



Nota van Zienswijzen

**Bestemmingsplan “Stationskwartier” en
ontwerpbeschikking “Hogere Grenswaarden
Geluid Brede School Stationskwartier”,
ontwerp d.d. 19 november 2013**

*Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan
“Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg”*

11 maart 2014

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Stationskwartier" en de bijbehorende ontwerpbesluit "Hogere grenswaarde Geluid Brede School Stationskwartier" samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluit toegelicht (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van terinzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

Vervolgens wordt inhoudelijk op de zienswijzen ingegaan. Als daartoe aanleiding is, is per zienswijze in de conclusie aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan of de ontwerpbesluit aan te passen (paragraaf 4).

Ook zijn er enkele ambtshalve wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan moeten worden doorgevoerd. Deze zijn omschreven in paragraaf 5. De belangrijkste ambtshalve wijziging is dat het ontwerpbestemmingsplan "Stationskwartier" ten tijde van de vaststelling wordt gesplitst in twee bestemmingsplannen:

- 1) het bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg"
- 2) het bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).

Deze splitsing is gewenst, omdat via een apart bestemmingsplan voor de nieuw te ontwikkelen Brede School Stationskwartier en de daarlangs lopende ontsluitingsweg, de realisatie van de Brede School (die aan een specifieke planning gebonden is) geen hinder kan ondervinden van eventuele procedures die mogelijk worden gevoerd over de andere planonderdelen.

2. GEVOLGDE PROCEDURE

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbestemmingsplan "Stationskwartier", tezamen met de daarbij behorende bijlagen, gedurende zes weken ter inzage gelegen. De ontwerpbesluit "Hogere Grenswaarde Geluid Brede School Stationskwartier" (besluit op grond van de Wet geluidhinder) lag gelijktijdig ter inzage. Dit gebeurde in de periode van vrijdag 22 november 2013 tot en met donderdag 2 januari 2014. Een analoge versie van de stukken heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van de stukken was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in de Nederlandse Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan en konden belanghebbenden een zienswijze indienen tegen de ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid.

Na de fase van het ontwerp volgt de vaststellingsfase. Zoals hierboven in de inleiding reeds uiteen is gezet, wordt het ontwerpbestemmingsplan "Stationskwartier" na de terinzagelegging van het ontwerp, gesplitst in twee afzonderlijke bestemmingsplannen. Omdat de inhoud van de bestemmingen ter plaatse naar aanleiding hiervan niet wijzigt, worden de twee losse bestemmingsplannen niet opnieuw als ontwerp ter inzage gelegd. Voorliggende Nota van Zienswijzen heeft alleen betrekking op de zienswijzen die zijn gericht op de onderdelen uit het bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg". Voor het andere bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) wordt een separate Nota van Zienswijzen opgesteld. De beide bestemmingsplannen worden afzonderlijk van elkaar vastgesteld door de gemeenteraad.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn 8 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen:

1. Rijswijk Wonen, Admiraal Helfrichsingel 51, Postbus 195, 2280 AD RIJSWIJK; brief d.d. 18 december 2013, ontvangen d.d. 20 december 2013;
2. KPN, Postbus 3053 Kamer C3.08, 3800 DB AMERSFOORT; brief d.d. 24 december 2013, ontvangen d.d. 30 december 2013;
3. R.K. Parochie H. Bonifatius, Van Vredenburgweg 67, 2282 SE RIJSWIJK; brief d.d. 27 december 2013; ontvangen d.d. 30 december 2013;
4. W.H.J. Coene, Huis te Landelaan 424 F403, 2283 VH RIJSWIJK; brief d.d. 29 december 2013; brief ontvangen d.d. 31 december 2013;
5. M.M.A. Beld-Snijders en E.J.H.M. Beld, Huis te Landelaan 424 F301; brief d.d. 29 december 2013; brief ontvangen d.d. 31 december 2013;
6. A.A. du Chatinier-Van Meggelen en F. du Chatinier, Huis te Landelaan 424 F406, 2283 VH RIJSWIJK; brief d.d. 31 december 2013; ontvangen d.d. 2 januari 2014;
7. Ing. A.P. Stiefelwagen, Dr. H. Colijnlaan 460, 2283 ZC RIJSWIJK; brief d.d. 31 december 2013; ontvangen d.d. 3 januari 2014, mede namens 15 andere adressen in de Randstadflat.
8. C.C.J. van Deelen, Dr. H. Colijnlaan 362, 2283 ZA RIJSWIJK; brief d.d. 8 januari; ontvangen d.d. 14 januari 2014.

