzoek is de onderzoeksstrategie bepaald. Doel van het onderzoek was om aan te tonen dat op de locatie redelijkerwijs geen verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of het grondwater in gehalten boven respectievelijk de achtergrondwaarden en de streefwaarden. Aanleiding voor het asbest in bodemonderzoek (cf. NEN 5707) werd gevormd doordat op delen van de locatie puin in de bodem werd aangetroffen. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 3, de belangrijkste bevindingen zijn hieronder per 'type' onderzoek weergegeven.

NEN 5740

Op basis van het verkennd onderzoek en de analyseresultaten kan worden geconcludeerd dat in de bodem verhogingen van diverse parameters ten opzichte van de achtergrondwaarde zijn aangetroffen. Tevens is centraal op de onderzoekslocatie (B9) een matige verontreiniging met zware metalen (koper en lood) in de bovenste meter van het terrein aangetroffen. De locatie kan daarom niet als onverdacht worden beschouwd.

In het grondwater zijn enkel verhogingen ten opzichte van de streefwaarde aangetroffen. Verhogingen ten opzichte van de streef- of achtergrondwaarde worden vaker aangetroffen en geven geen bezwaar voor het geplande gebruik van de locatie.

In 2019 zijn, op verzoek van de omgevingsdienst (kenmerk: ODH-2018-00130135, d.d. 26/10/2018), de voormalige glastuinbouw en reeds verwijderde olietanks (2x) op de locatie aanvullend onderzocht. De glastuinbouwlocatie is verdacht op OCB's in de bovengrond en nabij de voormalige olietanks is de bovengrond op minerale olie onderzocht.

- Glastuinbouw (OCB's): In de bovengrond zijn enkele OCB's verhoogd ten opzichte van de achtergrondwaarde worden aangetroffen.
- Tanks: Ter plaatse van de voormalige bovengrondse tanks zijn in de bodem geen verhoogde parameters aangetroffen. In het grondwater van beide peilbuizen is naftaleen verhoogd ten opzicht van de streefwaarde aangetroffen. Verhogingen ten opzichte van de streef- of achtergrondwaarde worden vaker aangetroffen en geven geen bezwaar voor het geplande gebruik van de locatie.

NEN 5707

Op basis van het uitgevoerde onderzoek en de analyseresultaten kan worden geconcludeerd dat op de onderzoekslocatie (zowel zintuigelijk als analytisch) geen asbest in de bodem wordt aangetroffen.

NTA 5755

Op basis van de resultaten van het nader onderzoek is antwoord gegeven op onderstaande onderzoeksvragen:

1. Wat is de omvang van de verontreiniging met koper en lood in de grond in horizontale en verticale richting?
2. Is de verontreiniging te wijten aan bodemvreemde materialen in de bodem?

De omvang van de (matige) verontreiniging met koper en lood is op basis van dit onderzoek vastgesteld, echter is nu op een andere locatie de parameter nikkel verhoogd ten opzichte van de tussenwaarde aangetroffen. Er blijft daarom sprake van een (matige) metalenverontreiniging op de onderzoekslocatie, waarvan de exacte omvang onbekend is. De verhogingen in de grond zijn niet direct te relateren aan de aanwezigheid van bodemvreemde bijmengingen. Het betreft een heterogeen verspreide, licht tot matige metalenverontreiniging die zich bevindt in de bovenste meter van het maaiveld. Het betreft geen ernstig geval van bodemverontreiniging en hij is immobiel, echter zijn er op basis van dit onderzoek belemmeringen met betrekking tot de geplande woningbouw.

De mengmonsters van de bodem zijn indicatief getoetst aan het besluit bodemkwaliteit. De bovengrond (0-50) valt volgens deze indicatieve toetsing in de klasse industrie, de ondergrond (met een uitzondering daargelaten) valt over het algemeen vanaf 50 cm-mv in de klasse achtergrondwaarde en is altijd toepasbaar.

Advies

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geadviseerd nader te bepalen hoe er wordt omgegaan met graafwerkzaamheden en toekomstige woningbouw op de onderzoekslocatie. Mogelijk kan er worden volstaan met het verwijderen van de toplaag ter plaatse van openbaar groen en toekomstige tuinen. Ter plaatse van de wegen, parkeervoorzieningen en andere locaties waar de verontreiniging wordt 'afgedekt' en geen direct contact is, zouden geen maatregelen noodzakelijk zijn. Voor het afvoeren van de grond is een partijkeuring conform Besluit Bodemkwaliteit noodzakelijk en er moet rekening worden gehouden met extra stort- of afvoerkosten.

Nader bodemonderzoek (januari 2020)

Naar aanleiding van de resultaten van het verkennend en nader bodemonderzoek, en een beoordeling van de Omgevingsdienst Haaglanden, heeft Terra Milieu in 2020 een nader onderzoek conform NTA 5755 uitgevoerd. Dit rapport is te vinden in bijlage 4.

Het doel van dit onderzoek is om de ernst en omvang van de verontreiniging met metalen in de bodem (bovengrond) vast te leggen. Ten behoeve van de verontreiniging met metalen is een conceptueel model opgesteld. Het conceptueel model is verplicht om de onderzoeksstrategie conform NTA 5755 vast te stellen. Het conceptueel model is gebaseerd op de beschikbare historische gegevens en de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken.

De volgende onderzoeksvragen zijn voorafgaand aan het onderzoek geformuleerd:

1. Wat is de omvang van de verontreiniging met metalen in de grond in horizontale en verticale richting?
2. Is hier sprake van een ernstige metalenverontreiniging in de bodem?

De metalenverontreiniging bevindt zich in de (boven)grond tot maximaal 100 cm-mv. Het betreft een heterogeen verspreide, immobiele bodemverontreiniging van gemiddeld 0,75 cm dik. De oppervlakte van de matige verontreiniging is op basis van de inkadering ca. 105 m², de omvang betreft 80 m³ (105 m² x gemiddeld 075 m dik). Terra Milieu verwacht op meer (deel)locaties op de onderzoekslocatie Pasgeld deze matige verontreiniging aan te treffen omdat op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit Bodemkwaliteit, de bovengrond in Pasgeld wordt ingedeeld in de kwaliteitsklasse 'Industrie'.

Ter plaatse van een deel van de matige verontreiniging (B9.15) wordt de interventiewaarde overschreden. Deze sterke verontreiniging heeft een oppervlakte van maximaal 30 m² waardoor de

omvang uitkomt op 22,5 m³ (30 m² x 0,75 m.). Omdat de omvang van de interventiewaarde contour onder de 25 m³ blijft is er geen sprake van een ernstige metalenverontreiniging.

Aanbeveling

De verontreinigde spot betreft geen ernstige bodemverontreiniging. In het rapport wordt aanbevolen de verontreinigde 'Interventiewaarde-contour' van de locatie te saneren zodra het terrein wordt heringericht. Daarbij wordt dan voorafgaand aan de (ontgravings)werkzaamheden een saneringsplan opgesteld en getoetst door het bevoegd gezag. Bij saneringswerkzaamheden moet rekening worden gehouden met extra stort- of afvoerkosten van de grond.

Tijdens het voorgaande onderzoek van Terra Milieu is de bovengrond indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit. De bovengrond (0-50 cm-mv) van de gehele onderzoekslocatie 'Pasgeld' valt volgens deze indicatieve toetsing in de klasse industrie, de ondergrond valt over het algemeen vanaf 50 cm-mv in de klasse achtergrondwaarde. De verontreinigde spot is hierbij uitgesloten.

PFAS

PFAS is in het mengmonster verhoogd (waarde PFOS > 0,9 µg/kg) ten opzichte van de toepassingsnorm (AW) aangetroffen waardoor hier de klasse Wonen/ Industrie van toepassing is. Wanneer er grond van de locatie wordt afgevoerd moet er voorafgaand een partijkeuring conform Besluit Bodemkwaliteit worden uitgevoerd. De grond mag dan (o.b.v. de PFOS verhoging) enkel als achtergrondwaarde worden toegepast indien op de toepassingslocatie eveneens een verhoogde achtergrondwaarde concentratie van PFOS wordt aangetroffen.

Advies Omgevingsdienst Haaglanden (februari 2023)

Naar aanleiding van de resultaten uit het nader bodemonderzoek en de daarin genoemde saneringsnoodzaak heeft de Omgevingsdienst Haaglanden op 28 februari 2023 advies gegeven. Daarbij geeft zij het volgende aan:

- Aangezien het niet ernstige geval van bodemverontreiniging met koper (spot 1) geen geval van ernstige bodemverontreiniging betreft, kan er voor het saneren van deze verontreiniging geen saneringsplan worden ingediend. Zij adviseren hiervoor een plan van aanpak in te dienen en ter beoordeling voor te leggen. De overige verontreinigingen (spot 2-5), zijn niet bij ODH bekend en niet aangetoond in het verkennend onderzoek van 2019.
- Voor het toepassen/hergebruiken van vrijgekomen grond dient te worden voldaan aan het Besluit Bodemkwaliteit. De sterk verontreinigde ondergrond ter plaatse van spot 1 kan niet worden herschikt op de locatie. De niet ernstig verontreinigde grond hoeft niet te worden verwijderd en kan worden herschikt op de locatie.
- Op de locatie is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood en daarmee is er geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. De richtwaarden die de GGD voor lood heeft opgesteld zijn niet vastgelegd in beleid en zijn geen waarden waaraan getoetst wordt of gesaneerd moet worden. ODH beschouwt dit als advieswaarden.

Plan van aanpak

Naar aanleiding van de resultaten uit de uitgevoerde bodemonderzoeken en het advies van Omgevingsdienst Haaglanden (februari 2023) heeft ABO-Milieuconsult een plan van aanpak opgesteld. Dit PvA is opgenomen in bijlage 18. Doel van het plan van aanpak is om de te nemen uitvoeringsmaatregelen te beschrijven die nodig zijn om de saneringsdoelstelling te bereiken: dat de grond in de tuinen van de woningen voldoet aan bodemklasse Wonen. Het PvA wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Omgevingsdienst Haaglanden.

4.5.3 Conclusie

De uitgevoerde verkennende en nadere bodemonderzoeken bieden voor dit bestemmingsplan voldoende inzicht in de bodemkwaliteit ter plaatse. Uit de onderzoeken blijkt wel dat er op een aantal

plekken saneringen of maatregelen nodig zijn. Naar aanleiding van het advies van ODH is hiertoe een plan van aanpak opgesteld, dat ter goedkeuring aan de ODH wordt voorgelegd.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, beoordeeld te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10⁻⁶ per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10⁻⁶ contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

4.6.2 Onderzoek

Externe veiligheid gaat over de invloed van het transport of opslag van gevaarlijke stoffen op de omgeving. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt, namelijk woningen. In de omgeving van de locatie zijn verschillende risicobronnen aanwezig. Het betreft de risicobronnen:

- Hogedruk aardgastransportleidingen W-514-01 en W-514-07;
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A13 en Rijksweg A4;
- Onderzoekscentrum TNO-PML Rijswijk;
- Industrieel complex DSM Anti-Infectives.

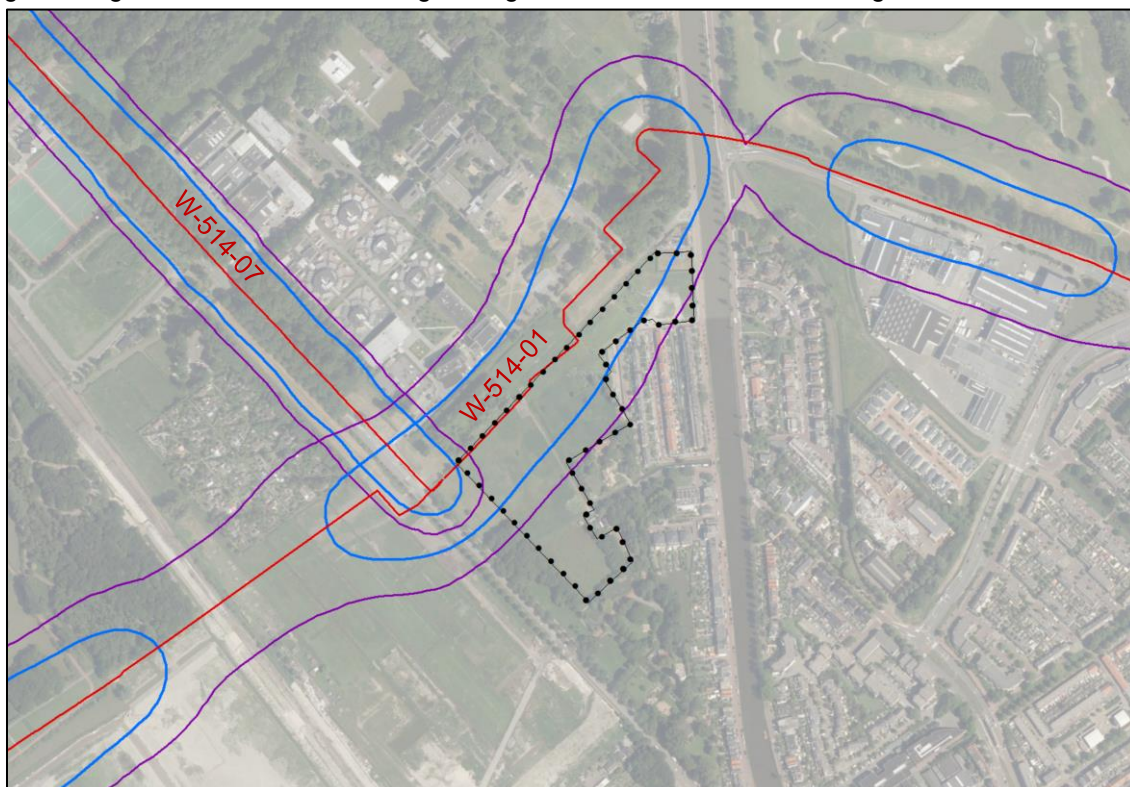
Door KuiperCompagnons is in 2022 voor deze locatie een uitgebreid onderzoek naar het aspect externe veiligheid en deze risicobronnen uitgevoerd. De volledige rapportage van het onderzoek is opgenomen in bijlage 5. Hierin zijn in relatie tot de relevante risicobronnen het plaatsgebonden risico, groepsrisico en de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd.

Aardgastransportleidingen

Plaatsgebonden risico

Voor de genoemde gasleidingen is het plaatsgebonden risico bepaald. Voor elk van de leidingen wordt het plaatsgebonden risico weergegeven als iso-risicocontouren op een achtergrondkaart. Daarop is de blauwe contour de PR 10⁻⁷ en de paarse de PR 10⁻⁸. Op de volgende afbeelding zijn de contouren van

het plaatsgebonden risico langs de gasleidingen W-514-01 en W-514-07 weergegeven. Langs de gasleidingen is binnen het invloedsgebied geen PR 10-6 contour aanwezig.



Afbeelding 4.2: Plaatsgebonden risico voor gasleidingen W-514-01 en W-514-07.

Groepsrisico

Uit de groepsrisicoberekeningen kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico voor de leidingen W-514-01 en W-514-07 in de huidige en plansituatie ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. Er vindt geen toename plaats in de plansituatie.

Overige risicobronnen

Vervoer gevaarlijke stoffen (Rijksweg A13 en A4)

Langs vervoersassen van gevaarlijke stoffen is een verantwoordingsgebied aanwezig van 200 meter. Het plangebied ligt voor beide Rijkswegen ruim buiten deze zone, maar wel binnen het invloedsgebied van de toxische stoffen die over de Rijksweg A13 worden vervoerd. Daarom is een motivatie noodzakelijk inzake de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Hierop gaat hoofdstuk 6 van het rapport nader in.

Onderzoekscentrum TNO-PML Rijswijk

Aan de Lange Kleiweg in Rijswijk is een onderzoekscentrum van TNO Defensie en veiligheid gevestigd. Rond het onderzoekscentrum gelden veiligheidsafstanden voor defensieterreinen. Bij TNO worden explosieven opgeslagen. De A- en B-zones van TNO vormen gezamenlijk de maatgevende contour rondom TNO, waarbinnen strenge bouwrestricties gelden. De contouren bevinden zich niet in het plangebied.

Industrieel complex DSM Anti-Infectives

Industrieel complex DSM Anti-Infectives bevindt zich op circa 400 m van het plangebied en heeft een invloedsgebied van 1.500 m. Het plangebied bevindt zich binnen deze zone. Het maatgevende scenario is een toxische brand in een opslagloods, genaamd Hannibal, die op circa 830 m van het plangebied staat. Voor deze inrichting is in het kader van bestemmingsplan "Sion – 't Haantje, tweede herziening"

een QRA¹ opgesteld door Antea. In de QRA is de PR 10⁻⁶ contour berekend. De ligging van de PR 10⁻⁶ contour wordt voornamelijk bepaald door opslagloods Hannibal. De PR 10⁻⁶ contour overlapt het plangebied niet. Tevens bevindt het plangebied zich buiten de PR 10⁻⁷ contour. Een gedeelte van het plangebied bevindt zich echter wel binnen de PR 10⁻⁸ contour. In 2020 is door de ODH echter een advies uitgebracht waaruit blijkt dat de PR 10⁻⁶ contour veroorzaakt door opslagloods Hannibal komt te vervallen. Tevens zal bij het voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de omgevingsvergunning van DSM uit 2020 geen groepsrisico meer aanwezig zijn.

Verantwoording groepsrisico: zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

Naar aanleiding van de resultaten is in het onderzoek naar het aspect externe veiligheid een verantwoording van het groepsrisico gegeven. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze verantwoording is opgenomen in hoofdstuk 6 van het rapport in bijlage 5 bij deze toelichting.

Naar aanleiding van het onderzoek en de daarin opgenomen verantwoording heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) advies gegeven over externe veiligheid omtrent het plan. De adviesbrief is opgenomen als bijlage 20 bij deze toelichting. Om de effecten van incidenten te beperken en de zelfredzaamheid van aanwezigen te verbeteren, worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- Afschakelbare ventilatie (effectbeperking);
- Vluchtweg van de risicobron af (verhogen zelfredzaamheid);
- Risicocommunicatie (verhogen zelfredzaamheid);
- Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen (maatregelen ten behoeve van hulpverlening).

