



Nota van Zienswijzen en Wijzigingen Bestemmingsplan “Sion – ’t Haantje, 2^e herziening

17 oktober 2016

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Sion – 't Haantje, 2^e herziening samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het ontwerpbestemmingsplan weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is, zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4). In de als bijlage opgenomen "Staat van Wijzigingen" worden de voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met een aantal wijzigingen dat ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan moet worden verwerkt. Alleen de wijzigingen in de Regels en op de Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding worden aangegeven; wijzigingen in de Toelichting worden niet vermeld omdat dit bestemmingsplanonderdeel niet juridisch bindend is.

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan Sion – 't Haantje, 2^e herziening, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van 15 juli 2016 tot en met 26 augustus 2016. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk en in de Staatscourant. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn elf zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen namens of van V.O.F. Autobedrijf Weerheim, DSM, Provincie Zuid-Holland en daarnaast acht van of namens privépersonen.

Alle zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van ter inzagelegging en zijn derhalve ontvankelijk.

De zienswijzen van privépersonen zijn geanonimiseerd.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.			
a.	Reclamant is eigenaar van een aantal percelen in RijswijkBuiten. Hij is zeer tevreden met de huidige bestemmingen van zijn gronden, te weten deels uit te werken woondoeleinden en deels uit te werken bedrijfsdoeleinden en wenst derhalve geen wijziging van de bestemming.	Ten opzichte van de huidige vigerende plannen blijven de bestemmingen op de percelen van reclamant in de 2 ^e herziening van het bestemmingsplan gelijk.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b.	Waarom is de spoorwegverdubbeling in voorliggend ontwerp bestemmingsplan meegenomen, terwijl het betreffende Tracébesluit nog niet onherroepelijk is? Hiertegen loopt namelijk nog een beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het is niet juist voornoemde verdubbeling nu reeds juridisch-planologisch mogelijk te maken. Dit is in strijd met onder meer het rechtszekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel. De beoogde plannen kunnen immers altijd nog door de bestuursrechter juridisch worden afgeblazen. De noodzaak van een dubbel spoor is niet dan wel onvoldoende aangetoond c.q. met onderzoek onderbouwd en alternatieven zijn onvoldoende onderzocht.	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de ambitie om het spoortracé tussen Rijswijk en Delft te verbreden tot 4 sporen. Om deze verbreding mogelijk te maken, heeft de gemeente Rijswijk in de 2 ^e herziening van het bestemmingsplan Sion – 't Haantje een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die mogelijk maakt dat nadat het Tracébesluit onherroepelijk wordt dit in het bestemmingsplan kan worden verwerkt. Deze wijzigingsbevoegdheid zit ook in het onherroepelijke bestemmingsplan Sion – 't Haantje, 1 ^e herziening. Zolang het tracébesluit niet genomen is, zal deze wijzigingsbevoegdheid niet toegepast worden.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
c.	De beoogde nieuwe weg onder het spoor (met toeritten) doorkruist het perceel van reclamant volledig en heeft dan ook grote financiële consequenties die redelijkerwijs niet geheel of ten dele voor zijn rekening behoren te komen. Verzocht wordt de bestaande gelijkvloerse kruising te handhaven. Waarom kan deze niet blijven bestaan? Deze huidige weg voldoet. Ook de noodzaak van een nieuwe weg dwars door de gronden van reclamant is niet dan wel onvoldoende aangetoond e.g. met onderzoek onderbouwd en alternatieven zijn onvoldoende onderzocht.	De huidige gelijkvloerse kruising van het spoor over het Haantje is vanwege de toekomstige 4-sporigheid niet handhaafbaar. Daarnaast is het profiel van het Haantje niet geschikt als hoofdontsluitingsroute van de nieuwe woonwijk RijswijkBuiten. Het aantal vervoersbewegingen vanwege RijswijkBuiten zorgen voor een onevenredige verkeersbelasting op het Haantje. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft na overleg met de gemeente Rijswijk naar aanleiding van de bovenstaande ontwikkelingen de positie bepaald van de nieuwe ongelijkvloerse kruising.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
d.	De ruimtelijke impact van de komst van de	We verwijzen naar de beantwoording op 1b en c.	De zienswijze geeft geen aanleiding het

	spoorverdubbeling en de nieuwe weg onder het spoor op de percelen van reclamant zijn onevenredig groot. De betreffende percelen zullen een geheel ander karakter krijgen dan nu het geval is. Reclamant acht deze wijziging niet aan de orde, omdat de huidige situatie ten aanzien van zowel de omvang van het bestaande spoor als de bestaande gelijkvloerse kruising wat hem betreft geen wijziging behoeft.		bestemmingsplan aan te passen.
e.	De beoogde planologische ontwikkelingen zullen naar verwachting leiden tot vermindering van de waarde van de onroerende zaken van reclamant. Hij behoudt zich dan ook alle rechten voor om na het onherroepelijk worden van het onderhavige bestemmingsplan eventueel bij het college een aanvraag om tegemoetkoming in de schade (planschade) in te dienen.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
2.			
a.	Waarom komen er aan de noordzijde van de ondertunneling van de Laan van 't Haantje twee fietstunnels onder het spoor en aan de zuidzijde geen? Het auto verkeer is sinds opening van de Laan van 't Haantje afgenomen, terwijl het aantal fietsers steeds groter wordt op het Haantje zodat het kennelijk een gewenste route is geworden. Een fietstunnel bij de overgang bij het Haantje is de beste oplossing.	De eerste fietstunnel maakt onderdeel uit van de ongelijkvloerse kruising (tunnel) voor autoverkeer van de Laan van 't Haantje met het spoor. In deze tunnel wordt een fietspad in twee richtingen gerealiseerd ten behoeve van RijswijkBuiten. Deze fietsverbinding wordt met name voor de verkeersbeweging in RijswijkBuiten gerealiseerd. De tweede fietstunnel maakt onderdeel uit van de regionale fietsstructuur. De ambities voor de regionale fietsstructuur zijn in het Wilhelminapark en Hoekpolderpark vanwege het project Zwethzone al deels gerealiseerd. Om deze nieuwe regionale fietspaden met de Lange Kleiweg te verbinden, is de streven om door middel van een tunnel ter hoogte van het Wilhelminapark deze verbinding te complementeren.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b.	Waarom komt er geen fietsverbinding langs het spoor naar de secundaire weg van de Laan van 't Haantje om het gebied leefbaar te houden?	Om dit moment zijn de plannen langs het spoor nog niet uitgewerkt. In het bestemmingsplan is daarom ook een uit te werken bestemming (Bedrijventerrein – Ui te werken) opgenomen. Deze bestemming maakt het mogelijk om bij de verdere uitwerking te onderzoeken of een langzaamverkeersverbinding van het Haantje naar de Laan van 't Haantje tot de mogelijkheden behoort.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
3.			
a.	In het bestemmingsplan zijn in artikel 17.1.4 voor het terras geen regels opgenomen. Omdat de toekomstige horecagelegenheid aan de Sionsweg in het midden van de bestaande en nog nieuw te bouwen huizen komt, wordt gevraagd de volgende regel op te nemen om de potentiële geluidsoverlast zo klein mogelijk te houden: "Een terras mag alleen naar de kant van het bedrijventerrein van de gemeente Midden-Delfland komen (naar de Noordhoornseweg)." De toekomstige horecagelegenheid heeft aan 3 kanten bestaande of nog te bouwen huizen. Aan de kant van het bedrijventerrein van de gemeente Midden-Delfland zijn er geen huizen, maar is het bedrijf Meegaa gevestigd. Deze kant ligt zuidwestelijk, dus op de zonnige kant van de horecagelegenheid. Aan deze kant zou een groot terras mogelijk zijn, zonder de bovengenoemde geluidsoverlast voor de directe woonomgeving. Door het terras aan de andere 3 kanten uit te sluiten ontstaat een kleinschalige horecagelegenheid met een minimaal impact op de omgeving en die passend is in een rustig woonwijk.	Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om dergelijke zaken te reguleren. In het kader van de nog aan te vragen horecaverunning zal dit nader worden beschouwd. Daarnaast heeft de initiatiefnemer aangegeven maatregelen te treffen om overlast tot een acceptabel niveau te beperken. De initiatiefnemer is hierover in overleg met de omwonenden. De gemeente verwacht derhalve, mede vanwege de afstand tot de omliggende woningen, de aanwezigheid van een waterloop en een weg tussen de omliggende woningen en de toekomstige horecagelegenheid, dat eventuele overlast tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
4.	DSM		
a.	DSM betwijfelt of met het onderzoek 'Akoestisch onderzoek wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai; "Sion – 't Haantje, tweede herziening"' d.d. 23 november 2015 in het bestemmingsplan in voldoende mate de gerechtvaardigde belangen van DSM bij de voortzetting, uitbreiding en of wijziging van haar bedrijfsvoering zijn betrokken.	Naar aanleiding van deze zienswijze is de actualiteit van het akoestisch onderzoek opnieuw kritisch beoordeeld. Wat betreft de bedrijfsactiviteiten van DSM is vastgesteld dat de vergunde situatie en de bijbehorende maximaal toegestane geluidsbelasting waarvan in het onderzoek is uitgegaan, ongewijzigd is. Daarnaast is navraag gedaan bij DCMR, ODH en DSM zelf. Partijen bevestigen dat de bestaande, feitelijke geluidsbelasting vanuit DSM binnen de vastgestelde maximaal toegestane geluidsbelasting blijft. Aangezien het voorliggende bestemmingsplan bovendien slechts kleine, ondergeschikte wijzigingen aanbrengt in het	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

		thans geldende planologische regime, acht de gemeenteraad het bij het ontwerpplan gevoegde onderzoek nog voldoende actueel en verwacht de raad niet dat verder onderzoek nieuwe inzichten zal opleveren. De ruimtelijke ontwikkelingen die op grond van het voorliggende bestemmingsplan zijn toegestaan, nopen niet tot aanpassingen in de bedrijfsvoering van DSM en maken evenmin inbreuk op de bedrijfsvoering zoals deze is toegestaan op basis van een maximale invulling van het vigerende planologisch regime en de geldende vergunningen. De gemeenteraad kan in de bestemmingsplanprocedure uitsluitend rekening houden met belangen van DSM bij de uitbreiding en/of wijziging van haar bedrijfsvoering, voor zover daarvoor voldoende concrete plannen bestaan en die plannen ook bij de gemeenteraad bekend zijn. Hoewel de gemeenteraad bekend is met het feit dat DSM voornemens is een aanvraag in te dienen om de geldende milieuvergunning te actualiseren, is over de mogelijke inhoud van die aanvraag momenteel nog onvoldoende bekend om de inhoud van het bestemmingsplan daarop af te stemmen. De zienswijze van DSM geeft evenmin blijk van concrete plannen ten aanzien van de voortzetting, uitbreiding en/of wijziging van de bedrijfsvoering en geeft daarom op zichzelf geen aanleiding om te concluderen dat aanvullend onderzoek naar de akoestische situatie noodzakelijk is, laat staan dat er op grond daarvan aanleiding bestaat om aan te nemen dat het bestemmingsplan in de weg staat aan activiteiten die DSM in de toekomst wenst te ontplooiën.	
b	In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van gegevens over DSM uit 2011, op basis waarvan in 2014 de geluidssituatie beoordeeld is. Dit wijst erop dat onvoldoende rekening is gehouden met onder meer het uitbreidingsplan van de Biotech Campus Delft.	Bij de berekening van de geluidsbelasting die verwacht kan worden van het gezoneerde industrieterrein waar DSM is gevestigd, is uitgegaan van een maximale invulling van de bedrijfsvoering en de geluidsruimte die ter plaatse is toegestaan op basis van het bestemmingsplan en de geldende vergunningen. De feitelijke geluidsbelasting ligt onder de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Zie ook de beantwoording onder 1a. Er is geen reden om aan te nemen dat de gegevens over DSM uit 2011 die zijn gebruikt, onvoldoende actueel zijn.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
c	Is voldoende rekening gehouden met de cumulatie van geluidsbronnen, zowel vanuit de Wet geluidhinder, als vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening, waarbij ook	Krachtens de Wet geluidhinder is in de onderhavige bestemmingsplanprocedure de gecumuleerde geluidsbelasting in aanmerking genomen die wordt veroorzaakt bij een maximale invulling van de	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

	het te ontwikkelen bedrijventerrein in de berekeningen is meegenomen?	bedrijfsvoering en de geluidsruimte die op grond van het geldende bestemmingsplan en de geldende omgevingsvergunningen is toegestaan op het gezoneerde industrieterrein waar DSM gevestigd is. Zie ook de beantwoording onder 1a en 1b. Het nog te ontwikkelen bedrijventerrein is geen gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Dat neemt niet weg dat (mede) als gevolg van dit industrieterrein een geluidbelasting kan ontstaan op gevoelige bestemmingen die niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Van een dergelijk geluidbelasting zal echter geen sprake zijn. De bedrijven die zich op het terrein zullen vestigen, zullen immers moeten voldoen aan de relevante normen die zijn gesteld in het Activiteitenbesluit Milieubeheer. Bovendien zijn de richtafstanden uit de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" waar nodig in aanmerking genomen, waarbij op het bedrijventerrein een interne milieuzonering is aangebracht. Een onaanvaardbare cumulatie van geluid afkomstig van het DSM-terrein enerzijds en het nieuwe bedrijventerrein zal zich evenmin voordoen. Hier speelt onder meer een rol dat alle geluid uit zuidelijke richting komt, waardoor slechts één gevel van de woningen zal worden belast. De aanvullende, negatieve invloed van het bedrijventerrein op het woon- en leefklimaat zal daardoor beperkt zijn.	
d	DSM vraagt zich af of het ontwerp-bestemmingsplan is getoetst aan de tussen de gemeente Rijswijk en DSM gesloten vaststellingsovereenkomst Sion – 't Haantje uit 2012.	In de vaststellingsovereenkomst is afgesproken dat de gemeente niet zal voorzien in geluidgevoelige objecten of terreinen binnen het gebied dat is gearceerd op de kaart die bij de overeenkomst is gevoegd. Het voorliggende bestemmingsplan wijzigt het planologisch regime voor het gearceerde gebied niet en is – net als de voorgaande plannen – in overeenstemming met de overeenkomst. Het betreft een uit te werken bestemming. In het uitwerkingsplan zal de vaststellingsovereenkomst in aanmerking worden genomen, hetgeen ook zonder meer mogelijk is binnen de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
e	DSM stelt dat het nadere onderzoek waarmee moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder niet mag worden uitgesteld tot de	De stelling dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan reeds moet worden aangetoond dat voldaan kan worden aan de maximale ontheffingswaarde, is juist. Daarom is aanvullend onderzoek verricht naar de geluidsbelasting (zie bijlage 3) op de hoogbouw waarin middels de	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

	vaststelling van het uitwerkingsplan, omdat in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van het plan nu al duidelijk moet zijn dat de maximale ontheffingswaarde niet zal worden overschreden.	uitwerkingsplicht kan worden voorzien. De resultaten van dit aanvullend onderzoek zijn verwerkt in het akoestisch rapport dat als bijlage 9 is gevoegd bij het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) kan worden voldaan door het treffen van bouwkundige voorzieningen. Bij de vaststelling van het uitwerkingsplan zullen de benodigde voorzieningen worden voorgeschreven en zal de hogere waarde worden vastgesteld.	
f	DSM vraagt zich af of bij de vraag of voldaan wordt aan de regels voor externe veiligheid (groepsrisico) rekening is gehouden met de huidige en toekomstige activiteiten van DSM, aangezien het onderzoeksrapport dat bij het ontwerpplan is gevoegd dateert uit 2013.	Bij het onderzoek naar de externe veiligheid is gebruik gemaakt van de QRA die Oranjewoud in 2011 voor DSM heeft opgesteld op basis van de feitelijke situatie zoals destijds vastgesteld door de provincie Zuid-Holland. De huidige omgevingsvergunning van DSM komt overeen met de uitgangspunten zoals geformuleerd in deze QRA, waardoor ten opzichte van die QRA geen juridisch relevante wijzigingen hebben plaatsgevonden. De gehanteerde onderzoeksgegevens zijn dus gebaseerd op de actuele vergunde situatie. Aangezien het voorliggende bestemmingsplan bovendien slechts kleine, ondergeschikte wijzigingen aanbrengt in het thans geldende planologische regime, acht de gemeenteraad het bij het ontwerpplan gevoegde onderzoek nog voldoende actueel en verwacht de raad niet dat verder onderzoek nieuwe inzichten zal opleveren. De ruimtelijke ontwikkelingen die op grond van het voorliggende bestemmingsplan zijn toegestaan, nopen niet tot aanpassingen in de bedrijfsvoering van DSM en maken evenmin inbreuk op de bedrijfsvoering zoals deze is toegestaan op basis van een maximale invulling van het vigerende planologisch regime en de geldende vergunningen. Verder kan de gemeenteraad in de bestemmingsplanprocedure uitsluitend rekening houden met belangen van DSM bij de voortzetting, uitbreiding en of wijziging van haar bedrijfsvoering, voor zover daarvoor voldoende concrete plannen bestaan en die plannen ook bij de gemeenteraad bekend zijn. Hoewel de gemeenteraad bekend is met het feit dat DSM voornemens is een aanvraag in te dienen om de geldende milieuvergunning te actualiseren, is over de mogelijke inhoud van die aanvraag momenteel nog onvoldoende bekend om de inhoud van het bestemmingsplan daarop af te stemmen. Uit navraag bij DCMR is gebleken dat DSM de aanvraag nog niet heeft	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

		ingediend, en er dus geen concrete aanwijzingen heeft dat de bestaande bedrijfsactiviteiten relevante wijzigingen zullen ondergaan. Aangezien DSM geen inzicht heeft gegeven in concrete plannen ten aanzien van de voortzetting, uitbreiding en/of wijziging van de bedrijfsvoering, geeft de zienswijze geen aanleiding om te concluderen dat aanvullend onderzoek naar externe veiligheid noodzakelijk is.	
g	DSM vraagt zich af of de aanpak van het onderzoek naar de externe veiligheid zorgvuldig is, gelet op de besluitvorming rond de vuurwerkopslag in tuincentrum Groenrijk, die mogelijk leidt tot een onaanvaardbare toename van het groepsrisico?	Er is geen sprake van een toename van het groepsrisico als gevolg van de (wijzigingen in de) vuurwerkopslag in tuincentrum Groenrijk. De besluitvorming waaraan wordt gerefereerd houdt verband met een locatiewijziging van een reeds bestaande vuurwerkopslag (van uitpandig naar inpandig). Van een uitbreiding of nieuwe opslag is geen sprake. Nu geen opslag wordt toegevoegd en de maximaal toegestane hoeveelheid consumentenvuurwerk niet wordt uitgebreid, is er geen sprake van een toename van de risico's binnen het invloedsgebied van DSM. Het verplaatsen van de locatie van de vuurwerkopslag van uitpandig naar inpandig zal niet leiden tot een toename van het aantal bezoekers aan de inrichting. Verder kent de vuurwerkopslag een eigen juridisch regime dat is neergelegd in het Vuurwerkbesluit. In dat besluit worden met het oog op externe veiligheid vaste afstanden tot gevoelige bestemmingen voorgeschreven. Die afstanden zijn in het bestemmingsplan aangehouden. Voorts is de schaal van de vuurwerkopslag erg klein (het gaat uitsluitend om de gereguleerde verkoop van consumentenvuurwerk rond Oud en Nieuw).	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
h	DSM vraagt zich af of de aanpak van het onderzoek naar de externe veiligheid zorgvuldig is, gelet op het feit dat het ontwerp-bestemmingsplan het mogelijk wil maken dat er meer woningen in 't Haantje gerealiseerd kunnen worden en die woningen dus dicht op het HMC-bedrijfsterrein geprojecteerd zullen zijn?	Gedurende de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan was de intentie om een aantal woningen die thans in Sion zijn geprojecteerd met de herziening te verschuiven naar 't Haantje. Op basis van voortschrijdend inzicht is daar toch vanaf gezien. Per abuis is de toelichting bij het ontwerp-plan hier helaas nooit op aangepast. Op basis van een zekerheidshalve uitgevoerde herberekening van de planologische capaciteit is bevestigd dat het aantal woningen dat op grond van het voorliggende plan in 't Haantje kan worden gerealiseerd, niet toeneemt ten opzichte van het aantal waarvan bij de verrichte onderzoeken naar externe veiligheid is uitgegaan. Evenmin is dus sprake van woningen die dicht op het HMC-bedrijfsterrein geprojecteerd zullen worden dan voorheen.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

i	Volgens DSM is het vrijwel zeker dat het groepsrisico door het bestemmingsplan verder wordt verhoogd, hetgeen zonder voldoende motivering niet is toegestaan. Om dat vast te stellen (bedoeld zal zijn: om een toename van het groepsrisico uit te sluiten) is een actualisatie van het onderzoeksrapport op zijn plaats.	De stelling in de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan dat het groepsrisico in 't Haantje als gevolg van de tweede herziening zal toenemen, was gebaseerd op de intentie dat een aantal woningen die thans in Sion zijn geprojecteerd, naar 't Haantje zou worden verschoven. Die stelling is echter onjuist, omdat die verschuiving op basis van voortschrijdend inzicht in het ontwerp-plan niet is doorgevoerd. Omdat de tweede herziening geen relevante wijzigingen doorvoert in het reeds geldende planologische regime, zal van een toename van het groepsrisico geen sprake zijn. Dit wordt onderschreven door het advies van de Veiligheidsregio Haaglanden (bijlage 1) dat is uitgebracht in het kader van de eerste herziening, waarin uitdrukkelijk wordt onderstreept dat het groepsrisico binnen het plangebied als gevolg van het bestemmingsplan niet zal toenemen. Een actualisatie van het onderzoek dat is verricht door Oranjewoud in het kader van de eerste herziening zal geen nieuwe inzichten opleveren. Overigens kunnen de in de toelichting beschreven maatregelen om het groepsrisico in het plangebied verder te reduceren door bijvoorbeeld de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te vergroten, vanzelfsprekend nog steeds worden doorgevoerd.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
j	Volgens DSM wordt de vraag of een acceptabel extern veiligheidsniveau kan worden verzekerd ten onrechte verschoven naar de uitwerking van het bestemmingsplan.	In tegenstelling tot hetgeen wordt gesuggereerd, is de vraag of het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de eisen van externe veiligheid reeds positief beantwoord. Dat neemt niet weg dat aan de uitwerkingsplicht voorwaarden zijn verbonden die zijn gericht op het treffen van planologische maatregelen om een acceptabel veiligheidsniveau te waarborgen als dat nodig wordt geacht met het oog op de ontwikkeling die in het desbetreffende uitwerkingsplan wordt toegestaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om het bestemmen van voldoende vluchtmogelijkheden.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
k	DSM vraagt zich af of het ontwerpplan voldoet aan het provinciale externe-veiligheidsbeleid, mede in het licht van het beleid over HMC-bedrijven. Het provinciale beleid houdt in dat het ontstaan van nieuwe knelpunten rond risicobronnen moet worden voorkomen. Daarom vraagt de provincie gemeenten om aannemelijk te maken dat op termijn aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt voldaan, wanneer het	Zie het antwoord op de zienswijze van GS met betrekking tot het punt van het groepsrisico.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

	groepsrisico toeneemt als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling en dat risico boven de oriëntatiewaarde ligt. De provincie vraagt in dat geval aan te tonen dat een maximale inspanning is geleverd om de gevolgen van een ongeval tot een minimum te beperken. Indien het aantal blootgesteld personen toeneemt, dan vraagt de provincie maatregelen te nemen ter voorkoming of mitigatie van de gevolgen.		
I	DSM vraagt zich af of het zorgvuldig is om uit te gaan van gegevens uit een geuronderzoek uit 2010, waarin in paragraaf 4.10 van de toelichting naar verwezen wordt, mede gelet op de ontwikkelingen die zich sindsdien op het DSM-terrein hebben voorgedaan. Onder meer wordt betwijfeld of de geurcontour is gebaseerd op actuele gegevens die DSM de benodigde uitbreidingsruimte bieden.	De zienswijze suggereert dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan uitsluitend is uitgegaan van het geuronderzoek dat in 2010 is verricht in het kader van de gebiedsontwikkeling RijswijkBuiten. Dat is niet het geval. In het kader van de voorliggende tweede herziening is aanvullend onderzoek verricht door Witteveen+Bos dat weerslag heeft gevonden in de "Notitie Geurgevoelige bestemmingen Sion – 't Haantje" d.d. 26 november 2014. Dit onderzoek is nog geen twee jaar oud, waardoor ingevolge art. 3.1.1a Bro mag worden uitgegaan van de actualiteit daarvan. DSM heeft geen bijzondere omstandigheden aangevoerd waarom in afwijking van art. 3.1.1a Bro actualisatie van het onderzoek is aangewezen. Bij beide onderzoeken is bovendien uitgegaan van de maximale invulling van de bedrijfsactiviteiten die volgens het geldende bestemmingsplan en de geldende vergunningen zijn toegestaan op het industrieterrein waar DSM gevestigd is. De bestaande uitbreidingsruimte voor DSM – voor zover aanwezig – is dus in de geuronderzoeken verdisconteerd. Aangezien na afloop van de onderzoeken geen relevante wijzigingen hebben plaatsgevonden van deze juridische situatie – en dus evenmin van de geurcontour van DSM - en de voorliggende tweede herziening slechts kleine en ondergeschikte veranderingen aanbrengt in het planologische regime zoals dat thans reeds geldt, acht de gemeenteraad de verrichte geuronderzoeken nog voldoende actueel. Een actualisatie van die onderzoeken wordt niet nodig geacht, omdat een dergelijke actualisatie naar verwachting geen nieuwe inzichten oplevert. De ruimtelijke ontwikkelingen die op grond van het voorliggende bestemmingsplan zijn toegestaan, nopen niet	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