Zienswijze 4 en 5 zijn inhoudelijk exact identiek en worden dan ook samen behandeld. Zienswijze 1 t/m 7 zijn binnen de termijn verzonden en derhalve ontvankelijk. Zienswijze 8 is buiten de termijn verzonden (met als reden vakantie) en derhalve niet-ontvankelijk. Evenwel is deze zienswijze inhoudelijk exact identiek aan zienswijze 4 en 5. Volledigheidshalve hebben wij daarom zienswijze 8 eveneens inhoudelijk behandeld in deze nota.

Er zijn geen zienswijzen in het kader van de ontwerpbeschikking "Hogere Grenswaarden Geluid Brede School Stationskwartier" ontvangen.

De zienswijzen kunnen qua inhoud worden onderverdeeld tussen de twee separate bestemmingsplannen "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" en "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg). In de beantwoording van de zienswijzen is aangegeven of de betreffende zienswijze in de voorliggende Nota van Zienswijzen wordt behandeld, of in de Nota van Zienswijzen ten behoeve van de vaststelling van het andere plan.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “STATIONSKWARTIER” -

Behandeling voor zover sprake is van planonderdelen die in het bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Rijswijk Wonen Reactie bij brief d.d. 18 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 20 december 2013		
	Wij constateren dat u de bestemming “Gemengd – 3” ter plaatse van de Sfinx heeft gehandhaafd, hoewel wij in onze inspraakreactie hadden verzocht de bestemming te wijzigen naar “Gemengd – 2”. De plint staat al ruime tijd leeg en de bestemming “Gemengd – 3” biedt te weinig ruimte om de leefbaarheid van het gebied te bevorderen en de kansen op verhuur te vergroten. U geeft in de beantwoording van de inspraakreactie aan, dat distributieplanologische ruimte ontbreekt om horeca en/of detailhandel toe te voegen. Deze motivatie kunnen wij niet combineren met de uitbreiding van supermarkt Hoogvliet, die wel in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Graag krijgen wij van u stukken waaruit blijkt in hoeverre uw stelling juist is. Ook zien wij graag uw visie op hoe de begane grond van De Sfinx daadwerkelijk ingevuld kan worden. Binnen de huidige bestemming is er geen huurder te vinden. Dit leidt tot aanhoudende leegstand: de ruimtes staan sinds de oplevering (eind 2009) leeg. Wij achten dit ongewenst voor omgeving, bewoners, de gemeente en Rijswijk Wonen. Wij handhaven onze inspraakreactie van 10 oktober, maken bezwaar tegen de bestemming “Gemengd – 3” voor de begane grond van De Sfinx en verzoeken u opnieuw om voor de begane grond van het gebouw, de bestemming “Gemengd – 2” op te nemen.	Deze zienswijze heeft betrekking op planonderdelen die niet in het bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen, maar op planonderdelen die in het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) terugkomen. Deze zienswijze wordt dan ook behandeld in de Nota van Zienswijzen van het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

TL = Toelichting
RE = Regels
VB = Verbeelding

Nota van Zienswijzen bestemmingsplan “Stationskwartier” en ontwerpbeschikking “Hogere grenswaarde Geluid Brede School Stationskwartier”, ontwerp d.d. 19 november 2013
Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan “**Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg**”
Gemeente Rijswijk, 28 januari 2014