De adviezen en maatregelen van de VRH worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de bouwplannen en inrichting van het plangebied.

4.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Kader

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

4.7.2 Onderzoek

Met dit bestemmingsplan worden nieuwe milieugevoelige (woningen) functies mogelijk gemaakt. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende functies aanwezig. Naast de (te ontwikkelen) woongebieden aan de west- en oostkant, onder meer een spoorlijn, recreatietuinencomplex, de TNO-locatie en aangrenzende bedrijvigheid, en het bedrijventerrein ten zuiden van het plangebied. Vanwege deze functiemenging kan het plangebied worden beschouwd als gebiedstype 'gemengd gebied'. Dat betekent dat de VNG-richtafstanden met één stap kunnen worden verkleind.

¹ Groepsrisico berekeningen Rijswijk op basis van de QRA van DSM Delft Permit B.V' van 9 mei 2017

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende mogelijk relevante (bedrijfs)bestemmingen en functies. Deze worden hieronder nader beschouwd.

Bedrijvigheid noordzijde: TNO, BPRC

Ten noorden van het plangebied bevinden zich op en rondom de TNO-locatie verschillende bedrijven. In de vigerende beheersverordening 'Elsenburgerbos-TNO/Pasgeld' geldt ter plaatse van de TNO-locatie het besluitsubvlak 'TNO'. Deze gronden zijn tevens bedoeld voor een onderzoeksinstituut, met enkele bijbehorende voorzieningen. Hier is de inrichting TNO (voorheen TNO-PML) gevestigd. Dit is een organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek. Tot voor kort werd hier onder andere munitie opgeslagen en was dit een risicovolle inrichting. De onderzoeksactiviteiten van TNO op het gebied van explosieven en munitie zijn geleidelijk verplaatst van de locatie Rijswijk naar de locatie Ypenburg (Den Haag). Deze verplaatsing is per 1 januari 2021 afgerond. Daarmee is de risicovolle inrichting met de bijbehorende veiligheidszone verdwenen. De locatie is wel in gebruik gebleven als onderzoekscentrum. Aan de zuidwestkant van de TNO-locatie is daarnaast BPRC gevestigd. Dit betreft een primaten onderzoekscentrum. Deze gronden vallen eveneens binnen het besluitsubvlak 'TNO'.

Onderzoekscentra zijn niet als zodanig in de VNG-lijst opgenomen. In het onderzoek van Witteveen + Bos voor bedrijventerrein Heulweg uit 2021 (zie verderop) zijn TNO en BPRC aangemerkt als categorie 3.1-bedrijven. Hiervoor geldt in gemengd gebied een richtafstand van 30 m. Gemeten vanaf de grens van het vigerende besluitsubvlak ('TNO') reikt deze afstand tot in het nieuwe woongebied, waardoor een nadere beschouwing van de feitelijke situatie nodig is.

De gronden binnen het besluitsubvlak waarvoor de richtafstand tot in het plangebied reikt, zijn in de feitelijke situatie niet in gebruik voor bedrijvigheid. Het betreft een strook van circa 40 m tussen de TNO-locatie en het plangebied, die in gebruik is als groenstrook. Met de ontwikkeling van Pasgeld is hier in de toekomstige situatie de 'parkloper' voorzien, als onderdeel van de groenblauwe hoofdstructuur. Deze gronden worden in dat kader ook meegenomen in het bestemmingsplan voor Pasgeld-West, en voorzien van een groenbestemming. In de feitelijke – en toekomstige planologische – situatie wordt zodoende wel aan de richtafstand voldaan en vormt deze geen belemmering.

Met betrekking tot BPRC heeft LBP Sight in relatie tot de beoogde woningbouw in het gebied, in 2019 de vergunde geluidcontouren en gegevens over geurbelasting in beeld gebracht. De bijbehorende notitie is opgenomen in bijlage 6. Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd dat de contouren voor geluid en geur treden tot in het gebied waar de woningbouw beoogd is. Het gaat om een relatief klein deel van het gebied en het gaat niet om hoge geluid- en geurniveaus. Daarbij concludeert LBP Sight dat een afweging zal moeten worden gemaakt en een acceptabel geluid- en geurhinderniveau moet worden vastgesteld.

Ten aanzien van geluid blijkt uit het onderzoek dat het plangebied voor een beperkt deel tussen de 45 en de 50 dB(A) is gelegen. Dit wordt gezien de grenswaarden voor industrielawaai in relatie tot omgevingskenmerken:

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

In een afzonderlijk onderzoek heeft Witteveen + Bos in 2021 de geursituatie in relatie tot de activiteiten van BPRC geanalyseerd, inclusief een onderbouwing voor een acceptabel geurniveau in het licht van een goede leefkwaliteit. Daarbij is in het bijzonder gefocust op de ontwikkeling van Pasgeld-Oost. Deze notitie is opgenomen in bijlage 7. In dit onderzoek is het eerder uitgevoerde onderzoek van LBP Sight gecontroleerd en geactualiseerd. Daarbij is ook een nieuwe berekening uitgevoerd met een lagere emissie, op basis van reëler geachte uitgangspunten wat betreft bezetting van gebouwen. Aan de hand

van beide modelleringen is vervolgens beoordeeld of sprake is van een 'aanvaardbaar geurhinderniveau' en daarmee een goed woon- en leefklimaat.

Uit de beoordeling van de geurcontouren blijkt dat het plangebied, op basis van zeer ruime uitgangspunten, voor een deel tussen de 0,5 en 1,0 ouE/m³ (98-percentiel) ligt. Bij aangepaste (meer reële) uitgangspunten valt het geheel buiten de 0,5 ouE/m³ contour (98-percentiel). Uit de waarden die genoemd zijn in het provinciaal beleid blijkt dat een concentratie van rond de 1,0 ouE/m³ (98-percentiel) ruim aan de omschrijving (geurkwaliteitsklasse) 'redelijk' voldoet, en zich dus tussen 'goed' en 'redelijk' bevindt. Deze kwaliteit wordt een aanvaardbaar geurhinderniveau voor de locatie Pasgeld-Oost geacht, mede gezien de goede leefkwaliteit op andere aspecten zoals natuur en geluid. Verder is het meer dan aannemelijk dat de werkelijke geurbelasting onder 0,5 ouE/m³ (als 98-percentiel) zal liggen, gezien de werkelijke activiteiten.

Bedrijvigheid noordzijde: bedrijventerrein Heulweg

Ten noordoosten en grenzend aan de TNO-locatie bevindt zich een bedrijventerrein met verschillende bedrijven aan de Heulweg. Voor deze locatie is in de vigerende beheersverordening het besluitsubvlak 'Bedrijventerrein' opgenomen. Deze gronden zijn tevens bedoeld voor bedrijven tot en met ten hoogste categorie 2.

In het kader van de beoogde woningbouw zijn door Witteveen + Bos in 2021 de milieucontouren in beeld gebracht voor het bedrijventerrein aan de Heulweg. Daarbij zijn verschillende scenario's onderzocht, bezien in samenhang met de locaties van TNO en BPRC. De bijbehorende notitie is opgenomen in bijlage 8. Op het bedrijventerrein zijn enkele bedrijven aanwezig die de maximaal toegestane milieucategorie 2 overschrijden. Momenteel wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn voor maatwerk en/of het integraal toestaan van een hogere milieucategorie. Vooralsnog is handhaven van milieucategorie 2 het uitgangspunt. De bijbehorende richtafstand (10 m) reikt niet tot in het plangebied.

Het toestaan van een hogere milieucategorie is uitsluitend mogelijk wanneer dit geen belemmeringen oplevert voor woningbouw op Pasgeld-West. Daarvoor wordt een aparte bestemmingsplan-/omgevingsplanprocedure doorlopen. De keuze voor de definitieve ontwikkelrichting hangt onder meer af van stedenbouwkundige en economische overwegingen en de bredere ontwikkelvisie voor het gebied TNO en omgeving.

Bedrijvigheid zuidzijde (bedrijvenstrook)

Ten zuiden van de Laan van het Haantje ligt een bedrijvenstrook. Ter hoogte van het plangebied kent deze in het vigerende grotendeels de bestemming 'Bedrijventerrein – Uit te werken'. Deze gronden zijn bestemd voor bedrijfsactiviteiten tot categorie 3.2. Daarbij geldt een bouwverbod, waarmee het bouwen van bouwwerken uitsluitend is toegestaan overeenkomstig een nog op te stellen uitwerkingsplan. Deze gronden worden in een apart bestemmingsplan voor Pasgeld-West meegenomen. In lijn met de al vigerende bedrijventerreinbestemmingen in de bedrijvenstrook wordt hier middels functieaanduidingen een inwaartse zonerings aangebracht. Daarmee is de maximaal toegestane milieucategorie afgestemd op de afstand tot milieugevoelige functies in de omgeving, zoals woningen. Voorliggend plangebied ligt op ruimere afstand, zodoende is ook voor de woningen binnen dit bestemmingsplan op basis van de VNG-richtafstanden een voldoende afstand geborgd.

Industrieterrein zuidzijde (DSM-/Calvéterrein)

Ten zuiden van de Kerstanjewetering en het Haantje, in de gemeente Delft, bevindt zich een bedrijventerrein met onder meer het terrein van DSM en het voormalige Calvé-terrein. Het DSM/Calvé-terrein is een (geluid)gezoneerd industrieterrein met activiteiten uit hogere milieucategorieën (een zogenaamd 'HMC-terrein'), op relatief korte afstand van woningen. Deze situatie is historisch gegroeid. Er is sprake van een hoge vergunde milieubelasting, met name ten aanzien van geluid en geur. In het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Delft Noord (DSM)" van de gemeente Delft is voor dit terrein grotendeels de bestemming 'Bedrijventerrein – 1' opgenomen. Daarbij is onder meer middels

aanduidingen een inwaartse zonering aangebracht, ten opzichte van bestaande woningen in de omgeving. Daarmee is een voldoende afstand tot bestaande woningen planologisch geborgd. Dit plangebied ligt op grotere afstand, de richtafstanden van het bedrijventerrein vormen dan ook geen belemmering.

Verder zijn er vanuit het gezoneerde industrieterrein geluid- en geurcontouren opgenomen. In het naastgelegen bestemmingsplan “Sion – 't Haantje, tweede herziening” zijn dit de gebiedsaanduidingen ‘geluidzone – industrie 1’, ‘geluidzone – industrie 2’ en ‘milieuzone – geurzone’. Deze contouren reiken niet tot in het voorliggende plangebied.

De geluidzone reikt tot nabij, maar niet tot in het plangebied. Omdat een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ook buiten deze geluidszones niet altijd is uit te sluiten, wordt deze geluidsbron ook in het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai betrokken. Hierop wordt in paragraaf 4.4 nader ingegaan.

Voor wat betreft het aspect geur, zijn door PRA Odournet de gevolgen van het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Delft Noord (DSM)” voor geur ten gevolge van DSM onderzocht in het rapport ‘Consequenties van mogelijke ontwikkelingen op het terrein van DSM Gist op de geurbelasting van de omgeving’ (kenmerk DSMG11C10, december 2012). Daarbij is zowel onderzoek gedaan naar de op dat moment huidige (vergunde) geursituatie, als naar de gevolgen voor de geursituatie van de nieuwe ontwikkelingen die binnen de bestemmingsregeling mogelijk zijn.

Uit dit rapport blijkt dat de bijdrage van de nieuwe bronnen zeer beperkt en niet significant is. Er is geen extra geurhinder te verwachten als gevolg van de mogelijke ontwikkelingen op het terrein van DSM. Ook de cumulatie van de vergunde bronnen met de mogelijke ontwikkelingen leidt niet tot een significante toename van de geurhinder in de woon- en leefomgeving. De uitkomst van de gemaakte modelberekening geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat de nieuwe ontwikkelingen zullen leiden tot een toename van de geurhinder ten opzichte van de al vergunde situatie. Daarmee is gegeven dat de nieuwe activiteiten/ontwikkelingen wat betreft het aspect geur geen afbreuk zullen doen aan het bestaande woon- en leefklimaat.

Voor de (bestaande) woonbebouwing is in de vigerende Wm-vergunning van DSM de grens voor het acceptabel hinderniveau op 5 ge/m³ gelegd. Uit het rapport van Odournet blijkt dat de geurcontouren 3 ge/m³ en 5 ge/m³ (als 98-percentiel) in de huidige (vergunde) situatie deels over geurgevoelige objecten liggen. Daarbij wordt echter geconcludeerd de bestaande geursituatie aanvaardbaar is, en in de omgeving van het terrein geen onaanvaardbare geurhinder optreedt.

Voor nieuwe woningen geldt echter dat deze in beginsel zijn uitgesloten in het gebied tussen 3 en 5 ge/m³. Hiertoe is in het naastgelegen bestemmingsplan “Sion – 't Haantje, tweede herziening” dan ook de aanduiding ‘milieuzone – geurzone’ opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn geen geurgevoelige objecten toegestaan; type 1 functies (zoals woningen) zijn expliciet uitgesloten. Deze geurcontour bevindt zich op geruime afstand van het voorliggende plangebied Pasgeld-Oost.

4.7.3 Conclusie

De situatie ten aanzien van geur en geluid door BPRC wordt nog nader onderzocht en afgewogen. Hierover vindt nog overleg plaats tussen de gemeente, ontwikkelaar en BPRC. Voor het overige vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Ter plaatse van de nieuwe woningen zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, en bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

4.8 Water

4.8.1 Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt een en ander uiteengezet.

Europees en Rijksbeleid

Nationaal Water Programma 2022-2027

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hadden de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het opstellen van het NWP. Zij ontwikkelden dit samen met medeoverheden, drinkwaterbedrijven, maatschappelijke organisaties en branche- en sectorpartijen. Om de uitdagingen rondom water het hoofd te bieden is samenwerking cruciaal.

Op grond van Europese regelgeving en de nationale Waterwet zijn iedere 6 jaar nationale plannen voor water nodig. In het NWP komen het oude Nationaal Waterplan (voor beleid) en het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (voor beheer) samen. Zo wordt al in de geest van de Omgevingswet gewerkt. Daarnaast zijn het Programma Noordzee, de stroomgebiedbeheerplannen en de overstromingsrisicobeheerplannen onderdeel van het NWP. Hiermee geeft het programma invulling aan de Europese richtlijnen voor water.

Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwater en waterverdeling, waterkwaliteit en natuur scheepvaart en de functies van de rijkswateren. Denk aan het omgaan met droogte, dijken, het borgen van de drinkwatervoorziening en de bevaarbaarheid van rivieren en kanalen. Hierbij wordt gekeken naar de raakvlakken binnen en tussen de verschillende waterthema's, ook in de verschillende 'water' gebieden (Noordzee, Zuidwestelijke Delta, Waddengebied, IJsselmeergebied, Rivieren, Kanalen en Rijnmond-Drechtsteden). Dat brengt samenhang in het waterbeleid aan. Daarnaast worden de raakvlakken laten zien tussen water en andere thema's als landbouw, landschap, bodem en het energie- en klimaatbeleid. Het programma biedt daarmee overzicht en inzicht in wat Nederland nu en in de toekomst te wachten staat.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen op orde te krijgen, met name op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een "goede ecologische toestand" (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een "goed ecologisch potentieel" (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21e eeuw

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatshebben; berging moet binnen het stroomgebied plaatshebben. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Provinciaal beleid

Regionaal Waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027

Provinciale Staten hebben het regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027 vastgesteld. In dit programma beschrijft de provincie Zuid-Holland haar waterbeleid. Hierin staat hoe de provincie samen met haar partners werken aan een regionaal watersysteem dat bijdraagt aan een gezond, veilig, aantrekkelijk, concurrerend en bereikbaar Zuid-Holland.

Er zijn diverse Europese richtlijnen rondom water, zoals de Kaderrichtlijn Water, de Grondwaterrichtlijn, de Richtlijn Overstromingsrisico's en de Zwemwaterrichtlijn. In de Waterwet is bepaald wat de provincie moet doen om uitvoering te geven aan deze richtlijnen. Dit staat dus in het regionaal waterprogramma van de provincie.

De provincie Zuid-Holland gaat in het regionaal waterprogramma - naast deze verplichte onderwerpen - ook in op onderwerpen zoals zoetwatervoorziening, waterrecreatie, vaarwegen en wateroverlast. Op deze manier komt al provinciaal beleid dat te maken heeft met water samen in 1 document. Dit geeft een helder beeld van de aanpak van de provincie en laat de samenhang tussen de verschillende onderwerpen duidelijk zien. Provinciale Staten waren onder de indruk hiervan en hebben het regionaal waterprogramma unaniem vastgesteld.

Bij de uitwerking van het regionaal waterprogramma is intensief samengewerkt met een groot aantal belanghebbende partijen, waaronder de 7 Zuid-Hollandse waterschappen, drinkwaterbedrijven, omgevingsdiensten en gemeenten. Daarnaast hebben 23 partijen een zienswijze ingediend op het ontwerp-regionaal waterprogramma. Het regionaal waterprogramma wordt iedere 6 jaar geactualiseerd en als het nodig is vaker.

Beleid waterbeheerder

Waterbeheerprogramma 2022 - 2027

Op 10 maart 2022 heeft het bestuur van het Hoogheemraadschap van Delfland het Waterbeheerprogramma 2022-2027 (WBP6) vastgesteld. Dit is de opvolger van het Waterbeheerplan 2016-2021. Hiermee geeft Delfland invulling aan de verplichting voor waterschappen onder de Omgevingswet om een waterbeheerprogramma op te stellen. In het Waterbeheerprogramma beschrijft het Hoogheemraadschap van Delfland haar strategie voor de uitvoering van kerntaken voor de aankomende jaren. Het is de leidraad voor het handelen van het hoogheemraadschap in de periode 2022-2027. Daarbij vormt het een uitnodiging aan private, particuliere en publieke partijen om binnen de uitgezette koers met initiatieven te komen. Bij de uitvoering staan de kerntaken vanzelfsprekend voorop: waterveiligheid, waterbeheer en waterzuivering. Naast een aantal verplichte onderdelen (de Kaderrichtlijn Water, de richtlijn overstromingsrisico's, de richtlijn zwemwater en Natura 2000), zijn er voor het waterbeheerprogramma geen vormvereisten. Delfland heeft voor het WBP6 gekozen voor een opzet met drie verschillende niveaus: WBP6 op hoofdlijnen, een thematisch overzicht van maatregelen en activiteiten, en een kennisbank.