		tot aanpassingen in de bedrijfsvoering van DSM en maken evenmin inbreuk op de bedrijfsvoering zoals deze is toegestaan op basis van een maximale invulling van het vigerende planologisch regime en de geldende vergunningen.	
m	Volgens DSM lijkt geen rekening te zijn gehouden met uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven die gepaard gaan met een toename van geuroverlast, waaronder de mogelijkheden van DSM.	Deze stelling is onjuist. Omdat bij de onderzoeken is uitgegaan van de maximale invulling van de bedrijfsactiviteiten zoals die is toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan en de geldende milieuvergunningen, zijn de uitbreidingsmogelijkheden van DSM – voor zover aanwezig - daarin meegenomen.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
n	DSM vreest dat zij beperkt zal worden in haar uitbreidingsmogelijkheden door klachten over milieuhinder van de toekomstige gebruikers van de type 2-functies, zoals winkels, kantoren en recreatiegebieden (sportaccommodaties) en verzoekt de type 2-functies ter plaatse uit te sluiten.	Met de tweede herziening is aangesloten bij de provinciale Beleidsnota Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland. Op grond daarvan zijn type 2-functies toegestaan in het gebied tussen 3 en 5 ge/m ³ . Dit betekent dat de goede ruimtelijke ordening niet in het geding komt binnen de bestemmingen waar de type 2-functies gevestigd kunnen worden. De vrees van DSM dat zij als gevolg van die bestemmingen niettemin in haar uitbreidingsmogelijkheden beperkt zal worden, is ongegrond, aangezien die bestemmingen geen afbreuk kunnen doen aan de omgevings(milieu)vergunning die voor de bedrijfsactiviteiten van DSM is verleend.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
o	DSM vraagt zich af of de juiste richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' zijn aangehouden.	Bij het voorliggende bestemmingsplan is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' toegepast.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
p	DSM vraagt om een ongestoorde continuering van haar bedrijfsvoering te waarborgen waarbij op korte termijn in ieder geval een uitbreiding wordt betrokken.	De ruimtelijke ontwikkelingen die op grond van het voorliggende bestemmingsplan zijn toegestaan, nopen niet tot aanpassingen in de bedrijfsvoering van DSM en maken evenmin inbreuk op de bedrijfsvoering zoals deze is toegestaan op basis van een maximale invulling van het vigerende planologisch regime en de geldende vergunningen. De gemeenteraad kan slechts rekening houden met toekomstige veranderingen van de inrichting van DSM voor zover de plannen daarvoor voldoende concreet zijn en de raad van die plannen op de hoogte is. DSM heeft voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure geen concrete plannen voor een uitbreiding naar buiten gebracht die mogelijkerwijs gepaard gaan met een toename van de veroorzaakte geurhinder en doet dat nu in haar zienswijze evenmin. De enkele stelling dat bij de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan 'een uitbreiding' moet worden betrokken, biedt de gemeenteraad onvoldoende houvast om het	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

		planologisch regime af te stemmen op de activiteiten die DSM in de toekomst wil ontplooiën.	
q	DSM vraagt zich af of het MER uit 2010 voldoende inzicht biedt in de aanvaardbaarheid van het ontwerpplan, gelet op de grote wijzigingen die het plan bevat ten opzichte van het plan ten behoeve waarvan het MER is opgesteld.	Het enkele feit dat tussen het moment van het vaststellen van het MER en het voorliggende bestemmingsplan een aantal jaren is verstreken, brengt niet met zich dat het MER niet aan het bestemmingsplan ten grondslag mag worden gelegd. In art. 7.36a onder b Wm is bepaald dat geen gebruik kan worden gemaakt van een bestaand MER als de gegevens die in dat MER zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Hiervan is sprake indien aanmerkelijke wijzigingen hebben plaatsgevonden in de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan (zie bijvoorbeeld ABRvS 3 december 2008, <i>JM</i> 2009/14). Op pagina 5 tot en met 11 van de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen die met het plan worden aangebracht in het thans geldende planologische regime. Hieruit blijkt dat het voorliggende bestemmingsplan op wezenlijke onderdelen overeenkomt met het geldende planologische regime. De aard en omvang van de wijzigingen die met het plan worden aangebracht geven geen aanleiding voor het oordeel dat het MER uit 2010 berust op verouderde gegevens en dat de gemeenteraad het MER uit een oogpunt van zorgvuldigheid redelijkerwijs niet aan zijn besluit ten grondslag mag leggen (vgl. ABRvS 16 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:927, r.o. 33.2). Bovendien hebben zich geen ingrijpende ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied voorgedaan (vgl. Rb. Zeeland – West-Brabant 17 februari 2016, ECLI:NL:RBZWB:2016:1066). Van een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het opstellen van het MER is uitgegaan is dus geen sprake en een omstandigheid als bedoeld in art. 7.36a onder b Wm doet zich niet voor.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
r	Volgens DSM zijn de gegevens die in het MER zijn opgenomen inmiddels verouderd. Het MER had moeten worden geactualiseerd.	DSM maakt niet aannemelijk dat het MER achterhaald is en geactualiseerd moet worden. De enkele stelling dat de daarin gebruikte gegevens achterhaald zijn, is daarvoor onvoldoende. Zoals hierboven naar voren is gebracht, is de gemeenteraad van oordeel dat het MER bij een gebrek aan aanmerkelijke veranderingen in het en rondom het plangebied nog voldoende actueel is.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
s	Volgens DSM had in het MER rekening moeten worden gehouden met (de aanstaande uitbreiding van) haar	De gemeenteraad kan in het MER redelijkerwijs slechts rekening houden met toekomstige uitbreidingen van de bedrijfsvoering van DSM, voor zover daarvoor voldoende	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

	bedrijfsvoering. DSM verwacht dat een aanvulling van het MER zal leiden tot een andere weging van de diverse milieugevolgen en dat gekozen zal worden voor een alternatief, bijvoorbeeld dat minder of geen woningen (in plaats van meer woningen) zullen worden geprojecteerd in de directe nabijheid van DSM.	concrete plannen bestaan en de raad ook van die plannen op de hoogte is. Voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure heeft DSM geen concrete plannen voor een uitbreiding naar buiten gebracht en zij doet dat nu in haar zienswijze evenmin. De enkele stelling dat een uitbreiding aanstaande is, biedt de gemeenteraad onvoldoende houvast om de milieugevolgen anders af te wegen – nog daargelaten of daar de ruimte voor zou bestaan. Van een toename van het aantal woningen in 't Haantje is – in tegenstelling tot hetgeen eerder werd aangenomen – geen sprake (zie meer uitgebreid het antwoord onder i).	
t	DSM vraagt zich af of het standpunt dat geen sprake zou zijn van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' juist is, omdat de gevolgen van de voorgenomen wijzigingen in het planologisch regime aanzienlijk zijn. De combinatie van het realiseren van meer woningen en meer detailhandel in 't Haantje en de functieverruiming op het bedrijventerrein maken dat gesproken moet worden van een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling. Het verrichten van een onderzoek waarbij wordt bezien in hoeverre nog behoefte is aan deze ontwikkeling heeft dan ook ten onrechte niet plaatsgevonden.	De in het voorliggende bestemmingsplan toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden brengen slechts een beperkte verandering mee ten opzichte van de mogelijkheden die in het thans geldende bestemmingsplan binnen het plangebied worden toegestaan. Het plan legt in zoverre dan ook geen nieuw beslag op de beschikbare ruimte (vgl. ABRvS 2 maart 2016, ECLI:NL:RVS:2016:561), althans, het planologisch beslag op de ruimte neemt per saldo niet toe (vgl. ABRvS 24 augustus 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2319). Voor zover sprake is van planologische functiewijzigingen ten opzichte van het thans geldende regime, hebben die niet een zodanige aard en omvang dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (vgl. ABRvS 5 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1075). Het verrichten van aanvullend onderzoek naar de behoeftevrage is daarom niet nodig. Voor zover al gesproken zou moeten worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is de behoeftevrage overigens reeds beantwoord in het kader van de voorafgaande planologische besluitvorming. Het aantal woningen binnen het plangebied neemt immers niet toe. In dit kader kan ook worden gewezen op de zienswijze van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland, waarin uitdrukkelijk wordt aangegeven dat afdoende is aangetoond dat er een actuele behoefte is aan de detailhandel die het voorliggende plan mogelijk maakt.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
u	Het ontwerp-bestemmingsplan is in strijd met de Regionale Woonvisie Haaglanden, omdat daarin is afgesproken dat de gemeente Rijswijk in de periode 2013-2020 maximaal 2250 woningen mag realiseren in RijswijkBuiten, terwijl het ontwerpplan de	De Regionale Woonvisie doet uitspraken over de periode 2020. De planperiode van het bestemmingsplan loopt verder door. Voor een groot deel van de woningen waarin het bestemmingsplan voorziet, moet eerst een uitwerkingsplan worden vastgesteld, hetgeen pas na 2020 zal gebeuren. Hierover zijn afspraken gemaakt met de	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.

	realisatie van 3400 woningen mogelijk maakt.	provincie Zuid-Holland. Het aantal woningen dat direct na de inwerkingtreding van het voorliggende plan kan worden gerealiseerd, ligt ver onder de 2.250. Van een strijdigheid met de Regionale Woonvisie Haaglanden is dus geen sprake.	
v	DSM vraagt zich af of het bestemmingsplan zorgvuldig is voorbereid, nu daar wat betreft het aspect van soortenbescherming (grotendeels) sprake is van onderzoeksgegevens uit 2010. Het is niet uitgesloten dat zich de afgelopen jaren dier- en plantensoorten in het plangebied gevestigd hebben. Ten onrechte wordt in de planregels volstaan met de voorwaardelijke verplichting dat pas voorafgaand aan de afgifte van een omgevingsvergunning aanvullend onderzoek uitgevoerd dient te worden. Door dit onderzoek niet nu reeds te verrichten staat onvoldoende vast dat het plan uitvoerbaar is.	Het aspect van de soortenbescherming komt in beginsel pas aan de orde bij de vergunningverlening, waarbij zo nodig een Flora- en Faunawet-ontheffing moet worden aangevraagd. De soortenbescherming speelt bij de vaststelling van het bestemmingsplan slechts een rol over de band van de uitvoerbaarheid. Als op voorhand redelijkerwijs moet worden aangenomen dat een bestemming niet uitvoerbaar is omdat een benodigde Flora- en Faunawet-ontheffing niet kan worden verleend, kan die bestemming niet worden toegekend. De enkele stelling van DSM dat zich in de afgelopen jaren beschermde dier- en plantensoorten in het plangebied gevestigd hebben, maakt niet dat redelijkerwijs moet worden aangenomen dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar is. In aanvulling op de onderzoeken die in 2010 zijn verricht en die ten grondslag hebben gelegen aan het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje', is in juli 2015 een aanvullende quickscan flora en fauna uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is geconcludeerd dat de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt geen significante effecten zullen hebben op de beschermde soorten binnen het plangebied en dat die ontwikkelingen dus uitvoerbaar zijn. Waar nodig zijn in het bestemmingsplan regels opgenomen die ertoe verplichting om op basis van nader onderzoek de modaliteiten van die ontwikkelingen af te stemmen op de aanwezigheid van beschermde soorten. Het betreft hier bijvoorbeeld het verbod om tijdens het broedseizoen versturende werkzaamheden te verrichten. Dat met het oog op deze regels nader onderzoek is vereist, betekent niet dat de desbetreffende bestemmingen onuitvoerbaar zijn.	De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp te wijzigen.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
5.			
a.	Deze zienswijze heeft betrekking op het blokkeren van het verkeer ter hoogte van de spoorwegovergang op het Haantje. Kan in het bestemmingsplan ter hoogte van het Haantje in een (fiets-) tunnel worden voorzien?	We verwijzen naar de beantwoording op 2a.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

b.	Door het blokkeren van het doorgaand verkeer worden beide delen van het Haantje ten oosten van de recent gerealiseerde verbindingsweg Laan van 't Haantje, doodlopende wegen waarbij de leefbaarheid voor de bewoners fors achteruit gaat. De nu nog levendige weg die ook een recreatieve functie heeft, met dagelijks vele (tour)fietsers, hardlopers en wandelaars, zal veranderen in een soort niemandsland. Bestaande contacten tussen burens aan de ene en andere zijde van het spoor worden gemarginaliseerd. Die vermindering van leefbaarheid betreft overigens niet alleen de woningen aan het Haantje. Ook voor de bewoners van de nieuwe woonwijk RijswijkBuiten geeft verbinding met straten van bestaande bouw een meerwaarde. Dit zijn elementen die het broodnodige karakter aan een nieuwe wijk kunnen geven die op een andere wijze nauwelijks te realiseren is. Aan het Haantje staan een paar prachtige boerderijen en andere woningen uit de eerste helft van de vorige eeuw. Als het Haantje geen doorgaande weg meer is, wordt de potentiële waarde hiervan voor de leefbaarheid in de nieuwe wijk niet benut. De bereikbaarheid van Delft, waarvan de bewoners van het Haantje voor verschillende functies toch afhankelijk zullen blijven, wordt voor de bewoners aan de westzijde van de spoorlijn, veel slechter (een verdubbeling van de afstand), en met name 's-avonds niet meer fietsbaar. De verslechtering geldt ook voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer op de Lange Kleiweg.	We verwijzen naar de beantwoording op 1c. Daarnaast blijven beide delen van het Haantje altijd bereikbaar, mede door de nieuw te realiseren infrastructuur. Dit geldt zowel voor de huidige en toekomstige bewoners en gebruikers. Deze wegenstructuren en verbindingen zullen de komende jaren uitgewerkt en gerealiseerd worden. Ook de openbaar vervoersverbindingen zullen daarin de komende jaren meegenomen worden verder uitgewerkt worden.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
c.	De verdubbeling van het treinverkeer komt de leefbaarheid niet ten goede. De vermindering van de leefbaarheid heeft waardedaling van de bestaande woningen tot gevolg en planschadekosten voor de gemeente.	Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. De uitbreiding van het spoor naar viersporigheid is opgenomen in het tracébesluit. Dit besluit zal niet door de gemeente genomen worden, maar door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

d.	In de tweede herziening van het bestemmingsplan is inmiddels voorzien in een tweede fietstunnel aan de noordkant van het plangebied. Het lijkt alsof de gemeente zich meer gelegen laat liggen aan de belangen van de toekomstige bewoners dan aan die van de huidige bewoners. Wij verzoeken u dan ook de huidige bewoners gelijk te behandelen met de toekomstige bewoners en ook ter hoogte van het Haantje een (fiets) tunnel op te nemen in het bestemmingsplan.	We verwijzen naar de beantwoording op 2a.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
e.	Als een (fiets)tunnel ter hoogte van het Haantje onoverkomelijke bezwaren zou hebben, zou een fietspad dat de westzijde van het Haantje langs de westzijde van de spoorlijn verbindt met de tunnel op de Laan van 't Haantje dan mogelijk zijn? Dit fietspad zou dan moeten aansluiten op een fietstunnel aan de zuidzijde van de tunnel die verbonden is met de Lange Kleiweg.	We verwijzen naar de beantwoording op 2b.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
6.			
a.	De huidige van toepassing zijnde regelgeving van de gemeente Rijswijk is onvoldoende duidelijk over wat precies is toegestaan binnen de mogelijkheden voor de in het ontwerpbestemmingsplan (artikel 17 Wonen -2) aangeduide horeca categorie 1a, bistro of restaurant. Dan gaat het onder andere over onduidelijkheden over het begrip kleinschaligheid, toegestane openingstijden, mogelijkheden voor muziek op het terras etc.	Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om zaken zoals openingstijden en mogelijkheden van muziek op het terras te reguleren. In het kader van de nog aan te vragen en te verlenen horecaverunning zal dit nader worden beschouwd. Voor wat betreft kleinschaligheid is in het bestemmingsplan de oppervlakte van de horecagelegenheid beperkt tot maximaal 250 m².	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b.	Verzoek om binnen het nieuwe bestemmingsplan het nodige te doen om de kans op geluidsoverlast en verlies van privacy in onze rustige woonomgeving te voorkomen. Het bestaande horeca en terrassenbeleid van Rijswijk, dat gericht lijkt op winkelomgevingen en niet op rustige woonomgevingen, biedt onvoldoende houvast om later, indien onverhoopt nodig,	Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om dergelijke zaken te reguleren. In het kader van de nog aan te vragen en te verlenen horecaverunning zal dit nader worden beschouwd. Daarnaast heeft de initiatiefnemer aangegeven maatregelen te zullen treffen om overlast tot een acceptabel niveau te beperken. De initiatiefnemer is hierover in overleg met de omwonenden. De gemeente verwacht derhalve, mede vanwege de	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

	voldoende grenzen te kunnen stellen. De zorg gaat hier vooral uit naar het terras dat mogelijk recht tegenover de woningen aan de Kastanjewetering aan de Kerstanje kan worden aangelegd, terwijl de enige zijde die niet aan woonomgevingen grenst, (zijde Noordhoornseweg) ruim voldoende mogelijkheden biedt en ook gunstig ligt qua bezonning. Door een strook van ongeveer 8 meter, direct grenzend aan het deel van de Kerstanje dat aan de Kastanjewetering is gelegen en rakend aan het voorgenomen bouwvlak, te bestemmen met functieaanduiding groen, tuin, aanlegsteiger, erf (zijnde geen terras) zouden de bezwaren tegen het voorgelegde ontwerpbestemmingsplan, met de daarin geïntroduceerde lichte horecabestemming te Sionsweg 3, worden weggenomen.	afstand tot de omliggende woningen, de aanwezigheid van een waterloop en een weg tussen de omliggende woningen en de toekomstige horecagelegenheid, dat eventuele overlast tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.	
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
7.			
a.	In artikel 17.2 staat het volgende onderdeel; artikel 17.2.1.g "voor grondgebonden woningen in de vorm van vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen, geldt dat de diepte van het hoofdgebouw maximaal 15 m bedraagt;". Dit zorgt voor een beperking in het evenwichtig bereiken van de individuele ontwikkeling van de verschillende beschikbare percelen en in het bijzonder bij diepe percelen van 30 meter of meer. Doorgaans zal het hoofdgebouw bij diepere percelen in de diepte worden uitgezet om zo de positionering van het bouwvolume evenwichtig op het perceel te laten uitkomen. Verzocht wordt om een afwijkend element aan artikel 17.2 toe te voegen, namelijk bij percelen vanaf 30 meter diep of meer, mag het hoofdgebouw dieper zijn dan 15 meter,	Het aangeleverde tekstvoorstel zal grotendeels worden overgenomen. De regeling in artikel 17 was als volgt geformuleerd: "voor grondgebonden woningen in de vorm van vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen, geldt dat de diepte van het hoofdgebouw maximaal 15 m bedraagt" Dit wordt gewijzigd middels de toevoeging van de bepaling: artikel 17.2.1.h "voor grondgebonden woningen in de vorm van vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen, geldt bij percelen vanaf 30 meter diep of meer dat de diepte van het hoofdgebouw 50% van de totale diepte van het perceel mag bedragen tot maximaal 20 meter".	De regel (artikel 17.2.1.h) wordt ingevoegd conform nevenstaande tekst.

	echter niet dieper dan 50% van de totale diepte van het perceel. Door deze regeling toe te voegen, in combinatie met de al reeds genoemde maatvoeringen, kan voor de specifiek diepere en ook grotere percelen, een evenwichtig hoofdgebouw geplaatst worden.		
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
8.	V.O.F. Autobedrijf Weerheim		
a.	Reclamant wil door middel van deze zienswijze kenbaar maken dat hij niet akkoord gaat met het eventueel afsluiten van de spoorwegovergang en het realiseren van een tunnel voor alleen voetgangers en fietsers. Reclamant heeft al jaren een autobedrijf dat gevestigd is aan het Haantje 17. Het is voor de bedrijfsvoering van reclamant essentieel dat zijn bedrijf optimaal bereikbaar is voor gemotoriseerd verkeer. Op dit moment kunnen auto's direct via de Prinses Beatrixlaan of de Lange Kleiweg zijn garage bereiken. Vanwege de bouw van een nieuwe woonwijk zal daar een derde weg bijkomen die de Prinses Beatrixlaan via Laan van 't Haantje op het Haantje aansluit. Indien de gemeente Rijswijk haar plannen doorzet en een fietstunnel realiseert betekent dit dat het Haantje niet langer een weg is voor doorgaand verkeer en de klanten het bedrijf slechts via de Lange Kleiweg kunnen bereiken. De bereikbaarheid van het bedrijf voor gemotoriseerd verkeer is voor reclamant van levensbelang voor het bedrijf. Het eventueel afsluiten van de directe verbinding van de Prinses Beatrixlaan met het Haantje ter hoogte van reclamant is dan ook niet acceptabel.	We verwijzen naar de beantwoording op 1c. Verder zal het bedrijf net als vanaf de Lange Kleiweg ook vanaf de Prinses Beatrixlaan bereiken blijven, alleen door middel van de nieuw aan te leggen wegenstructuur.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
9.			
a.	De al eerder doorgevoerde wijziging van de oversteek van het Haantje naar de Sionsweg over de Prinses Beatrixlaan laat	We verwijzen naar de beantwoording op 1b en 1c.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

	zien dat de afsluiting van het Haantje ter hoogte van de spoorwegovergang grote invloed heeft op de beleving en het gebruik. Met die ervaring in het achterhoofd is er bezorgdheid over het effect van de voorgenomen afsluiting ter hoogte van de huidige spoorwegovergang op het Haantje.		
b.	De voorgenomen afsluiting zal de huidige buurt langs het Haantje in twee gescheiden helften delen. Het goede contact tussen burens aan weerszijden van het spoor, die bijvoorbeeld 's avonds een wandeling maken of de hond uitlaten, zal verwateren. Voor bewoners aan de westzijde van het spoor, zal de bereikbaarheid van het stadscentrum van Delft dramatisch verslechteren. Voor een gezin als het onze met jonge kinderen die in Delft op school gaan is dat een hard gelag. Voor bewoners aan de oostzijde van het spoor zal de bereikbaarheid van het gebied rondom de Van Foreestweg sterk achteruitgaan. De voorgenomen afsluiting grijpt op deze manier onevenredig hard in op het dagelijks leven van een grote groep bewoners en heeft daarnaast ook een negatief effect op de waarde van het onroerend goed ter plaatse. Het is cruciaal om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en een vorm van verbinding tussen west en oost in stand te houden. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan ter hoogte van het Haantje een (fiets-) tunnel op te nemen op de plek waar nu nog de spoorovergang is. Een fietstunnel biedt ook grote voordelen voor de toekomstige bewoners van RijswijkBuiten. In het voorgenomen bestemmingsplan komen de huidige delen van het Haantje die dicht bij het spoor liggen, in feite aan het eind van een doodlopende weg te liggen. Dat is zoals gezegd vervelend voor de huidige bewoners maar, ook de toekomstige bewoners van Rijswijk Buiten kunnen op deze manier geen	We verwijzen naar de beantwoording op 2a en 5b.	De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

	gebruik maken van de mooie laan langs het water die in haar huidige vorm druk gebruikt en beleefd wordt. Het aanbrengen van een verbinding tussen oost en west, waarmee de huidige bruikbaarheid en beleefbaarheid in stand blijft, zal een waardedaling van het huidige onroerend goed verminderen en tegelijkertijd de waarde van het toekomstige onroerend goed van RijswijkBuiten doen toenemen. De meerwaarde van de aanvullende kosten die met de aanleg van een (fiets-) tunnel gemoeid zijn, kunnen op deze wijze eenvoudig worden beargumenteerd. Het achterwege laten van een dergelijke goede investering in leefbaarheid en meerwaarde voor alle bewoners lijkt ons moeilijk te verdedigen in een eventuele latere bezwaarprocedure.		
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
10.			
a.	Het Haantje mag gezien worden als een veel gebruikte wandel- en fietsroute met fraaie bebouwing en past geheel in het groene karakter van RijswijkBuiten. Dit beeld moet gehandhaafd blijven. Het luw maken van snelverkeer zal daar zeker toe bijdragen, maar het totaal afsluiten als fiets- en wandelroute indien de tunnel onder het spoor een feit wordt, zou het tot een "dode uithoek" maken. Een verbinding langs het spoor om oostelijk en westelijk deel van het Haantje te verbinden zou een oplossing kunnen zijn en past ook in "woon-werkverkeer fietsmobiliteitsplannen". Bij de grootscheepse herinrichting, indien er ook een nieuwe spoorbrug gaat komen, zou dit onderdeel van het plan kunnen worden.	We verwijzen naar de beantwoording op 2b.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b.	Verzoek om een fietspad aan weerszijden van de Laan van 't Haantje te maken, dat de oost- en westzijde van het Haantje beter	Het profiel van de tunnel onder het spoor maakt het niet mogelijk om aan weerszijden van de Laan van 't Haantje een fietspad te situeren. De keuze voor het huidige profiel	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