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
2.	KPN Reactie bij brief d.d. 24 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 30 december 2013		
	Voor KPN zijn vooral de nieuwe ontwikkelingen nabij de Generaal Spoorlaan van belang. Er ligt namelijk een belangrijke en zware route van KPN van circa 28 kabels langs deze laan. Hiervoor wordt aandacht gevraagd; hiermee moet rekening worden gehouden.	Met deze kabels zal, tegen de tijd dat de fysieke ontwikkelingen worden uitgevoerd, zeker rekening worden gehouden. Het betreft een uitvoeringsaspect; het bestemmingsplan staat hier los van.	De zienswijze heeft geen betrekking op aspecten die in het bestemmingsplan geregeld worden en heeft dan ook geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
3.	R.K. Parochie H. Bonifatius Reactie bij brief d.d. 27 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 30 december 2013		
	De reactie van de gemeente op onze inspraakreactie negeert volledig de betrokkenheid van de gemeente als belanghebbende bij de Benedictuslocatie (i.c. de voorgestelde mogelijke bestemmingen ter plaatse van de voormalige Benedictuskerk, welke sterk afwijken van de door de parochie ter zake gesloten overeenkomsten van koop c.q. levering van de Benedictuslocatie aan Rijswijk Wonen, waarbij de gemeente Rijswijk zich heeft gecommitteerd via het raadsbesluit d.d. 24 mei 2005). Immers, het raadsbesluit d.d. 24 mei 2005 omvatte mede de bestemming en verkoop resp. inbreng van de tot deze locatie behorende gronden, waarvan de gemeente Rijswijk juridisch eigenaar resp. economisch eigenaar was. Het juridische eigendom betrof het voormalige parkeerterrein van de Parochie, dat via dit raadsbesluit werd verkocht aan Rijswijk Wonen. Het economische eigendom betreft de herbouw van de te slopen basisschool De Piramide, die binnen het gehele complex zou worden ingepast (<i>in de zienswijze wordt het dictum van het raadsbesluit aangehaald</i>). Wij concluderen, dat het plan uit 2005 in het geheel niet wordt uitgevoerd; waarbij wij slechts kunnen gissen naar de redenen. Wij zijn op geen enkele wijze op de hoogte gehouden van de voortgang. De inhoud van de eerdere inspraakreactie wordt als herhaald ingelast.	Deze zienswijze heeft betrekking op planonderdelen die niet in het bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen, maar op planonderdelen die in het bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) terugkomen. Deze zienswijze wordt dan ook behandeld in de Nota van Zienswijzen van het bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
4.	W.H.J. Coene, Huis te Landelaan 424 F403 Reactie bij brief d.d. 29 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 31 december 2013	Zienswijze 4, 5 en 8 zijn inhoudelijk exact identiek en worden dan ook samen behandeld.	
5.	M.M.A. Beld-Snijders en E.J.H.M. Beld, Huis te Landelaan 424 F301; Reactie bij brief d.d. 29 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 31 december 2013		
8.	C.C.J. van Deelen, Dr. H. Colijnlaan 362 Reactie bij brief d.d. 8 januari Ontvangstdatum 14 januari 2014 NB Deze zienswijze is buiten de termijn ingediend en derhalve niet-ontvankelijk.		
a.	Vanuit het balkon van ons appartement hebben we rechtstreeks zicht op de Benedictuslocatie. Het eerste bezwaar tegen de bouw mogelijkheden aldaar, betreft het ontbreken van parkeerbeleid in het ontwerpbestemmingsplan. Het parkeren rond De Prins staat nu al dagelijks onder druk. Parkeeroverlast is aan de orde van de dag. De parkeerplaats van de voormalige kerk en het grasveld waar de kerk heeft gestaan, staat dagelijks vol met auto's. Deze locaties vangen kennelijk het ontbreken van reguliere plaatsen in dit gebied op. Met het realiseren van de plannen zal de parkeerdruk alleen maar toenemen. Wij maken ons zorgen om het feit dat er geen aandacht is voor het parkeerbeleid. In een nieuw te ontwikkelen gebied kan het niet zo zijn, dat er geen aandacht en beleid is op het kort parkeren voor bezoekers van het gebied en het parkeren voor bewoners van het gebied.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.
b.	Het tweede bezwaar betreft de nieuwe wijkontsluitingsweg die pal naast de hoogbouw van De Prins zal worden gesitueerd. Ten onrechte wordt gesteld dat alle wegen in het Stationskwartier zijn ingericht als 30 km/h-zone. De Dr. H. Colijnlaan en de P.C. Boutenslaan zijn niet ingericht als 30 km/h-zone en dit levert dagelijks gevaarlijke situaties op met auto's, fietsers en voetgangers. Zorgelijk is het feit dat de gemeente Rijswijk niet op de hoogte is van de verkeerssituatie ter plaatse. Het in het bestemmingsplan gestelde, dat een 30 km/h-zone niet gaat leiden tot geluidsoverlast, is, samen met de tot nu toe gebrekkige handhaving van de verkeersregels in het gebied (dagelijks wordt er tegen de richting in gereden zowel op de Huis te Landelaan als op de Dr.	Het klopt dat het Stationskwartier tussen het spoor en de Huis te Landelaan nog niet is ingericht als 30 km/h-gebied. Het bestemmingsplan loopt iets vooruit op de herinrichting van deze wegen in het Stationskwartier. Min of meer tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan liep de planvorming voor omvorming van het Stationskwartier naar 30 km/h-gebied. Samen met wijkbewoners zijn de maatregelen uitgewerkt (plaats van drempels, plateaus, inritconstructies). De daadwerkelijke herinrichting was aanvankelijk voorzien na sloop en bouw van woongebouw De Colijn aan de P.C. Boutenslaan, en wordt nu uitgevoerd in 2014. De nieuwe ontsluitingsweg zal direct worden ingericht als 30 km/h weg. Overigens is er in de zin van de Wet geluidhinder reeds sprake van een 30 km/h-weg. Het snelheidsregime is voor deze wet immers leidend en op de betreffende wegen geldt reeds een maximale snelheid van 30 km/h. Dergelijke wegen vallen niet onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder en voor de eventuele geluidshinder als gevolg van deze wegen gelden dan ook geen wettelijke kaders.	Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