Handreiking watertoets

Delfland heeft een Handreiking watertoets voor gemeenten. De handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking is gebaseerd op bestaand beleid van Delfland en sluit aan op de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Crisis- en herstelwet en de Waterwet. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor elk van de volgende ruimtelijke planvormen: stedenbouwkundige plan; structuurvisie; bestemmingsplan; beheersverordening; omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing; en tot slot de planfiguren van de Crisis- en herstelwet, zoals het projectuitvoeringsbesluit. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

Keur en legger

Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen, waterkeringen en waterschapswegen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het hoogheemraadschap van Delfland zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het hoogheemraadschap.

De Legger Oppervlaktewater is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Riolerings- en Waterplan Rijswijk (2021-2025)

In juni 2021 heeft de gemeente Rijswijk een nieuw gemeentelijk riolerings- en waterplan vastgesteld, dat is opgesteld gezamenlijk met het Hoogheemraadschap van Delfland. De voorgaande jaren waren er op het gebied van water in Rijswijk twee plannen: het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) en het Waterplan. Deze plannen zijn samengevoegd in een overkoepelend plan met een looptijd van 5 jaar. Dit gemeentelijk Riolerings- en Waterplan beschrijft hoe de gemeente samen met het hoogheemraadschap de aankomende jaren (2021-2025) invulling geven aan hun watertaken en hoe dit bijdraagt aan het realiseren van de gestelde ambities. Het gaat over de zorgplichten met betrekking tot afvalwater, hemelwater en grondwater, maar ook over oppervlaktewater in de stad.

De gemeente Rijswijk en het Hoogheemraadschap van Delfland werken daarnaast al jaren nauw samen aan het stedelijk waterbeheer. Met een gezamenlijk waterplan, de wateragenda en het bijhorende

uitvoeringsprogramma willen zij een duurzaam, schoon, gezond en veilig watersysteem en een vitale aantrekkelijke leefomgeving realiseren.

De komende jaren wil de gemeente blijven investeren in het vervangen van de bestaande riolering, maar ook aparte hemelwaterriolering aanleggen om te anticiperen op de klimaatverandering en de toename van afvalwater door de toename van woningen. Waterkwaliteit is belangrijk voor de biodiversiteit. De gemeente wil daarom gezamenlijk met Delfland de komende jaren ambities bepalen en kansen voor verbetering uitvoeren. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan ecologisch baggeren, foutaansluitingen van de riolering opsporen en inrichten van natuurvriendelijke oevers.

Verordening afvoer hemelwater Rijswijk 2022

De verordening afvoer hemelwater Rijswijk 2022 is in september 2022 vastgesteld. De verordening is gesteld op grond van artikel 10.32a van de Wet milieubeheer. Deze verordening zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet van rechtswege onderdeel zijn van het omgevingsplan van de gemeente Rijswijk. Bij de instrumentkeuze in de verordening is alvast voorgesorteerd op het instrumentarium van de Omgevingswet. Dat uit zich in het gebruik van de omgevingsvergunning en maatwerkvoorschriften. De verordening omvat hoofdzakelijk een verplichting tot waterberging bij nieuwbouw en een verplichting tot afkoppelen bij functiewijziging.

4.8.2 Onderzoek

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening is voor dit ruimtelijke plan een watertoetsproces doorlopen. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de gemeente/ontwikkelaar en waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren.

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Bestaande situatie oppervlaktewatersysteem

Voorheen bestond het plangebied voornamelijk uit glastuinbouw en graslanden. Een aanzienlijk deel van het terrein was verhard met glastuinbouwkassen. De kassencomplexen zijn in de huidige situatie niet meer aanwezig. In de bestaande situatie bestaan de gronden grotendeels uit onverhard grasland. In het waterhuishoudkundig plan dat wordt opgesteld (zie verderop in deze paragraaf), is de uitgangssituatie voor de ontwikkeling van Pasgeld-Oost vergelijkbaar met de situatie 2015 die voor Pasgeld-West als uitgangssituatie is gehanteerd. Binnen Pasgeld-Oost was in 2015 3,6% verhard, 93,6% onverhard en 2,8% open water.

Afbeelding 4.3 toont een uitsnede van de leggerkaart van het hoogheemraadschap in de ruimere omgeving van het plangebied. Pasgeld-Oost ligt in de Plaspoel- en Schaaipolder en heeft een polderpeil van NAP-1,25 m. In en rondom het plangebied zijn in de huidige situatie verschillende watergangen aanwezig. Ten oosten van het plangebied loopt de boezemwatergang de Vliet (Rijn-Schiekanaal), die globaal de oostgrens vormt van de Pasgeld-driehoek. Binnen het plangebied zijn in de huidige situatie alle watergangen secundair. In het midden aan de oostzijde van het gebied grenst een boezemtak. Deze vertakking van de Vliet loopt evenwijdig aan de Pasgeldlaan in westelijke richting tot aan het plangebied. De boezem hoort niet bij het te ontwikkelen gebied. Daarnaast liggen er binnen het plangebied nog enkele secundaire watergangen. Zo loopt in het verlengde van de boezemtak een geïsoleerde watergang. Deze is niet verbonden met het polder- of boezemsysteem. In afstemming met het waterschap wordt deze watergang niet beschouwd als open water maar als onverhard terrein. Al

het water in het gebied wordt afgevoerd via de duiker aan de rand van de TNO-locatie. Het water wordt via het slagenlandschap afgevoerd naar het gemaal.

Uit de watersysteemanalyse van de Plaspoel- en Schaaapweipolder (april 2022) blijkt dat binnen Pasgeld-Oost geen knelpunten aanwezig zijn. In Pasgeld-West zijn twee knelpunten aanwezig. Deze locaties kunnen bij extreme neerslag door peilstijging in de watergangen wateroverlast krijgen. Door de ontwikkeling van Pasgeld-Oost mogen deze knelpunten niet verergeren. In zijn algemeenheid geldt dat het watersysteem als geheel niet mag verslechteren. Het initiatief voor de aanpak van de geconstateerde knelpunten ligt bij Delfland.



Afbeelding 4.3: Uitsnede legger Hoogheemraadschap van Delfland.

Toekomstige situatie oppervlaktewatersysteem

Het groenblauwe raamwerk zoals dat in het Schetsboek Pasgeld is uitgewerkt, vormt ook de basis voor de waterstructuur in het gebied. Daarmee wordt in Pasgeld één samenhangend en klimaatrobuust watersysteem gerealiseerd. Zo is het systeem voorbereid op stevige piekbuien, die in de toekomst vaker zullen voorkomen. Ook helpt een robuust watersysteem om beter te reageren op langere periodes van droogte en dan de waterkwaliteit goed te houden. De Dwarsmolensloot blijft voor Pasgeld als geheel de hoofdafvoer, zoals deze dat nu ook is. Vanuit de verschillende delen in Pasgeld wordt het overtollige regenwater via (hoofd) watergangen hiernaartoe getransporteerd. Via het gemaal naast Vlietzicht wordt het water geloosd op de Vliet (de boezem).

Pasgeld-Oost wordt ontwikkeld tot nieuw stedelijk gebied, waarin naast groen en water de ontwikkeling van woningen is voorzien. Bij de ontwikkeling van Pasgeld-Oost wordt het verhard oppervlak groter dan in de oorspronkelijke situatie. Voor de inrichting van Pasgeld-Oost worden tussen de ontwikkelaar, gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland afspraken gemaakt waar het toekomstige oppervlaktewatersysteem in Pasgeld-Oost aan moet voldoen. Arcadis stelt daarom voor het gebied een waterhuishoudkundig plan (WHP) op, in samenspraak met het hoogheemraadschap. Hierin wordt integraal de waterhuishouding van het bredere gebied beschouwd. Doel is een robuust en beheersbaar watersysteem. Vooruitlopend op het definitieve waterhuishoudkundig plan heeft Arcadis een

samenvattende memo opgesteld, die is opgenomen in bijlage 9. In deze memo worden per onderdeel de afspraken samengevat, en is aangegeven waaraan nog een nadere invulling moet worden gegeven. Uiteindelijk worden deze afspraken in het waterhuishoudkundig plan Pasgeld-Oost opgenomen. Dit plan zal de inpassing van het watersysteem in het stedenbouwkundig ontwerp beschrijven, op hoofdlijnen een technische uitwerking geven en de te maken afspraken vastleggen.

Wateropgave

Om ongewenste vergroting van de peilstijgingen bij hevige neerslag te voorkomen, is compensatie in wateroppervlak voor de toename aan verhard oppervlak noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van Pasgeld-West. Er is voor gekozen om een deel van de compensatie in open water voor Pasgeld-West in Pasgeld-Oost te realiseren. De wateropgave van Pasgeld-West en -Oost worden daarom uiteindelijk gezamenlijk beschouwd. Beide ontwikkelingen vinden in hetzelfde peilgebied plaats. Vanwege de fasering in ontwikkeling wordt voor deze gebieden wel eerst apart de opgave bepaald.

In de eerste plaats is voor het bepalen van de benodigde waterberging gebruik gemaakt van de watersleutel van Delfland om een eerste inschatting te maken. Als uitgangspunt wordt hierbij gehanteerd dat de peilstijging die eens in de 100 jaar kan optreden, niet door de ontwikkeling en de klimaatverandering verslechterd. Er wordt uitgegaan van de maximaal toegestane peilstijging in het gebied van 36 cm (uitkomst uit de watersysteemanalyse Plaspoel- en Schaapweipolder uit 2021), en als uitgangssituatie is de oorspronkelijke situatie van 2015 gebruikt.

De watersleutel is echter in veel gevallen minder geschikt voor toepassing voor grootschalige ontwikkelingen. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met verlies van maaiveldberging in de oorspronkelijke situatie (situatie 2015), met verandering van de grondsoort bij ophogen of met ander gedrag van buien bij andere oppervlaktes verhard en open water. Daarom is voor het gebied van Pasgeld-Oost en de directe omgeving een hydrologisch model gemaakt om het effect van de ontwikkeling op de oppervlaktewaterstanden te berekenen bij diverse intensiteiten van neerslag. Met het model wordt nauwkeuriger inzichtelijk gemaakt wat de benodigde hoeveelheid waterberging voor de compensatie voor nieuwe verharding is.

Arcadis heeft het voorlopige stedenbouwkundige ontwerp (maart 2023) met dit model doorgerekend. Daarbij hanteren zij de oppervlakten uit tabel 4.1 en de onderstaande uitgangspunten:

- Compensatie voor nieuwe verharding en de klimaatopgave voor Pasgeld-West zijn hierbij niet opgenomen.
- Voor de berekening van het verhard oppervlak is uitgegaan van een verhardingsgraad van 44%, met inachtneming van de volgende verhardingspercentages:
 - 100% voor ondoorlatende verharding, zoals de verkeersstructuur en uitgeefbaar gebied van appartementen;
 - 85% voor uitgeefbaar gebied van grondgebonden woningen (representatieve invulling);
 - 50% voor halfverhardingen, zoals grasbetontegels;
 - 0% voor waterdoorlatende oppervlakten, zoals groenvoorzieningen.

	Oorspronkelijk situatie (2015) (m ²)	Voorlopig ontwerp maart 2023 (m ²)	Vershil (m ²)
Verhard	1.477	18.249	16.772
Onverhard	38.699	19.162	-19.537
Openwater tbv Oost	1.154	3.919	2.765
Totaal	41.330	41.330	0

Tabel 4.1: Oppervlakten bestaande en toekomstige situatie (bron: Arcadis, april 2023).

Uit tabel 4.1 blijkt dat de toename in verharding (16.772 m²) wordt gecompenseerd met de realisatie van 2.765 m² extra open water. Met de gehanteerde uitgangspunten voldoet deze compensatie aan

open water voor nieuwe verharding in Pasgeld-Oost. Nieuwe verharding wordt met deze uitgangspunten in Pasgeld-Oost gecompenseerd met meer dan 16,5% open water. De definitieve berekening van de benodigde compensatie voor het verharde oppervlak om tot een robuust en beheersbaar watersysteem te komen, wordt opgenomen in het WHP. Met Delfland is afgesproken dat de compensatie voor het huidige klimaat gezocht moet worden in open water. Het effect van klimaatverandering mag ook worden opgevangen met bergingsmaatregelen op het land. Voor de klimaatopgave worden vasthoud- en bergingsmaatregelen in andere maatregelen dan open water gerealiseerd, in lijn met het Convenant klimaat adaptief bouwen. De klimaatopgave die Delfland vraagt is gelijk aan 8,9 mm over het oppervlak van het plangebied. Deze is voor het ontwikkelgebied van Pasgeld-Oost gelijk aan 326 m³ en voor Pasgeld-West 45 m³ (5.000 m²).

Het uitgangspunt bij de ontwikkeling is om het water zo lang mogelijk in Pasgeld-Oost vast te houden, om de druk op de rest van de polder en de boezem te beperken. Dit vasthouden en vertraagd afvoeren van het water gebeurt door middel van een zogenaamd 'cascade-systeem', waarbij regen eerst zover mogelijk op particulierterrein wordt opgevangen, vervolgens vertraagd wordt afgevoerd naar de straten en het groen en het water. Als er veel regenwater is, wordt het ook naar het wijkgroen en -water afgevoerd en pas als laatste via watergangen naar het gemaal. Hoe deze 'watercascade' precies vorm krijgt, wordt verder uitgewerkt.

De geïsoleerde watergang zal als waterbuffer worden ingericht, waarbij het regenwater gestuwd wordt en vertraagd naar het polderoppervlaktewatersysteem wordt afgevoerd. Het conceptuele plan is momenteel dat de watergang onder normale omstandigheden onderdeel vormt van het omliggende watersysteem. Bij hevige neerslag zal de watergang gestuwd worden en kan het peil daar verder stijgen dan in het omliggende watersysteem. De watergang is een voormalige boezemwatergang. Na herstel van de oevers kan het peil in de watergang tot boezempeil stijgen. De peilstijging boven de peilstijging van het omliggende watersysteem kan als extra berging worden meegerekend.

Tussen Pasgeld-West en Pasgeld-Oost worden onder de Lange Kleiweg twee duikerverbindingen gerealiseerd. Deze verbindingen maken dat er sprake is van een robuust watersysteem dat uitwisseling tussen de deelgebieden mogelijk maakt zowel in tijden van droogte als bij neerslagoverschot. Het maakt het watersysteem flexibeler en toekomstbestendiger, zeker in het licht van klimaatverandering. Het zorgt er bovendien voor dat het water straks in Pasgeld-Oost beter kan doorstromen, wat de waterkwaliteit ten goede komt.

De eisen ten aanzien van waterberging uit de gemeentelijke verordening afvoer hemelwater worden hier niet volledig toegepast, in afstemming tussen de gemeente en ontwikkelaar. Een anterieure overeenkomst tussen beide partijen was namelijk al gesloten voordat de verordening met bijbehorende eisen was vastgesteld.

Watergangen en duikers

De uitgangspunten bij de aanleg van nieuwe watergangen zijn gebaseerd op het beleidsdocument 'Beleidsregels Dempden en graven' opgesteld door het Hoogheemraadschap van Delfland en het gemeentelijke Programma van Eisen. In het gebied worden alleen nieuwe secundaire watergangen gerealiseerd. Voor Pasgeld-Oost worden binnen de gestelde eisen uit de beleidsregels de volgende uitgangspunten voor de aan te leggen profielen gehanteerd:

- Minimale breedte watergangen: 6 meter breed;
- Diepte watergangen: leggerdiepte van 1 meter ongeacht de breedte;
- Bodembreedte: minimaal 0,5 meter;
- Talud: bij watergangen breder dan 6,5 m: ten minste 1:3 of flauwer. Bij watergangen tussen 6,5 en 6 m breedte wordt het onderwater talud steiler tot maximaal 1:2 of wordt gewerkt met beschoeiing;

- Type vooroevers: vooroevers (geen officiële HDD nvo's) ten minste 1:4 met doorlopend flauw onderwater talud; plasberm ten minste 0,5 m breed, 20-30 cm diep; officiële nvo's conform beleid HDD.
- In voorkomende gevallen is maatwerk nodig. Dit zal vooraf worden afgesproken met Delfland.

De uitgangspunten voor het toetsen van het functioneren van de duikers zijn gebaseerd op het beleidsdocument 'Beleidsregels Kunstwerken in wateren' opgesteld door het Hoogheemraadschap van Delfland. Deze zijn nader uiteengezet in het WHP, en hebben onder meer betrekking op de minimale diameter, dimensionering, maximale toelaatbare stroomsnelheid en verval, en het aandeel lucht.

Inlaten

Volgens de legger van Delfland is er vanuit de boezemtak een inlaat voor het gebied de Drassige Driehoek ten zuiden van Pasgeld-Oost aanwezig. Deze inlaat is niet teruggevonden. Verder is er geen inlaat in het gebied aanwezig en zou het gebied alleen op peil kunnen worden gehouden via de enige afvoeroute, de duiker naar het slagenlandschap, die dus ook als inlaatroute fungeert. Door de twee nieuwe duikers onder de Lange Kleiweg wordt het aanvoersysteem robuuster en kan het gebied ook worden gevoed vanuit Pasgeld-West.