	bereikbaar maakt voor langzaam verkeer en isolatie voorkomt. Het biedt ook meer veiligheid dan 2-richtings fietsverkeer op 1 pad.	is een kostenafweging geweest van het Ministerie van I&M. Het tweerichtingen fietspad en voetpad langs de Laan van 't Haantje ligt aan de noordkant van de hoofdontsluitingsstructuur, omdat de meeste voet- en fietsbewegingen een relatie hebben met de nieuwe woonwijk RijswijkBuiten. Bij de verdere uitwerking van de wegenstructuren zal het Haantje vanaf de Laan van 't Haantje ook voor langzaam verkeer bereikbaar blijven.	
c.	Het besluit over 4-sporigheid blijft nog uit en tijdens een bijeenkomst in Delft liet een ProRail medewerker zich ontvallen dat dit weleens kon samenhangen met het 4-sporig maken van het traject Delft-Schiedam. Indien de tunnel (nog) niet gerealiseerd is, dient de verkeersveiligheid op het Haantje wederom sterke aandacht te krijgen. Er wordt gewezen op het rapport dat op verzoek van bewoners aan het Haantje door VVN is opgesteld. Een nieuwe woonwijk, verlenging van de A4 en langdurige werkzaamheden in Delft lijken allemaal verkeer aantrekkende factoren. Enige jaren geleden is een plan gepresenteerd met bijbehorend budget van circa €180.000,-. In het licht van de snel te verwachten aanleg van de tunnel werd dat uitgesteld. Verzoek om nogmaals naar dit voorstel te kijken.	Vooralsnog gaan wij er vanuit dat de onderdoorgang van het spoor binnen afzienbare tijd gerealiseerd wordt. Wij hebben geen informatie ontvangen, waaruit blijkt dat de planning vertraagd is of dat de onderdoorgang niet gerealiseerd wordt. Daarnaast is de kruising van het Haantje met de Prinses Beatrixlaan onlangs gewijzigd. Alleen langzaam verkeer kan nog vanaf de Prinses Beatrixlaan direct het Haantje bereiken. Dit zorgt voor een afname van het gemotoriseerde verkeer op het Haantje wat de verkeersveiligheid ten goede komt.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
d.	De agrarische/landelijke uitstraling van de Sionsweg en het Haantje zijn inspiratiebron geweest voor RijswijkBuiten. Bewoners van het gebied werden gevraagd hierin mee te denken. Benadrukt wordt dat deze fraaie rand van RijswijkBuiten graag i.s.m. met de gemeente behouden moet blijven en waar mogelijk verbeteren. Het gebied wordt herkend als een plek met "landelijke woonkwaliteit". Een industriegebied zou hierop een negatieve invloed kunnen hebben. Er zijn in het nabije verleden goede stappen gezet en zorgvuldigheid bij verdere uitwerking is van groot belang. De maximale toegestane milieucategorie 3.1 biedt nog veel ruimte voor niet bij het Haantje horende bedrijvigheid.	Om de kwaliteiten van het Haantje te behouden, wordt het bedrijventerrein fysiek afgescheiden van het Haantje door middel van een watergang. Verder wordt het bedrijventerrein ontsloten vanaf de Laan van 't Haantje, zodat de verkeersbewegingen vanwege het bedrijventerrein geen gebruik zullen maken van het Haantje.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
11.	<i>Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland</i>		
a.	GS verzoeken om de in het DPO onderbouwde aantal m2 dagelijkse detailhandel in de planregels op te nemen en deze uit te splitsen naar aantal m2 voor de supermarkt en aantal m2 overige dagelijkse detailhandel.	De uitwerkingsverplichting waarmee kan worden voorzien in detailhandel wordt overgenomen uit de eerste herziening. Net zo min als in de eerste herziening wordt in het voorliggende plan hierin een onderscheid gemaakt tussen het aantal m2 voor de supermarkt en het aantal m2 overige dagelijkse detailhandel. In zoverre is dus geen sprake van een planologische wijziging. Van een toevoeging van detailhandel aan de bestaande plancapaciteit is geen sprake en van een (nieuwe) behoeftevraag dus evenmin. De exacte verdeling van het aantal m2 wordt in de planregels in het midden gelaten, om ten tijde van de uitwerking optimaal te kunnen inspringen op de dan bestaande behoefte. Om die reden wordt niet voldaan aan het verzoek.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
b.	GS geven aan dat het bestemmingsplan voorziet in nieuwe detailhandel binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk. De actuele behoefte wordt in het DPO voor 2025 voldoende aangetoond.	De gemeenteraad neemt dit ter kennisgeving aan.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
c.	GS constateren dat geen advies is gevraagd aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland. Het inwinnen van een dergelijk advies wordt voorgeschreven in art. 2.1.4 lid 1 onder b van de Verordening ruimte Zuid-Holland 2014, omdat wordt voorzien in meer dan 2000 m ² b.v.o. Volgens de toelichting op de verordening dient het advies van de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te liggen, wat inhoudt dat onderhavig plan opnieuw ter inzage moet worden gelegd.	Naar aanleiding van deze zienswijze is alsnog advies ingewonnen bij de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland. De adviescommissie heeft een positief advies uitgebracht (zie bijlage 2). Aan de opdracht om het bestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen, wordt geen gevolg gegeven. Daartoe bestaat geen aanleiding, omdat het bestemmingsplan inhoudelijk met dit advies in overeenstemming is en dus niet noopt tot het doorvoeren van enige wijzigingen. Het feit dat het advies ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp nog niet beschikbaar was, heeft niemand in zijn belangen geschaad.	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.
d.	GS constateren dat binnen het plangebied op dit moment sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en wijzen erop dat het provinciaal beleid voorschrijft dat aannemelijk moet worden gemaakt dat op termijn wel aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan. GS verzoeken hier alsnog	Zoals aangegeven in de beantwoording onder punt 4i, neemt het groepsrisico, in tegenstelling tot aangegeven in de toelichting van het ontwerp-plan, niet toe, omdat geen verschuiving plaatsvindt van de projectie van een aantal woningen van Sion naar 't Haantje. De conclusie uit de bijlage externe veiligheid, alsmede de conclusie uit het advies dat de Veiligheidsregio Haaglanden (bijlage 1) heeft gegeven in het kader van de eerste herziening, dat het groepsrisico als gevolg van het bestemmingsplan niet	De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

	invulling aan te geven.	toeneemt, is nog altijd actueel, omdat het planologische regime als gevolg van het voorliggende plan geen relevante wijzigingen ondergaat. Overigens verleent de gemeente maximale inspanning om het groepsrisico rondom DSM te beheersen en verder te verlagen. In de toelichting wordt aangegeven dat daartoe verschillende maatregelen getroffen kunnen worden, bijvoorbeeld wat betreft de zelfredzaamheid van de personen die in het plangebied aanwezig zijn. Die maatregelen zijn nog steeds in beeld, onder meer door in de plan- en uitwerkingsregels het treffen van veiligheidsmaatregelen voor te schrijven, zoals de aanleg van vluchtroutes. DSM is voornemens om bij DCMR een aanvraag in te dienen voor een actualisering van haar omgevingsvergunning. Uit navraag bij DCMR blijkt dat hier weliswaar overleg over plaatsvindt, maar dat er nog geen zicht is op het indienen van een daadwerkelijke aanvraag. De gemeente houdt de ontwikkelingen hieromtrent in de gaten en zal bezien of in overleg met DSM en DCMR veiligheidsmaatregelen aan de bron mogelijk zijn op grond waarvan de veiligheidssituatie verder kan worden verbeterd.	
e	GS wijzen erop dat een aantal begripsbepalingen uit het bestemmingsplan niet geheel overeenkomt met de regels van de Verordening Ruimte en verzoeken om die bepalingen in overeenstemming te brengen met de regels van de verordening.	De regels worden in overeenstemming gebracht met de verordening door de tekst onder 1.12 te wijzigen in: een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, bewerken, installeren, inzamelen en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde goederen; en onder 1.36 te wijzigen in: educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve openbare dienstverlening, als ook ondergeschikte horeca en detailhandel ten dienste van deze voorzieningen, met dien verstande dat het assortiment moet aansluiten bij de aard van de voorgenoemde voorzieningen;	De begrippen (artikel 1.12 en 1.36) worden aangepast conform nevenstaande tekstvoorstel.

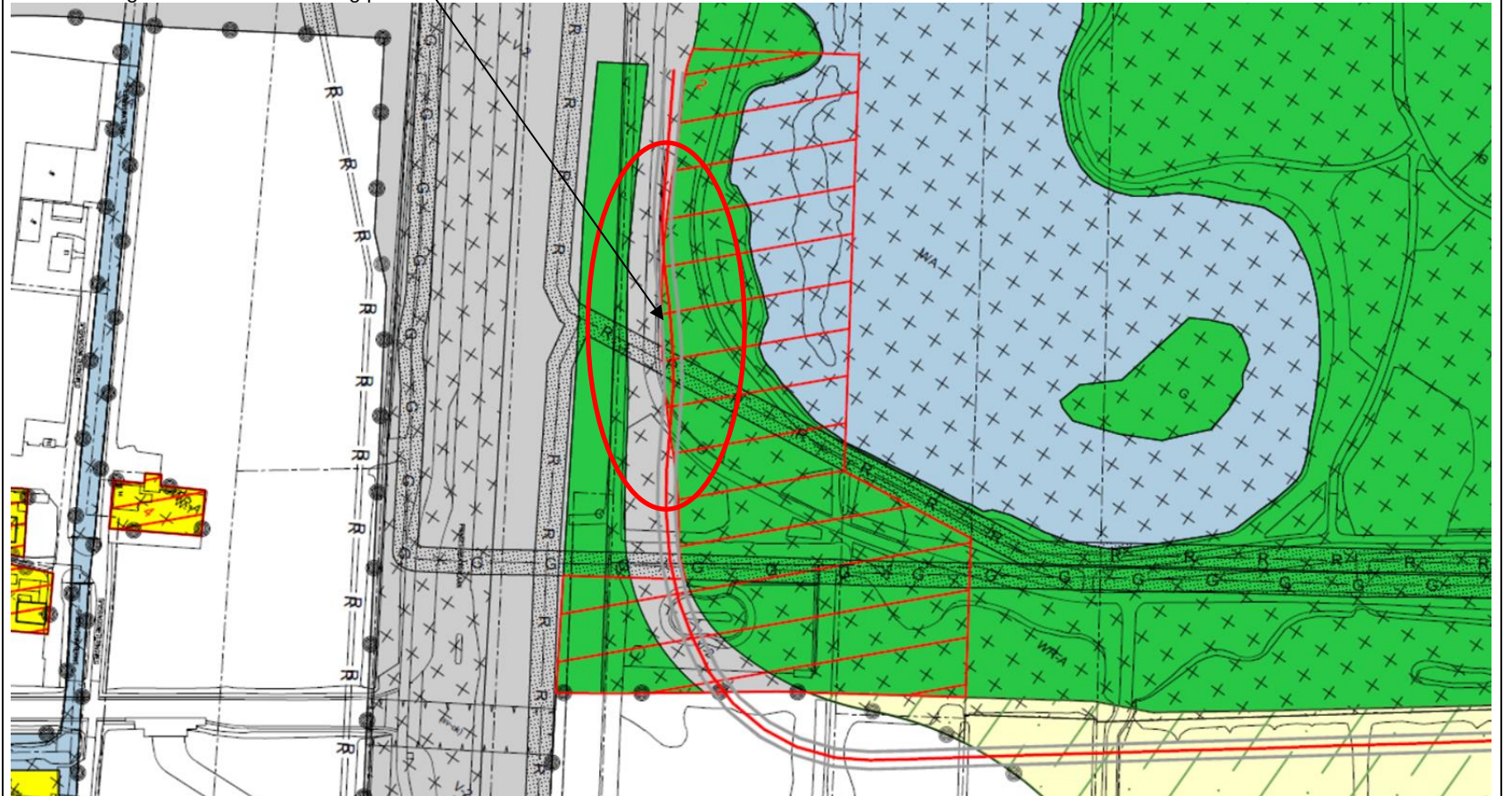
STAAT VAN WIJZIGINGEN

Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Sion 't Haantje, tweede herziening

Naast de in de beantwoording van de zienswijzen beschreven wijzigingen worden de volgende ambtshalve wijzigingen voorgesteld:

#	Voorgestelde wijzigingen RE
1.	Aan artikel 1 bergripen wordt toegevoegd: <i>1.39 patiowoning een woning met een geheel of gedeeltelijk omsloten binnenplaats of binnenhof gevormd door de zijmuren van naburige dan wel op het eigen (bouw)perceel aanwezige gebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;</i>
2.	Aan artikel 6.4 worden 2 bepalingen toegevoegd: <i>lid 6.2.1 sub a onder 1 voor het toestaan van een kortere afstand van gebouwen tot een perceelgrens grenzend aan of gericht op de bestemming 'Wonen – 1' en/of 'Verkeer – 2';</i> <i>lid 6.2.1 sub a onder 2 voor het toestaan van een kortere afstand van gebouwen tot perceelgrenzen;</i>
3.	Aan artikel 17.2 onder 1 wordt toegevoegd: <i>in afwijking van het bepaalde onder g. geldt voor percelen dieper dan 30 meter, dat de diepte van het hoofdgebouw 15 meter plus de extra diepte van het perceel bedraagt, met een maximum van 20 meter.</i>
4.	In artikel 18.2.1 onder b, artikel 19.2.1 onder b, artikel 21.5 onder b, artikel 22.2 onder b en artikel 33 onder g wordt 'sociale woningen' gewijzigd in 'sociale huurwoningen'
5.	Aan artikel 18.2 en 19.2 onder 1 wordt toegevoegd: voor grondgebonden woningen in de vorm van patiowoningen, geldt dat de diepte van het hoofdgebouw maximaal 25 m bedraagt;
6.	Aan artikel 18.4 en 19.4 onder b wordt toegevoegd: <i>een berging op het voorerf uitsluitend is toegestaan indien de achtertuin niet via een achterpad bereikbaar is of niet via openbaar toegankelijk gebied bereikbaar is;</i>
7.	Artikel 21.5 onder a wordt gewijzigd in: <i>binnen de bestemming mogen ten hoogste 125 woningen worden gebouwd, waarvan maximaal 30% gestapelde woningen, met dien verstande dat het aantal gestapelde woningen binnen de gezamenlijke bestemmingen 'Woongebied – 1', 'Woongebied – 2', 'Wonen – Uit te werken 1' en 'Wonen – Uit te werken 2' niet meer dan 30% van het totale aantal woningen (3.400) mag bedragen;</i>
8.	Artikel 22.2 onder a wordt gewijzigd in: <i>binnen de bestemming Wonen - Uit te werken 2 mogen gezamenlijk ten hoogste 1.525 woningen worden gebouwd, waarvan maximaal 50% gestapelde woningen, met dien verstande dat het aantal gestapelde woningen binnen de gezamenlijke bestemmingen 'Woongebied – 1', 'Woongebied – 2', 'Wonen – Uit te werken 1' en 'Wonen – Uit te werken 2' niet meer dan 30% van het totale aantal woningen (3.400) mag bedragen; zodat het aantal woning in 't Haantje weer hetzelfde aantal bedraagt als onder het huidige planologische regime.</i>
9.	Artikel 33 onder e wordt gewijzigd in: <i>het vervallen van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas', mits de betreffende gastransportleiding buiten gebruik is gesteld of is verwijderd;</i>
10.	Artikel 33 wordt toegevoegd: <i>het toevoegen van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Alvorens toepassing te verlenen, aan deze wijzigingsbevoegdheid winnen burgemeester en wethouders advies in bij de beheerder(s) van de leiding;</i>

#	Voorgestelde wijzigingen VB
1.	De bestemming van de percelen 't Haantje 10c en Lange Kleiweg 134 wordt gewijzigd van W-U-2 in Wonen-1
2.	Overige zone - zoekgebied fietspad ter plaatse van Sionsweg 24 en omgeving wordt geschrapt
3.	Ter plaatse van het perceel ten noorden van de Sionsweg 3 wordt de aanduiding 'maximum aantal woonheden' gewijzigd van 1 in 2

4.	Ter plaatse van het perceel ten noorden van de Sionsweg 3 wordt de grens tussen de aanduiding 'groen' en 'Woongebied 2' 3,55 meter in zuidelijke richting opgeschoven.
5.	Onder meer vanwege de ligging van twee leidingen wordt de begrenzing van bestemming Verkeer-2 aangepast conform onderstaande afbeelding gewijzigd zodat de weg binnen de bestemming past. 

5. BIJLAGEN

1. Advies van de Veiligheidsregio Haaglanden (16.086917)
2. Advies van de Commissie detailhandel (16.100753)
3. Akoestisch onderzoek weg-, rail- en industrielawaai Bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, tweede herziening' d.d. 13 oktober 2016 (16.100756)



BRANDWEER



GHOR



MKA

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. Afdeling Stad en Samenleving
Sectie REO
Postbus 5305
2280 HH RIJSWIJK

Bezoekadres

Dedemsvaartweg 1
2545 AP Den Haag
T: 088 886 8000
F: 088 886 8001

Correspondentieadres

VRH
Postbus 52155
2505 CD Den Haag

Datum	5 september 2016	Telefoon	06 – 10 28 62 59
Onze referentie	201607188566	E-mail	adviseringev@vrh.nl
Uw referentie	-	Team	Risicomanagement
Uw verzoek van	13 juli 2016	Cluster	Risicobeheersing
Onderwerp	Advies externe veiligheid ontwerpbestemmingsplan Sion – 't Haantje, tweede herziening		
Bijlage(n)	Adviesbrief VRH ontwerp bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, eerste herziening		

Geacht College,

Naar aanleiding van uw verzoek van 13 juli 2016 om advies uit te brengen in het kader van externe veiligheid over het ontwerp bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, tweede herziening' te Rijswijk, heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) het bestemmingsplan geanalyseerd. Op basis daarvan kan ik het volgende berichten.

Dit advies gaat achtereenvolgens in op de adviesgeschiedenis van de VRH, de nieuwe ontwikkelingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, het groepsrisico en de geadviseerde maatregelen.

Adviesgeschiedenis

Binnen en nabij het plangebied ligt een groot aantal risicobronnen op het gebied van externe veiligheid. Al deze risicobronnen zijn ook in de eerdere advisering van de VRH beschouwd. De risicobronnen, eigenschappen en bijbehorende scenario's worden daarom in dit advies verder buiten beschouwing gelaten.

De VRH is reeds enkele jaren betrokken bij de advisering op bestemmingsplannen in het gebied RijswijkBuiten (voorheen Rijswijk-Zuid). Daarbij heeft de VRH onder andere advies gegeven op:

- Het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje' uit 2011 (hierna het 'moederplan');
- Het 1^e ontwerp-bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, eerste herziening' uit 2013 (hierna 'vorige bestemmingsplan');
- Het 2^e ontwerp-bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, eerste herziening uit 2014;
- Het concept ontwerp-bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, tweede herziening uit 2016.

Het voorliggende advies gaat in op het ontwerpbestemmingsplan 'Sion- 't Haantje, tweede herziening' (hierna 'huidige bestemmingsplan'). Dit advies beschouwt alleen de wijzigingen die met het huidige bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

In het advies van de VRH op het ontwerp bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, eerste herziening (d.d. 29 juli 2013 met kenmerk VRH 2013/4662/MvV) zijn diverse maatregelen geadviseerd waarmee de kans op, en het effect van, incidenten kunnen worden verkleind. Deze maatregelen zijn ook in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen en blijven onverminderd van toepassing.

Nieuwe ontwikkelingen

Het huidige bestemmingsplan is opgesteld vanwege nieuwe inzichten m.b.t. de realisatie van een sporthal en een supermarkt nabij het terrein van DSM Gist B.V. Met het voorliggende bestemmingsplan worden deze ontwikkelingen niet langer mogelijk gemaakt.

DSM Gist B.V.

In het concept ontwerp-bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, tweede herziening uit 2016 werd zowel woonbestemmingen als de ontwikkeling van een supermarkt en sporthal binnen het invloedsgebied van DSM Gist B.V mogelijk gemaakt. Door deze ontwikkeling nam het groepsrisico toe van 1,21 maal de oriëntatiewaarde naar 1,32 maal de oriëntatiewaarde. Doordat er nu geen supermarkt en sporthal komt, zal dit gevolgen hebben voor het groepsrisico.

- | | |
|----|--|
| A. | Aangezien de oriëntatiewaarde naar verwachting boven de 1 blijft, wordt geadviseerd om het groepsrisico als gevolg van het niet langer mogelijk maken van de supermarkt en de sporthal opnieuw te beschouwen. Mogelijk dat deze nu lager zal uitkomen. |
|----|--|

Beleidskader

In de beleidsvisie 'Duurzaamheid en Milieu 2013-2017' van de provincie Zuid-Holland is DSM Gist B.V. in verband met de overschrijding van het groepsrisico, als één van de knelpunten op het gebied van externe veiligheid opgenomen.

Daarnaast is in deze beleidsvisie opgenomen dat wanneer het groepsrisico wordt overschreden, aannemelijk gemaakt dient te worden dat op termijn aan de oriëntatiewaarde wordt voldaan en dient te worden aangetoond dat een maximale inspanning is geleverd om de gevolgen van een ongeval tot een minimum te beperken.¹

Het voldoen aan de oriëntatiewaarde op basis van het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, tweede herziening' is een bestuurlijk dilemma aangezien de oriëntatiewaarde van het groepsrisico van DSM Gist B.V. in de huidige situatie ook al wordt overschreden en nu mogelijk zelfs afneemt.

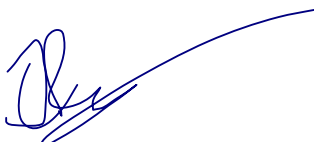
- | | |
|----|--|
| B. | Geadviseerd wordt om het groepsrisico als gevolg van de ontwikkelingen binnen de PR 10 ⁻⁷ contour van DSM Gist B.V. te verantwoorden. |
|----|--|

Tot slot

Ik verwacht dat dit advies voldoende informatie bevat om het groepsrisico, als gevolg van het niet meer mogelijk maken van de supermarkt en sporthal, te beschouwen en een verantwoording van het groepsrisico op te stellen.

Als er vragen zijn naar aanleiding van bovenstaande, dan kunt u contact opnemen met de heer S.J.T. Lepelaar (06 – 10 28 62 59).

Met vriendelijke groet,



Teamhoofd Risicomanagement
Mw. ir. I.L. Rijnhart

¹ "Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2013 – 2017, Een beter leefmilieu met minder hinder", Provincie Zuid-Holland, 27 maart 2013.



BRANDWEER



GHOR



MKA

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. Afdeling Stad en Samenleving
Sectie REO
Postbus 5305
2280 HH RIJSWIJK

Bezoekadres

Dedemsvaartweg 1
2545 AP Den Haag
T: 088 886 8000
F: 088 886 8001

Correspondentieadres

VRH
Postbus 52155
2505 CD Den Haag

Datum 16 juli 2014
Onze referentie VRH 2014/2792/MvV
Uw referentie -

Telefoon 088 - 886 9263
E-mail adviseringev@vrh.nl
Team Risicomanagement
Cluster Risico- & Crisisbeheersing

Uw verzoek van 4 juni 2014
Onderwerp Advies externe veiligheid 2^e
ontwerpbestemmingsplan Sion -
't Haantje, eerste herziening
Bijlage(n) 1

Gemeente Rijswijk	
18 JULI 2014	
ORG. ONDERDEEL	
REG. KENMERK	

Geacht College,

Naar aanleiding van uw verzoek van 4 juni 2014 om advies uit te brengen in het kader van externe veiligheid over het ontwerp bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, eerste herziening' te Rijswijk, heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) het bestemmingsplan geanalyseerd. Op basis daarvan kan ik het volgende berichten.

Dit advies gaat achtereenvolgens in op de adviesgeschiedenis van de VRH, de nieuwe ontwikkelingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, een aanvulling op het eerdere advies op basis van de nieuw aangeleverde informatie omtrent TNO Rijswijk en gaat tot slot in op (eventuele) toekomstige uitbreidingen nabij TNO Rijswijk.

Binnen en nabij het plangebied ligt een groot aantal risicobronnen op het gebied van externe veiligheid. Al deze risicobronnen zijn ook in de eerdere advisering van de VRH beschouwd. De risicobronnen, eigenschappen en bijbehorende scenario's worden daarom in dit advies verder buiten beschouwing gelaten. De wijzigingen die met het voorliggende 2^e ontwerpbestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, kunnen zorgen voor een verandering van het (groeps)risico.

Adviesgeschiedenis

De VRH is reeds enkele jaren betrokken bij de advisering op bestemmingsplannen in het gebied RijswijkBuiten (voorheen Rijswijk-Zuid). Daarbij heeft de VRH onder andere advies gegeven op:

- Het bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje' uit 2011 (hierna het 'moederplan');
- Het 1^e ontwerp-bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, eerste herziening' uit 2013 (hierna 'vorige bestemmingsplan').

Het voorliggende advies gaat in op het 2^e ontwerpbestemmingsplan 'Sion- 't Haantje, eerste herziening' (hierna 'huidige bestemmingsplan'). Dit advies beschouwt alleen de wijzigingen die met het huidige bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

In het advies van de VRH op het vorige bestemmingsplan zijn diverse maatregelen geadviseerd waarmee de kans op en effecten van incidenten kunnen worden verkleind. Aan de geadviseerde maatregelen is op de volgende wijze gevolg gegeven:

- In het nu voorliggende bestemmingsplan zijn de maatregelen A, C en D verwerkt;
- De maatregelen G en H, zijn in de regels alleen opgenomen voor de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken';
- Maatregel L is gerealiseerd door middel van de structurele overleggen die plaatsvinden tussen de gemeente Rijswijk, de ontwikkelaar en de heer J.W.A. van Eldijk van de VRH.

Van de andere maatregelen (en bestemmingen) is (nog) niet aangegeven of en in hoeverre deze door de gemeente (in het bestemmingsplan) worden overgenomen.

- A. Geadviseerd wordt om in het huidige bestemmingsplan alsnog de afweging te maken of en op welke wijze de maatregelen D. tot en met K. uit het advies van de VRH op het vorige bestemmingsplan door de gemeente Rijswijk worden overgenomen.
Hierbij kan onder andere gebruik worden gemaakt van een (nu nog ontbrekende) verantwoording groepsrisico, ten behoeve van de ontwikkelingen die met het voorliggende bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

Nieuwe ontwikkelingen

Het bestemmingsplan is opgesteld vanwege nieuwe inzichten, recente ontwikkelingen en enkele omissies. Ten opzichte van het vorige bestemmingsplan worden met het voorliggende bestemmingsplan 9 extra wijzigingen mogelijk gemaakt. Van deze wijzigingen is wijziging 3 *'Wijziging van de uit te werken bedrijfsbestemming naar een woongebied'* in het kader van externe veiligheid het meest relevant.