	H. Colijnlaan), dan ook weinig geloofwaardig.		
c.	Het derde bezwaar betreft de Benedictuslocatie. Wij zijn zeer tegen de mogelijkheid die het ontwerpbestemmingsplan biedt om op deze locatie een gebouw te realiseren (op een oppervlakte van maximaal 400 m²) van 15 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 50 meter. Een dergelijk bouwwerk zal ons woongenot op een onaanvaardbare wijze verstoren. Het feit dat het hoge deel direct langs de Gen. Spoorlaan of de Huis te Landelaan wordt gerealiseerd, doet hieraan niets af. Toen we in 2007 het appartement kochten, wisten we dat er gebouwd zou gaan worden, maar de bebouwing zou niet hoger worden dan het voormalige kerkgebouw. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan vertaald naar 5 bouwlagen met een hoogte van 17 meter. De hoogte van 17 meter zou aanvaardbaar kunnen zijn mits er voldoende ruimte zit tussen de bebouwing van het nieuwe gebouw en De Prins, bijvoorbeeld door een groenstrook. Het uitzicht op het Rijswijkse bos en het (zon)licht op het balkon van ons appartement zijn doorslaggevend geweest in het besluit tot koop. Het realiseren van een bouwwerk van 400 m² tot 50 meter hoog zal hoe dan ook ons woongenot onaanvaardbaar aantasten.	Deze zienswijze heeft betrekking op planonderdelen die niet in het bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen, maar op planonderdelen die in het bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) terugkomen. Deze zienswijze wordt dan ook behandeld in de Nota van Zienswijzen van het bestemmingsplan "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.
d.	Wij vrezen voor een waardedaling van ons appartement als het ontwerpbestemmingsplan op voorgestelde wijze wordt gerealiseerd.	Of er sprake is van waardevermindering van uw woning, als gevolg van de vaststelling van één van de bestemmingsplannen "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" en "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg), is nu onbekend. Dit moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met: - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming. - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.	De zienswijze heeft geen betrekking op aspecten die in het bestemmingsplan geregeld worden en heeft dan ook geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
6.	A.A. du Chatinier-Van Meggelen en F. du Chatinier, Huis te Landelaan 424 F406 Reactie bij brief d.d. 31 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 2 januari 2014		
a.	Wij zijn zeer tegen de mogelijkheid die het ontwerpbestemmingsplan biedt om op de Benedictuslocatie een gebouw te realiseren (op een oppervlakte van maximaal 400 m ²) van 15 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 50 meter. Een dergelijk bouwwerk zal ons woongenot op een onaanvaardbare wijze verstoren. Het feit dat het hoge deel direct langs de Gen. Spoorlaan of de Huis te Landelaan wordt gerealiseerd, doet hieraan niets af. Toen we in 2003 het appartement kochten, wisten we dat er gebouwd zou gaan worden op de plaats van de toen nog aanwezige kerk, maar de bebouwing zou niet hoger worden dan 4 bouwlagen en ik verwijs naar de toenmalige bouwplannen van WZH Waterhof en duurdere woningen aan de buitenzijde Huis te Landelaan en Gen. Spoorlaan, op de voormalige kerklocatie. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan vertaald naar 5 bouwlagen met een hoogte van 17 meter. De hoogte van 17 meter zou aanvaardbaar kunnen zijn mits er voldoende ruimte zit tussen de bebouwing van het nieuwe gebouw en De Prins, bijvoorbeeld door een groenstrook. Het uitzicht op het Rijswijkse bos en het (zon)licht op ons (galerij)terras zijn doorslaggevend geweest in het besluit tot koop. Het realiseren van een bouwwerk van 400 m ² tot 50 meter hoog zal hoe dan ook ons woongenot onaanvaardbaar aantasten.	Deze zienswijze heeft betrekking op planonderdelen die niet in het bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen, maar op planonderdelen die in het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) terugkomen. Deze zienswijze wordt dan ook behandeld in de Nota van Zienswijzen van het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
b.	Het tweede bezwaar betreft het ontbreken van parkeerbeleid in het ontwerpbestemmingsplan. Het parkeren rond De Prins staat nu al dagelijks onder druk. Parkeeroverlast is aan de orde van de dag. De parkeerplaats van de voormalige kerk en het grasveld waar de kerk heeft gestaan, staat dagelijks vol met auto's. Deze locaties vangen kennelijk het ontbreken van reguliere plaatsen in dit gebied op. Met het realiseren van de plannen zal de parkeerdruk alleen maar toenemen. Wij maken ons zorgen om het feit dat er geen aandacht is voor het parkeerbeleid. In een nieuw te ontwikkelen gebied kan het niet zo zijn, dat er geen aandacht en beleid is op het kort parkeren voor	Deze zienswijze heeft betrekking op planonderdelen die niet in het bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen, maar op planonderdelen die in het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg) terugkomen. Deze zienswijze wordt dan ook behandeld in de Nota van Zienswijzen van het bestemmingsplan “Stationskwartier” (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg).	Deze zienswijze heeft geen betrekking op planonderdelen die in het onderhavige bestemmingsplan “Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg” terugkomen en is derhalve in het kader van dit bestemmingsplan ongegrond. De zienswijze heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	bezoekers van het gebied, lang parkeren in het gebied en niet te vergeten het parkeren voor bewoners van het gebied zelf.		
c.	Het derde bezwaar betreft de nieuwe wijkontsluitingsweg die pal naast de hoogbouw van De Prins zal worden gesitueerd, waar ook de in- en uitrit op uitkomt. Ten onrechte wordt gesteld dat alle wegen in het Stationskwartier zijn ingericht als 30 km/h-zone. De Dr. H. Colijnlaan en de P.C. Boutenslaan zijn niet ingericht als 30 km/h-zone en dit levert dagelijks gevaarlijke situaties op met auto's, fietsers en voetgangers. Zorgelijk is het feit dat de gemeente Rijswijk niet op de hoogte is van de zeer matige verkeerssituatie ter plaatse. Het in het bestemmingsplan gestelde, dat een 30 km/h-zone niet gaat leiden tot geluidsoverlast, is, samen met de tot nu toe gebrekkige handhaving van de verkeersregels in het gebied (dagelijks wordt er tegen de richting in gereden zowel op de Huis te Landelaan als op de Dr. H. Colijnlaan), dan ook weinig geloofwaardig.	Het klopt dat het Stationskwartier tussen het spoor en de Huis te Landelaan nog niet is ingericht als 30 km/h-gebied. Het bestemmingsplan loopt iets vooruit op de herinrichting van deze wegen in het Stationskwartier. Min of meer tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan liep de planvorming voor omvorming van het Stationskwartier naar 30 km/h-gebied. Samen met wijkbewoners zijn de maatregelen uitgewerkt (plaats van drempels, plateaus, inritconstructies). De daadwerkelijke herinrichting was aanvankelijk voorzien na sloop en bouw van woongebouw De Colijn aan de P.C. Boutenslaan, en wordt nu uitgevoerd in 2014. De nieuwe ontsluitingsweg zal direct worden ingericht als 30 km/h weg. Overigens is er in de zin van de Wet geluidhinder reeds sprake van een 30 km/h-weg. Het snelheidsregime is voor deze wet immers leidend en op de betreffende wegen geldt reeds een maximale snelheid van 30 km/h. Dergelijke wegen vallen niet onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder en voor de eventuele geluidshinder als gevolg van deze wegen gelden dan ook geen wettelijke kaders.	Het bestemmingsplan loopt vooruit op de inrichting van het Stationskwartier tussen spoor en Huis te Landelaan tot 30 km-gebied. De nieuwe ontsluitingsweg wordt ingericht als 30 km/h weg. Deze zienswijze heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
d.	Gevreesd wordt voor opnieuw een waardedaling van ons appartement als het ontwerpbestemmingsplan op de voorgestelde wijze wordt gerealiseerd.	Of er sprake is van waardevermindering van uw woning, als gevolg van de vaststelling van één van de bestemmingsplannen "Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg" en "Stationskwartier" (exclusief Brede School Stationskwartier en ontsluitingsweg), is nu onbekend. Dit moet in een planschadeprocedure bepaald worden. Hiertoe kan tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een aanvraag gedaan worden bij de gemeente. Een schadebeoordelingscommissie zal deze aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade beoordelen. Bij het beoordelen van de schade moet rekening gehouden worden met: - De voorzienbaarheid van de schadeoorzaak; Kon u bij de koop van uw pand al weten dat er mogelijk planologische wijzigingen zouden komen, dan krijgt u geen tegemoetkoming. - De mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken. Als de schade valt binnen het 'normale maatschappelijke risico' kunt u geen tegemoetkoming aanvragen. Op dit moment kan er over eventuele waardevermindering van de woning geen uitspraak worden gedaan.	De zienswijze heeft geen betrekking op aspecten die in het bestemmingsplan geregeld worden en heeft dan ook geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
7.	Ing. A.P. Stiefelhagen, mede namens 15 andere adressen in de Randstadflat. Reactie bij brief d.d. 31 december 2013 Ontvangstdatum d.d. 3 januari 2014		
a.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt de locatie van de nieuwe Brede School voor de woonflat 'Randstad' gesitueerd, het bouwvlak van het gebouw en het plein	Wij begrijpen uw zorg, maar we zijn van mening dat – gezien de afstand tussen de gevel van de nieuwe school en de bestaande woningen van ruim 30 meter – er van onacceptabele aantasting van de privacy en het uitzicht geen sprake is.	De zienswijze gaat uit van een andere visie. Evenwel zal de maximale bouwhoogte in het