Infiltratie

In het Convenant klimaatadaptief bouwen zijn eisen gesteld voor infiltratie om de negatieve effecten van droogte te voorkomen/beperken: langdurige droogte mag niet tot schade leiden. Een belangrijk instrument kan hierbij het infiltreren van voldoende water zijn. In de Leidraad 2.0 bij het convenant wordt daarom voor Zuid-Holland gesteld dat in het plangebied 50% (450 mm) van de jaarlijkse neerslag geïnfiltreerd wordt. Hierin wordt een bereik gegeven tussen 20% en 100% infiltratie.

Bij het nu geplande verhardingspercentage is voor Pasgeld-West berekend dat ongeveer 37% van de neerslag zal infiltreren. Dat zit binnen de 20-100% die Zuid-Holland als eis heeft. Voor Pasgeld-Oost zal dat in dezelfde 'range' liggen. Vanwege last met hoge grondwaterstanden, een minder goed doorlatende bodem en een beperkte drooglegging wordt meer infiltreren niet wenselijk geacht.

Grondwater en drooglegging

De drooglegging binnen het te ontwikkelen gebied van Pasgeld-Oost wordt groter door het ophogen van het gebied. Vooral wanneer er verharding komt, kan het water niet direct in de grond infiltreren waardoor de grondwaterstand lager wordt. Bij onverharde delen is dit andersom. De gronden van de bestaande bebouwing langs het Jaagpad en de Van Hardenbroeklaan vormen geen onderdeel van de herinrichting en worden niet opgehoogd. Tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe ontwikkelingen worden watergangen gerealiseerd als scheiding. De ontwatering bij de bestaande bebouwing zal hierdoor worden beïnvloed.

De drooglegging in het plangebied zal vanwege het bovengronds afstromen van het hemelwaterwater variëren. Het laagste bodempeil zal NAP -0,05 m zijn. De minimale drooglegging bedraagt daarmee 1,20 m. De ontwatering zal in lijn met het Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) minimaal 70 cm voor wegen en 80 cm voor bebouwing bedragen. Onder de wegen in het plangebied wordt een drainage voorzien.

In het WHP wordt aangetoond dat de ontwikkeling geen negatief effect heeft op de grondwaterstanden bij de bestaande bebouwing. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de oorzaak van de grondwaterklachten bij de bestaande bebouwing. Als belangrijkste oorzaak van de hogere grondwaterstanden wordt de nieuwe damwand langs de Vliet gezien. Zodra er meer duidelijkheid is over hoe dat opgelost kan worden, wordt bekeken wat het effect wordt van de nieuwe ontwikkeling Pasgeld-Oost. Indien nodig worden in het WHP mitigerende maatregelen opgenomen om de grondwaterstand vergelijkbaar te houden met de situatie voordat er grondwaterproblemen waren.

Waterveiligheid

Zoals te zien in afbeelding 4.3, bevindt zich een regionale waterkering langs de Vliet (Rijn-Schiekanaal) ten oosten van het plangebied. Deze watergang ligt buiten het plangebied; de bijbehorende waterstaatswerk- en beschermingszone valt aan de noordoostkant wel binnen de plangrenzen. Ook voor de vertakking van de Vliet evenwijdig aan de Pasgeldlaan is een waterkering en beschermingszone aangeduid. Correspondierend met deze zone is in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Op deze gronden mogen in principe alleen bouwwerken ten dienste van de waterkering, -huishouding en -berging worden gebouwd. Daarvan kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken wanneer geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering en waterhuishouding, en een vergunning is verkregen van de beheerder van de waterkering. Binnen deze zone zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien, die onevenredige afbreuk doen aan de waterstaatsbelangen. Voordat eventueel gegraven wordt binnen deze dubbelbestemming zal hierover met het hoogheemraadschap worden afgestemd. Indien nodig worden er nadere afspraken gemaakt om het belang van de waterhuishouding te waarborgen.

Waterkwaliteit

Het tegengaan van riooloverstorten door de afkoppeling van hemelwater komt de waterkwaliteit ten goede. Het ontstaan van (nieuwe) vervuiliingsbronnen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten.

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben). Ook wordt samen met Delfland onderzocht of er voor extra doorspoeling van de wijk een inlaat moet komen en/of opgevaardeerd moet worden.

In het ontwerp zijn natuurvriendelijke oevers (nvo's) voorzien. Nvo's kunnen bijdragen aan een betere waterkwaliteit. Voor het aanleggen van nvo's zal een melding worden gedaan of watervergunning worden aangevraagd bij Delfland indien nodig.

Volksgezondheid

Doordat regenwater gescheiden wordt afgevoerd van het afvalwater, worden (gemengde) riooloverstorten voorkomen en zullen bestaande gemengde overstorten niet verergeren. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd.

Afvalwaterketen

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering, ligt bij de gemeente. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater, het beheer en onderhoud aan de waterkering en de primaire watergangen. De onderhoudsplicht voor secundaire watergangen ligt bij de kadastrale eigenaar.

Bruggen

De nieuw aan te leggen bruggen liggen in watergangen die varend onderhouden moeten gaan worden. Dit vereist dat de bruggen een minimale waterdiepte hebben van 1,0 m, een minimale doorvaarbare hoogte hebben van 1,0 m boven het streefpeil (NAP -1,25 m) en een minimale doorvaartbreedte hebben van 3,1 m. Wordt er voor het onderhoud aan deze eisen voldaan, dan heeft het plaatsen van deze bruggen geen nadelige gevolgen voor de stroomsnelheid of het verhang in de watergang.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het inzamelings- en transportstelsel van afvalwater, kortom de riolering,

ligt bij de gemeente. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de zuivering van het aangeleverde afvalwater, het beheer en onderhoud aan de waterkering en de hoofdwatgangen. De onderhoudsplicht voor overige watgangen ligt bij de kadastrale eigenaar.

Activiteiten binnen de onderhoudsstroken zijn vergunningplichtig op grond van de Keur. Onderhoudsstroken dienen (zwaar) onderhoudsmaterieel te kunnen dragen. Er mogen zich geen obstakels in de onderhoudsstroken bevinden. Afhankelijk van de breedte van de watgangen worden deze varend of rijdend onderhouden. De breedte van de onderhoudsstroken aan weerszijde van de watgang is afhankelijk van de breedte van de watgang en het soort onderhoud.

Het merendeel van de nieuwe watgangen In Pasgeld-Oost zal varend worden onderhouden. Bij enkele watgangen die ingesloten worden door duikers wordt rekening gehouden met onderhoud vanaf de kant. Voor het varend onderhoud worden twee hellingen gerealiseerd waar een onderhoudsboot te water kan worden gelaten.

4.8.3 Conclusie

Met het oog op het toekomstige watersysteem en de te realiseren wateropgave in relatie tot de ontwikkeling van Pasgeld-Oost wordt een integraal waterhuishoudkundig plan opgesteld. Het WHP beschrijft de inpassing van het watersysteem in het stedenbouwkundig ontwerp, geeft op hoofdlijnen een technische uitwerking en legt de te maken afspraken vast. Het definitieve WHP wordt nog nader uitgewerkt, in samenspraak met het hoogheemraadschap van Delfland. Wat betreft waterveiligheid is voor de regionale waterkeringen die binnen het plangebied vallen een beschermende dubbelbestemming opgenomen. De overige waterthema's leiden niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan wordt, conform artikel 3.1.1 van het Bro, nog aan het Hoogheemraadschap van Delfland voorgelegd.

4.9 Natuur en ecologie

4.9.1 Kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden.

Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland en overige bos- en natuurgebieden

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

4.9.2 Onderzoek

Soortenbescherming

De kans bestaat dat in het plangebied beschermde planten- en/of diersoorten voorkomen. In het licht van de voorgekomen ontwikkelingen is daarom onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd.

Ecologische quickscan

VanderHelm Milieubeheer heeft voor de gehele Pasgeld-driehoek een gebiedsbrede ecologische quickscan uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 10. De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek met betrekking tot Pasgeld-Oost zijn hieronder samengevat.

Uit de ecologische quickscan blijkt dat de aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten in het gehele onderzoeksgebied niet kan worden uitgesloten. Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden dient te worden bepaald of zwaarder beschermde soorten binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn, middels een soortgericht onderzoek.

Binnen het deelgebied Pasgeld-Oost zijn geen elementen van zwaarder beschermde soorten aanwezig waarnaar vervolgonderzoek benodigd is. Gezien de nabijheid van bezette nesten in het verleden (o.a. 2021 – Schoffel en 2020 – omgeving Jaagpad) én de geschiktheid van het deelgebied als foerageergebied (door aanwezigheid open gras- en rietland in een rustige omgeving) maakt Pasgeld-Oost deel uit van essentieel foerageergebied voor de ransuil. Gedurende 2022 is reeds gebiedsbreed onderzoek uitgevoerd naar leefgebied van de ransuil binnen het hele onderzoeksgebied. Uit dit onderzoek (en de daarop volgende bureaustudie) is gebleken dat sprake is van een ruim foerageergebied als onderdeel van het essentieel leefgebied van de ransuil. Daardoor is ook voor de werkzaamheden in Pasgeld-Oost ontheffing van de Wnb benodigd in relatie tot de ransuil.

Voor de ransuil is daarom op 31 juli 2023 een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd bij de ODH (als toetser gemandateerd door de provincie Zuid-Holland). Onderdeel van de ontheffing is het opstellen van een activiteitenplan waarin de ontheffingsaanvraag wordt onderbouwd en de te nemen maatregelen worden beschreven. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor het nemen van de benodigde maatregelen. Het is de verwachting dat de benodigde ontheffing bij het treffen van de juiste maatregelen en onderbouwing door het bevoegd gezag zal worden afgegeven. Het soortenbeschermingsregime in de Wet natuurbescherming staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

Hiernaast worden ecologie en biodiversiteit in Pasgeld-Oost in een breder perspectief geplaatst. Naast

de uitkomst en eventuele maatregelen van sec de ecologische onderzoeken in het kader van de Wnb, wordt gekeken naar de aanwezige natuurwaarden² in het gebied en de koppeling met de stedenbouwkundige uitwerking van de ecologische (groenblauwe) hoofdstructuur. Waar mogelijk worden koppelkansen benut om het gebied voor flora en fauna aantrekkelijk en divers in te richten, met als doel de biodiversiteit van het gebied optimaliseren.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet op gronden die zijn aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN); het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op circa 1,5 km. Er gaat dan ook geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren. Ook maakt het plangebied geen deel uit van andere beschermde natuurgebieden, zoals beschermd weidevogelgebied of strategische reservering natuur.

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Westduinpark & Wapendal, ligt op circa 7 kilometer van het plangebied. Gezien deze afstand zijn directe nadelige effecten door de voorgenomen ontwikkelingen zoals optische verstoring, trillingen, licht- of geluidhinder uit te sluiten. Effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen op voorhand niet worden uitgesloten. In ieder geval is een stikstofdepositieberekening nodig om te bepalen of effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden. Indien hieruit blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen niet kunnen worden uitgesloten, dan dient een passende beoordeling te worden opgesteld.

Stikstof

KuiperCompagnons heeft voor de ontwikkeling van Pasgeld-Oost een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. In dit onderzoek is de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase van deze nieuwe woningen beschouwd. Beoordeeld is of sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats gelegen binnen Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan. De bijbehorende notitie is opgenomen in bijlage 12.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat met de gekozen uitgangspunten geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden gedurende de aanleg en de gebruiksfase van de nieuwe woningen in dit bestemmingsplan. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten en dat het aspect stikstofdepositie uit de Wnb niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit plan.

Ecologische structuur Pasgeld

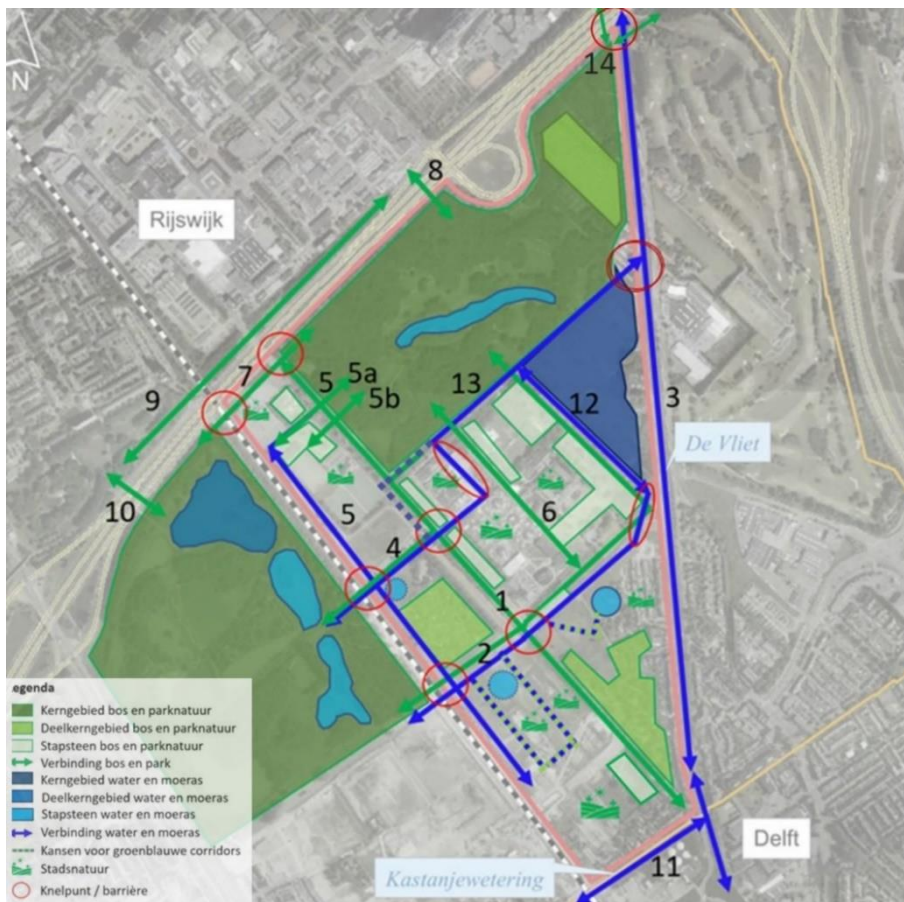
Los van de wettelijk beschermde natuurgebieden, kent de Pasgeld-driehoek belangrijke natuurlijke en landschappelijke waarden. Het gebied heeft een groen karakter, met onder meer het Elsenburgerbos, het slagenlandschap en de tuincomplexen De Schoffel, Lommerijck en De Volle Grond. Daarnaast bevinden zich in de directe omgeving het Wilhelminapark, de Vliet en het groen van de Rijswijkse Golfclub. De driehoek Pasgeld vormt in samenhang met deze groengebieden als het ware een groenblauwe buffer tussen Rijswijk en Delft. Als zodanig heeft het gebied een belangrijke ecologische en recreatieve functie, met betekenis voor de natuur en mensen die recreëren in die natuur. Zo draagt het ook voor een belangrijk deel bij aan de leefbaarheid van omliggende woon- en werkomgeving.

De ruimtelijke ontwikkelingen die zijn voorzien, kunnen leiden tot toenemende druk op de natuur en het landschap in Pasgeld. Vanwege de diverse voorgenomen ontwikkelingen in Pasgeld, die zich in verschillende planstadia bevinden, bestaat de behoefte om integraal te kijken naar kansen voor natuur en landschap. De gemeente Rijswijk streeft naar een integrale gebiedsontwikkeling van de driehoek Pasgeld. Een gebied waar beschermwaardige natuur behouden blijft en natuurinclusiviteit de norm wordt bij nieuwe ontwikkelingen. Dit is mogelijk door essentiële natuurtypen te behouden en nieuwe kansen voor natuur en landschap te benutten. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven kunnen

² 'Ecologische structuur Pasgeld Rijswijk' (Tauf, 30 april 2021), opgenomen in bijlage 11 en beschreven verderop in deze paragraaf.

pas doorgang vinden als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat er geen sprake is van afbreuk van beschermwaardige natuur. Het accent moet liggen op het aangrijpen van kansen die de lokale biodiversiteit ten goede komen en bijdragen aan een robuuste ecologische samenhang.

In dit kader is in 2021 door Tauw een visiedocument voor de ecologische structuur van Pasgeld opgesteld (zie bijlage 11). Dit is een objectieve verkenning van de huidige en potentiële natuurwaarden in de 'driehoek Pasgeld' en de ecologische samenhang van het gebied met de omgeving. De natuurwaarden en de ecologische samenhang daartussen zijn in een ecologische structuurkaart visueel weergegeven (zie afbeelding 4.4). Ook zijn ontbrekende schakels in beeld gebracht die opgelost moeten worden om de passeerbaarheid voor fauna te bevorderen. Om lokale en regionale kansen voor natuur en landschap kracht bij te zetten is per deelgebied een lijst van maatregelen ten gunste van natuur opgesteld.



Afbeelding 4.4: Natuurwaardenkaart Pasgeld (bron: Tauw, april 2021).

Met behulp van deze kaart en het achtergronddocument heeft de gemeente Rijswijk een instrument in handen dat bedoeld is als ecologische onderlegger en toetsingskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Op die manier kan richting worden gegeven aan een robuuste ecologische samenhang en een natuurinclusief Pasgeld.

Het rapport van Tauw en de daarin beschreven natuurwaarden dienen dan ook als basis voor het vormgeven van het groenblauwe raamwerk van Pasgeld. Natuurinclusief bouwen in Pasgeld is een breed gedragen wens; dit begint al bij de stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur van het gebied. Met de beoogde invulling van het groenblauwe raamwerk is deze hoofdstructuur in het Schetsboek Pasgeld nader uitgewerkt.

Er worden drie kansrijke natuurtypen in Pasgeld aangemerkt: bos- en parknatuur, water- en moerasnatuur en stadsnatuur. Daarbinnen zijn kern- en deelkernegebieden aangewezen. Hoe meer samenhang er tussen de verschillende gebieden is, hoe robuuster en gevarieerder de leefgebieden en hoe beter het is voor de flora en fauna en biodiversiteit. Daarom is het van belang om goede verbindingen met tussentijdse rustpunten (zogenaamde stapstenen) te realiseren tussen de verschillende kern- en deelkernegebieden. Zo zijn er verbindingen voorzien voor bos- en parknatuur en water- en moerasnatuur langs de Lange Kleiweg en voor water- en moerasnatuur langs het spoor. Dwars daarop komen nog twee belangrijke verbindingen; via de Zweth en via de zone ten zuiden van de TNO-locatie en De Schoffel. Deze twee verbindingen verknopen beide zijden van de Lange Kleiweg, maar leggen idealiter ook relaties over of onder het spoor met het Wilhelminapark.