Met deze wijziging zal een deel van de uit te werken bedrijfsbestemming uit het moederplan binnen het deelgebied 'Sion' komen te vervallen. Deze gronden worden gewijzigd in de bestemming 'Woongebied'. Door deze wijziging zal het totaal aantal woningen binnen het totale plangebied echter niet toenemen.

- B. Geadviseerd wordt om voor wijziging 3 de maatregelen G (afschakelbare ventilatie), H (vluchtwegen), J (risicocommunicatie) en L (bereikbaarheid hulpdiensten en bluswatervoorzieningen) uit het advies van de VRH op het vorige bestemmingsplan van toepassing te verklaren.

Nieuwe informatie TNO

In het advies van de VRH op het vorige bestemmingsplan is door middel van maatregel B. geadviseerd om na te gaan in hoeverre de aanwezigheid van de Rijswijksche Hockeyclub (RHC) en De Spartaan binnen de B-zone van TNO Rijswijk (TNO-PML) in de huidige situatie is toegestaan.

In het afgelopen jaar is de VRH betrokken geweest bij de activiteiten die door de gemeente Rijswijk zijn ondernomen om hier meer duidelijkheid over te krijgen. Onze brief 'Veiligheidssituatie TNO en uitkomsten QRA' van 25 februari 2014 met kenmerk VRH 2014/956/IR aan de gemeente Rijswijk gaat nader in op de uitkomsten van deze activiteiten. In die brief is aangegeven dat de huidige situatie voor de sportverenigingen RHC en De Spartaan voldoet aan de normen en richtwaarden voor externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico) en daarmee voldoet aan de regelgeving. Dat betekent dat de risico's niet zo groot worden geacht dat sanering van de omgeving of het beëindigen van de activiteiten van TNO direct noodzakelijk is, maar uitbreidingen binnen de veiligheidszones zijn niet toegestaan. De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft deze conclusies bevestigd.

Zoals ook in de eerdere advisering van de VRH is aangegeven, kunnen beide sportverenigingen echter wel worden blootgesteld aan effecten die bij de ergst denkbare scenario's door TNO Rijswijk (en de andere risicobronnen in de omgeving) worden veroorzaakt. Uit de risicoanalyse uit 2013¹ blijkt dat van alle activiteiten die bij TNO Rijswijk worden verricht, alleen de opslag van explosieven bij draagt aan de fysieke effecten buiten de inrichting (brokstukuitwerp en overdruk). De kans dat een incident plaats vindt met deze opslag van explosieven, waarbij fysieke effecten buiten de inrichting plaatsvinden, is zeer klein. Verder kan er door andere activiteiten wel hinder ontstaan in de omgeving van TNO Rijswijk, zoals: geluidseffecten, trillingen en rook.

- C. Om de effecten voor RHC en De Spartaan te verkleinen van de scenario's van TNO Rijswijk en de zelfredzaamheid van personen binnen de B-zone te verhogen wordt geadviseerd om de maatregelen te treffen, zoals deze zijn opgenomen in de bijlage.

Toekomstige uitbreidingen nabij TNO

In het huidige bestemmingsplan is opgenomen dat de onderzoeksactiviteiten van TNO Rijswijk op het gebied van explosieven en munitie zullen worden verplaatst naar de locatie Ypenburg van TNO. Deze verplaatsing zou uiterlijk op 1 januari 2021 moeten zijn afgerond. In de regels van het bestemmingsplan is daarom opgenomen dat binnen de 'veiligheidszone – munitie' een bouwverbod geldt tot 1 januari 2021.

¹ Risico-analyse activiteiten met explosieven bij TNO inrichting Rijswijk - Externe veiligheid, september 2013, TNO 2012 R10407

Het in het bestemmingsplan vastleggen van de datum wanneer verplaatsing van de activiteiten zou moeten zijn afgerond, garandeert echter niet dat de activiteiten ook daadwerkelijk op 1 januari 2021 zijn gestopt.

- D. Geadviseerd wordt om het opheffen van het huidige bouwverbod binnen de 'Veiligheidszone – Munitie' niet (alleen) af te laten hangen van een geplande datum, maar afhankelijk te laten zijn van het feitelijk stoppen/wijzigen van de activiteiten bij TNO Rijswijk. Op basis daarvan zouden uitbreidingen buiten de (eventuele) B-zone kunnen worden toegestaan. Daarbij is het van belang dat het stoppen/wijzigen van de activiteiten ook in de milieuvergunning van TNO Rijswijk is geborgd.

Tot slot

Ik verwacht dat dit advies voldoende informatie bevat om een verantwoording van het groepsrisico op te stellen en om maatregelen te kunnen treffen die de zelfredzaamheid, de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een zwaar ongeval verbeteren.

Niet alle geadviseerde maatregelen kunnen worden opgenomen in dit bestemmingsplan, maar zijn bedoeld voor andere afdelingen binnen de gemeente. Deze maatregelen kunnen mogelijk binnen andere ruimtelijke plannen of door andere disciplines van de gemeente worden geborgd. Ik ga ervan uit, dat na de bestuurlijke besluitvorming, de overgenomen maatregelen bij de juiste afdeling(en) van de gemeente Rijswijk bekend worden gemaakt.

Als er vragen zijn naar aanleiding van bovenstaande, dan kunt u contact opnemen met de heer M.T.M. van Velzen (088 - 886 9263) of mevrouw I.L. Rijnhart (088 - 886 9250).

Met vriendelijke groet,



Clusterhoofd Risico- & Crisisbeheersing
drs O. Visscher MCDm

Bijlage 1

In deze bijlage worden de maatregelen beschouwd die voor het voorliggende bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje' bij/binnen de B-zone van TNO Rijswijk getroffen kunnen worden om de effecten van de scenario's van TNO Rijswijk voor RHC en de Spartaan te verkleinen en de zelfredzaamheid van personen te verhogen (maatregel C). Achter elke maatregel is aangegeven op welk(e) aspect(en) deze van invloed is.

Verder is in het bestemmingsplan in de regels voor de gronden van RHC en de Spartaan (bestemming 'Sport') opgenomen, dat deze bestemd zijn voor sport en recreatie, maar dat *geen* verblijfsrecreatie is toegestaan.

Nr.	Advies	Aard van de maatregel
I.	Bij RHC en de Spartaan kunnen geluidseffecten worden waargenomen als gevolg van de activiteiten met ontplofbare stoffen (proefnemingen) bij TNO Rijswijk. Het is van belang dat deze activiteiten niet zorgen voor onrust bij onbekende bezoekers van de sportverenigingen. Daarom wordt geadviseerd om – waar mogelijk – afspraken te maken met TNO Rijswijk zodat tijdens (grote) evenementen bij de sportverenigingen geen activiteiten met ontplofbare stoffen worden verricht.	Kans- en effectmaatregel
II.	Sterkere/lamineren ramen van de (club)gebouwen. Op de gevels van de clubgebouwen van de sportverenigingen kan een overdruk ontstaan, als gevolg van de ergst denkbare scenario's van TNO. Van de sportverenigingen is de mogelijke overdruk op RHC het hoogst (met ongeveer 0,05 bar). Geadviseerd wordt dat de clubgebouwen zijn voorzien van ramen, waarbij als gevolg van de overdruk geen/beperkte scherfwerking kan plaatsvinden. Daarbij heeft draadglas de meest effectieve oplossing, maar er kan ook gedacht worden aan het lamineren/beplakken van de ramen met folies, daardoor neemt de (mogelijke) scherfwerking van de ramen af.	Effectmaatregel
III.	Op basis van een gesprek met de DCMR blijkt dat door een brand binnen TNO binnen/nabij de opslagen met explosieven, een dreigende escalatie zou kunnen ontstaan. Daarom wordt geadviseerd dat TNO bij brandmeldingen, RHC en De Spartaan zo spoedig mogelijk waarschuwt . Zodat RHC en de Spartaan daarop in kunnen spelen om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te verhogen. Verificatie van de brandmelding is daarbij van belang.	Zelfredzaamheid
IV.	Bij de een incident met ontplofbare stoffen is het van belang dat de aanwezigen bij de sportverenigingen veilig kunnen vluchten tot (ver) buiten de B-zone van TNO Rijswijk. Daarvoor is het van belang dat vluchtwegen (met voldoende capaciteit) aanwezig zijn die van het incident weg leiden. Hierbij gaat de voorkeur uit dat de aanwezige personen zo snel mogelijk in westelijke richting tot buiten de B-zone kunnen vluchten, om vervolgens verder naar het noorden of zuiden te vluchten (i.v.m. de aanwezige spoorlijn ten westen van de sportverenigingen).	Zelfredzaamheid
V.	Het is van belang dat het personeel/de begeleiding van de verenigingen binnen de B-zone van TNO Rijswijk is voorbereid op de effecten van eventuele calamiteiten bij TNO Rijswijk. Daarbij is het belangrijk dat deze personen ook weten hoe bij (dreigende) calamiteiten gehandeld dient te worden. Bijvoorbeeld om de aanwezige personen te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarbij is het van belang dat er geen paniek ontstaat en rekening wordt gehouden met de lokale verkeerssituatie. Dit kan mogelijk worden geborgd in een nood- of ontruimingsplan. Het is ook van belang dat dit structureel wordt geoefend.	Zelfredzaamheid



Akoestisch onderzoek weg-, rail- en industrielawaai



Bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, tweede herziening'

13 oktober 2016



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



Projectgegevens

Akoestisch onderzoek weg-, rail- en industrielawaai bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, tweede herziening'

Opdrachtgever Programmabureau Rijswijk Buiten
Contactpersoon de heer J. de Oude

Werknummer 318.415.10/318.426.10

Datum 13 oktober 2016

Adviseur



KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: ing. J. Kraaijeveld

Behandeld door: ing. J. Kraaijeveld

Telefoonnummer: 06-22012330

File: j:\318\415\10\3 projectresultaat\2e herziening\milieu\geluid\03 rapport (ook il groenrijk)\akoestisch onderzoek bestemmingsplan 'sion - 't haantje tweede herziening' 13 oktober 2016.docx

Inhoudsopgave

blz.

1.	Inleiding	1
2.	Wettelijk kader.....	2
2.1.	Wegverkeerslawaaï	2
2.2.	Railverkeerslawaaï	3
2.3.	Industrielawaai	4
3.	Uitgangspunten en berekeningsmethode.....	6
3.1.	Wegverkeersgegevens	6
3.2.	Railverkeersgegevens	6
3.3.	DSM.....	6
3.4.	Berekeningsmethode.....	7
4.	Berekeningsresultaten.....	9
4.1.	Resultaten.....	9
4.1.1	Wegverkeerslawaaï	9
4.1.2	Railverkeerslawaaï	10
4.1.3	Industrielawaai	11
4.2.	Cumulatie.....	13
5.	Conclusies.....	15

Inhoudsopgave bijlagen

Bijlage 1	: Overzicht wegverkeersgegevens prognosejaar 2026
Bijlage 2	: Rekenmodel wegverkeerslawaaï conform Standaardrekenmethode 2
Bijlage 3	: Resultaten bestemming Wonen - Uit te werken 1 (deelgebied Sion)
Bijlage 4	: Resultaten bestemming Wonen - Uit te werken 2 (deelgebied 't Haantje)
Bijlage 5	: Resultaten gebiedsaanduiding Wetgevingszone - wijzigingsgebied
Bijlage 6	: Resultaten railverkeerslawaaï
Bijlage 7	: Resultaten DSM
Bijlage 8	: Berekening DSM; bouwkundige maatregelen
Bijlage 9	: Berekeningsresultaten cumulatieve geluidsbelasting

1. Inleiding

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje' en het bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, eerste herziening' is in 2011 en 2013 akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het voorliggende bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, eerste herziening' is de bestemming 'Woongebied' opgenomen. Voor de woningen die als recht binnen deze bestemming mogelijk worden gemaakt is in het kader van de eerste projectie van de woningen binnen de eerste herziening reeds een hogere grenswaarde vastgesteld. Deze woningen zijn om deze reden niet in dit onderzoek betrokken.

In deze tweede herziening zijn verder geen bestemmingen voorzien waarbinnen als recht een nieuwe woning kan worden gebouwd. Nieuwe woningen kunnen in principe alleen worden gebouwd nadat een wijzigingsplan of een uitwerkingsplan is opgesteld. Het voorliggende onderzoek gaat daarom uitsluitend in op de akoestische haalbaarheid van de nieuw te bouwen woningen binnen de uit te werken bestemmingen. Eventuele hogere grenswaarden dienen te zijner tijd in het kader van de wijzigings- of uitwerkingsprocedure te worden vastgesteld.

Verder zijn in het kader van dit akoestisch onderzoek de volgende zaken van belang die ten opzichte van het akoestisch onderzoek voor de eerste herziening zijn gewijzigd:

- De ligging van het westelijke deel van de weg Laan van 't Haantje is afgestemd op het uitwerkingsplan 'Laan van 't Haantje, Groenrijk en aangrenzend woongebied'. Dit houdt een beperkte verschuiving van de weg in, die in dit akoestisch onderzoek is meegenomen.
- Aan de noordzijde van woongebied 't Haantje is een tweede ontsluitingsweg voorzien, die direct aantakt op de Prinses Beatrixlaan. Deze weg leidt er toe dat de Laan van 't Haantje minder druk bereden wordt dan in het akoestisch onderzoek voor de eerste herziening werd verwacht.
- Daarnaast zijn er in de tweede herziening wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de maximale aantallen woningen in de deelgebieden Sion en 't Haantje. Deze veranderingen hebben uitsluitend gevolgen voor de wijzigings- en uitwerkingsplannen die in de (nabije) toekomst worden opgesteld.
- Een deel van de woningen in Sion zijn reeds gebouwd of zijn uitwerkingsplannen in voorbereiding. Ook voor het deel van de woningen in 't Haantje ten oosten van de Prinses Beatrixlaan is een uitwerkingsplan in voorbereiding. Dit betekent dat de grens van de uit te werken woonbestemmingen is veranderd.
- Als laatste wijziging wordt genoemd het gebruik van het prognosejaar 2026 voor het verkeer op de lokale wegen. In het akoestisch onderzoek worden de verkeerscijfers voor het jaar 10 jaar na vaststelling van het plan gebruikt. In de eerste herziening zijn de verkeerscijfers voor het prognosejaar 2023 gehanteerd. Zoals eerder is gemeld is in de verkeerscijfers voor dit onderzoek ook het effect van de nieuwe ontsluiting in het noordwestelijke deel van 't Haantje verwerkt.

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport bestaat uit vijf hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1 deze inleiding is. In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van de gebruikte gegevens en berekeningsmethode opgenomen. De resultaten zijn in hoofdstuk 4 beschreven en het rapport wordt afgesloten met hoofdstuk 5 waarin de conclusies van het onderzoek worden beschreven.

2. Wettelijk kader

2.1. Wegverkeerslawaaai

In hoofdstuk VI van de Wgh wordt voor wegverkeerslawaaai onderscheid gemaakt in nieuwe, bestaande en reconstructie situaties. In dit onderzoek is afdeling 2 'Maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones' van toepassing.

Onderzoekszone

Op grond van artikel 74 Wgh geldt aan weerszijde van een weg een zone. Als er nieuwe geluidsgevoelige bestemming mogelijk worden gemaakt in de zone van een weg of als nieuwe wegen worden aangelegd waarbinnen nieuwe of bestaande woningen zijn gelegen dan is een akoestisch onderzoek verplicht. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Voor de Rijksweg A4 geldt een zone van 600 m (2x3 rijstroken, buitenstedelijk gebied). De Prinses Beatrixlaan heeft, na reconstructie, een zone van 350 m (drie of meer rijstroken, stedelijk gebied). De Laan van Sion, het Terras van Sion, de Laan van 't Haantje en de Lange Kleiweg hebben een zone van 200 m (2x1 rijstrook, stedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Voor de overige wegen, van ondergeschikt verkeerskundig belang, wordt een wettelijke toegestane rijsnelheid ingesteld van 30 km/uur. Volgens artikel 74, lid 2 Wgh geldt langs een 30 km/uur-weg geen onderzoekszone. De normen van de Wgh zijn dan ook niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet aandacht worden besteed aan de mogelijke hinder van deze wegen.

Normstelling Wgh

In de Wgh is voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeurswaarde vastgelegd. Is de geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde, dan moeten maatregelen worden overwogen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Is dat niet mogelijk of stuiten deze maatregelen op bezwaren dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rijswijk bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde. De hogere waarde mag de maximale ontheffingswaarde niet overschrijden.

In de hierna opgenomen tabel is de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde aangegeven voor de nieuwe geluidsgevoelige functies in dit plan.

Tabel : Overzicht voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarde.

Bron	Functie	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Rijksweg A4	Woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	53 dB (art. 83, lid 1 Wgh)
Lokale wegen			
Bestaande weg	Woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
Nieuwe weg	Woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	58 dB (art. 83, lid 1 Wgh)

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering dient te zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden. Voor nieuwe woningen mag de geluidsbelasting in verblijfsgebieden niet hoger zijn dan 33 dB.

Reductie geluidsbelastingen

Op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst afneemt, mogen de berekende geluidbelastingen op de gevels worden gereduceerd. Vanaf 1 juli 2012 moet worden gerekend met het vernieuwde 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. (RMG 2012). De resultaten zijn, voor wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur, in veel situaties 1 tot 2 dB hoger dan berekend met het oudere reken- en meetvoorschrift.

Deze hogere geluidbelasting veroorzaakt extra belemmeringen voor nieuwbouwplannen. Met de toekomstige invoering van Swung-2 wordt de maximale waarde voor geluidgevoelige bestemmingen langs wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur versoepeld. De versoepeling heeft als gunstig effect dat daarmee ook de hiervoor genoemde extra belemmeringen voor de woningbouw door de hogere berekende geluidniveaus met het RMG 2012 grotendeels worden voorkomen. Deze eventuele belemmeringen zijn dus tijdelijk van aard en daarom ongewenst. De tijdelijke extra belemmeringen worden zoveel mogelijk voorkomen door een aanpassing van de aftrek artikel 110g Wgh. Dit gebeurt door de toe te passen aftrek, voor wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur, bij een geluidbelasting van 1 of 2 dB boven de maximale ontheffingswaarde, respectievelijk 1 en 2 dB te verhogen. Zo werkt deze aanpassing in de praktijk hetzelfde als het verhogen van de maximale waarde. Het betreft een aanpassing van artikel 3.4 uit het RMG 2012 die vanaf 20 mei 2014 van kracht is geworden.

In het onderstaande overzicht is aangegeven welke reductie is toegepast:

- de resultaten van de lokale wegen zijn gereduceerd met 5 dB;
- de resultaten van de Rijksweg A4 zijn met 2 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie kleiner of gelijk is aan 55 dB of groter is dan 57 dB is;
- de resultaten van de Rijksweg A4 zijn met 3 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie 56 dB is;
- de resultaten van de Rijksweg A4 zijn met 4 dB gereduceerd voor zover de geluidbelasting zonder correctie 57 dB is.

2.2. Railverkeerslawaa

Op grond van hoofdstuk VII 'Zones langs spoorwegen' Wgh en hoofdstuk 4 'Spoorwegen' van het Bgh is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar spoorweglawaa. Voor het plangebied is de spoorlijn van Den Haag naar Rotterdam van belang.

Onderzoekszone

De breedte van de geluidzone langs spoorwegen is geregeld in artikel 1.3 van het Bgh en is gerelateerd aan het gebruik van de spoorweg. De zonebreedte langs de beschouwde spoorlijn Rotterdam - Den Haag heeft een breedte die varieert van 900 tot 1.200 m vanuit het hart van het spoor gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf.

Normstelling

In afdeling 4.2 van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In de hierna opgenomen tabel zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen. In de hierna opgenomen tabel zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel : Grenswaarden voor nieuwe geluidsgevoelige functies langs een bestaande spoorweg

Geluidsgevoelig object	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]
Nieuw te bouwen woningen	55	68

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering dient te zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden. Voor nieuwe woningen mag de geluidsbelasting in verblijfsgebieden niet hoger zijn dan 33 dB.

2.3. Industrielawaai

Op grond van hoofdstuk V 'Zones rond industrieterreinen' Wgh en hoofdstuk 2 'Industrieterreinen' van het Besluit geluidhinder (Bgh) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar Industrielawaai. Het zuidelijke deel van het plangebied Sion - 't Haantje is gelegen in de zone van het industrieterrein 'DSM'.

Onderzoekszone

Voor Industrielawaai is de Wgh van toepassing binnen de geluidszone rond een industrieterrein waarbinnen een categorie van inrichtingen is gevestigd of volgens het bestemmingsplan mogen worden gevestigd en die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

In artikel 59 en 61 Wgh worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties waarbij nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone kunnen worden gevestigd. In de hierna opgenomen tabel zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel : Grenswaarden voor nieuwe functies in de zone van een industrieterrein

Geluidsgevoelig object	Voorkeursgrenswaarde [dB(A)]	Maximale ontheffing [dB(A)]
Nieuw te bouwen woningen	50	55
Andere geluidsgevoelige gebouwen	50	60

In het Bouwbesluit 2003 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering dient te zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden. Voor nieuwe woningen mag de geluidsbelasting in verblijfsgebieden niet hoger zijn dan 35 dB(A).

3. Uitgangspunten en berekeningsmethode

3.1. Wegverkeersgegevens

De voor dit onderzoek gehanteerde verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeersonderzoek Rijswijk-Zuid. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het MER Rijswijk-Zuid. De uitgangspunten en bevindingen van het verkeersonderzoek zijn beschreven in de rapportage van Goudappel Coffeng 'Verkeersonderzoek Rijswijk-Zuid' van 11 november 2010. Als belangrijk gegeven wordt vermeld dat in de verkeerscijfers van de Rijksweg A4 de aanleg van het gedeelte van de Rijksweg A4 tussen Delft en Schiedam is meegenomen.

Voor dit bestemmingsplan dient de akoestische situatie van 10 jaar na vaststelling van het plan te worden beschouwd. Als uitgangspunt is het prognosejaar 2026 aangehouden. In het eerdergenoemde verkeersonderzoek is een studie uitgevoerd naar de verkeersintensiteiten en de afwikkeling in het prognosejaar 2020. In dat verkeersonderzoek is er van uitgegaan dat de nieuwbouw binnen Rijswijk-Zuid ten westen van de Lange Kleiweg in het jaar 2020 is uitgevoerd. Voor de autonome groei van het verkeer in de periode van 2020 tot 2023 is in dit onderzoek uitgegaan van 2% per jaar.

Zoals in de inleiding al is gemeld wordt aan de noordzijde van woongebied 't Haantje een tweede ontsluitingsweg voorzien, die direct aantakt op de Prinses Beatrixlaan. Deze weg leidt er toe dat de Laan van 't Haantje minder druk bereden wordt omdat een deel van de woningen in noordelijke worden ontsloten via deze nieuwe weg. De gemeente Rijswijk heeft onderzoek uitgevoerd naar de verwachte intensiteit op deze nieuwe ontsluitingsweg. Op grond van een eerste raming wordt verwacht dat deze weg circa 1.800 voertuigen af gaat wikkelen na volledige realisatie van de woningen in het deelgebied 't Haantje. Dit aantal voertuigen is in mindering gebracht op het westelijke deel van de Laan van 't Haantje, dat aantakt op de Prinses Beatrixlaan.

Een overzicht van de gehanteerde wegverkeersgegevens voor de lokale wegen is opgenomen in bijlage 1 'Overzicht wegverkeersgegevens prognosejaar 2026'. De wijziging van de verkeersintensiteit op de Laan van 't Haantje als gevolg van de noordelijke ontsluiting van het 't Haantje op de Prinses Beatrixlaan is in deze cijfers verwerkt. Voor de verkeersgegevens van de rijkswegen in de omgeving van het plan is gebruik gemaakt van de gegevens die in het emissieregister.

3.2. Railverkeersgegevens

De gegevens met betrekking tot de railverkeersintensiteiten op de spoorlijn van Den-Haag naar Rotterdam is gebaseerd op de gegevens uit het emissieregister. Naast de gegevens omtrent het gebruik van de spoorlijn zijn in het emissieregister ook gegevens omtrent de bovenbouw van het spoor, het snelheidsprofiel van de treinen en de stopfractie van de treinen opgenomen.

3.3. DSM

Door de Omgevingsdienst Haaglanden zijn twee zonebewakingsmodellen aangeleverd. Het betreft het model waarin de vergunde, de actuele situatie (2011) en de in 2011 voorgestane toekomstige bedrijfssituatie is opgenomen. Daarnaast is het model aangeleverd waarin de activiteiten uit de revisievergunning zijn opgenomen. In september 2014 is aan de hand van deze rekenmodellen de geluidssituatie beoordeeld in mate het deelgebied 't Haantje. De resultaten

van dit onderzoek en de effecten voor dit plan zijn beschreven in dit onderzoek.

3.4. Berekeningsmethode

Voor het bepalen van de geluidsbelasting door het weg- en railverkeer is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 overeenkomstig het RMG 2012. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 3.1.

In het rekenmodel zijn de volgende elementen ingevoerd:

- rijlijnen (hart van de zoneplichtige wegen);
- bodemgebieden (hard/zacht gebieden);
- objecten (gebouwen);
- hoogtelijnen;
- geluidsschermen/wallen;
- toetspunten.

Rijlijnen

Als uitgangspunt is voor de ligging van de rijkswegen uitgegaan van de gegevens uit het emissie-register. Waar nodig is de ligging van de wegen gefit. Voor de ligging van de lokale wegen in het plan is uitgegaan van een recente versie van het verkavelingsplan. Hierin is onder andere uitgegaan van de verdubbeling van het aantal rijstroken van de Prinses Beatrixlaan en de gewijzigde nieuwe ligging van deze weg. Voor de ligging van de lokale wegen buiten het plan is uitgegaan van de digitale ondergrond van de gemeente Rijswijk (GBKN).