	staan recht tegenover de flat. In deze situatie zal veel privacy en uitzicht verloren gaan ten opzichte van de huidige situatie. Zeker als op het bouwvlak een gebouw met de maximale hoogte van 17 meter gerealiseerd wordt. Een ander gevolg is dat geluidsdruk op de gevel veel groter wordt dan in de huidige situatie het geval. Doordat de woningen voorzien zijn van enkelglas zal het een significant verschil opleveren. We zijn ons ervan bewust dat we geen bezwaar kunnen maken tegen het geluid van spelende kinderen. Wij willen wel duidelijk maken dat het wel erg kort door de bocht is om te stellen dat, omdat er aan geen enkele eis voldaan hoeft te worden, er GEEN rekening gehouden hoeft te worden met omwonenden! Bijvoorbeeld een andere situering van het bouwblok kan soelaas bieden. Is hier onderzoek naar gedaan? In de Nota van Inspraak en overleg wordt ook gesteld dat door de situering van het bouwblok, de geluidsdruk van het verkeer van de Gen. Spoorlaan vermindert. Wij zijn wel van mening dat omgevingsgeluid van andere aard is dan spelende kinderen. Wij krijgen er gewoon meer geluid voor terug en dit zouden we maar gewoon moeten slikken! Door de realisatie van de brede school met al haar functies, is er ook sprake van meer overlast over een groter deel van de dag, een deel van de avond en in de vakantieperiodes dan in de huidige situatie. Gewezen wordt op de nu leegstaande ruimtes onder woongebouw de sfinx die bedoeld waren om dit soort buurtfuncties te vervullen en deze nog steeds zouden kunnen gaan vervullen.	De verwachting dat de geluidsdruk veel groter zal worden wordt niet gedeeld. Het schoolplein ligt nu ook aan de binnenzijde. Doordat de nieuwe school tussen de Generaal Spoorlaan en de bestaande woningen wordt gebouwd, heeft deze situering als bijkomend voordeel dat de geluidbelasting die veroorzaakt wordt door het wegverkeer op de Generaal Spoorlaan wordt teruggedrongen. Al eerder gaven we aan dat – in het kader van het Activiteitenbesluit – het geluid van spelende kinderen uitgesloten is bij de beoordeling of de maximale geluidbelasting op de gevel wordt overschreden. Bovendien maakt het huidige, geldende, bestemmingsplan de situering van het schoolplein op de ‘nieuwe’ plek al mogelijk. Dit is derhalve geen noviteit. We begrijpen uw punt dat evenwel rekening moet worden gehouden met het geluid van spelende kinderen. Het aantal kinderen zal in de nieuwe situatie toenemen, zij het gering (circa één klaslokaal extra ten opzichte van de huidige basisschool). Er bestaan geen wettelijke normen voor en er kan dan ook geen objectief oordeel worden geveld over de geluidbelasting als gevolg van spelende kinderen. Omdat dit geluid is maar slechts een klein deel van de dag aanwezig en het gebouw zorgt voor afscherming van de Generaal Spoorlaan zal de geluidsituatie waarschijnlijk niet verslechteren. Bovendien maakt het huidige, geldende, bestemmingsplan de situering van het schoolplein op de ‘nieuwe’ plek al mogelijk. Uw stelling, dat er sprake zou zijn van meer overlast vanwege de diversiteit aan functies, wordt niet gedeeld. Dit zal beperkt zijn doordat de activiteiten binnen het nieuwe gebouw plaats vinden. Zo er al sprake van overlast zou zijn is dit aanvaardbaar gezien de stedelijke context van het gebied. De locaties die genoemd worden als alternatief zijn in het besluitvormingsproces voor de Brede School afgewogen en om meerdere redenen niet geschikt geacht. Evenwel kunnen wij uw zorgen wellicht deels wegnemen door de maximale bouwhoogte van het bouwvlak van de toekomstige school te verlagen naar 13 meter (in plaats van 17 meter). Deze 13 meter is de hoogte zoals deze feitelijk zal worden gerealiseerd; zo is inmiddels gebleken uit de thans voorliggende bouwtekeningen. Hoewel een bouwhoogte van 17 meter vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook goed verdedigbaar is, zullen wij de hoogte in het betreffende bouwvlak evenwel verlagen naar 13 meter.	bouwvlak van de nieuwe Brede School worden verlaagd van 17 naar 13 meter.
b.	Het voorontwerp voorziet in twee wegen aan beide zijden van de Randstadflat. In de presentatie tijdens de informatieavond staat de norm, de huidige en de nieuwe verkeersintensiteit van de Schaperlaan. De conclusie is dat er geen extra wijkontsluiting nodig is, er zou zelfs nog een krappe derde meer over de Schaperlaan kunnen. Waarom zouden de bewoners van de Randstadflat dan extra belast moeten worden, terwijl de huidige situatie prima voldoet? In de Nota	De wens voor een extra wijkontsluiting is een lang gekoesterde wens van bewoners uit het Stationskwartier. Reeds in de periode 2005/2006 is met bewoners in een uitgebreide interactieve aanpak geconstateerd dat een extra ontsluitingsmogelijkheid voor het autoverkeer nodig is. Naast verkeersintensiteit zijn er andere argumenten voor een extra ontsluitingsweg, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid en de spreiding van het verkeer (zie ook het antwoord op de volgende reactie). We streven ernaar, voor de wijk een goede en logische ontsluitingsstructuur neer te leggen die ook een functie heeft voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen.	De zienswijze gaat uit van een andere visie. Geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