In Pasgeld-Oost en -West wordt gedacht aan het maken van stapstenen voor waternatuur, in de vorm van waterlopen en/of plassen met natuurlijke oevers. Op die manier ontstaat er samenhang tussen de waterrijke natuur van het Wilhelminapark en het slagenlandschap. Door meer natuurlijke oevers te maken in het slagenlandschap kan ook in het kerngebied een impuls aan deze natuurwaarden gegeven worden. Dit wordt gecombineerd met ruimte voor de benodigde waterberging. Bij de verdere uitwerking van het ecologische raamwerk ligt de uitdaging om barrières te slechten en waterverbindingen te verknopen. Zo vormen het spoor, de Lange Kleiweg en TNO-locatie barrières met name voor water- en moerasnatuur.

In het Schetsboek Pasgeld zijn twee robuuste groen- en waterverbindingen in het gebied als basis genomen voor het groenblauwe raamwerk: de 'Bosloper' en de 'Parkloper'. Met de juiste inrichting verbinden deze twee 'lopers' alle bestaande waardevolle groene plekken, zowel ecologisch als recreatief. Ook vormt het de basis voor een meer robuuste waterstructuur, en een kapstok voor de ontsluitingsstructuur. Binnen dit raamwerk krijgen bestaande en nieuwe buurtschappen van Pasgeld (Oost en West) een duidelijke plek, genesteld in het groen. Het groenblauwe raamwerk is ook verwerkt in de hoofdplanstructuur voor Pasgeld, zoals te zien in afbeelding 2.4.

De ontwikkeling van het nieuwe woongebied Pasgeld-Oost wordt hierbinnen ingepast. De groenblauwe structuren worden in het plangebied verweven door een fijnmaziger netwerk van groen en water binnen het plangebied, dat wordt uitgewerkt in het omgevingskwaliteitsplan en stedenbouwkundig ontwerp. Zo fungeert Pasgeld-Oost als stapsteen tussen verschillende groene gebieden. In het ontwerp wordt ingezet op de gelaagdheid van de biodiversiteit van grassen, gewassen, struiken, struweelte tot hoge bomen. Zo is er veel biodivers groen en worden de bestaande waterlopen uitgebreid. Wateroppervlak kan worden aangevuld met ruigte waarin insecten en amfibieën kunnen broeden. Ook kan voorzien worden in nestmogelijkheden en veilige oversteekplaatsen voor inheemse diersoorten.

Natuurinclusiviteit in Pasgeld-Oost

Vanwege de ecologische en landschappelijke waarden in de omgeving van het plangebied, besteedt het ontwerp voor Pasgeld-Oost nadrukkelijk aandacht aan natuurinclusiviteit. Zoals benoemd in paragraaf 2.4, heeft Flux daartoe een natuurinclusief plan voor Pasgeld-Oost uitgewerkt (zie bijlage 19).

Het onderzoek van Tauw zoals beschreven in de vorige paragraaf is hierin als basis genomen voor de groenblauwe hoofdstructuur van Pasgeld-Oost. De insteek is om met de inrichting van de groen- en waterstructuur en de uitwerking van de openbare ruimte de aanwezige natuurwaarden waar mogelijk te verbinden en te versterken:

- Pasgeld-Oost heeft een inbedding in bos- en parknatuur. Belangrijk aandachtspunt voor de groenstructuur van Pasgeld-Oost is de aantakking met de robuuste groenzones gepland aan de west- (Lange Kleiweg) en noordzijde.
- Voor de water- en moerasnatuur is het binnengebied de belangrijkste ader. Hierin worden bestaande natte elementen verbonden en uitgebreid.
- Behoud van het bosje langs de Lange Kleiweg kan mogelijk de ecologische verbindingzone langs de Lange Kleiweg versterken.

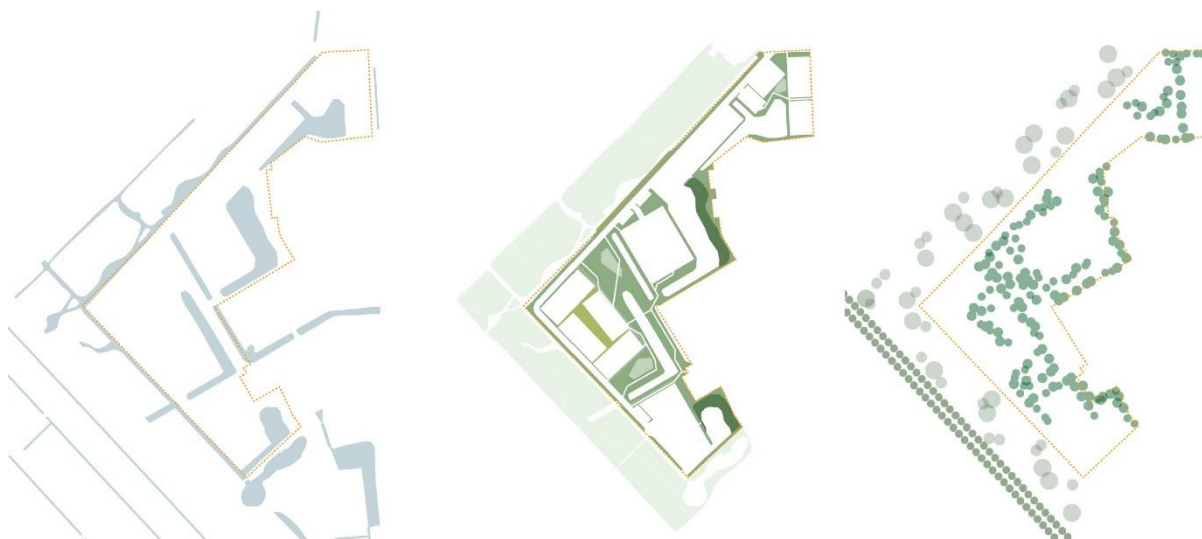
- Drie stapstenen (0,5 – 2 ha) voor water- en moerasnatuur; stapstenen dienen binnen 100 m van elkaar te liggen en met elkaar en de groenblauwe hoofdverbinding verbonden te worden door wijkgroen en verbindingszones.
- Een groenblauwe verbinding (10 m) dient aanwezig te zijn, zodat migratie kan plaatsvinden van en naar andere gebieden, onder andere Pasgeld-West, het slagenlandschap en TNO-gebied.

Op basis hiervan zijn in het ontwerp de beoogde water- en groenstructuren voor Pasgeld-Oost uitgewerkt (zie afbeelding 4.5). Gezamenlijk vormen deze een rijk ecosysteem met verschillende typen natuur(waarden) in Pasgeld-Oost (zie afbeelding 4.6). Doel is om hiermee het moerassige karakter van het gebied te behouden, het landschap te verrijken en verschillende biotopen te integreren die een waardevolle bijdrage leveren aan de biodiversiteit en bestaande flora en fauna versterken. Extra oppervlaktewater, natuurlijke oevers (water- en moerasnatuur), bos (bos- en parknatuur) natte en droge hooilanden en kruidenrijk grasland (stadsnatuur) en vormen een natuurlijk en zelfvoorzienend landschap dat bijdraagt aan de biodiversiteit. Nieuwe leefgebieden bieden permanente rust- en broedplaatsen voor broedvogels, kleine zoogdieren en allerlei soorten ongewervelde dieren. Speciale aandacht wordt besteed aan iconsoorten, nader bepaald per natuurtype.

Om de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied in te passen in deze natuurwaarden, wordt op verschillende manieren toepassing gegeven aan natuurinclusief bouwen. De ontwikkelingen zullen onder meer op de volgende manieren bijdragen aan de ecologische waarde van het gebied:

- Rondom de woningen en in het openbaar gebied zal er een impuls worden gegeven aan de groene kwaliteit.
- Er wordt een selectie van inheemse soorten in het park geplaatst, inheemse beplanting en beplantingsvormen waarin vogels kunnen foerageren en schuilen en kleine zoogdieren dekking kunnen zoeken. Er worden verschillende soorten aangeplant om de vegetatie te bereiken waardoor er verschillende bijen en vlinders worden aangetrokken.
- Er worden groene erfafscheidingen gerealiseerd in de vorm van hagen en struiken, bijvoorbeeld de Zeeuwse haag, die aantrekkelijk zijn voor dieren.
- Vogelhuisjes en insectenhotels in het park en in de architectuur vormen verblijfplaatsen voor verschillende dieren.

De waterstructuur in Pasgeld Oost staat in verbinding met de Vliet, de hoofdader voor het water en de waterrijke natuur in het gebied. In lijn met de bredere ecologische visie vormt het gebied een belangrijke stapsteen voor de Waterloop, de verbinding tussen de Vliet en Pasgeld-West. Door hierop aan te sluiten wordt meer oppervlaktewater gecreëerd, maar worden ook de oevers verbreed en verbeterd qua ecologische waarde. De oevers van de bestaande watergang worden afgevlakt tot 1:3 zodat er meer water geborgen kan worden, natuurlijke oevervegetatie zich kan ontwikkelen en de beschoeiing verwijderd kan worden. Wanneer er ruimte is voor een helling van 1:7, zal een natuurlijke oever worden toegepast die aantrekkelijk is voor flora en fauna. Het watersysteem in relatie tot klimaatadaptatie komt nader aan bod in paragraaf 4.11.2.



De omgeving biedt kansen om aan te sluiten bij de verschillende waterpartijen. In het plangebied worden er wadi's, waterlopen en natuurvriendelijke oevers ingepast.

We breiden het ecologische systeem uit aan de hand van drie verschillende biotopen, waardoor het plangebied verbonden wordt met het grote ecologische systeem in de omgeving.

De verschillende biotopen hebben een karakteriserend bomen en struiken plan. De bomen worden aangeplant in lanen, groepen of als solitaire, in combinatie met met heesters en struiken.

Afbeelding 4.5: Blauw- en groennetwerken in Pasgeld-Oost (bron: Flux, 27 juni 2023).



Afbeelding 4.6: Voorlopig ontwerp en ecosysteem Pasgeld-Oost (bron: Flux, 27 juni 2023).

4.9.3 Conclusie

Wat betreft flora en fauna is een ecologische quickscan uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat in Pasgeld-Oost geen elementen van zwaarder beschermde soorten aanwezig zijn waarnaar vervolgonderzoek benodigd is. Wel is gebleken dat het plangebied mogelijk onderdeel vormt van essentieel leefgebied van de ransuil, en voor de beoogde werkzaamheden in het plangebied ontheffing van de Wnb benodigd is. Deze ontheffing is aangevraagd bij de ODH, in combinatie met een daartoe opgesteld activiteitenplan. Naar verwachting zal de benodigde ontheffing bij het treffen van de juiste maatregelen en onderbouwing worden afgegeven. Het soortenbeschermingsregime in de Wnb staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg. Ten aanzien van beschermde gebieden, blijkt uit een stikstofdepositie-onderzoek dat significant negatieve effecten op de instandhouding van Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten en dat het aspect stikstofdepositie uit de Wnb niet leidt tot belemmeringen.

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

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Kader

Een aantal beleidsstukken en nota's geeft richtlijnen en kaders voor de inrichting van gebieden in relatie tot cultuurhistorie en archeologie. Te noemen zijn de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS) en de Erfgoedwet.

Aanvullend op het beleid uit de Erfgoedwet geldt inzake 'monumenten' het volgende beleidskader. De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument "Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)". In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende "Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland" zijn per waarderingcategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

4.10.2 Onderzoek

Archeologie

Het beleid van de gemeente Rijswijk is om waardevolle archeologische resten zoveel mogelijk intact in hun originele positie in de bodem te bewaren. Als er geen of onvoldoende informatie over een gebied voorhanden is, wordt een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd om na te gaan, of het gebied van het bestemmingsplan behoudenswaardige (dat wil zeggen wetenschappelijk waardevolle) archeologische resten bevat. Percelen, die behoudenswaardige resten bevatten, worden gereserveerd voor behoud of voor een archeologisch vervolgonderzoek (opgraving). Opgravingen worden uitsluitend uitgevoerd, als behoud en bescherming van de resten in hun originele positie in de bodem niet mogelijk is. Deze gedragslijn zorgt voor bescherming van (mogelijk aanwezige) archeologische waarden in het gebied.

Ten behoeve van de ontwikkeling van RijswijkBuiten als nieuwe woonwijk is bij aanvang van de gebiedsontwikkeling in 2010 gestart met het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Het archeologisch onderzoek moet zoveel mogelijk uitgevoerd zijn vóór het voorbelasten en het ophogen van de percelen. Wanneer waardevolle archeologische resten redelijkerwijs in het plan ingepast kunnen worden door

wijziging van de planvorming, worden de onderzochte percelen na het vooronderzoek niet vrijgegeven, maar aangewezen voor bescherming. De gemeente Rijswijk zal percelen binnen het gebied RijswijkBuiten vrijgeven voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden:

- ofwel na het archeologisch bureauonderzoek, als daaruit blijkt dat de kans op het voorkomen van waardevolle resten verwaarloosbaar klein is.
- ofwel na het inventariserend veldonderzoek, als blijkt dat er binnen de percelen waarschijnlijk geen waardevolle archeologische resten in de bodem aanwezig zijn. Om de archeologische verwachting te kunnen verifiëren worden bij het veldonderzoek grondboringen en proefsleuven uitgevoerd.
- ofwel na het afronden van het archeologische vervolgonderzoek, als gebleken is dat er ter plaatse waardevolle archeologische resten in de bodem aanwezig zijn, die niet behouden kunnen worden.

Voor het ontwikkelgebied Pasgeld-Oost is door Vestigia een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen in bijlage 13. De bevindingen uit het onderzoek zijn hieronder samengevat.

Door middel van het bureauonderzoek is in kaart gebracht of zich binnen het plangebied behoudenswaardige archeologische resten (zouden kunnen) bevinden, die tegen de achtergrond van de beoogde bodemingrepen gevaar lopen.

Op basis van het bureauonderzoek is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Hierbij werd een bouwvoor aangetroffen tot een diepte van 20 tot 60 centimeter beneden maaiveld. Deze bouwvoor kan worden gelinkt naar de bouw van kassen in de jaren 60 van de vorige eeuw. In vijf boringen is een grotere verstoring aangetroffen. Deze zijn te linken aan historische woningbouw en parkvorming. Onder de bouwvoor zijn getijdeafzettingen aangetroffen met een kleiige top. In de getijdeafzettingen zijn geen kenmerken van bodemvorming aangetroffen. Ook zijn de afzettingen niet ontkalkt. Verder zijn er geen kustduinen aangetroffen in de boringen. Vanwege de afwezigheid van natuurlijke bodemvorming (stilstand- en/of vegetatiehorizonten) in de top van de getijdeafzettingen, de afwezigheid van duinen in de wadafzettingen daaronder en de recent verstoorde bouwvoor kan worden gesteld dat binnen het plangebied geen archeologische waarden worden verwacht. De archeologische verwachting voor het plangebied kan worden bijgesteld naar laag.

Tijdens het verkennend booronderzoek is een bouwvoor uit de jaren 60 aangetroffen met daaronder getijdeafzettingen. De top van de getijdeafzettingen bestaat uit komklei met daaronder meer zandige getijdeafzettingen tot de einddiepte van de boringen. In de boringen zijn geen duinen waargenomen, ook zijn er onder de bouwvoor geen kenmerken van bodemvorming aangetroffen. De kleiige afzettingen bovenop de wisselend kleiig en zandiger getijde-afzettingen bevestigen het beeld dat sprake is van een komgebiedachtige omgeving achter de kreekrug- en oeverafzettingen van de Gantel, die bijvoorbeeld verder westelijk in het Wilhelminapark wel zijn aangetroffen. Het ontbreken van gerijpte bovenlaag of vegetatiehorizon maakt het onwaarschijnlijk dat het gebied in de Romeinse tijd of Middeleeuwen geschikt was voor permanente bewoning. Bekende nederzettingsterreinen liggen in de omgeving vrijwel altijd op de geul- en oeverafzettingen van het Gantelsysteem zelf, of op smallere kreekruggen die vanuit het veengebied op het Gantelsysteem afwaterden danwel van daaruit zijn ingebroken. Ook voor die laatste zijn in de boringen geen aanwijzingen gevonden.

Het is goed mogelijk dat het plangebied deel heeft uitgemaakt van het cultuurlandschap in de Romeinse tijd en van het ontginningslandsschap in de Volle Middeleeuwen. Daarmee samenhangende structuren als kavelsloten en andere verspreide offsite patronen kunnen in de ondergrond van het plangebied aanwezig zijn. Het gaat daarbij om zeer verspreide sporen, die zich ook nog eens lastig laten opsporen. Voor grotere goed geconserveerde behoudenswaardige vindplaatsen ontbreken concrete aanwijzingen.

Op basis van de resultaten van het gecombineerde bureau- en booronderzoek, dient naar oordeel van Vestigia de archeologische verwachting voor het plangebied te worden bijgesteld. De archeologische verwachting voor de (vroege) prehistorie is 'laag', die voor de Romeinse tijd is eveneens 'laag' voor wat betreft nederzettingsterreinen en grotere samendhangende vindplaatsen. Landschappelijk gezien is er een gematigde verwachting voor offsite sporen en kavelsloten. Ook voor de Late Middeleeuwen zijn geen aanwijzingen gevonden – noch historisch, noch landschappelijk voor vindplaatsen in het plangebied. Het opsporen van offsite patronen met een lage dichtheid vergt in deze landschappelijke situatie een aanzienlijke investering met naar alle waarschijnlijkheid een vrij geringe archeologische opbrengst als het gaat om kenniswinst over het verleden. Vestigia acht een dergelijke investering niet proportioneel, en adviseert daarom geen verdere onderzoekstappen in het kader van de archeologische monumentenzorg.