Bodemgebieden

In het rekenmodel is als uitgangspunt een akoestisch harde bodem gekozen. Alle akoestische zachte gebieden zoals gras en bermen zijn als specifieke bodemgebieden in het rekenmodel ingevoerd. Het nieuwe bedrijventerrein in dit bestemmingsplan, tussen de Laan van 't haantje en 't Haantje zijn akoestisch hard gemodelleerd. De nieuwe woonbestemmingen in dit bestemmingsplan zijn als 40% akoestisch zacht ingevoerd.

Objecten

De ligging van de gebouwen en de hoogte van deze gebouwen zijn gebaseerd op het rekenmodel dat is opgesteld in het kader van het Besluit omgevingslawaa. Binnen de bestemming 'Wonen - Uit te werken 1' (W-U-1) in het deelgebied Sion kunnen eengezinswoningen worden gebouwd met een maximale hoogte van 16 m. Binnen de bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' (W-U-2) in het deelgebied 't Haantje kunnen woningen worden gebouwd met een maximale hoogte van 35 m.

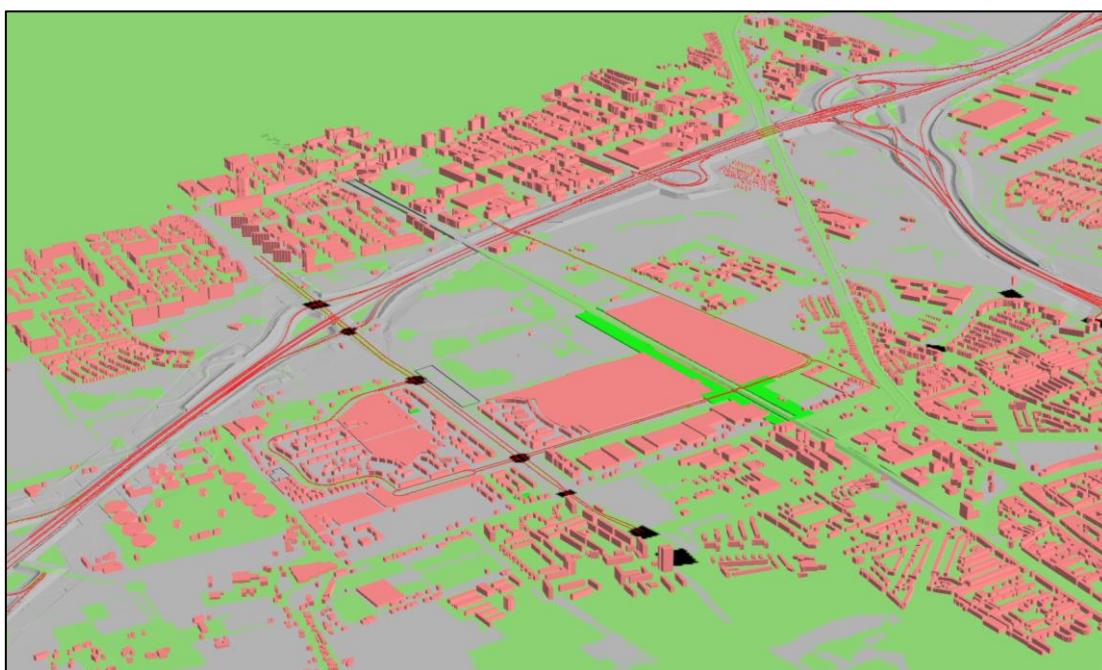
Geluidsschermen/wallen

De bestaande geluidsreducerende maatregelen langs de Rijksweg A4 zijn in het rekenmodel meegenomen. Ter hoogte van de afvalwaterzuivering en verder naar het westen is een bestaand geluidsscherm aanwezig. De hoogte van dit geluidsscherm is 2 m. Vanaf de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan richting het oosten is de Rijksweg A4 verdiept aangelegd. De mate van verdiepte ligging is gebaseerd op de digitale topografische bestanden (dtb-bestanden) van Rijkswaterstaat. In deze bestanden is eveneens hoogte-informatie opgenomen.

Toetspunten

In de rekenmodellen zijn toetspunten opgenomen. Op deze punten kan de geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt per weg of cumulatief. De beoordelingshoogte kan bij deze toetspunten worden aangegeven. Voor het berekenen van de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen binnen de W-U-1 bestemming in het deelgebied Sion is uitgegaan van een maximum bouwhoogte van 16 m met een bijbehorende beoordelingshoogte van 1,5, 4,5, 7,5, 10,5 en 13,5 m. Voor de woningen in de bestemming W-U-2 binnen het deelgebied 't Haantje is uitgegaan van een maximum bouwhoogte van 35 m en een bijbehorende beoordelingshoogte van 1,5, 4,5, 7,5, 10,5, 31,5 en 34,5 m. Deze beoordelingshoogten corresponderen met het (maximum) aantal verdiepingen die worden toegestaan volgens de regels van het plan.

Een 3D-impressie van het model is weergegeven in de hierna opgenomen afbeeldingen.



Afbeelding : 3D-impressie rekenmodel wegverkeerslawaa

Een overzicht van de ontwikkelde rekenmodellen is opgenomen in bijlage 2 'Rekenmodel weg- en railverkeerslawaa conform Standaardrekenmethode 2'. Vanwege de grootte van het rekenmodel is er voor gekozen geen uitdraai van de items van het rekenmodel op te nemen. Indien gewenst kan deze uitdraai of een kopie van het rekenmodel worden aangeleverd.

4. Berekeningsresultaten

4.1. Resultaten

In deze paragraaf zijn de berekeningsresultaten beschreven. Deze resultaten zijn onderverdeeld in de aspecten wegverkeers, railverkeers- en industrielawaai. Voor zover noodzakelijk is binnen deze onderverdeling weer onderscheid gemaakt in resultaten voor de bestemming Woongebied, Uit te werken woonbestemmingen en Wetgevingszone wijzigingsgebied.

4.1.1 Wegverkeerslawaaai

Wonen - Uit te werken 1 (bijlage 3)

Binnen het deelgebied Sion zijn enkele delen voorzien van de bestemming 'W-U 1', waarbinnen woningbouw mogelijk is na de voorbereiding van een uitwerkingsplan. In de hierna opgenomen tabel zijn de maximaal berekende geluidsbelastingen gepresenteerd van de beschouwde wegen.

Tabel : Geluidsbelasting op de grens van de bestemming W-U-1 (deelgebied Sion).

Geluidsbelasting [dB]		
Rijksweg A4	Prinses Beatrixlaan	Laan van Sion/ Terras van Sion
53	51	57

Op grond van de bovenstaande tabel blijkt dat de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor de Rijksweg A4, 51 dB voor de Prinses Beatrixlaan en 57 dB voor de route Laan van Sion/Terras van Sion niet wordt overschreden. In de berekening voor het verkeer op de Laan van Sion/Terras van Sion is het effect van een stille wegdekverharding nog niet meegenomen.

Omdat de maximale ontheffingswaarden niet worden overschreden zijn er geen onoverkomelijke belemmeringen vanuit het aspect geluid. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is het wel noodzakelijk dat in het kader van de voorbereiding van het uitwerkingsplan nader onderzoek noodzakelijk is en waar nodig een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld.

Wonen - Uit te werken 2 (bijlage 4)

Grote delen van deelgebied 't Haantje zijn voorzien van de bestemming 'W-U-2', waarbinnen woningbouw mogelijk is na de voorbereiding van een uitwerkingsplan. In de hierna opgenomen tabel zijn de maximaal berekende geluidsbelastingen gepresenteerd van de beschouwde wegen.

Tabel : Geluidsbelasting op de grens van de bestemming W-U-2 (deelgebied 't Haantje).

Geluidsbelasting [dB]			
Rijksweg A4	Prinses Beatrixlaan	Laan van 't Haantje	Lange Kleiweg
52	54	58	60

De geluidsbelasting door het verkeer op de Rijksweg A4 bedraagt 52 dB. Opgemerkt wordt dat de onderzochte bestemmingen W-U-2 buiten de onderzoekszone van de Rijksweg A4 zijn gelegen, zodat er vanuit de Wgh geen belemmeringen optreden.

De geluidsbelasting door het verkeer op de Prinses Beatrixlaan en de Lange Kleiweg bedraagt respectievelijk maximaal 54 dB en 60 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet

overschreden. De geluidsbelasting door het verkeer op de Laan van 't Haantje bedraagt maximaal 58 dB. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt niet overschreden.

Aanduiding Wetgevingszone - wijzigingsgebied (bijlage 5)

Binnen de deelgebieden Sion en 't Haantje zijn enkele gebiedsaanduidingen 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied' opgenomen [...]. Binnen deze aanduidingen kunnen na de voorbereiding van een wijzigingsplan onder andere woningen worden gebouwd. In de hierna opgenomen tabel zijn de maximaal berekende geluidsbelastingen gepresenteerd van de beschouwde wegen op de uiterste grens van deze gebiedsaanduiding.

Tabel : Geluidsbelasting op de grens van de gebiedsaanduiding Wetgevingszone wijzigingsgebied.

Geluidsbelasting [dB]		
Rijksweg A4	Prinses Beatrixlaan	Laan van Sion/Terras van Sion
53	65	49

De beide gebiedsaanduiding 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied' in het westelijke deel van het deelgebied Sion en het gebied direct ten oosten van de Prinses Beatrixlaan zijn (vrijwel) geheel gelegen binnen de zone van de Rijksweg A4. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 53 dB zodat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden.

Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan veroorzaakt uitsluitend op het gebied direct ten oosten van deze weg een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. Nabij de aansluiting met de Laan van Sion wordt eveneens de maximale ontheffingswaarde van 63 dB overschreden. Dit is het gevolg van de extra geluidsemissie als gevolg van het kruispunt en omdat op de oostelijke rijbaan van de Prinses Beatrixlaan ter zuiden van de kruising geen stil wegdek is aangelegd als gevolg van de aanwezigheid van de opstelstroken (wringend verkeer). Op enige afstand van de kruising wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Op grond van de bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsbelasting door het verkeer op de route Laan van Sion/Terras van Sion maximaal 49 dB bedraagt. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB voor de route Laan van Sion/Terras van Sion wordt niet overschreden. In de berekening voor het verkeer op de Laan van Sion/Terras van Sion is het effect van een stille wegdekverharding nog niet meegenomen.

4.1.2 Railverkeerslawai

In het kader van het bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje' is in 2011 reeds akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat geluidsreducerende maatregelen nodig zijn om relatief dicht op het spoor te kunnen bouwen. De beschouwde maatregelen zijn bijvoorbeeld een geluidsscherm van 3 meter aan weerszijde van de spoorbaan.

In 2012 is het wettelijk kader voor het berekenen van spoorweggeluid aanmerkelijk gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het gebruik van het emissieregister voor het berekenen van het spoorweggeluid. In dit register zijn de gegevens omtrent het gebruik van het spoor vastgelegd die moeten worden gebruikt bij het berekenen van de geluidsbelasting voor de bouw van nieuwe woningen.

Daarnaast heeft ProRail het voornemen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) ter hoogte van 't Haantje het aantal sporen te verdubbelen van twee naar vier. Voordat woningbouw kan worden ontwikkeld in de zone langs het spoor moet inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze het geluidsaspect het best kan worden ingepast.

Het voornemen op het aantal sporen te verdubbelen is vastgelegd in een Ontwerptracébesluit. Deze spoorverdubbeling speelt ook een rol in dit onderzoek omdat het ruimtebeslag van het spoor veranderd en daardoor de mogelijke schermen en/of wallen op een andere plaats moeten worden gesitueerd en dat deze verandering effect kan hebben op de afschermende werking van de geluidsreducerende voorzieningen.

Toetsing aan de normen van de Wgh vindt plaats op basis van de actuele gegevens uit het emissieregister. In het deelonderzoek geluid van het Ontwerptracébesluit PHS is aangegeven dat na het onherroepelijk worden van het tracébesluit de geometrische wijzigingen aan het spoor in het geluidregister worden vastgelegd. Dit betekent dat afhankelijk van het tijdstip waarop een ruimtelijke procedure wordt doorlopen voor de bouw van de woningen langs het spoor uit moeten gegaan van de gewijzigde ligging van het spoor ten opzichte van de huidige twee sporen.

De situatie na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit is beschreven in het akoestisch onderzoek in het kader van de voorbereiding van het Tracébesluit. Uit dat onderzoek is gebleken dat de geluidsemissie ter hoogte van het plan afneemt met ruim 2 dB. Van deze situatie mag pas worden uitgegaan nadat de maatregelen die deze verlaging van de geluidsemissie veroorzaken (bijvoorbeeld op verzoek van de gemeente) zijn opgenomen in het geluidsregister.

In het kader van de voorbereiding van de woningbouwplannen wordt onderzoek uitgevoerd op welke wijze ter plaatse van de nieuwe woningen kan worden voldaan aan de grenswaarden uit de Wgh.

4.1.3 Industrielawaai

Resultaten

Op de verbeelding van het bestemmingsplan is de geluidszone rond het industrieterrein DSM weergegeven. Binnen deze zone moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd voor zover binnen deze zone de nieuwbouw van woningen is toegestaan. Binnen deze zone is uitsluitend de uit te werken bestemming 'W-U-2' gelegen. Na de voorbereiding van een uitwerkingsplan kunnen binnen deze bestemming woningen worden gebouwd.

Naast de wettelijke onderzoekszone is op de verbeelding van het plan de berekende 55 dB(A)-geluidscontour aangeduid. De ligging van deze geluidscontouren is bepaald op de wettelijke voorgeschreven hoogte van 5 m. Omdat op grond van de uitwerkingsregels mag worden gebouwd tot een hoogte van 35 m is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is vooral nodig omdat de geluidsbelasting bij een hogere beoordelingshoogte toeneemt waardoor in een groter gebied van de bestemming 'Wonen- Uit te werken 2' een belemmering kan optreden omdat de geluidsbelasting door hoger is dan 55 dB(A). Binnen deze geluidscontour kunnen geen woningen worden gebouwd zonder aanvullende (bouwkundige) maatregelen.

In september 2014 is reeds onderzoek uitgevoerd naar de ligging van de 55 dB(A)-geluidscontour op een hogere beoordelingshoogte. De resultaten van dit onderzoek zijn in bijlage 7 van dit rapport opgenomen.

Uit de resultaten blijkt dat de 55 dB(A)-contour op een hoogte van 34,5 m ruimschoots binnen de W-U-2 bestemming is gelegen. Omdat niet uit te sluiten is dat de maximale ontheffingswaarde op de verdiepingen in de bestemming W-U-2 ten noorden van de Laan van 't Haantje wordt overschreden dient bij de uitwerking van de plannen het geluidsaspect specifiek te worden onderzocht. In het hierna opgenomen tekstgedeelte zijn de resultaten van het onderzoek geschetst naar oplossingsrichtingen die woningbouw binnen het kader van de Wgh mogelijk maakt.

Uit de ligging van de 55 dB(A)-geluidscontour van DSM volgt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen niet zonder meer kan voldoen aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Met name op de verdiepingen kunnen de activiteiten op het DSM-terrein leiden tot een geluidsbelasting die hoger is dan 55 dB(A). Om deze reden is aanvullende onderzoek gedaan naar bouwkundige maatregelen die er toe leiden dat de geluidsbelasting kan worden beperkt tot een waarde van 55 dB(A).

Bouwkundige maatregelen

De bouwkundige maatregelen zijn bepaald op de plaats waarde geluidsbelasting door DSM maatgevend is. Daarvoor is de geluidsbelasting langs de Laan van 't Haantje bepaald op de eerstelijnsbebouwing aan weerszijde van het spoor. Op grond van de regeling van het bestemmingsplan mag binnen de bestemming W-U-2 gestapelde woningen worden gebouwd tot een hoogte van 35 m. In deze berekening is rekening gehouden met deze bouwhoogte. De resultaten van deze berekening zijn op de eerste afbeelding in bijlage 8 gepresenteerd. De resultaten hebben betrekking op de geluidsbelasting berekend op de 2^e, 4^e, 6^e, 8^e, 10^e en 12^e verdieping. Uit deze resultaten blijkt dat de geluidsbelasting op de beide gebouwen aan de westzijde van het spoor maatgevend is.

Voor deze beide bouwblokken is op de zijde van de Laan van 't Haantje de geluidsbelasting berekend op alle bouwlagen (1 tot en met 12). Op de tweede afbeelding in bijlage 8 is deze geluidsbelasting gepresenteerd. Het links gelegen beoordelingspunt op de beide gebouwen representeren de onderste zes bouwlagen, het rechts gelegen punt de zes bovenste bouwlagen. Uit deze resultaten blijkt dat alle verdiepingen van het gebouw moeten zijn voorzien van een dove gevel aan de zijde van de Laan van 't Haantje of een gelijkwaardige oplossing. Gedacht kan worden aan bouwkundige maatregelen die er toe leiden dat de geluidsbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie van de woning laat voldoen aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) of lager.

Daarnaast is voor de zijgevels van de gebouwen, vanuit de Laan van 't Haantje bezien, beoordeeld met welke bouwkundige maatregelen kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde of lager. In de zijgevel is in deze maatregelvariant uitgegaan van een binnen de bouw-massa gelegen (buiten)ruimte. Uitgangspunt daarbij is dat de gevel van de woning 2 m terug ligt. Voor diverse verdiepingen is deze variant doorgerekend. De resultaten van deze berekening zijn opgenomen vanaf de derde afbeelding in bijlage 8. Uit de resultaten blijkt dat deze maatregelen er tot en met de vijfde verdieping toe leidt dat de geluidsbelasting kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Door de hoge geluidsbronnen op het DSM terrein (bijvoorbeeld schoorsteenmond) is het noodzakelijk voor de hogere verdiepingen extra maatregelen te tref-

fen. Deze maatregel bestaat uit een 1 m hoge gesloten borstwering op de rand van de buitenruimte vanaf de zesde verdieping. Door een reflectiebijdrage is het noodzakelijk het deel van de borstwering gericht op DSM vanaf de zevende verdieping te voorzien van absorberend materiaal. Een reflectiebijdrage van dit vlak leidt er toe dat de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A) ter plaatse van de woninggevel. Een alternatief voor de toepassing van het absorberende materiaal is de borstwering te verhogen tot maximaal 1,5 m. De resultaten voor de twee bovenste verdieping met een balustrade van 1,5 m zijn op de laatste twee afbeeldingen in bijlage 8 toegevoegd. Op basis van de voorgaande berekening is aangetoond dat woningbouw binnen de grenswaarde van de Wgh kan worden gerealiseerd.

4.2. Cumulatie

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai niet op alle plaatsen in het plan kan worden gerespecteerd. Alle woningen waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde(n) zijn niet als recht bestemd in dit plan, maar zijn gelegen in een uit te werken woonbestemming (W-U-1 en W-U-2) of in een Wetgevingszone - wijzigingsgebied. De hogere grenswaarde procedure wordt doorlopen in het kader van het uitwerkings- cq wijzigingsplan. Bij deze hogere grenswaarde procedure moet door het college de cumulatieve geluidsbelasting worden afgewogen. Om deze reden wordt in het kader van dit plan inzicht gegeven in de optredende cumulatieve geluidsbelasting. Opgemerkt wordt dat deze cumulatieve geluidsbelasting is gebaseerd op de maximale onthefingswaarde of de uiterste grens waarop woningbouw kan plaatsvinden binnen de uit te werken of te wijzigen bestemming. Voor zover de woningen op grotere afstand van de geluidsbronnen worden gebouwd is de cumulatieve geluidsbelasting lager. Bij de voorbereiding van het uitwerkings- of wijzigingsplan moet daarom opnieuw de cumulatieve geluidsbelasting in beeld worden gebracht gebaseerd op de uiteindelijke ligging van de geluidsgevoelige bestemming binnen de genoemde bestemmingen.

In deze berekening is ook rekening gehouden met het verkeer op de Rijksweg A4 voor zover het verkeer op die weg buiten de wettelijke onderzoekszone van 600 m een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

In hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de rekenmethode beschreven voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting. Allereerst wordt gesteld dat alleen die bronnen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting worden meegenomen als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarnaast is beschreven dat de aftrek op grond van artikel 110g Wgh bij het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting niet mag worden toegepast.

De cumulatieve geluidsbelasting wordt bepaald door de geluidsbelasting van industrielawaai en railverkeerslawaai om te rekenen naar een voor wegverkeerslawaai genormeerde geluidsbelasting. De omrekenformule die eveneens in het eerdergenoemde hoofdstuk 2 is opgenomen luidt voor industrielawaai : $L^*_{il} = 1 * L_{il} + 1$. Dit betekent voor industrielawaai, uitgaande van de maximaal mogelijk vast te stellen hogere waarde van 55 dB een naar wegverkeerslawaai genormeerde geluidsbelasting van 56 dB.

Voor railverkeerslawaai is deze omrekenformule $L^*_{rl} = 0,95 * L_{rl} - 1,4$. Een maximale onthefingswaarde van 68 dB leidt tot een naar wegverkeerslawaai omgerekende geluidsbelasting van afgerond 63 dB.

In de hierna opgenomen tabel is de maximale cumulatieve geluidsbelasting binnen de uit te werken en te wijzigen bestemming gepresenteerd. In de kolommen 'Wegverkeer', 'Railverkeer' en 'Industrie' zijn de maximaal optredende geluidsbelastingen gepresenteerd. In de kolom 'Cumulatief' is de naar wegverkeerslawaaai omgerekende cumulatieve geluidsbelasting gepresenteerd. In bijlage 9 zijn de afbeeldingen met resultaten opgenomen voor weg- en railverkeerslawaaai.

Tabel : Maximale cumulatieve geluidsbelasting uit te werken en te wijzigen bestemmingen.

Bestemming	Geluidsbelasting [dB]/[dB(A)]			
	Wegverkeer*	Railverkeer	Industrie	Cumulatief
W-U-1		<55	<50	
W-U-2	63	68	55	64
Wijzigingsgebied 2 (oosten Prinses Beatrixlaan)	70	<55	<50	70
Wijzigingsgebied 2 (westzijde spoorlijn)	56	68	<50	64
Wijzigingsgebied 5	59	<55	< 50	59

* : Gesommeerde geluidsbelasting alle wegen zonder de reductie ex artikel 110g Wgh.

Op grond van bovenstaande tabel blijkt dat met name sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting op de grens van het Wijzigingsgebied 2 ten oosten van de Prinses Beatrixlaan. Deze hoge geluidsbelasting wordt met name veroorzaakt door het verkeer op de Prinses Beatrixlaan. Omdat de verwachting is dat de woningen op grotere afstand van de weg worden gebouwd dan die waarop de uiterste grens van het wijzigingsgebied is gelegen, zal ter plaatse van de woningen aanmerkelijk lager zijn. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat realiseren moet de verdere uitwerking van het plan moet rekening worden gehouden met dit cumulatief effect.

Ook op de grens van de bestemming W-U-2 wordt een hoge geluidsbelasting berekend met name veroorzaakt door het railverkeer. De geluidshinder van de spoorlijn wordt onderkend. De opzet van het plan is zodanig dat aan weerszijden van het spoor zodanige afschermende voorzieningen worden gebouwd dat ter plaatse van de woningen sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Deze maatregelen zijn ook van toepassing voor het wijzigingsgebied 2 langs het spoor waar eenzelfde hoge cumulatieve geluidsbelasting is berekend.

Op de overige beschouwde gebieden is een cumulatieve geluidsbelasting berekend die lager is dan de maximale mogelijke vast te stellen waarde die de wet kent voor de maatgevende geluidsbron, wegverkeerslawaaai. Nu deze waarde lager is, is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor deze nieuw te bouwen woningen.

5. Conclusies

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Sion - 't Haantje, tweede herziening' is onderzoek uitgevoerd naar de aspecten wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat voor de nieuw te bouwen woningen binnen de bestemming 'Woongebied' een hogere waarde noodzakelijk is voor het verkeer op de Rijksweg A4 en de Prinses Beatrixlaan.

In verband met de akoestische haalbaarheid van de beoogde woningbouw in de bestemmingen 'Wonen – Uit te werken 1' en 'Wonen – Uit te werken 2', alsmede ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied 2' is op de uiterste grenzen van deze bestemmingen en gebieden de geluidsbelasting berekend. Uit deze berekening volgt dat er binnen de meeste gebieden geen onoverkomelijke belemmeringen zijn om woningbouw te realiseren. In de meeste gevallen is het wel noodzakelijk dat in het kader van de voorbereiding van een uitwerkings- of wijzigingsplan een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.

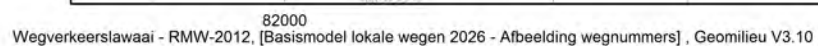
Op enkele locaties treedt op de uiterste grens wel een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde op. Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan leidt op de grens van de aanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied 2', nabij de aansluiting met de Laan van Sion tot een geluidsbelasting die hoger is dan 63 dB. Voor zover de woningen op (enigszins) grotere afstand van de weg worden gebouwd of in het zuidelijk deel van dit gebied - op grotere afstand van de noordelijke kruising - kan wel worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde.

Voor railverkeerslawaai is een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde aan de orde aan weerszijden van de spoorlijn. Om deze reden wordt in de nabije toekomst onderzocht op welke wijze deze geluidsbelasting kan worden gereduceerd. Naast de bouw van geluidsschermen wordt ook beoordeeld of door middel van geluidsafschermende bebouwing (met dove gevel aan de zijde van het spoor) al dan niet in combinatie met geluidsschermen een aanvaardbare akoestische situatie kan worden gecreëerd. Prorail heeft het voornemen de spoorlijn te verdubbelen naar 2 x 2 spoorlijnen. In het onderzoek naar de geluidsafschermende maatregelen moet rekening worden gehouden met deze spoorverdubbeling.