	van Inspraak en overleg stelt men dat dit een wens is van de buurt. Dit is geen wens van ons, maar komt van omwonenden uit andere delen van de wijk. Daarbij wordt de weg aangesloten op een tweebaansweg in één richting en zal voor het merendeel op de piekmomenten (halen en brengen schoolgaande kinderen) worden gebruikt, welke tevens ook piekmomenten zijn op de Generaal Spoorlaan.	De locatie en het ontwerp van de ontsluitingsweg zoals opgenomen in het bestemmingsplan zijn tot stand gekomen op basis van een verkeerskundige analyse die binnen de gemeente is uitgevoerd. Daarbij zijn verschillende ontsluitingsmogelijkheden onderzocht en is ook gekeken naar de (parkeer)eisen van de brede school. In de brainstormsessie met bewoners zijn een aantal extra ontsluitingsopties bedacht, die meegenomen zijn in de beoordeling. Daar zaten ook de opties tweerichtingsverkeer Colijnlaan en ontsluiting via een nieuwe weg links van de Randstadflat bij. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoptie zullen we opnieuw in gesprek gaan met de buurt. Daarbij zullen overigens ook de bewoners uit de Randstadflat actief worden betrokken.	
c.	In de presentatie werden een aantal redenen gegeven om wel te kiezen voor een extra ontsluitingsweg. In de volgende argumenten kan men zich niet vinden: <i>Verbeteren bereikbaarheid.</i> Aangezien de extra ontsluiting 1 richtingsverkeer de wijk UIT is, wordt hier niet aan voldaan aangezien de wijk nog steeds vanaf dezelfde wegen van buitenaf te bereiken is. <i>Spreiding van verkeer.</i> De ontsluitingsweg wordt aangesloten op een 2 baansweg in 1 richting, waardoor nog steeds veel mensen zullen kiezen om over de Schaperlaan de wijk uit te rijden, omdat ze op de Huis te Landelaan 2 richtingen op kunnen en het verkeerslicht op het kruispunt Huis te Landelaan/Generaal Spoorlaan kunnen omzeilen. Is er in het onderzoek gekeken naar wat de verkeersintensiteit op de nieuwe ontsluiting zal zijn? Het volgende alternatief zou ook in overweging zouden moeten worden genomen: Dr. H. Colijnlaan een stuk verlengen ter plaatse van het fietspad of gewoon over het bestaande parkeerterrein, aangezien de hele wijk toch een 30 km/h-zone wordt en dan in een bocht langs de flat leiden zoals in het plan staat getekend. Deze weg zal uiteindelijk toch alleen maar gebruikt worden door de gebruikers van de school en deze situatie bestaat nu min of meer al. Op deze manier kan de weg over de 'smalle doorgang' vervallen (<i>kaartje toegevoegd</i>).	Het Stationskwartier heeft twee aansluitingen de wijk in (Colijnlaan en Schaperlaan), maar slechts één uitgang (Schaperlaan). Daarom is gekozen voor een extra ontsluitingsweg de wijk uit. Een ontsluitingsweg de wijk uit op deze plek leidt niet tot sluipverkeer. Omkering van de rijrichting (wijk in over nieuwe ontsluitingsweg) zou kunnen leiden tot sluipverkeer vanaf de Generaal Spoorlaan via Schaperlaan richting Huis te Landelaan en de Plaspoelpolder. Dat is niet wenselijk. De nieuwe ontsluitingsweg is vooral een goed alternatief voor bewoners richting Huis te Landebuurt, Oud-Rijswijk en verder. Door de aansluiting komt het haal- en brengverkeer van de school slechts 1x door de wijk (heen) in plaats van 2x (heen en terug). De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om op termijn de kruising Huis te Landelaan/ Generaal Spoorlaan te vervangen door een rotonde. Daarmee krijgt de nieuwe ontsluitingsweg nog extra meerwaarde. Het verlengen van de Colijnlaan ter plaatse van het fietspad is in onze ogen slechts een deel van de oplossing. De gemeente kiest er voor om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te scheiden van het halen en brengen van jonge kinderen en andere parkeerders, zodat een autoluwe zone ontstaat waar halen en brengen verkeersveilig kan worden afgewikkeld. Bovendien is het voorgestelde alternatief geen volwaardige nieuwe wijkontsluiting, want er is geen aansluiting vanuit de wijk op grotere wegen. Deze ontsluiting kan in dit alternatief op de Generaal Spoorlaan plaatsvinden. Het maken van een aansluiting op de Generaal Spoorlaan relatief dicht bij de spoortunnel is verkeerskundig echter minder wenselijk en technisch complex. De 'smalle doorgang' biedt met enige aanpassing, voldoende ruimte voor het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg.	De zienswijze gaat uit van een andere visie. Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
d.	Voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg zal er grond van het terrein onteigend moeten worden, op	Met de eigenaar van de Randstadflat is de gemeente in overleg om te komen tot een oplossing, waarbij het uitgangspunt is dat er geen sprake mag zijn van	De zienswijze gaat uit van een andere visie. Geen gevolgen voor