Op basis van de bevindingen en conclusies uit het bureau- en inventariserend veldonderzoek, neemt het bevoegd gezag een besluit ten aanzien van het beëindigen dan wel voortzetten van het archeologisch onderzoeksproces. In reactie op het onderzoek heeft de gemeentelijk archeoloog aangegeven dat toch een proefsleuvenonderzoek gewenst is. Dit onderzoek zal, op basis van een daarvoor opgesteld Programma van Eisen (PvE), nog worden uitgevoerd.

Ook wanneer het plangebied wordt vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkelingen, blijft de meldingsplicht archeologische toevalsvondst of waarneming van kracht (Erfgoedwet, artikel 5.10). Aangezien het nooit volledig is uit te sluiten dat tijdens eventueel grondverzet een archeologische 'toevalsvondst' wordt gedaan, is het wenselijk de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en het bevoegd gezag (de gemeente Rijswijk).

Cultuurhistorie

Voor wat betreft het aspect cultuurhistorie, zijn op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van de provincie Zuid-Holland in de omgeving van het plangebied de Vliet en de Kerstanjewetering aangeduid als landschappelijke waarden. De Vliet, ten oosten van het plangebied, is aangeduid als landschappelijke lijn met redelijk hoge waarde. Deze landschappelijke lijn vallen niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Met de voorgenomen ontwikkelingen worden de cultuurhistorische waarden van deze landschappelijke structuur niet aangetast. Er vinden geen ontwikkelingen plaats in de nabijheid van de Vliet.

4.10.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Wat betreft archeologie wordt op basis van het bureau- en inventariserend veldonderzoek en een PvE nog een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd.

4.11 Duurzaamheid

4.11.1 Kader

Nationaal klimaatbeleid

De afgelopen jaren heeft de nationale overheid haar duurzaamheidsdoelen en de benodigde acties in verschillende documenten en afspraken vastgelegd. In 2013 zijn er afspraken gemaakt met het bedrijfsleven over onder andere besparing en meer duurzame opwekking in het Energieakkoord. In 2015 is er tijdens een VN-klimaatop in Parijs een nieuw internationaal klimaatakkoord opgesteld. Het doel hiervan is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius en minimaal 1,5 graden. In 2016 heeft de overheid vervolgens in de Energie-agenda vastgelegd hoe een CO₂-arme energievoorziening in 2050 gerealiseerd kan worden. In 2018 zijn deze afspraken verder uitgebreid met een nationale Klimaatwet. Deze stelt dat in 2030 een CO₂-reductie van 49% ten opzichte

van 1990 gerealiseerd moet zijn. In 2050 moet dit minimaal 95% zijn. In een nationaal klimaatakkoord worden afspraken gemaakt hoe deze doelen gehaald gaan worden. Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het klimaatakkoord gepubliceerd.

Als onderdeel van het nationale klimaatakkoord is ook afgesproken om op regionaal niveau samen te werken aan de energietransitie. Daarbij gaat het specifiek over lokale duurzame opwekking, besparing en de warmtetransitie. Dit resulteert in dertig regionale energiestrategieën (de RES). De regio's krijgen ondersteuning van het Nationaal Programma RES. Via de RES kan de besluitvorming omtrent de ruimtelijke inpassing van de duurzame energieopwekking en de energie-infrastructuur worden voorbereid in goed overleg met alle maatschappelijke partners en betrokkenen binnen de regio.

Wet Voortgang Energie Transitie

Op 1 juli 2018 is de Wet Voortgang Energie Transitie (VET) in werking getreden. Deze Wijzigingswet heeft een aantal aanpassingen doorgevoerd in de Gaswet en de Elektriciteitswet. Door de wijziging van de Gaswet mag een netbeheerder geen aardgasaansluiting meer verzorgen voor nieuwbouw. De aansluitplicht is dus vervallen, waarmee nieuwbouw niet meer aangesloten kan worden op het aardgasnet. Een belangrijk aandachtspunt is dat dit alleen geldt voor kleinverbruikers. Kleinverbruikers hebben een gasmeter tot en met G25 (een doorlaatwaarde tot en met 40 m³ per uur). Veel grotere kantoorpanden en bedrijven hebben een grotere aansluiting en hebben dus nog steeds recht op een aardgasaansluiting. Daarnaast biedt de Wet VET het college de ruimte om gebieden aan te wijzen waar netbeheerders geen nieuwe aardgasaansluitingen meer mogen verzorgen. Van deze bevoegdheid mag alleen gebruik worden gemaakt als er is voorzien in alternatieve voorzieningen. Dit heeft echter alleen invloed op kleingebruikers. Voor grootverbruikers vervalt het recht op een gasaansluiting hiermee dus niet. De wetgeving biedt ook ruimte aan het college van B&W om bij zwaarwegende redenen van algemeen belang uitzonderingen te maken en toch in een gasaansluiting te voorzien.

Energiezuinig bouwen

De energiezuinigheid van woningen en utiliteitsgebouwen wordt uitgedrukt in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Het Bouwbesluit stelt bepaalde eisen aan de energiezuinigheid van gebouwen en daarmee de EPC-waarde van een gebouw. Voor een woning geldt een eis van 0,4 terwijl voor utiliteitsbouw een variatie aan normen wordt gehanteerd op basis van de functie. De EPC-eisen zijn vanaf 2021 vervangen door de eisen voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen (BENG). In het Nationaal Plan voor het bevorderen van bijna-energie neutrale gebouwen wordt een strategie geschetst om te komen tot bijna-energie neutrale gebouwen, zowel bij nieuwbouw als transformatie van bestaande gebouwen. Het grote verschil tussen EPC en BENG is dat bij deze nieuwe eis energiebesparing belangrijker is dan energieopwekking. Waar bij de EPC-eis het nog mogelijk was om energieverliezen met bijvoorbeeld zonnepanelen te compenseren, kan dit met de nieuwe BENG eisen niet meer. Vergunningaanvragen die na 1 januari 2021 worden ingediend moeten voldoen aan deze BENG-norm.

Convenant Klimaatadaptief Bouwen Zuid-Holland

In oktober 2018 heeft een groot aantal partijen in Zuid-Holland het Convenant Klimaatadaptief Bouwen ondertekend, waaronder provincie, gemeenten, waterschappen, bouwbedrijven, maatschappelijke organisaties, financiers en projectontwikkelaars. Het doel van het convenant is het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit. Met het convenant is de ambitie vastgelegd dat nieuwbouwlocaties in Zuid-Holland zoveel mogelijk klimaatadaptief worden gebouwd, zodat ze bestand zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering. De urgentie hiervan is ingegeven door het Deltaprogramma in combinatie met de grote bouwopgave in Zuid-Holland. Klimaatverandering heeft grote impact op de leefomgeving en het aantal weersextremen neemt toe. Zuid-Holland staat daarnaast voor een grote woningbouwopgave, tot 2025 zijn er in de provincie 100.000 nieuwe woningen nodig.

De procesafspraken uit het convenant zijn vervolgens vertaald in een 'Minimaal Programma van Eisen', dat op 13 september 2019 aan de Deltacommissaris is overhandigd. Dit programma dient als voorlopige

maatregel, totdat een instrumentarium ontwikkeld is waarmee de klimaatbestendigheid van nieuwbouwprojecten kan worden beoordeeld. Het programma biedt praktische en concrete eisen die partijen in Zuid-Holland kunnen gebruiken om op korte termijn nieuwbouwplannen klimaatbestendig te ontwikkelen. Het is bedoeld om vooraf ruimtelijke plannen en ontwerpen aan te toetsen. De eisen zijn ingedeeld in zes thema's:

- Wateroverlast;
- Droogte;
- Hitte;
- Bodemdaling;
- Biodiversiteit;
- Overstromingen.

Hierbij is eveneens een Leidraad klimaatadaptief bouwen opgesteld. Dit dient als hulpmiddel ter ondersteuning bij het concretiseren van de klimaatambities en het beoordelen van de gebiedsontwikkeling op de zes klimaatthema's. In de leidraad worden de thema's inhoudelijk uitgewerkt. De thema's zijn verbonden door de vaste stappen in het proces. De leidraad bestaat uit twee delen. Het eerste deel beschrijft per thema welke stappen genomen moeten worden om de ambities vast te leggen in eisen en te beoordelen. Het tweede geeft meer context aan en toelichting op het geheel.

4.11.2 Onderzoek

Duurzaamheid in RijswijkBuiten en Pasgeld

Bij de ontwikkeling van RijswijkBuiten is 'duurzaamheid' een leidend principe. Duurzaamheid vormt het onderscheidende karakter van RijswijkBuiten ten opzichte van andere nieuwbouwwijken in de regio. Vanaf de start van de ontwikkeling zijn er hoge ambities voor energiebesparing en duurzame energieopwekking vastgelegd in het Masterplan Rijswijk-Zuid, met als een van de doelen het realiseren van een CO₂-arme wijk. Dit heeft ertoe geleid dat RijswijkBuiten als aardgasvrije wijk is en wordt gerealiseerd. Ook voor de ontwikkeling van het laatste deelgebied Pasgeld staan deze ambities onverminderd overeind, en liggen er kansen om de ambities op het gebied van energie en duurzaamheid naar een nog hoger niveau te tillen.

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

Energie

Pasgeld-Oost wordt gerealiseerd als een duurzame buurt. De woningen worden gasloos opgeleverd. Door de toepassing van warmtepompen en PV-panelen wordt slim omgegaan met duurzaam opgewekte energie. In de architectonische uitwerking worden de ambities met betrekking tot duurzaamheid op woningniveau verder onderzocht. De milieu- en energetische eisen van (B)ENG zullen daarbij de leidraad vormen.

Verder wordt ingezet op deelmobiliteit, door parkeerplaatsen (0,05 per woning) voor te behouden voor elektrische deelauto's. Dit is niet alleen gunstig voor het verlagen van de CO₂-uitstoot, maar ook positief voor de leefkwaliteit van Pasgeld. Ook worden hiervoor de bijbehorende laadpalen voorzien. Verder zal het gebied autoluw zijn aan de randen en zoveel mogelijk autovrij in de kernen, waarbij alleen bestemmingsverkeer de wijk in gaat.

Sociale duurzaamheid

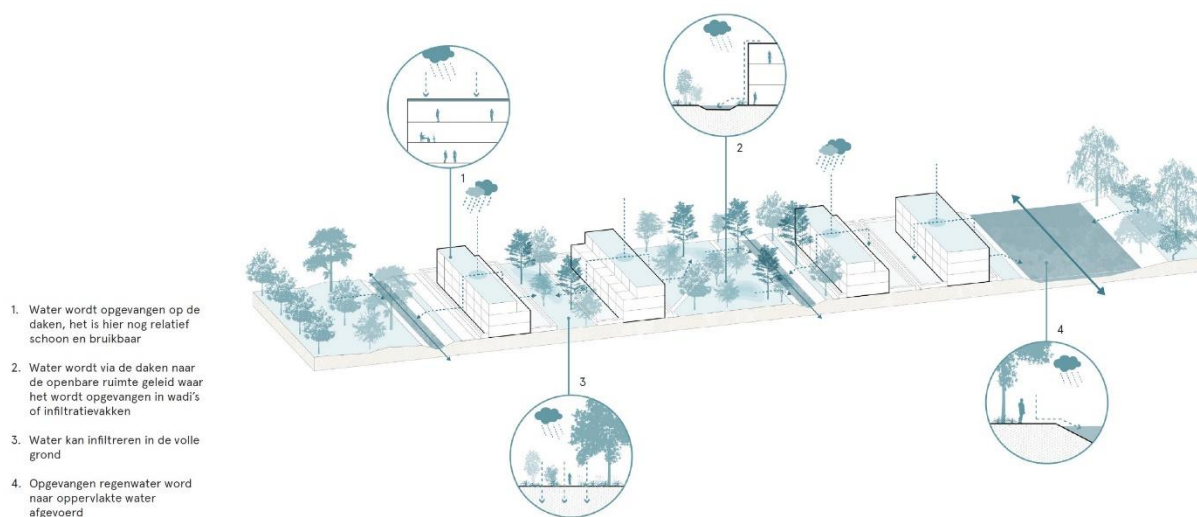
Ook wordt aandacht besteedt aan sociale duurzaamheid. Met de opzet van de wijk wordt een veilige en overzichtelijke omgeving gecreëerd. Doordat de wijk slechts toegankelijk is voor bestemmingsverkeer en de voetganger en fietser centraal staan, nodigt de openbare ruimte uit tot buiten zijn en elkaar

ontmoeten. Op meerdere plekken in en rond het woongebied komen ontmoetingsplekken en speelplaatsen.

Klimaatadaptatie

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

Het groenblauwe raamwerk vormt ook de basis voor de waterstructuur in het gebied. Zo wordt er in Pasgeld één samenhangend en klimaatrobuust watersysteem gerealiseerd, dat voorbereid is op stevige piekbuien. Deze zullen in de toekomst vaker voorkomen. Ook helpt een robuust watersysteem om beter te reageren op langere periodes van droogte en om dan de waterkwaliteit goed te houden. Vanuit verschillende delen in Pasgeld wordt overtollig regenwater via (hoofd)watergangen naar de hoofdafvoer getransporteerd. Het watersysteem zorgt dat regenwater niet in het riool terecht komt, maar wordt afgevoerd naar open water. Regenwater dat op de daken van de woningen terecht komt wordt zichtbaar via wadi's afgevoerd naar het omliggende open water. Uitgangspunt is om het water zo lang mogelijk in Pasgeld vast te houden, om de druk op de boezem te beperken. Dit vasthouden en vertraagd afvoeren van het water gebeurt door middel van een soort 'cascade-systeem'; de vormgeving daarvan wordt per deelgebied verder uitgewerkt. Afbeelding 4.7 toont een schematische weergave van klimaatadaptieve maatregelen in het plangebied. Op het watersysteem in Pasgeld en het plangebied gaat paragraaf 4.8.2 uitgebreider in.



Afbeelding 4.7: Klimaatrobuuste maatregelen in Pasgeld-Oost (bron: Flux, 27 juni 2023).

In het omgevingskwaliteitsplan voor Pasgeld-Oost zijn daarnaast verschillende klimaatadaptieve maatregelen opgenomen die in de ontwikkeling meegenomen kunnen worden. Zo kan met het oog op vaker voorkomend extreem weer, door het vloerpeil van de woningen 10 cm extra te geven ten opzichte van de as van de weg extra waterbuffercapaciteit ontstaan in de openbare ruimte.

Door toepassing van groene collectieve ruimtes en halfverharding in de openbare ruimte (bijvoorbeeld parkeerplaatsen), kan een regenwaterbuffer worden gecreëerd en regenval op natuurlijke wijze in de bodem infiltreren. Dit voorkomt overlast op het riool als gevolg van piekbuien. Regenwater dat niet door

halfverharding infiltreert kan op natuurlijke wijze bovengronds worden afgevoerd op het oppervlaktewater door het ontwerp van het straatprofiel en gebruik van natuurlijke voorzieningen zoals wadi's. Dit biedt ook kansen voor biodiversiteit door het maken van natuurlijke oevers en moerasachtige plekken.

Overlast van hittestress en regenwater als gevolg van piekbuien wordt zoveel mogelijk voorkomen door de toepassing van groen, wat een verkoelende werking heeft en regenwater op een natuurlijke wijze kan bergen en laten infiltreren. Grote wateroppervlakken worden voorzien van struweel en verlandingsvegetaties als riet- en biezen en natte ruigte.

Bomen en planten temperen de warmte en bieden schaduw. Met de toepassing van diverse soorten groen wordt aansluiting gezocht op de landschappelijke en ecologische structuren uit de omgeving, zoals het Wilhelminapark en het Elsenburgerbos. Dit biedt tevens kansen om de biodiversiteit in de omgeving te versterken en vogels en insecten voldoende nestmogelijkheden te bieden.

4.11.3 Conclusie

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt voldaan aan de wettelijke normen en vereisten, en aangesloten bij de gestelde duurzaamheidskaders. Zo worden de nieuwe woningen in ieder geval gasloos en als BENG gerealiseerd. In aanvulling daarop worden in de stedenbouwkundige uitwerking verschillende duurzaamheids- en klimaatadaptieve maatregelen meegenomen.

4.12 Mobiliteit

4.12.1 Kader

Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040

In december 2021 heeft de gemeenteraad van Rijswijk het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 vastgesteld. Het mobiliteitsprogramma is een samenhangend pakket van maatregelen waarmee de gemeente de bereikbaarheid van de stad wil veiligstellen en de leefbaarheid en veiligheid van Rijswijk verbeteren. Het mobiliteitsprogramma wordt uitgewerkt in een mobiliteitsstrategie.

Het mobiliteitsprogramma is opgesteld op basis van onderzoek en nieuwe inzichten, in samenspraak met Rijswijkers en partners in de stad en de regio. Aan hen is gevraagd hoe zij aankijken tegen mobiliteit en wat zij belangrijk vinden in de stad, hun woon- en leefomgeving. Daarbij is geïnventariseerd wat de belangrijkste knelpunten binnen de gemeente zijn, en waar belangrijke verbeterpunten liggen. Op basis daarvan heeft de gemeente voor de uitwerking van het mobiliteitsprogramma een aantal uitgangspunten geformuleerd, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van kansen.

Meer aandacht voor de leefomgeving en de betrokkenheid van inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties staat daarbij centraal. De gemeente wil daarnaast Rijswijkse gebiedsontwikkelingen benutten, bijvoorbeeld door te zorgen voor goede openbaar vervoerverbindingen en de aanleg van looproutes en fietspaden en door deelmobiliteit te faciliteren. Ook de opkomst van nieuwe vervoermiddelen zoals e-bikes, elektrische auto's en deelauto's, deelfietsen en deelscooters biedt nieuwe mogelijkheden om efficiënt te reizen. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wil de gemeente op meer wegen de toegestane maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur. Daarnaast gaat de gemeente meer gebruik maken van beschikbare data over waar, wanneer, hoe en waarom we ons verplaatsen.