Industrielawaai van DSM leidt evenwel tot een geluidsbelasting die de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschrijdt. Dit is uitsluitend aan de orde binnen van de bestemming 'Wonen – Uit te werken 2', voor zover gelegen binnen de onderzoekszone van DSM voor de hogere verdiepingen. Indien in dit gebied woningbouw in meer dan twee lagen plaatsvindt moet door middel van nader onderzoek worden aangetoond dat voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde.

Samengevat wordt geconcludeerd dat woningbouw binnen de bestemming 'Woongebied' mogelijk is nadat een hogere grenswaarde is vastgesteld voor het verkeer op de A4 en de Prinses Beatrixlaan. Gelijktijdig met de terinzagelegging van het bestemmingsplan moet het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde ter inzage worden gelegd.

Bijlagen >>>



Tabel : Verkeersgegevens akoestisch onderzoek Sion - 't Haantje, tweede herziening (incl. correctie noordelijke ontsluiting 't Haantje).

Weg	Nummer	Intensiteit	Snelheid	Wegdek	Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
					daguur	licht	middel	zwaar	avonduur	licht	middel	zwaar	nachtuur	licht	middel	zwaar
Prinses Beatrixlaan	1a	24754	50	Referentiewegdek	6,98	88,66	7,94	3,40	2,53	90,80	6,44	2,76	0,77	80,35	13,75	5,89
Prinses Beatrixlaan	1b	24504	50	Referentiewegdek	6,97	86,84	9,22	3,95	2,52	89,28	7,50	3,22	0,78	77,53	15,73	6,74
Prinses Beatrixlaan	1c	24629	50	Referentiewegdek	6,97	87,75	8,57	3,67	2,52	90,05	6,97	2,99	0,78	78,94	14,74	6,32
Prinses Beatrixlaan	1d	24629	50	Referentiewegdek	6,97	87,75	8,57	3,67	2,52	90,05	6,97	2,99	0,78	78,94	14,74	6,32
Prinses Beatrixlaan	1e	23428	50	Referentiewegdek	6,98	88,86	5,57	5,57	2,53	90,97	4,52	4,52	0,77	80,66	9,67	9,67
Prinses Beatrixlaan	1f	23428	50	Referentiewegdek	6,98	88,86	5,57	5,57	2,53	90,97	4,52	4,52	0,77	80,66	9,67	9,67
Prinses Beatrixlaan	1g	23428	50	Referentiewegdek	6,98	88,86	5,57	5,57	2,53	90,97	4,52	4,52	0,77	80,66	9,67	9,67
Prinses Beatrixlaan	1h	23428	50	Referentiewegdek	6,98	88,86	5,57	5,57	2,53	90,97	4,52	4,52	0,77	80,66	9,67	9,67
Prinses Beatrixlaan	1i	22520	50	Micropave	6,98	89,04	6,58	4,38	2,53	91,12	5,33	3,55	0,77	80,95	11,43	7,62
Prinses Beatrixlaan	1j	22520	50	Micropave	6,98	89,04	6,58	4,38	2,53	91,12	5,33	3,55	0,77	80,95	11,43	7,62
Prinses Beatrixlaan	1k	22520	50	Referentiewegdek	6,98	89,04	6,58	4,38	2,53	91,12	5,33	3,55	0,77	80,95	11,43	7,62
Prinses Beatrixlaan	1l	22520	50	Referentiewegdek	6,98	89,04	6,58	4,38	2,53	91,12	5,33	3,55	0,77	80,95	11,43	7,62
Prinses Beatrixlaan	1m	20411	50	Referentiewegdek	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1n	20411	50	Micropave	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1o	20411	50	Micropave	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1p	20411	50	Referentiewegdek	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1q	20411	50	Referentiewegdek	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1r	20411	50	Micropave	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1s	20411	50	Referentiewegdek	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1t	20411	50	Referentiewegdek	6,98	88,55	6,87	4,58	2,53	90,71	5,57	3,71	0,77	80,18	11,89	7,93
Prinses Beatrixlaan	1u	19791	50	Referentiewegdek	6,98	90,12	5,93	3,95	2,54	92,01	4,79	3,19	0,76	82,68	10,39	6,93
Prinses Beatrixlaan	1v	19791	50	Micropave	6,98	90,12	5,93	3,95	2,54	92,01	4,79	3,19	0,76	82,68	10,39	6,93
Prinses Beatrixlaan	1w	20167	50	Referentiewegdek	6,98	89,28	6,43	4,29	2,53	91,31	5,21	3,47	0,77	81,32	11,21	7,47
Prinses Beatrixlaan	1x	20167	50	Micropave	6,98	89,28	6,43	4,29	2,53	91,31	5,21	3,47	0,77	81,32	11,21	7,47
Prinses Beatrixlaan	1y	19791	50	Referentiewegdek	6,98	90,12	5,93	3,95	2,54	92,01	4,79	3,19	0,76	82,68	10,39	6,93
Prinses Beatrixlaan	1z	20167	50	Referentiewegdek	6,98	89,28	6,43	4,29	2,53	91,31	5,21	3,47	0,77	81,32	11,21	7,47
Prinses Beatrixlaan	1aa	20167	50	Referentiewegdek	6,98	89,28	6,43	4,29	2,53	91,31	5,21	3,47	0,77	81,32	11,21	7,47
Ontsluitingsweg Sion	2a	2681	50	Referentiewegdek	6,99	93,55	5,16	1,29	2,56	94,82	4,14	1,04	0,74	88,36	9,32	2,33
Ontsluitingsweg Sion	2b	2681	50	Referentiewegdek	6,99	93,55	5,16	1,29	2,56	94,82	4,14	1,04	0,74	88,36	9,32	2,33
Ontsluitingsweg Sion	2c	4411	50	Referentiewegdek	6,99	96,67	2,66	0,67	2,58	97,35	2,12	0,53	0,72	93,83	4,94	1,23
Ontsluitingsweg Sion	2d	2574	50	Referentiewegdek	6,99	95,02	3,98	1,00	2,57	96,02	3,19	0,80	0,73	90,89	7,28	1,82
Ontsluitingsweg Sion	2e	1936	50	Referentiewegdek	7,00	99,97	0,02	0,01	2,60	99,98	0,02	0,00	0,70	99,95	0,04	0,01
Ontsluitingsweg Sion	2f	1852	50	Referentiewegdek	7,00	99,97	0,02	0,01	2,60	99,98	0,02	0,00	0,70	99,94	0,04	0,01
Ontsluitingsweg Sion	2g	1554	50	Referentiewegdek	7,00	99,96	0,03	0,01	2,60	99,97	0,02	0,01	0,70	99,93	0,06	0,01
Ontsluitingsweg Sion	2h	1954	50	Referentiewegdek	6,99	95,06	3,95	0,99	2,57	96,05	3,16	0,79	0,73	90,96	7,23	1,81
Ontsluitingsweg Sion	2i	1954	50	Referentiewegdek	6,99	95,06	3,95	0,99	2,57	96,05	3,16	0,79	0,73	90,96	7,23	1,81
Ontsluitingsweg Sion	2j	3256	50	Referentiewegdek	7,00	98,42	1,26	0,32	2,59	98,75	1,00	0,25	0,71	97,03	2,38	0,59
Ontsluitingsweg Sion	2k	3256	50	Referentiewegdek	7,00	98,42	1,26	0,32	2,59	98,75	1,00	0,25	0,71	97,03	2,38	0,59
Ontsluitingsweg 't Haantje	2l	5441	50	Referentiewegdek	6,99	94,11	4,71	1,18	2,56	95,28	3,78	0,94	0,74	89,32	8,55	2,14
Ontsluitingsweg 't Haantje	2m	5441	50	Referentiewegdek	6,99	94,11	4,71	1,18	2,56	95,28	3,78	0,94	0,74	89,32	8,55	2,14
Ontsluitingsweg 't Haantje	2n	4211	50	Referentiewegdek	6,99	93,87	4,90	1,23	2,56	95,09	3,93	0,98	0,74	88,91	8,87	2,22
Ontsluitingsweg 't Haantje	2o	4211	50	Referentiewegdek	6,99	93,87	4,90	1,23	2,56	95,09	3,93	0,98	0,74	88,91	8,87	2,22
Ontsluitingsweg 't Haantje	2p	2657	50	Referentiewegdek	6,99	93,07	5,54	1,39	2,56	94,44	4,45	1,11	0,74	87,55	9,96	2,49
Ontsluitingsweg 't Haantje	2q	2657	50	Referentiewegdek	6,99	93,07	5,54	1,39	2,56	94,44	4,45	1,11	0,74	87,55	9,96	2,49
Ontsluitingsweg 't Haantje	2r	2572	50	Referentiewegdek	6,99	93,07	5,54	1,39	2,56	94,44	4,45	1,11	0,74	87,55	9,96	2,49
Ontsluitingsweg 't Haantje	2s	2572	50	Referentiewegdek	6,99	93,07	5,54	1,39	2,56	94,44	4,45	1,11	0,74	87,55	9,96	2,49
Middendorpweg	2t	2083	50	Referentiewegdek	7,00	97,81	1,75	0,44	2,59	98,26	1,39	0,35	0,71	95,90	3,28	0,82
Middendorpweg	2u	2083	50	Referentiewegdek	7,00	97,81	1,75	0,44	2,59	98,26	1,39	0,35	0,71	95,90	3,28	0,82
Lange Kleiweg	2v	2020	50	Referentiewegdek	7,00	97,72	1,83	0,46	2,59	98,18	1,45	0,36	0,71	95,72	3,42	0,86
Lange Kleiweg	2w	2020	50	Referentiewegdek	7,00	97,72	1,83	0,46	2,59	98,18	1,45	0,36	0,71	95,72	3,42	0,86
Lange Kleiweg	2x	4039	50	Referentiewegdek	7,00	97,72	1,83	0,46	2,59	98,18	1,45	0,36	0,71	95,72	3,42	0,86
Lange Kleiweg	2y	6793	50	Referentiewegdek	7,00	98,12	1,51	0,38	2,59	98,50	1,20	0,30	0,71	96,46	2,83	0,71
Lange Kleiweg	2z	8214	50	Referentiewegdek	7,00	98,42	1,26	0,32	2,59	98,75	1,00	0,25	0,71	97,03	2,38	0,59
Lange Kleiweg	2aa	10076	50	Referentiewegdek	6,99	97,37	2,10	0,53	2,58	97,91	1,67	0,42	0,72	95,09	3,93	0,98
Lange Kleiweg	2ab	10198	50	Referentiewegdek	6,99	97,40	2,08	0,52	2,58	97,93	1,65	0,41	0,72	95,15	3,88	0,97
Lange Kleiweg	2ac	9802	50	Referentiewegdek	6,99	97,40	2,08	0,52	2,58	97,93	1,65	0,41	0,72	95,15	3,88	0,97
Lange Kleiweg	2ad	10198	50	Referentiewegdek	6,99	97,40	1,82	0,78	2,58	97,93	1,45	0,62	0,72	95,15	3,40	1,46
Lange Kleiweg	2ae	1049	50	Referentiewegdek	7,00	98,46	1,23	0,31	2,59	98,77	0,98	0,25	0,71	97,09	2,33	0,58
Lange Kleiweg	2af	743	50	Referentiewegdek	7,00	99,04	0,77	0,19	2,59	99,24	0,61	0,15	0,71	98,18	1,46	0,36



Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslaaai 't Haantje WG-best Sion; verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting] , Geomilieu V3.10

Overzicht rekenmodel conform Standaardrekenmethode 2
Grens 'Woongebied'



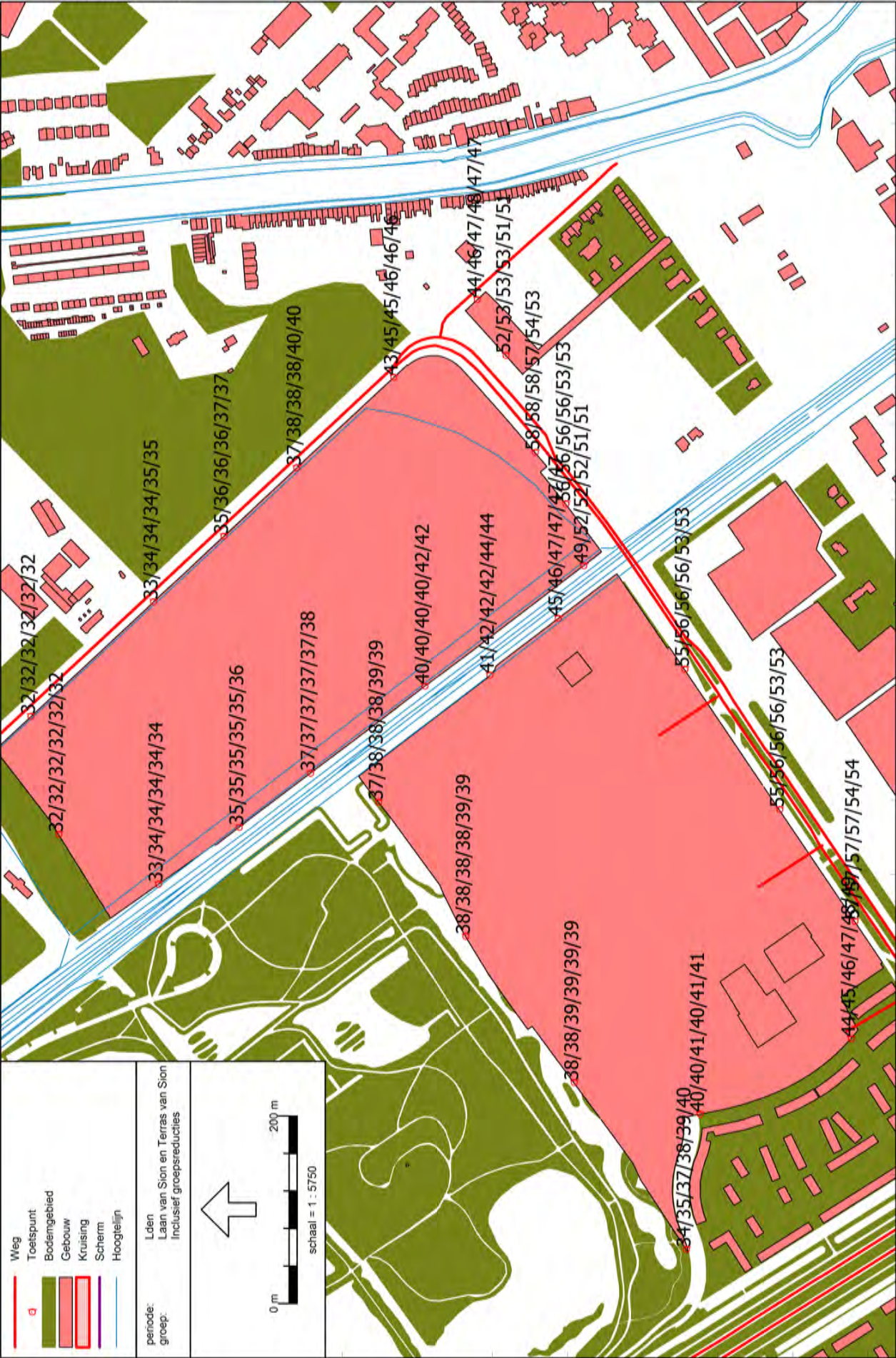
Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslaaai 't Haantje W-U-1 en W-U-2; verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting] , Geomilieu V3.11



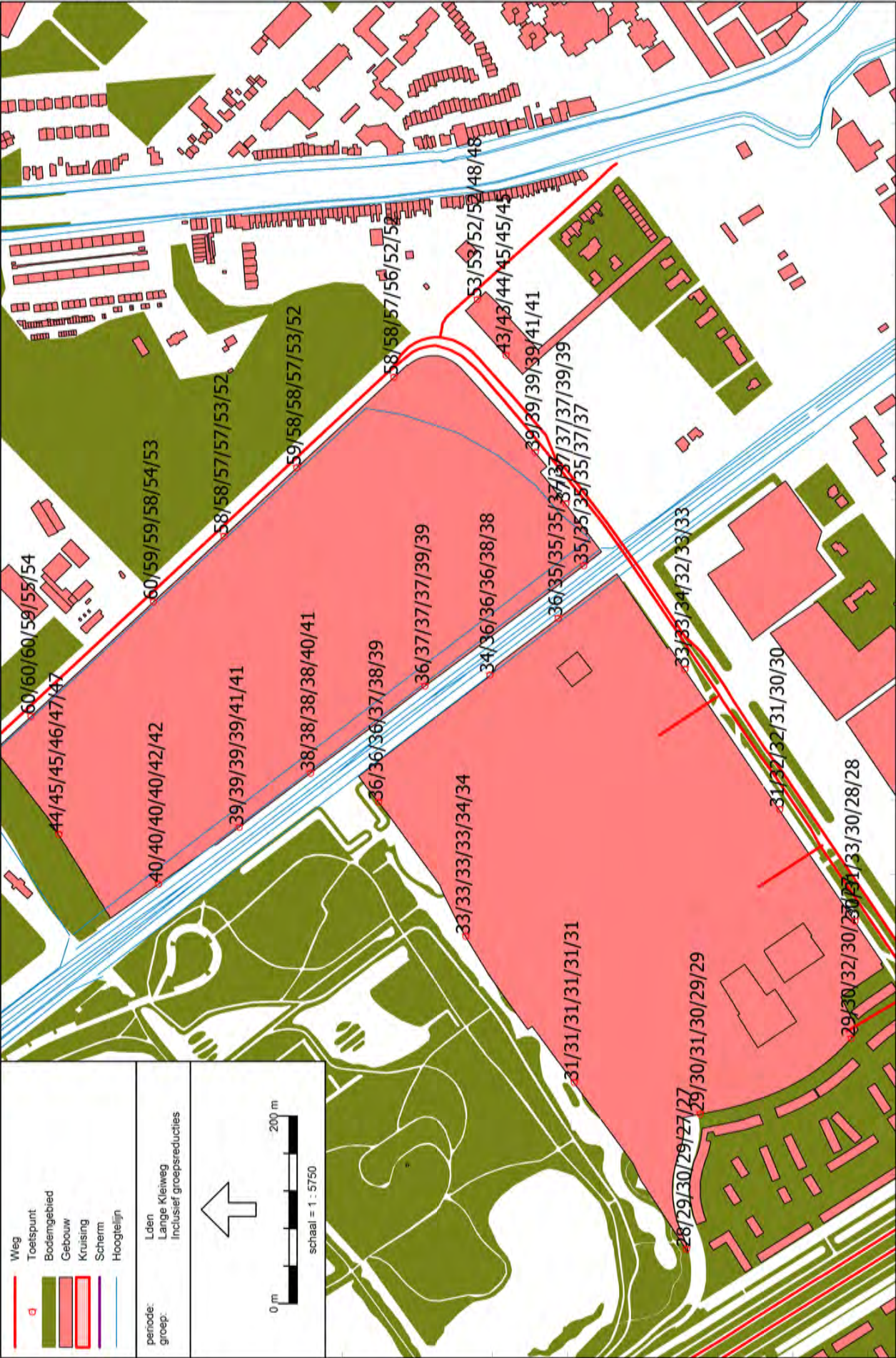








82400 Wegverkeerslaaai - RMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslaaai 't Haantje W-U-1 en W-U-2; verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting], Geomilieu V3.10

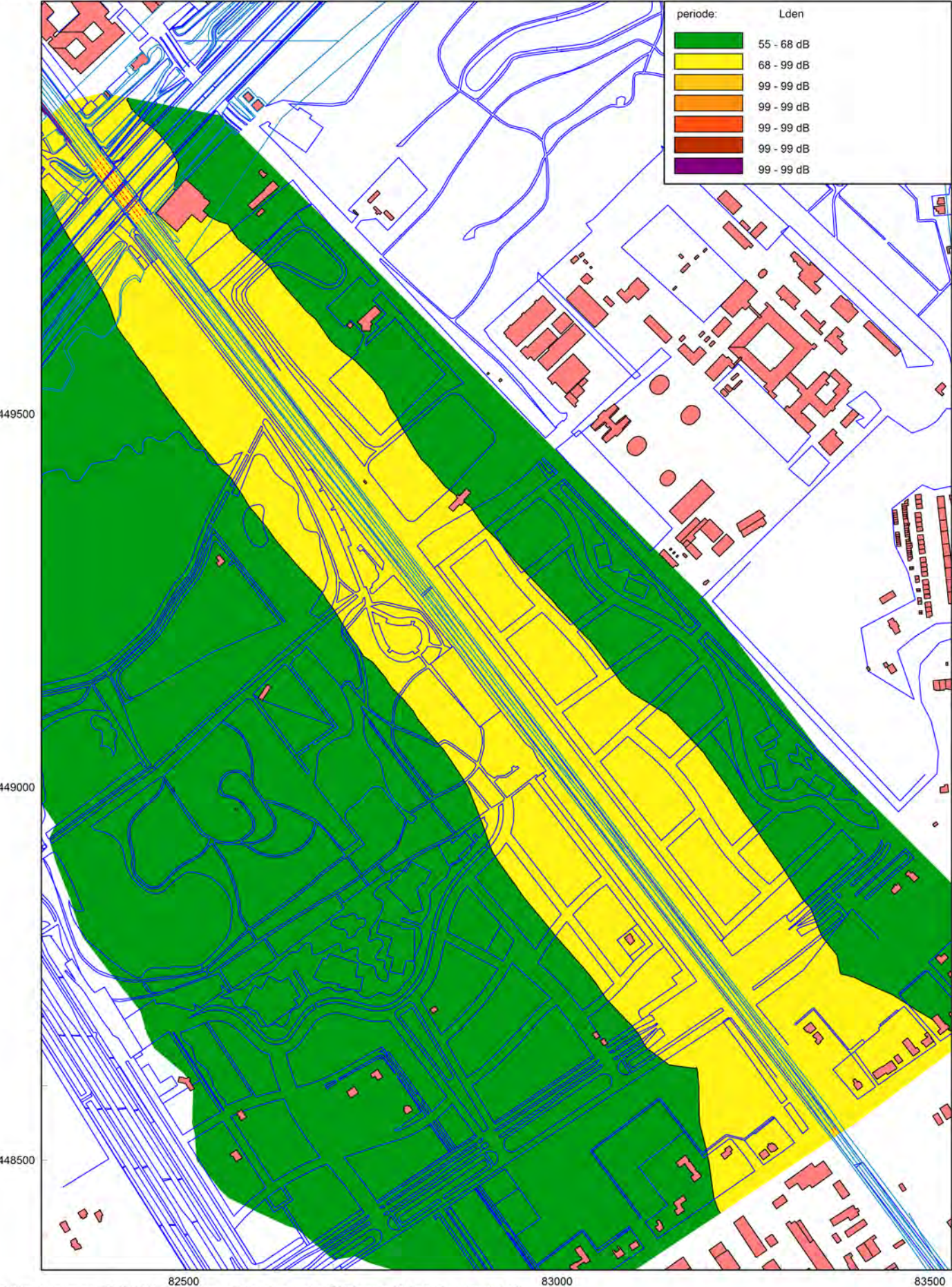


82400 Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslawaaï 't Haantje W-U-1 en W-U-2; verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting], Geomilieu V3.10









Railverkeerslawaai - RMR-2012, [Spoorlijnen - 't Haantje spoorlijn GPP hoogte 19,5 m] , Geomilieu V2.62

NOTITIE

Betreft	Aanvullende berekening DSM versus nieuwbouw RijswijkBuiten
Opdrachtgever	RijswijkBuiten
Contactpersoon	De heer J. de Oude
Werknummer	318.418.11
Datum	4 september 2014

Inleiding

Op dit moment wordt het bestemmingsplan 'Sion – 't Haantje, eerste herziening' voorbereid. In dit plan wordt voorzien in nieuwe woningen binnen de onderzoekszone van het gezoneerde industrieterrein DSM. Deze woningen zijn gelegen binnen bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' ten noordoosten van de Prinses Beatrixlaan.

De voorkeursgrenswaarde voor nieuw te bouwen woningen binnen de zone van DSM is 50 dB(A). Daarnaast kan voor nieuwe woningen een hogere waarde worden vastgesteld van 55 dB(A). Een deel van de bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' is gelegen binnen de 55 dB(A)-geluidscontour. De 50- en 55 dB(A)-geluidscontour zijn op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'geluidszone - industrie 1' en 'geluidszone - industrie 2'.

Omdat de ligging van deze geluidscontouren is bepaald op de wettelijke voorgeschreven hoogte van 5 m en in het bestemmingsplan mag worden gebouwd tot een hoogte van 35 m is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is vooral nodig omdat de geluidsbelasting bij een hogere beoordelingshoogte toeneemt waardoor in een groter gebied van de bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' een belemmering kan optreden omdat de geluidsbelasting door hoger is dan 55 dB(A). Binnen deze geluidscontour kunnen geen woningen worden gebouwd zonder aanvullende (bouwkundige) maatregelen.

Onderzoek

Door de Omgevingsdienst Haaglanden zijn twee zonebewakingsmodellen aangeleverd. Het betreft het model waarin de vergunde, de actuele situatie (2011) en de in 2011 voorgestane toekomstige bedrijfssituatie is opgenomen. Daarnaast is het model aangeleverd waarin de activiteiten uit de revisievergunning zijn opgenomen. Voor deze 4 situaties is de ligging van de geluidscontouren bepaald.

De DCMR (Annoeska van Straten) behandelt deze vergunningprocedure. De conceptstukken zijn door DSM ingediend. Verwacht wordt dat eind 2014 begin 2015 de revisievergunning formeel wordt ingediend. Afronding van deze procedure wordt medio 2015 verwacht.