	deze grond bevinden zich parkeerplaatsen op eigen terrein. Ten aanzien van het ontwerp wordt geconstateerd dat in het nader uit te werken ontwerp er niet 'recht' geparkeerd kan worden omdat er simpelweg te weinig ruimte is om een vak of garage in of uit te rijden. - Om aan de parkeereis uit de parkeernorm te voldoen voor de nieuwbouw van de school moeten parkeerplaatsen op EIGEN terrein wijken, dit is een kwalijke zaak. Een voorwaarde in het veranderen van de huidige situatie zou moeten zijn dat er in dezelfde hoeveelheid plaatsen op eigen terrein wordt voorzien als in de huidige situatie. - De inrit voor het eigen terrein wordt aan de andere zijde gesitueerd met als gevolg dat we alleen nog maar richting de ontsluitingweg richting de Generaal Spoorlaan kunnen rijden omdat, dit 1 richtingsverkeer is. Dit zal tevens irritatie geven tijdens de haal en breng tijden van de school.	verlies aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Een oplossing die besproken wordt is dat het perceel zodanig wordt vergroot richting de Generaal Spoorlaan dat 'recht' parkeren wel mogelijk is. Het stuk nieuwe weg dat zal worden aangelegd naar de nieuwe inrit van het eigen terrein zal niet als eenrichting- maar als tweerichtingsverkeer worden aangelegd. Bewoners behouden daarmee de mogelijkheid om ook via de Schaperlaan de wijk te verlaten.	het bestemmingsplan.
--	---	---	-----------------------------