De voetganger, fiets, auto en het openbaar vervoer hebben elk hun eigen netwerk. Op veel plaatsen vallen deze samen. Soms komen weggebruikers met elkaar in conflict. Dit gebeurt als weggebruikers elkaar kruisen, maar ook bij het toedelen van de beperkte ruimte aan de verschillende weggebruikers. Om hierin keuzes te maken zijn per vervoerssoort drie niveaus in netwerken onderscheiden (hoofdnet,

stedelijk net, basisnet). Netwerken van een hoger niveau gaan voor op netwerken van een lagere categorie. Als netwerken van dezelfde categorie elkaar kruisen, wordt er geprioriteerd volgens het STOMP-principe. (STOMP: S=stappen, lopen, T=trappen, fietsen, O=openbaar vervoer, M= Mobility as a service, deelmobiliteit en P=privéauto). Daarbij gaat voetganger voor fiets, fiets voor openbaar vervoer en openbaar vervoer voor auto. Het STOMP-principe geldt op alle schaalniveaus in de gemeente.

Parkeerbeleid en parkeernormen

Parkeerbeleid vormt een wezenlijk onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid. Rijswijk heeft te weinig ruimte om iedere woning een parkeerplaats op de openbare straat te bieden. De gemeente stelt de vanzelfsprekendheid van het parkeren op straat of voor de deur ter discussie. Het gemeentelijke beleid richt zich bij nieuwbouwprojecten op parkeren op eigen terrein en voldoende gebouwde onder- of bovengrondse parkeergelegenheid, zo nodig op centrale plaatsen in de wijk, uitgaande van een zo laag mogelijke maar realistische parkeernorm. Het motto is het beheersbaar houden van de groeiende parkeerdruk. Het parkeerbeleid, de parkeernormen- en kengetallen alsmede het beleid tot toepassing hiervan, worden door de gemeenteraad vastgesteld en periodiek herzien.

Nota Parkeernormen

Op 8 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Rijswijk de gemeentelijke Nota Parkeernormen vastgesteld. De nota is opgesteld om in de toekomst voldoende parkeergelegenheid te kunnen garanderen en duidelijkheid te bieden over de implementatie van de parkeernormen. De nota is het beleidskader 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.

Parapluherziening parkeernormering Rijswijk

De parapluherziening parkeernormering Rijswijk is opgesteld naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK. Met deze wetwijziging was het niet langer mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften (waaronder de parkeernormen) op te nemen in de Bouwverordening. Om te voorkomen dat er in Rijswijk bestemmingsplannen en andere plannen ontstaan waarin geen bepalingen zijn opgenomen over het aantal parkeerplaatsen is deze parapluherziening opgesteld. De parapluherziening voegt enkele regels met betrekking tot parkeren toe aan onderliggende ruimtelijke plannen. Hierin wordt de Nota Parkeernormen 2011, of de rechtsopvolger(s) daarvan, als leidend gesteld voor het aantal parkeerplaatsen bij een ruimtelijk plan.

4.12.2 Onderzoek

Verkeersstructuur Pasgeld

In het Schetsboek Pasgeld en de beoogde hoofdplanstructuur is ook de ontsluitingsstructuur voor het gebied opgenomen. De hoofdontsluitingsstructuur van Pasgeld is ontworpen in samenhang met het groen-blauwe raamwerk. Daardoor bepalen groen en water altijd het aangezicht en de uitstraling van het gebied. Naast de ontsluitingsstructuur voor auto's, is hierin ook een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes verweven en aandacht besteed aan de openbaar vervoerverbindingen (met name door voor te sorteren op een mogelijk toekomstig station). Ook is een visie met betrekking tot duurzame

mobiliteit voor het gebied opgesteld. Het doel is om het gebruik van de auto in Pasgeld zo beperkt mogelijk te houden, en de focus te leggen op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Hierop wordt later in deze paragraaf verder ingegaan.

De externe ontsluitingsstructuur voor het plangebied gaat via de Laan van 't Haantje en de Lange Kleiweg. De Laan van 't Haantje zorgt voor ontsluiting van Pasgeld in westelijke richting. Via deze weg zijn onder meer de andere deelgebieden van RijswijkBuiten bereikbaar ('t Haantje en Sion). Hier sluit de weg ook aan op de Prinses Beatrixlaan. Deze centrale verkeersader voor RijswijkBuiten ontsluit het gebied in noordelijke richting naar Rijswijk en de A4, en in zuidelijke richting naar Delft. In de huidige situatie is de Lange Kleiweg een ontsluitingsweg voor het gebied in noordelijke (Rijswijk, A4) en zuidelijke (Delft) richting. Momenteel (2023) worden de toekomstige inrichting van de Lange Kleiweg en mogelijke verkeersremmende maatregelen op deze weg nog onderzocht (zie verderop).

De interne auto-ontsluiting in Pasgeld is nog niet exact bepaald, en deels afhankelijk van de inrichting van de woongebieden. Wel loopt deze bij voorkeur via de Lange Kleiweg en Laan van het Haantje. Daarmee kunnen de buurtschappen zelf autoluw of gedeeltelijk autovrij gemaakt worden. Door de auto's aan de randen van de buurtschappen te houden, kan binnen de buurtschappen zelf het wandelen, spelen en verblijven alle ruimte krijgen.

De hoofdontsluitingsstructuur van de Lange Kleiweg en Laan van het Haantje zijn in dit bestemmingsplan vastgelegd. De interne ontsluitingswegen van de ontwikkelvelden zijn mogelijk binnen de bestemmingen 'Woongebied' en 'Bedrijventerrein', maar daarbinnen niet specifiek vastgelegd.

Verkeersstructuur en ontsluiting Pasgeld-Oost

Het nieuwe woongebied wordt ontsloten op de Lange Kleiweg. Vanaf daar wordt het autoverkeer via een duidelijke route door de wijk geleid. Ontsluiting en parkeren vindt uitsluitend plaats vanuit de randen van het plangebied. Zodoende zal het gebied autoluw zijn aan de randen en zoveel mogelijk autovrij in de kernen. Om doorrijdend sluipverkeer tegen te gaan zullen de Lange Kleiweg en het Jaagpad niet met elkaar verbonden worden (behalve voor speciale voertuigen zoals brandweerwagens of ambulances). Omdat autoverkeer alleen de wijk bereikt vanaf de Lange Kleiweg en 'doodloopt' in de wijk zal alleen bestemmingsverkeer het gebied ingaan.

Binnen het woongebied is met name ruimte voor langzaam verkeer. Een hoofdstructuur van lanen zorgt voor fietsverbindingen richting de Lange Kleiweg en de Vliet. Daarbij verbindt een doorwaadbaar en verbonden netwerk van paden het gebied met omliggende buurten en groengebieden.

Verkeersgeneratie

Naar aanleiding van de beoogde ontwikkeling van Pasgeld (Oost en West), is door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 14. Vervolgens heeft Sweco een actualisatie van het verkeersmodel geproduceerd waarin de meest recente inzichten qua woningbouw en nieuwe bedrijvigheid zijn verwerkt (zie bijlage 15). Doel van het verkeersonderzoek was te toetsen in hoeverre het interne wegennet de ontwikkeling van Pasgeld kan verwerken, en de verkeerskundige impact op het hoofdwegennet in de directe omgeving van het plangebied te toetsen. Hierin zijn algemene uitgangspunten gehanteerd, waarmee robuust is getoetst uitgaande van een 'worst case' benadering.

Om de effecten van de ontwikkeling van Pasgeld inzichtelijk te maken, zijn hierin verschillende varianten doorgerekend. Allereerst zijn de bestaande (2020) en toekomstige verkeerssituatie (2040) doorgerekend, op basis van de huidige wegenstructuur. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat als gevolg van de beoogde realisatie van Pasgeld geen nieuwe knelpunten in het gebied ontstaan: de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg kunnen het verwachte extra verkeer door de nieuwbouwontwikkelingen aan, evenals de achterliggende wegenstructuur. Effecten op bestaande knelpunten of aandachtlocaties worden nog nader onderzocht. Daarbij wordt opgemerkt dat

verkeerseffecten zijn bepaald aan de hand van algemene ('worst case') uitgangspunten. De verkeerseffecten kunnen mogelijk nog worden toegespitst op de daadwerkelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld door rekening te houden met een specifiek woningprogramma, doelgroepen en de uiteindelijke invulling van de andere functies. Ook wordt gewezen op het nog aanstaande verkeersmodel, waarin maatregelen met betrekking tot de mobiliteitstransitie nadrukkelijker zijn meegenomen. Verwacht wordt dat deze aspecten bijdragen aan een gunstiger verkeersbeeld.

Daarom heeft Sweco een actualisatie van het verkeersmodel geproduceerd (zie bijlage 15) op basis van het nieuwe verkeersmodel, waarin tevens de meest recente inzichten qua woningbouw zijn verwerkt. De resultaten (verkeersintensiteiten) uit het nieuwe model zijn vergeleken met die uit het onderzoek van Goudappel Coffeng. Op basis van de nieuwe doorrekening is geconcludeerd dat de intensiteiten op de ontsluitingswegen in Rijswijk lager zijn dan in het eerder uitgevoerde verkeersonderzoek, met uitzondering van het Terras van Sion en het Jaagpad. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat aanvankelijk niet het juiste aantal bestaande woningen was meegenomen in het onderzoek. Er ontstaat een kleine afname op de A4 en Prinses Beatrixlaan, al is het niet precies in te schatten of dat enkel wordt veroorzaakt door de wijzigingen in Rijswijk of dat deze effecten het gevolg zijn van andere wijzigingen in de regio.

Daarnaast zijn rondom de Lange Kleiweg enkele (toekomstige) aandachtspunten geconstateerd. Deze weg vormt een doorgaande auto-ontsluiting, wat overlast en onveiligheid veroorzaakt. Door de beoogde ontwikkelingen in het gebied zal het verkeer op de Lang Kleiweg naar verwachting toenemen. Om van Pasgeld en Kesslerpark en omliggend gebied een prettig, leefbaar woon-/werkgebied te maken/te houden, dat goed is ontsloten en waarbij veiligheid op en rond de Lange Kleiweg geborgd is, is onderzocht welke maatregelen ervoor zorgen dat de auto niet dominant wordt en overlast wordt beperkt. Dit zal onder meer gedaan worden door het ontmoedigen of tegengaan van sluipverkeer, en bewoners en bezoekers zo veel mogelijk te verleiden om de fiets en het ov te gebruiken. Dit past ook bij de beoogde mobiliteitstransitie, zoals beschreven in de volgende paragraaf. In eerste instantie zijn hiervoor mogelijkheden voor varianten met een 'knip' – een (gedeeltelijke) afsluiting – onderzocht in het verkeersonderzoek van Goudappel. Enerzijds wordt hiermee de overlast verminderd en komt dit de woonomgeving ten goede, anderzijds heeft dit wel gevolgen in de bredere omgeving.

In 2023 heeft Sweco een vervolgonderzoek uitgevoerd waarin een breder palet aan mogelijke verkeersremmende maatregelen op de Lange Kleiweg zijn onderzocht, variërend van de inrichting als een 30 km/u straat tot een (zachte) knip. In dit vervolgonderzoek zijn ook de nieuwe ontwikkelingen in omgeving meegenomen, waaronder in Delft. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 15 bij deze toelichting. Het onderzoek beschrijft voor de verschillende wegen in de omgeving van het plangebied de effecten van de planontwikkelingen, en verkent verschillende potentiële maatregelen. Op basis daarvan zijn diverse aanbevelingen gedaan om knelpunten te voorkomen.

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

Mobiliteitstransitie en duurzame mobiliteit

Als onderdeel van het mobiliteitsbeleid voor Rijswijk en RijswijkBuiten, wordt in Pasgeld ingezet op een mobiliteitstransitie. Door Rebel is hiervoor een visie en strategie opgesteld; deze 'verhaallijn' is opgenomen in bijlage 16.

Hierin wordt beschreven hoe de mobiliteitstransitie voor Pasgeld vormgegeven kan worden, aan de hand van het STOMP-ordeningsprincipe. Door functies zoals wonen, werken en recreëren gebieds- en stadsbreed te mengen ontstaat een gebied waar mensen naar voorzieningen kunnen lopen (stappen – S) of anders fietsen (trappen – T). Op wat kortere afstanden hebben lopen en fietsen de voorkeur, omdat ze schoon en gezond zijn en weinig ruimte vragen. Voor wat langere afstanden de wijk uit kunnen

mensen fietsen en het openbaar vervoer (O) gebruiken: een schone en ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. ‘Mobility as a service’ (MaaS / deelmobiliteit – M) kan het gebruik van fiets en openbaar vervoer makkelijker maken en stimuleren. Ten slotte is er de privéauto (P). Idealiter wordt die vooral gebruikt voor verplaatsingen waarvoor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit geen aantrekkelijke optie zijn.

Om deze mobiliteitstransitie te realiseren, zijn maatregelen nodig. Per verplaatsingsvorm worden in de verhaallijn het toekomstperspectief, de huidige situatie, reeds gemaakte keuzes en voorstellen voor aanvullende keuzes geschetst. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen ‘no regret’ maatregelen en optionele aanvullende maatregelen. De ‘no regret’ maatregelen zijn sowieso nodig, en worden in de ontwikkeling van Pasgeld meegenomen. Dit betreft onder meer een andere inrichting van de Lange Kleiweg, het netwerk van wandel- en fietsroutes zoals uitgewerkt in het Schetsboek Pasgeld, en het reserveren van ruimte voor een halteplaats (in Pasgeld-West).

De toepassing van de optionele aanvullende keuzes wordt nog nader onderzocht en afgewogen. De voorgestelde maatregelen zijn van invloed op de ‘modal split’ en daarmee toekomstige verkeersbewegingen in Pasgeld en de omgeving. In het verkeersonderzoek in het kader van dit bestemmingsplan, zijn deze effecten niet meegenomen. Daarmee is uitgegaan van een ‘worst case’ scenario, waarbij – afhankelijk van de gemaakte en te maken keuzes – de benoemde maatregelen een positief effect zullen hebben.

Aan de hand van het STOMP-principe worden, in samenhang met de parkeervisie voor Pasgeld, per verplaatsingsvorm de volgende maatregelen overwogen.

Stappen

Bij het ontwerp van de openbare ruimte krijgt de voetganger letterlijk ruim baan. Dit geldt zowel voor utilitaire als recreatieve routes. Dagelijkse voorzieningen bevinden zich op loopafstand. Dit geldt voor bestemmingen zoals de basisschool aan de oostzijde van het spoor, maar ook voor winkels en gezondheidsvoorzieningen in Parkrijk aan de westzijde van de spoorbaan.

Trappen

De fietsafstand tot NS City Sprinter station Rijswijk en NS Intercity station Delft is relatief kort – zeker met een elektrische fiets. De fietsroute langs de Lange Kleiweg wordt op afzienbare termijn over de gehele lengte verbeterd, waarbij het comfort en de verkeersveiligheid voor fietsers van alle leeftijden verhoogd wordt. Onderzocht wordt op welke wijze de langeafstandsverbindingen in oost-west richting, tussen Sion en Ypenburg, verbeterd kunnen worden met een brug over de Vliet.

Openbaar vervoer

Momenteel rijdt alleen buslijn 53 langs het plangebied, in een rechtstreekse verbinding tussen NS station Rijswijk en NS station Delft, met een halfuurdienstregeling tijdens de spitsuren. De dienstregeling van deze buslijn dient uitgebreid te worden naarmate het aantal bewoners van Pasgeld toeneemt. Ook de haltelocaties dienen heroverwogen te worden om de loopafstand tot een halte voor zoveel mogelijk bewoners zo beperkt mogelijk te houden. De aanleg van een nieuwe voet- en fietsbrug over de Vliet zorgt ook voor een verbeterde ontsluiting van de tramhaltes van HTM lijn 1 en 19. Pas nadat de toekomstige NS halte “Rijswijk Buiten” in gebruik is genomen, ligt het voor de hand om de frequentie van de buslijn af te bouwen.

MaaS

Deelauto's maken een essentieel onderdeel uit van het mobiliteitsconcept in de wijk. Een cluster van deelauto's kan in zogenaamde wijkhubs worden gecombineerd met andere vormen van deelmobiliteit, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Deze wijkhubs worden verspreid aangelegd over de wijk, relatief dichtbij de woningen. Door dat de loopafstand tot een wijkhub relatief kort is wordt het gebruik van deelmobiliteit aangemoedigd.

Privéauto's

Pasgeld wordt momenteel voor autoverkeer aan de noordzijde ontsloten door de Lange Kleiweg, aan de zuidwestelijke zijde via de nieuw aangelegde Laan van het Haantje, en aan de zuidzijde is voornamelijk autoverkeer mogelijk via de brug over de Kerstanjewetering richting gemeente Delft. Mogelijk wordt besloten om in de toekomst een of meer 'knippen' aan te brengen waardoor niet alle ontsluitingsroutes voor auto's gehandhaafd blijven.

Reservering station

Als onderdeel van de ontwikkeling van RijswijkBuiten en Pasgeld, worden de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van een station. Een station kan een belangrijke bijdrage leveren aan het voorzien in de toenemende mobiliteitsvraag in RijswijkBuiten, en de ambities om zoveel mogelijk in te zetten op duurzame mobiliteit. Dit nieuwe station zou moeten komen aan de spoorlijn Rijswijk-Delft, ter hoogte van deelgebied Pasgeld-West. Over de komst van station RijswijkBuiten is nog geen definitief besluit genomen. Wel wordt hier in het stedenbouwkundig ontwerp van Pasgeld-West rekening mee gehouden, door ruimte te reserveren voor de inpassing van het station en de bijbehorende voorzieningen.

Parkeren

Wat betreft parkeren geldt ter plaatse van het plangebied nog het paraplubestemmingsplan 'Parapluberziening parkeernormering Rijswijk', zoals vastgesteld op 12 juni 2018. Hierin is bepaald dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen 2011', of de rechtsopvolger(s) daarvan.