De geluidssituaties rond DSM is in dit stadium van het planproces bepaald op basis van een worstcase situatie. Dit betekent dat nog geen rekening is gehouden met geluidafschermende (nieuwe) bedrijfsbebouwing in het gebied tussen 't Haantje en de nieuw aan te leggen Ontsluitingsweg 't Haantje. Daarnaast is in het model ter plaatse van het toekomstige bedrijfsterrein een bodemgebied toegevoegd met een verhardingspercentage van 80%. In het model is ter plaatse van toekomstige woongebied uitgegaan van een bodemgebied met een verhardingspercentage van 40%.

Resultaten

In de bijlage van deze notitie zijn de resultaten van de berekeningen gepresenteerd. Op de afbeelding zijn de 50-, 55- en 60 dB(A)-geluidscontour opgenomen. Met nadruk wordt vermeld dat de 50 dB(A)-geluidscontour niet kan worden vergeleken met de wettelijke geluidszone. De wettelijke geluidszone wordt bepaald op 5 m hoogte. In dit onderzoek is gerekend op de maatgevende hoogte van 33,5 m op welke hoogte de 50 dB(A)-geluidscontour op grotere afstand van het industrieterrein is gelegen.

Uit de resultaten blijkt dat de variant 'Toekomstmodel' en het 'Vergunde model' leiden tot de maatgevende geluidscontouren. In deze modellen wordt de bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' het meest overlapt door de 55 dB(A)-geluidscontour.

Woningbouw tot de maximum bouwhoogte van 35 m kan zonder aanvullende (bouwkundige) maatregelen plaatsvinden buiten de 55 dB(A)-geluidscontour (Toekomstmodel of Vergunde model). Bij de voorbereiding van het uitwerkingplan is wel voor een groot deel van de woningen een hogere grenswaarde noodzakelijk tot maximaal 55 dB(A).

Het akoestisch model voor dat is opgesteld in het kader van de revisievergunning laat een aanmerkelijk gunstigere akoestische situatie zien. Omdat deze vergunning nog niet van kracht kan deze situatie niet als uitgangspunt dienen.

De geluidscontouren zijn alleen berekend op de maatgevende waarneemhoogte van 33.5 m. Voor zover woningen worden gebouwd in minder bouwlagen is de geluidsbelasting lager. Om dit effect in beeld te brengen is in bijlagen 2 op verschillende toetspunten op de grens van U-W-2-bestemming de geluidsbelasting bepaald op alle beoordelingshoogten (1.5 m tot en met 33.5 m met een stapgrootte van 3 m). Uit die resultaten is af te leiden tot op welke waarneemhoogte op de grens van de bestemming 'Wonen - Uit te werken 2' kan worden gebouwd zonder dat de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A). Ook uit deze resultatentabel is af te leiden dat de modellen 'Vergund' en 'Toekomst' de hoogste geluidsbelasting oplevert.

Conclusie

In deze notitie is inzichtelijk gemaakt vanaf welke afstand van het industrieterrein DSM tot de maximum bouwhoogte kan worden gebouwd zonder dat de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt overschreden. Daarnaast is inzichtelijk gemaakt hoeveel dB(A) de geluidsbelasting lager wordt op de grens van de woonbestemming in het geval het aantal woonlagen wordt beperkt.

Ook kan worden geconcludeerd dat voor een groot deel van de nieuwe woningen in het kader van het Uitwerkingsplan een hogere grenswaarde procedure moet worden doorlopen voor industrielawaai.



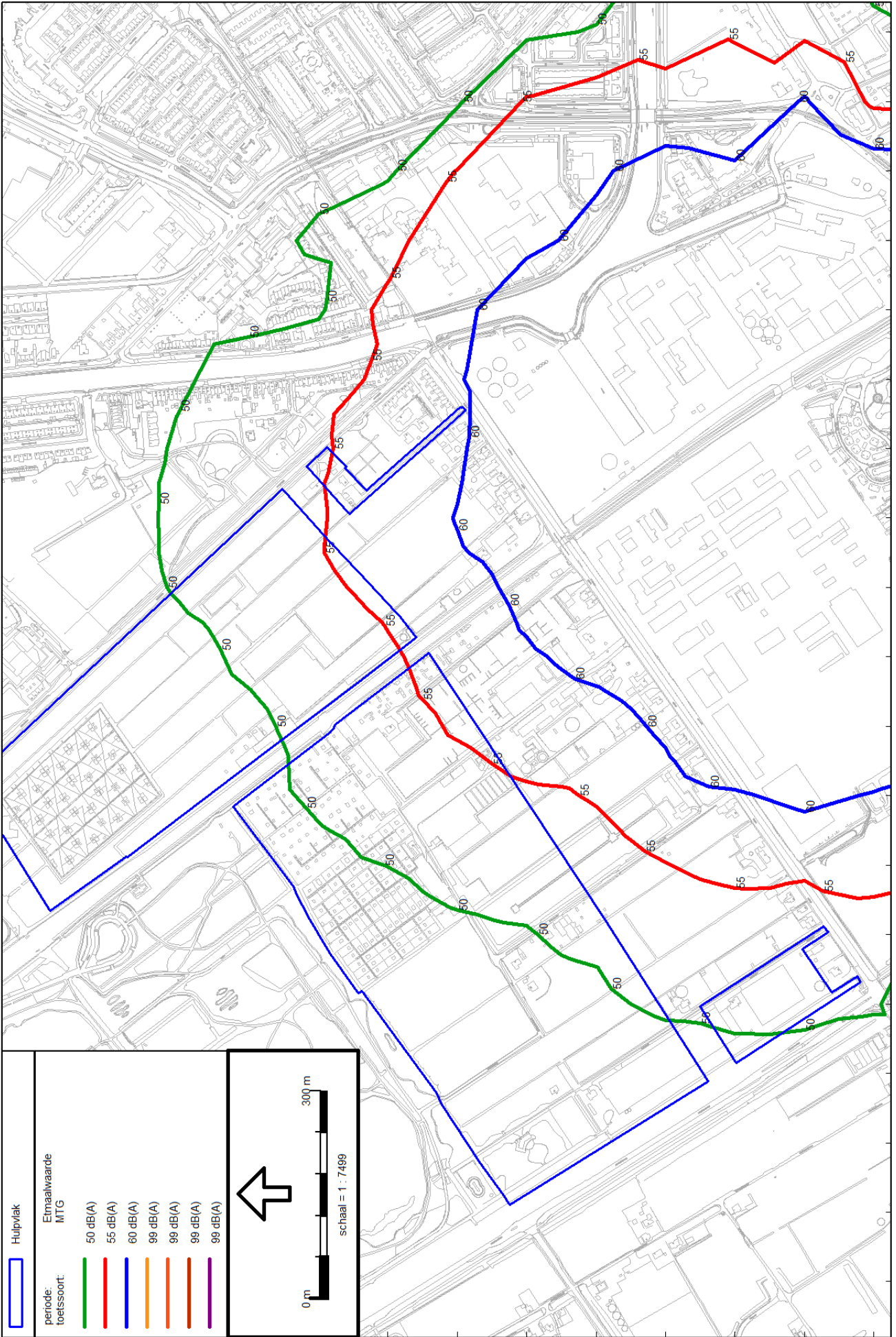
KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: Jan Kraaijeveld

Telefoonnummer: 06-22012330

File: j:\318\418\11\3 projectresultaat\ision - 't haantje eerste herziening onderzoek dsm\doc\notitie aanvullende berekening dsm versus nieuwbouw in rijswijk-zuid_4 september 2014.doc

Bijlagen >>>



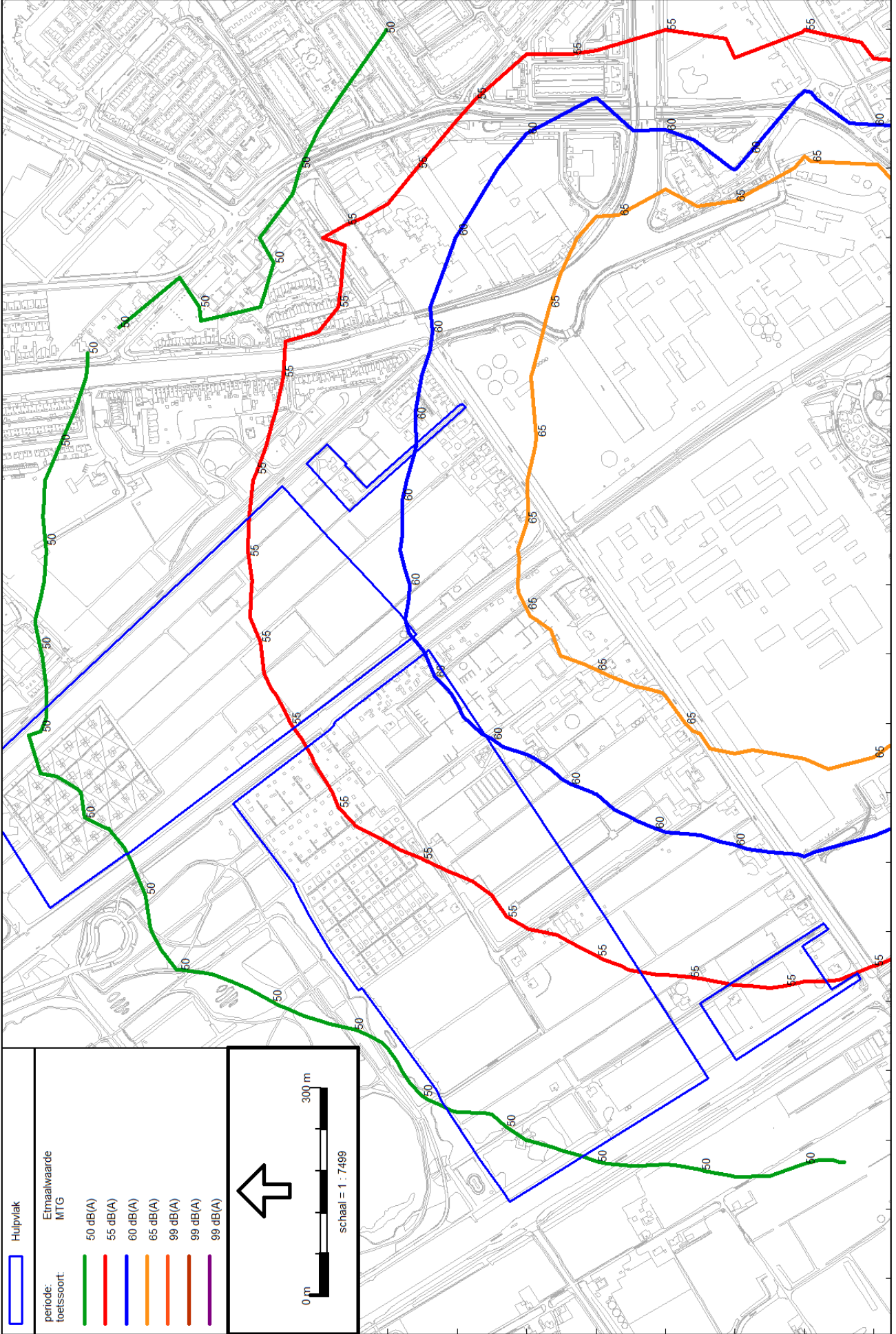
Hulpvlak	
periode:	Etmaalwaarde
toetssoort:	MTG
50 dB(A)	50 dB(A)
55 dB(A)	55 dB(A)
60 dB(A)	60 dB(A)
99 dB(A)	99 dB(A)
99 dB(A)	99 dB(A)
99 dB(A)	99 dB(A)
99 dB(A)	99 dB(A)

0 m 300 m

schaal = 1 : 7499

84000 83500 83000 82500 82000 81500 81000 80500 80000 79500 79000 78500 78000 77500 77000 76500 76000 75500 75000 74500 74000 73500 73000 72500 72000 71500 71000 70500 70000 69500 69000 68500 68000 67500 67000 66500 66000 65500 65000 64500 64000 63500 63000 62500 62000 61500 61000 60500 60000 59500 59000 58500 58000 57500 57000 56500 56000 55500 55000 54500 54000 53500 53000 52500 52000 51500 51000 50500 50000 49500 49000 48500 48000 47500 47000 46500 46000 45500 45000 44500 44000 43500 43000 42500 42000 41500 41000 40500 40000 39500 39000 38500 38000 37500 37000 36500 36000 35500 35000 34500 34000 33500 33000 32500 32000 31500 31000 30500 30000 29500 29000 28500 28000 27500 27000 26500 26000 25500 25000 24500 24000 23500 23000 22500 22000 21500 21000 20500 20000 19500 19000 18500 18000 17500 17000 16500 16000 15500 15000 14500 14000 13500 13000 12500 12000 11500 11000 10500 10000 9500 9000 8500 8000 7500 7000 6500 6000 5500 5000 4500 4000 3500 3000 2500 2000 1500 1000 500 0

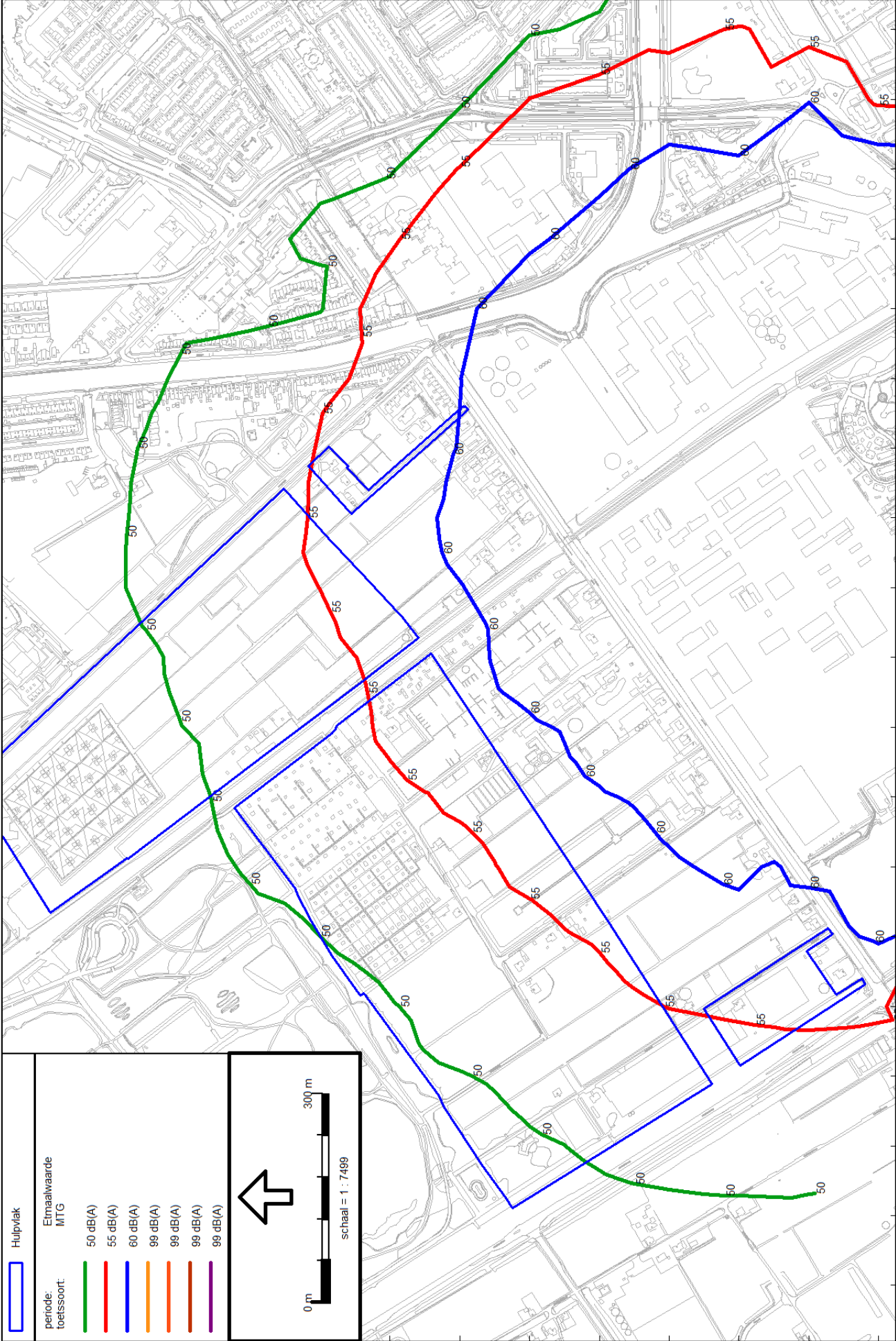
Actuele geluidssituatie 2011; geluidsc contouren op 33.5 m

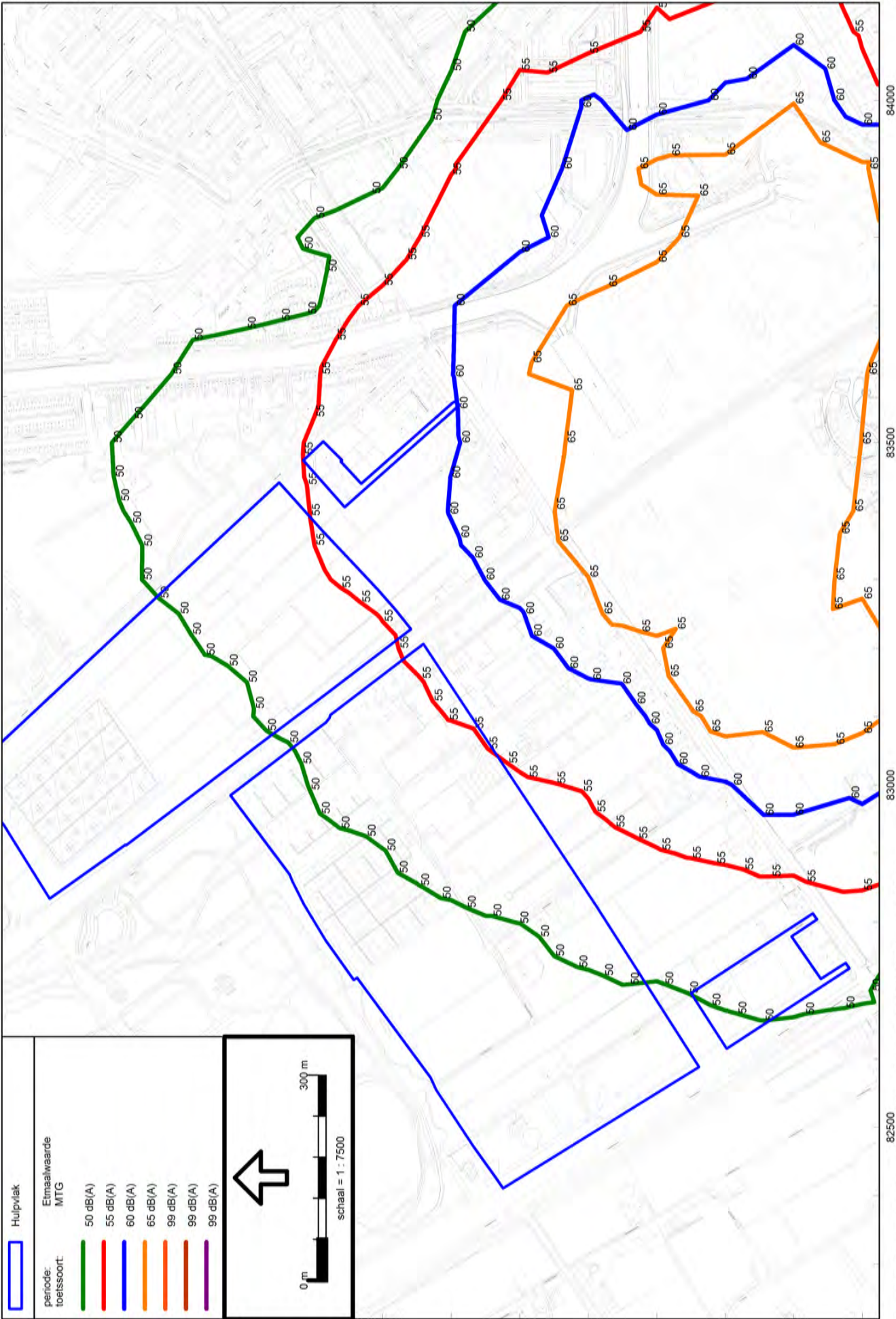


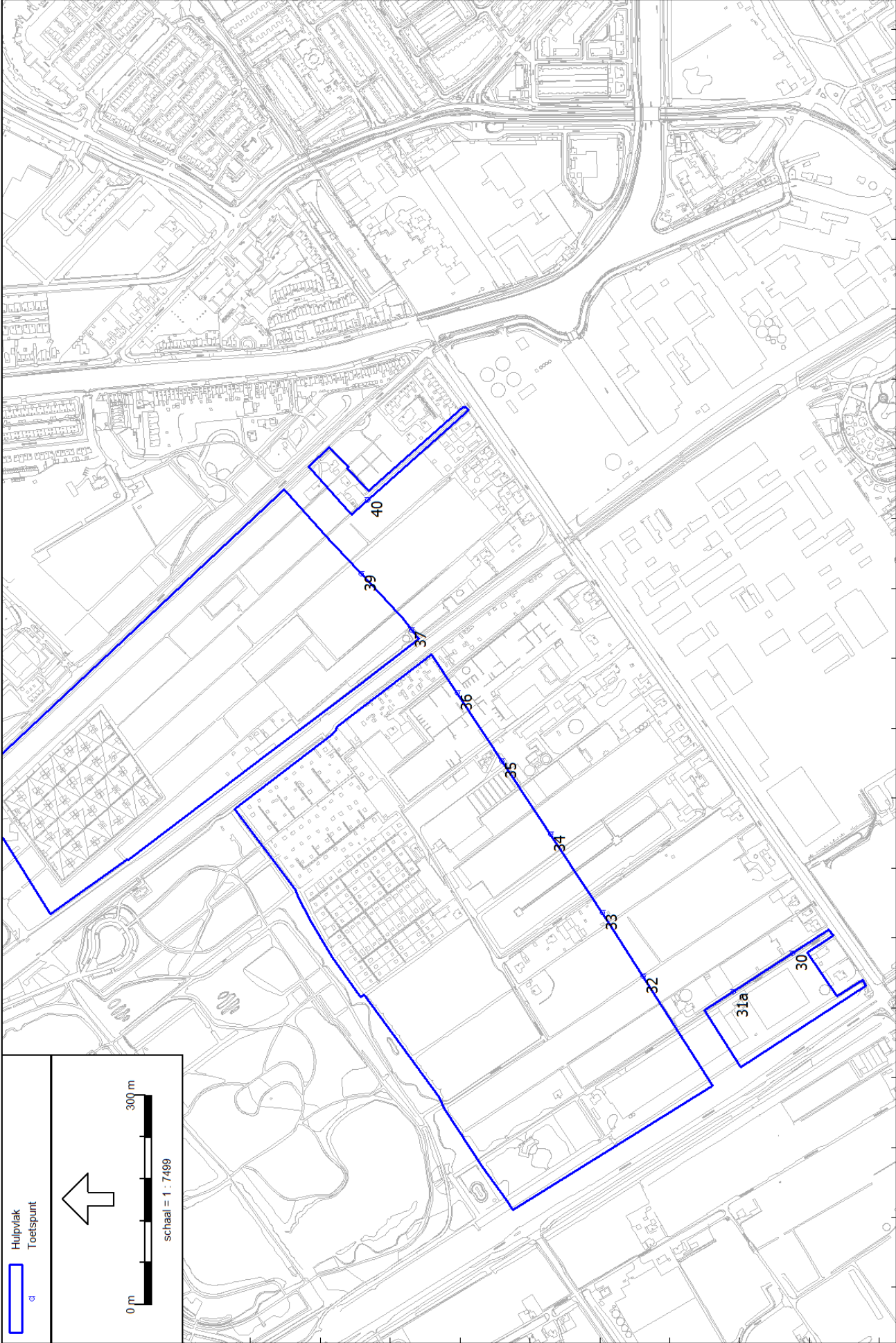
82500 83000 83500 84000

Industrielaan - IL, [Basismodellen Toetsingsresultaten Laan van t'Haartje - Groenrijk - Vergunningenmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012], Geomilieu V1.91

Vergunningenmodel DSM; geluidscontouren op 33.5 m





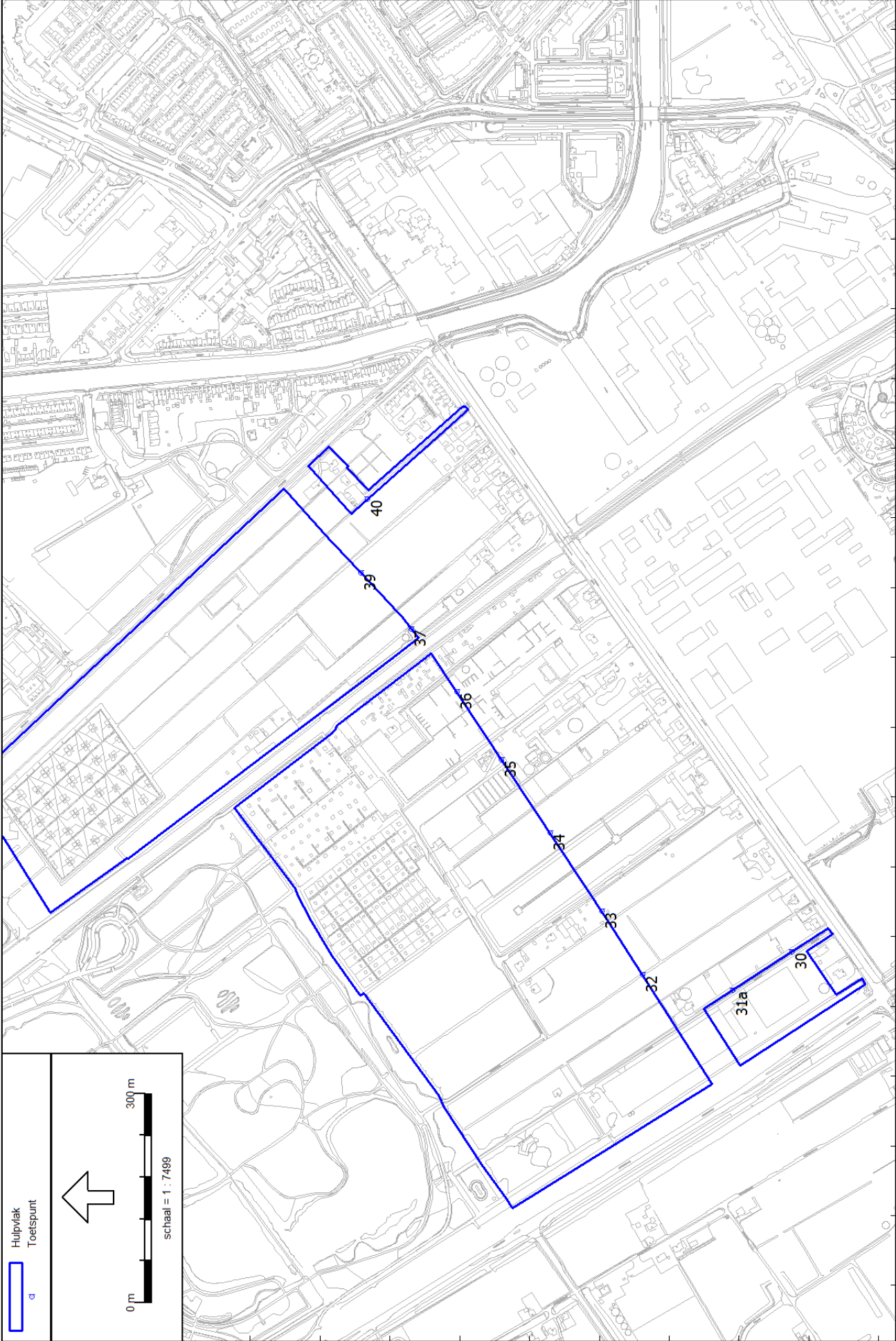


Industrielaan - IL, [Basismodellen Toetsingsresultaten Laan van 't Haartje - Groenijk - Plotje voor toetspunten afbeelding], Geomilieu V1.91

Toekomstmodel DSM; geluidscontouren op 33.5 m

Samenvatting resultaten DSM op de grens van de bestemming Wonen - Uit te werken 2.