5. AMBSHALVE WIJZIGINGEN

#	Ambtelijke wijziging	Conclusie
1.	In het plan moeten diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) worden doorgevoerd.	TL, RE, VB: verwerken ondergeschikte wijzigingen
2.	Het is gewenst dat het bestemmingsplangebied wordt gesplitst, zodat een apart bestemmingsplan bestaat voor de nieuw te ontwikkelen Brede School Stationskwartier en de daarlangs lopende ontsluitingsweg, en een apart bestemmingsplan voor de rest van het gebied. Op die manier kan de realisatie van de Brede School (die aan een specifieke planning gebonden is) geen hinder ondervinden van eventuele procedures die mogelijk worden gevoerd over de andere planonderdelen. Omdat de inhoud van de bestemmingen ter plaatse naar aanleiding hiervan niet wijzigt, worden de twee losse bestemmingsplannen niet opnieuw als ontwerp ter inzage gelegd. Voorliggende Nota van Zienswijzen heeft betrekking op beide, separate bestemmingsplannen.	TL, RE, VB: splitsen bestemmingsplangebied in twee separate bestemmingsplannen.
3.	Staat van horeca-activiteiten aanpassen: restaurant mét bezorg- en/of afhaalservice ontbreekt. Dit is categorie 1c.	RE: aanpassen Staat van horeca-inrichtingen
4.	In wetgevingzone – wijzigingsgebied 3 (locatie voormalige Piramideschool) was per abuis een afstandseis van 23 meter uit de as van de weg genoemd. Deze afstandseis geldt echter alleen voor de wijzigingslocatie op de Benedictuslocatie en kan derhalve ter plaatse van wijzigingsgebied 3 komen te vervallen.	RE: aanpassen wijzigingsgebied 3