Voor de ontwikkeling van Pasgeld is een parkeervisie opgesteld. De belangrijkste elementen en uitgangspunten hieruit worden in deze paragraaf nader beschreven. Hiermee wordt onderbouwd dat in afwijking van de parkeernormen uit de Nota parkeernormen op een andere manier wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Op basis hiervan wordt in samenhang met de nadere invulling van het stedenbouwkundig plan een passende parkeeroplossing ontwikkeld.

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

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

Op basis van de verhaallijn die Rebel in 2021 heeft opgesteld (zie bijlage 16) en de maatregelen die per verplaatsingsvorm (STOMP-onderdeel) worden overwogen, zijn uitgangspunten voor autoparkeren geformuleerd:

- Gemiddeld 1,15 parkeerplaats per woning (0,9 voor bewoners, 0,2 voor bezoekers, 0,05 voor deelauto's).
- Parkeerplaatsen voor bewoners worden zoveel mogelijk geclusterd en waar mogelijk uit zicht gerealiseerd.

Tabel 4.2 toont de gemiddelde parkeernorm per woning (alleen bewoners, exclusief bezoekers) voor Pasgeld, gedifferentieerd per woningtype.

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

Tabel 4.2: Parkeernormen Pasgeld.

Uitgangspunt voor de parkeernormen in tabel 4.2 zijn de parkeernormen die zijn opgenomen in het ontwikkelkader Havenkwartier. Deze zijn gebaseerd op waargenomen autobezit onder huishoudens in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties in Rijswijk. Voor Pasgeld zijn deze parkeernormen gecorrigeerd met een afslag van 30%, onder andere vanwege de invoering van een deelmobiliteitssysteem dat algemeen toegankelijk is voor alle toekomstige bewoners. Verder zullen bestaande fietsverbindingen naar NS-stations in Rijswijk en Delft (en potentieel een nieuw station in RijswijkBuiten) worden geoptimaliseerd en nieuwe fietsverbindingen op de oost-west as worden aangelegd, waardoor zowel fietsgebruik als voor- en natransport bij ov-gebruik wordt gestimuleerd.

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

Omdat door het deelauto-aanbod er minder privéauto's zullen zijn en dus minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd, komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden om de wijk anders te verkavelen, in te richten en is er meer ruimte beschikbaar voor spelen, groen en/of bebouwing. Daarnaast worden enkele flankerende maatregelen genomen om de gewenste parkeeroplossing te ondersteunen, zoals betaald parkeren. Dit is een tweede factor die invloed heeft op parkeerreductie in relatie tot deelmobiliteit. Het invoeren van blauwe zones of parkeertarieven maakt het minder aantrekkelijk om een eigen auto te bezitten. Op deze wijze kan het bezit van (tweede) auto's worden ontmoedigd, waardoor de lagere parkeernorm mogelijk is. De mobiliteitsbehoefte van de bewoners kan dan deels worden opgevangen door deelmobiliteit.

Op basis van de gestelde parkeernormen wordt in het plangebied voorzien in een passende parkeeroplossing voor bewoners en bezoekers. In Pasgeld-Oost wordt het parkeren voor het grootste

gedeelte gebouwd en uit het zicht opgelost, zoveel mogelijk geconcentreerd aan de randen van het plangebied. De parkeeroplossing wordt per woningcluster en -type ingevuld. Zo kan gedacht worden aan woningen met geïntegreerde garages onder dek. Voor een deel kunnen parkeerplaatsen op maaiveldniveau worden voorzien, aan de weg of in een gezamenlijke parkeerkoffer. Bij een deel van de woningen (bijvoorbeeld twee-onder-een-kapwoningen) is parkeren op eigen terrein denkbaar. De precieze invulling wordt in samenhang met het stedenbouwkundig ontwerp uitgewerkt.

Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen is in de regels van dit bestemmingsplan geborgd middels een voorwaardelijke verplichting.

4.12.3 Conclusie

Met betrekking tot verkeersgeneratie is een verkeersonderzoek uitgevoerd, waarin verschillende varianten zijn onderzocht. Dit is later geactualiseerd op basis van een recenter verkeersmodel, waarbij de intensiteiten lager uitvallen. De huidige wegenstructuur kan de verwachte hogere verkeersintensiteit door de beoogde nieuwbouw aan. In 2023 is een vervolgonderzoek naar mogelijke verkeersremmende maatregelen op de Lange Kleiweg uitgevoerd, variërend van de inrichting van een 30 km/u straat tot een knip. Los daarvan wordt in Pasgeld ingezet op een mobiliteitstransitie volgens het STOMP-principe, waarbij duurzame alternatieven voor de auto worden gestimuleerd. Hiertoe is een verhaallijn met mogelijke maatregelen opgesteld; de toepassing hiervan wordt nog nader onderzocht en afgewogen. Wat betreft parkeren, vormen het STOMP-principe en de inzet op een mobiliteitstransitie ook de basis voor de gestelde parkeernormen. In het stedenbouwkundig ontwerp wordt voorzien in een passende parkeeroplossing per cluster. Een definitieve parkeeroplossing wordt uitgewerkt in samenhang met het stedenbouwkundig plan.

4.13 Overige aspecten

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen, hoogspanningsverbindingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

4.13.1 Kabels en leidingen

Kader

In bestemmingsplannen worden uitsluitend kabels en leidingen (gas, water, elektra, rioolpersleidingen) opgenomen die ruimtelijke relevantie hebben en/of van belang zijn in het kader van beheer, externe veiligheid of gezondheidsrisico's. Het gaat dan altijd om de hoofdtransportstructuur. In elk bestemmingsplangebied bevinden zich uiteraard ook kabels en leidingen voor distributie en huisaansluitingen, maar die worden niet in het plan opgenomen.

Onderzoek en conclusie

In het plangebied geen planologisch relevante kabels, leidingen of andere belemmeringen aanwezig. Op de leidingen die in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn wordt in relatie tot het aspect externe veiligheid in paragraaf 4.6 nader ingegaan.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening 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. 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 die tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld. Artikel 6.12 van de Wro meldt het volgende: "De gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen", of het kostenverhaal moet anderszins verzekerd zijn.

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd, het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatieproces Schetsboek Pasgeld

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de realisatie van Pasgeld-Oost als woongebied, met maximaal 110 nieuwe woningen. Met deze ontwikkeling wordt invulling gegeven aan het laatste deelgebied (Pasgeld) van uitbreidingslocatie RijswijkBuiten. Deze ontwikkeling is oorspronkelijk al vastgelegd in het Masterplan Rijswijk-Zuid uit 2009. Voor de invulling van Pasgeld is in 2021 het Schetsboek Pasgeld in Potlood opgesteld. Dit is tot stand gekomen op basis van een uitvoerig participatietraject. Om te komen tot een breed gedragen plan, is de gemeente in maart 2021 gestart met een participatieproces onder de noemer 'Schetsboek Pasgeld'. Op verschillende manieren konden geïnteresseerden meedenken over de toekomst van Pasgeld; door middel van een online platform, een klankbordgroep en fysieke activiteiten. In dit proces is samen met inwoners, belangenverenigingen en ontwikkelaars gewerkt aan een integrale visie voor Pasgeld, wat heeft geresulteerd in het Schetsboek in Potlood. Dit vormt vervolgens de basis voor de hoofdplanstructuur, en de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp. Een uitgebreid verslag van het proces en de resultaten van het participatietraject zijn opgenomen in het Schetsboek.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Tijdens het participatieproces heeft het projectteam in samenwerking met de klankbordgroep een aantal planvarianten (voor Pasgeld-Oost en -West) uitgewerkt. Voor Pasgeld-Oost is daarbij geen duidelijke voorkeursvariant naar voren gekomen. Om te zorgen voor een objectieve en gestructureerde afweging van de voor- en nadelen van de verschillende plannen, is daarom ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. De verschillende planvarianten, zoals beschreven in het Schetsboek, vormen hiervoor het vertrekpunt. De verschillende varianten met verschillende woningaantallen voor Pasgeld-Oost zijn daarin tegen elkaar afgewogen. De volledige MKBA uitgevoerd door Twynstra Gudde is opgenomen in bijlage 17.

De MKBA is een beproefde methode die in Nederland sinds 2000 verplicht wordt ingezet voor grote rijksprojecten, maar ook door lagere overheden veelvuldig wordt toegepast. In een MKBA worden de effecten op welvaart en welzijn van alternatieven (scenario's) bepaald en tegen elkaar afgezet. Naast de financiële kosten en opbrengsten gaat het dan ook om effecten op bijvoorbeeld de omgeving (woongenot), (werk)geluk, recreatie/toerisme, gezondheid, veiligheid et cetera. In een MKBA worden ook deze zachtere waarden – voor zover mogelijk – in euro's uitgedrukt, zodat deze maatschappelijke effecten kunnen worden afgezet tegen de financiële kosten van een project of scenario. De MKBA is een verschillenanalyse: de effecten van het project zijn het verschil tussen de situatie zonder het project (referentie- of nulalternatief) en de situatie met het project (projectvariant of -alternatief). De verschillen tussen beide situaties zijn de projecteffecten die in de MKBA zijn opgenomen.

Voor Pasgeld-Oost is een nulalternatief (niet bouwen, en daarmee het terrein laten zoals het nu is) afgezet tegen drie projectalternatieven: met respectievelijk 192, 150 en 100 woningen. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat projectalternatief 1 (192 woningen) leidt tot het hoogste totale 'MKBA-saldo', projectalternatief 3 (100 woningen) tot het laagste totale saldo.

De resultaten van de grondexploitaties van projectalternatief 1 en 2 zijn vergelijkbaar en positief. Voor projectalternatief 3 (100 woningen) is een negatief resultaat berekend.

De totale baat van woongenot voor de nieuwe woningen is het laagst berekend bij projectalternatief 3 en het hoogst bij projectalternatief 1. Voor projectalternatief 3 geldt dat de baat per woning wel hoger is geschat dan bij de twee andere alternatieven; maar als gevolg van de kwantiteit (aantal woningen) is de totale maatschappelijke waarde lager. In projectalternatief 1 is ook een sociaal aanbod meegerekend, wat hoger wordt gewaardeerd.

Kijkend naar effecten op natuur en landschap leidt projectalternatief 3 (100 woningen in een groene omgeving) tot de minste schade en projectalternatief 1 (meest verdichte variant) tot de grootste schade.

Dit leidt ertoe dat als de financiële resultaten buiten beschouwing worden gelaten projectalternatief 1 tot de hoogste maatschappelijke baten leidt, gevolgd door projectalternatief 3 en daarna projectalternatief 2. Projectalternatief 2 scoort het slechtst omdat de woongenotbaten voor nieuwe huishoudens van vergelijkbare omvang zijn als projectalternatief 3, terwijl de natuur en landschapsschade hoger is.

Per saldo leidt projectalternatief 1 hiermee tot het hoogste MKBA-resultaat en projectalternatief 3 tot het laagste resultaat. Alhoewel alternatief 3 tot een hoger subresultaat leidt dan projectalternatief 2 voor de posten woongenot en natuur en landschap, zorgt het negatieve grondexploitatie-resultaat voor het laagste totale MKBA-saldo.

Een aantal PM-posten (forenzen/bezoekers, mobiliteit en klimaatadaptatie) kon in het onderzoek niet gekwantificeerd worden. Deze posten zijn qua omvang kleiner dan bij Pasgeld-West vanwege het kleinere plangebied en lagere aantal woningen. Onderling zullen er kleine verschillen zitten tussen de drie varianten. Zo zal projectalternatief 1 bijvoorbeeld de meeste huishoudens aantrekken, en daarmee ook de meeste mobiliteit.

Participatie planvorming Pasgeld-Oost

Na afronding van het Schetsboek Pasgeld en het bijbehorende participatietraject, heeft de initiatiefnemer voor Pasgeld-Oost een 'Plan van aanpak participatie & inspraak' opgesteld. Dit plan van aanpak richt zich op de uitwerking van het deel van het Schetsboek dat gaat over Pasgeld-Oost tot omgevings- c.q. bestemmingsplan. In de voorgaande periode zijn er, mede als gevolg van de eerdere participatie, al enkele aanpassingen in het plan doorgevoerd:

- Geen 190 woningen maar max 110 woningen;
- Meer afstand tussen nieuwbouw en bestaande bebouwing;

- Geen bebouwing op de locatie van de Bosloper gelegen tussen de Lange Kleiweg en het plangebied, op die plek komt water en groen. Pasgeld-Oost wordt daarmee de start van de Bosloper en meer bomen blijven behouden;
- De bestaande groen- en waterstructuren aanhouden als uitgangspunt voor de nieuwe ontwikkeling.
- Versterken van de openbare ruimte met het rapport 'Ecologische aanbevelingen' van Tauw als leidraad.

Hierna is het schetsontwerp voor Pasgeld-Oost verder uitgewerkt, waarin deze punten zijn verwerkt. De participatie in het vervolgtraject (waarvoor het plan van aanpak is opgesteld), richt zich uitsluitend op de inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt daarbij is een inrichting die aansluit bij de wensen en behoeften van nieuwe bewoners én omwonenden, een aangenaam gebied met een groene en waterrijke uitstraling.

In het participatieproces zijn verschillende doelgroepen betrokken, waaronder Contactgroep Rijswijk-Zuid, een 'eerste ring' en 'tweede ring' van betrokkenen en omwonenden, en overige doelgroepen zoals woningzoekenden, bezoekers en overige bewoners van Rijswijk. In het proces zijn drie drie bijeenkomsten ingezet, aangevuld met een korte peiling.

In een startbijeenkomst (december 2022) is het proces en plan toegelicht, maar zijn ook al inhoudelijke ideeën gedeeld en opgehaald. In een tweede bijeenkomst (30 januari 2023) werd teruggekoppeld over de startsessie en was meer ruimte voor inbreng en vragen aan de hand van verschillende thema's/tafels. Aan een tafel met de ontwikkelaar konden mensen inbreng leveren en vragen stellen over verkaveling en parkeren. Aan een tafel met landschapsontworpbureau Flux ging het over groen en openbare ruimte. De gemeente was ook present met een eigen tafel voor diverse onderwerpen. Mensen hebben schriftelijk via reactieformulieren en mondeling reacties gegeven, die zijn opgenomen in een verslag. De ontwikkelaar en gemeente hebben deze vervolgens waar mogelijk in het plan proberen te verwerken. Een deel kan ook pas later worden verwerkt, in de uitwerking of bij de daadwerkelijke aanleg. Op 5 april 2023 is een slotbijeenkomst georganiseerd. De focus hierbij lag vooral op terugkoppeling van de eerdere input en op welke manier dit in het plan is verwerkt. Doorgevoerde wijzigingen zijn onder meer het geheel schrappen van een rij woningen en het toevoegen van natuurvriendelijke oevers. Over het algemeen waren de mensen benieuwd wat er aan het plan was veranderd en reageerden de meesten positief op het eindresultaat, naast de mensen die de ontwikkeling liever helemaal niet zouden zien. Het feit dat er aardig wat groen was toegevoegd, kon op waardering rekenen. Verder zijn er nog enkele aandachtspunten (verkeer, parkeren) en wensen (een steiger langs het water) aangegeven.

Conclusie

Gezien het uitvoerige participatieproces waarin de planvorming tot stand is gekomen, en de resultaten uit de MKBA, kan verondersteld worden dat de beoogde ontwikkeling maatschappelijk uitvoerbaar is. Het projectalternatief uit de MKBA die het dichtst bij het bestemmingsplan komt levert weliswaar niet het hoogste 'MKBA-saldo' op; maar dit komt met name door het kleinere aantal woningen. Daarvoor valt het resultaat van de grondexploitatie en het 'totale woongenot' lager uit dan in varianten met meer woningen. De gekozen variant heeft echter het laagste berekende effect op natuur en landschap, en levert een positief saldo op voor zowel de maatschappelijke effecten als het totale MKBA-resultaat.

Daarnaast wordt in de bestemmingsplanprocedure ook formeel de mogelijkheid geboden om zienswijzen (op het ontwerpbestemmingsplan) in te dienen. Zie daarvoor ook hoofdstuk 6 van deze toelichting.

5.3 Handhavingsaspecten

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en

omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking van de regels.

Handhaving wordt onderscheiden in preventieve en repressieve handhaving. Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen. Voorts bestaat preventieve handhaving uit het opstellen van duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels en uit communicatie en voorlichting. Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijke actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primair doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

6 Procedure

6.1 Overleg

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

In het kader van het wettelijk vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de relevante overleginstanties zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro. Daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 25 augustus tot en met 5 oktober 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon iedereen een inspraakreactie op het plan indienen. Binnen deze termijn zijn twee vooroverlegreacties (van Gasunie en Hoogheemraadschap van Delfland) en vier inspraakreacties ontvangen. De ontvangen overleg- en inspraakreacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in de Nota van beantwoording voorontwerpbestemmingsplan, die is opgenomen in bijlage 21. Daarin is ook beschreven of, en zo ja tot welke aanpassingen in het bestemmingsplan deze hebben geleid. Daarnaast hebben de Omgevingsdienst Haaglanden en de Veiligheidsregio Haaglanden in de periode voorafgaand aan de terinzagelegging per brief al de diverse milieuaspecten en bijbehorende onderzoeken beoordeeld. De adviezen en opmerkingen zijn waar relevant in de betreffende onderzoeken en toelichting van het bestemmingsplan verwerkt.

6.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg wordt de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient ook via elektronische weg te geschieden.

Het ontwerpbestemmingsplan zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Binnen deze termijn wordt een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze hierop in te dienen. De eventueel ontvangen zienswijzen zullen te zijner tijd in een Nota van Zienswijzen worden samengevat en voorzien van een reactie. De Nota van Zienswijzen wordt opgenomen als bijlage bij deze toelichting. Als daartoe aanleiding is, wordt hierin per reactie in een conclusie aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

6.3 Vaststellingsfase

Na de termijn van terinzagelegging dient de gemeenteraad te 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. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot vergunningverlening kan worden overgegaan.