Toetspunt	Hoogte [m]	Geluidsbelasting [dB(A)]			
		Revisie	Vergund	Actueel	Toekomst
30	1.5	47	52	48	53
	4.5	48	53	49	54
	7.5	49	53	49	55
	10.5	49	54	50	55
	13.5	50	54	50	56
	16.5	51	54	51	56
	19.5	51	55	51	57
	22.5	51	55	51	57
	25.5	52	55	52	57
	28.5	52	56	52	57
	31.5	52	56	52	58
	33.5	53	56	52	58
31	1.5	47	51	48	52
	4.5	48	52	48	52
	7.5	48	52	49	53
	10.5	48	52	49	53
	13.5	49	53	49	54
	16.5	49	53	49	54
	19.5	49	53	50	54
	22.5	50	54	50	55
	25.5	50	54	50	55
	28.5	50	54	51	55
	31.5	51	55	51	56
	33.5	51	55	51	56
32	1.5	47	51	47	51
	4.5	48	52	48	52
	7.5	48	52	48	52
	10.5	48	53	49	53
	13.5	48	53	49	53
	16.5	49	53	49	54
	19.5	49	54	50	54
	22.5	49	54	50	54
	25.5	50	54	50	55
	28.5	50	55	50	55
	31.5	50	55	51	55
	33.5	51	55	51	56
33	1.5	48	52	48	52
	4.5	49	53	49	53
	7.5	49	53	49	53
	10.5	50	54	49	53
	13.5	50	54	50	54
	16.5	50	54	50	54
	19.5	51	55	50	55
	22.5	51	55	51	55
	25.5	51	56	51	55
	28.5	51	56	51	56
	31.5	52	56	51	56
	33.5	52	57	51	56
34	1.5	50	53	49	54
	4.5	51	54	50	54
	7.5	51	55	50	54
	10.5	51	55	51	55
	13.5	52	56	51	55
	16.5	52	56	51	56
	19.5	52	57	52	56
	22.5	53	57	52	56
	25.5	53	57	52	57
	28.5	53	58	52	57
	31.5	53	58	53	57
	33.5	53	58	53	58



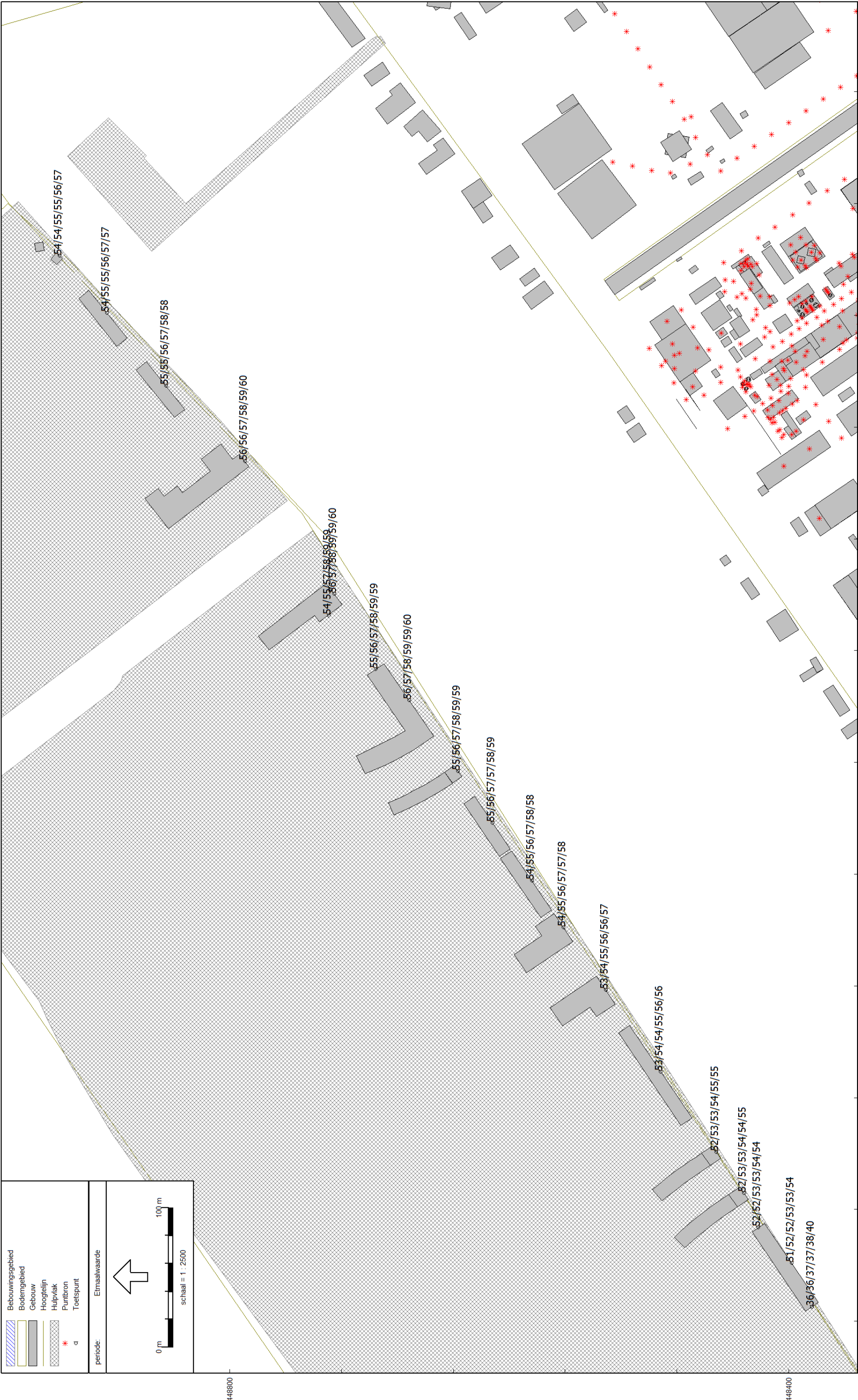
82500 83000 83500 84000

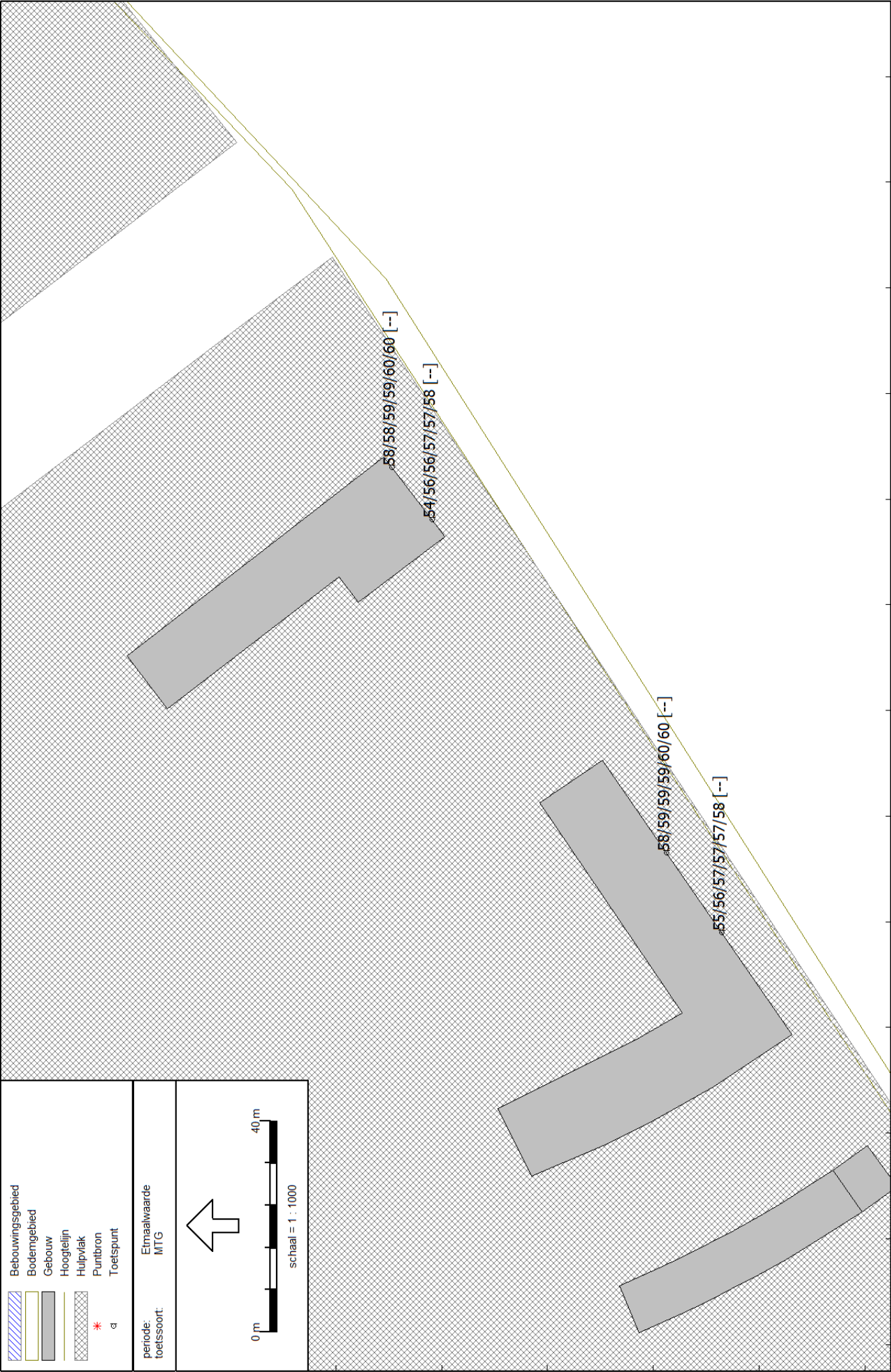
Industrielaan - IL, [Basismodellen Toetsingsresultaten Laan van 't Haertje - Groenijk - Plotje voor toetspunten afbeelding], Geomilieu V1.91

Toekomstmodel DSM; geluidscontouren op 33.5 m

Samenvatting resultaten DSM op de grens van de bestemming Wonen - Uit te werken 2.

Toetspunt	Hoogte [m]	Geluidsbelasting [dB(A)]			
		Revisie	Vergund	Actueel	Toekomst
35	1.5	51	55	52	54
	4.5	52	56	52	55
	7.5	53	56	53	55
	10.5	53	57	53	55
	13.5	53	57	53	56
	16.5	54	58	53	56
	19.5	54	58	54	56
	22.5	54	58	54	57
	25.5	54	59	54	57
	28.5	55	59	55	57
	31.5	55	59	55	58
	33.5	55	60	55	58
36	1.5	52	55	52	55
	4.5	53	56	53	55
	7.5	53	56	53	55
	10.5	53	57	53	56
	13.5	54	57	54	56
	16.5	54	58	54	56
	19.5	54	58	54	57
	22.5	55	59	55	57
	25.5	55	59	55	57
	28.5	55	60	55	58
	31.5	56	60	56	58
	33.5	56	60	56	58
37	1.5	52	55	52	54
	4.5	53	56	52	54
	7.5	53	56	52	54
	10.5	53	57	53	55
	13.5	53	57	53	55
	16.5	53	58	53	55
	19.5	54	58	54	56
	22.5	54	59	54	56
	25.5	55	59	54	56
	28.5	55	60	55	57
	31.5	55	60	55	57
	33.5	55	60	55	57
38	1.5	53	54	53	53
	4.5	53	55	53	54
	7.5	53	55	53	54
	10.5	53	56	53	54
	13.5	53	56	53	54
	16.5	54	56	54	55
	19.5	54	57	54	55
	22.5	55	57	55	56
	25.5	55	58	55	56
	28.5	55	58	55	56
	31.5	56	58	56	57
	33.5	56	58	56	57
40	1.5	53	55	53	54
	4.5	54	56	54	54
	7.5	54	56	54	54
	10.5	54	56	54	55
	13.5	54	56	54	55
	16.5	55	57	55	55
	19.5	55	57	55	56
	22.5	55	57	55	56
	25.5	56	58	56	56
	28.5	56	58	56	57
	31.5	56	59	56	57
	33.5	56	59	57	57

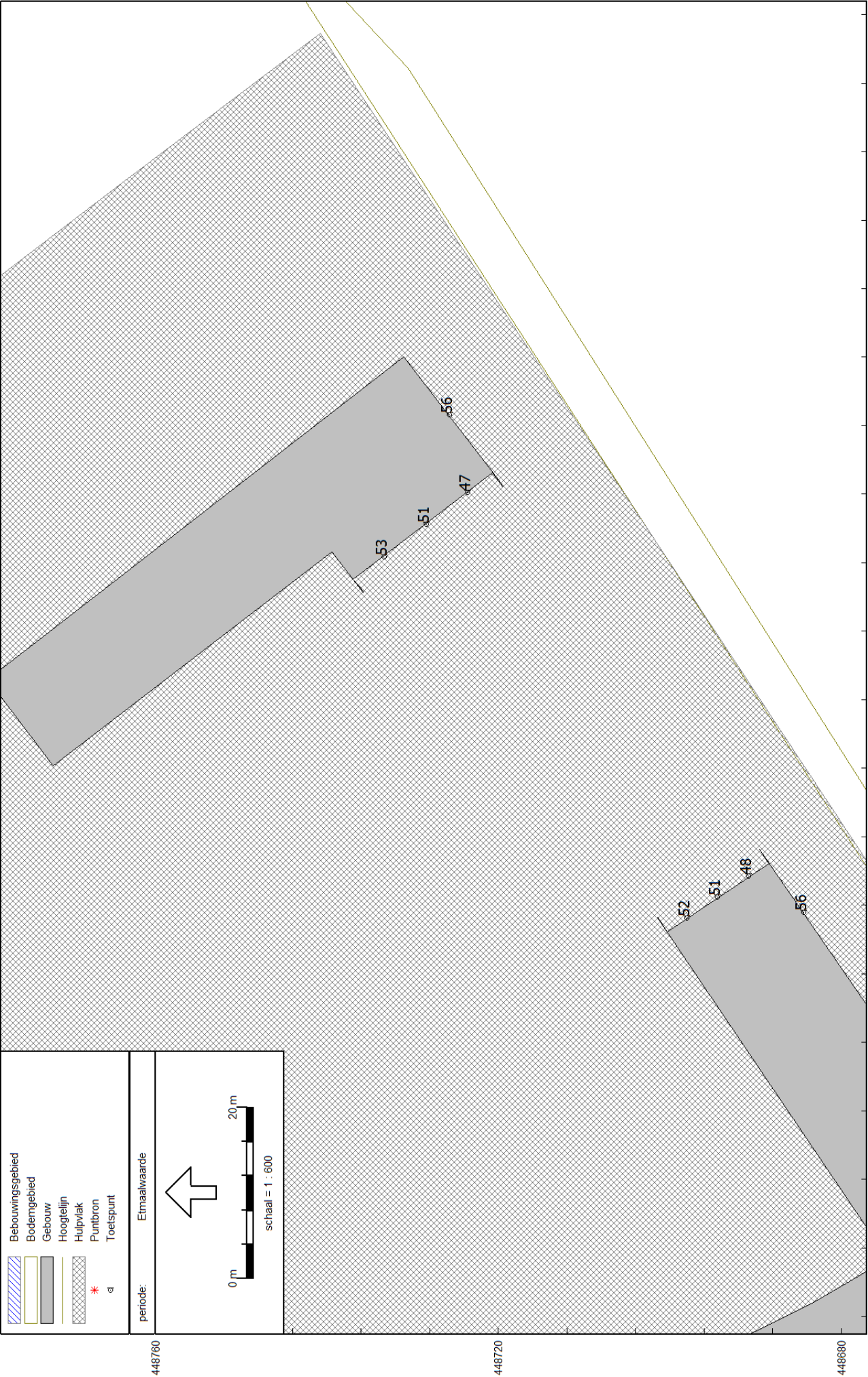




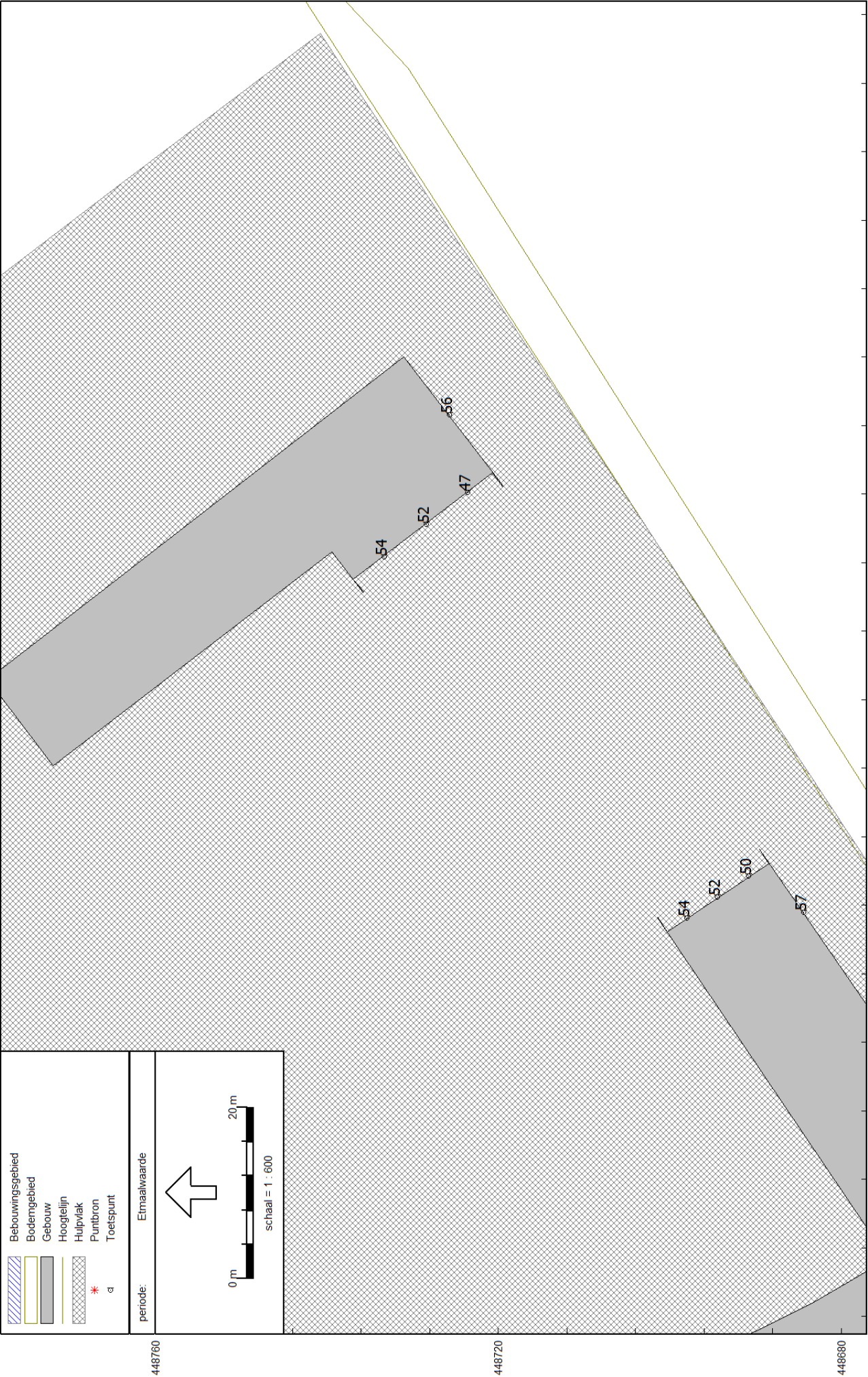
83200

83100
Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergoedingsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 diverse verdiepingen], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haantje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 1e tot en met 12e verdieping op maatgevende locatie nabij spoor

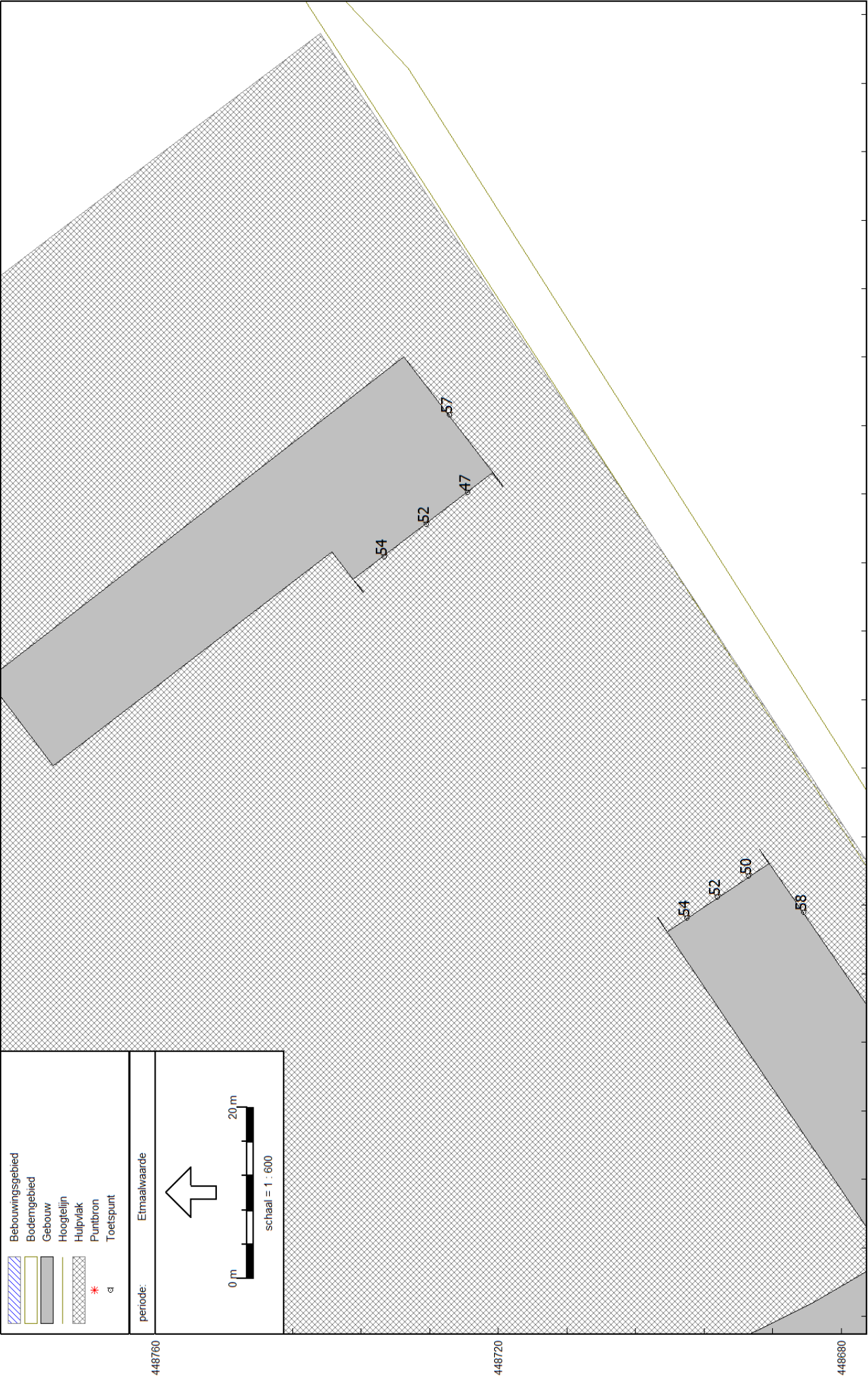


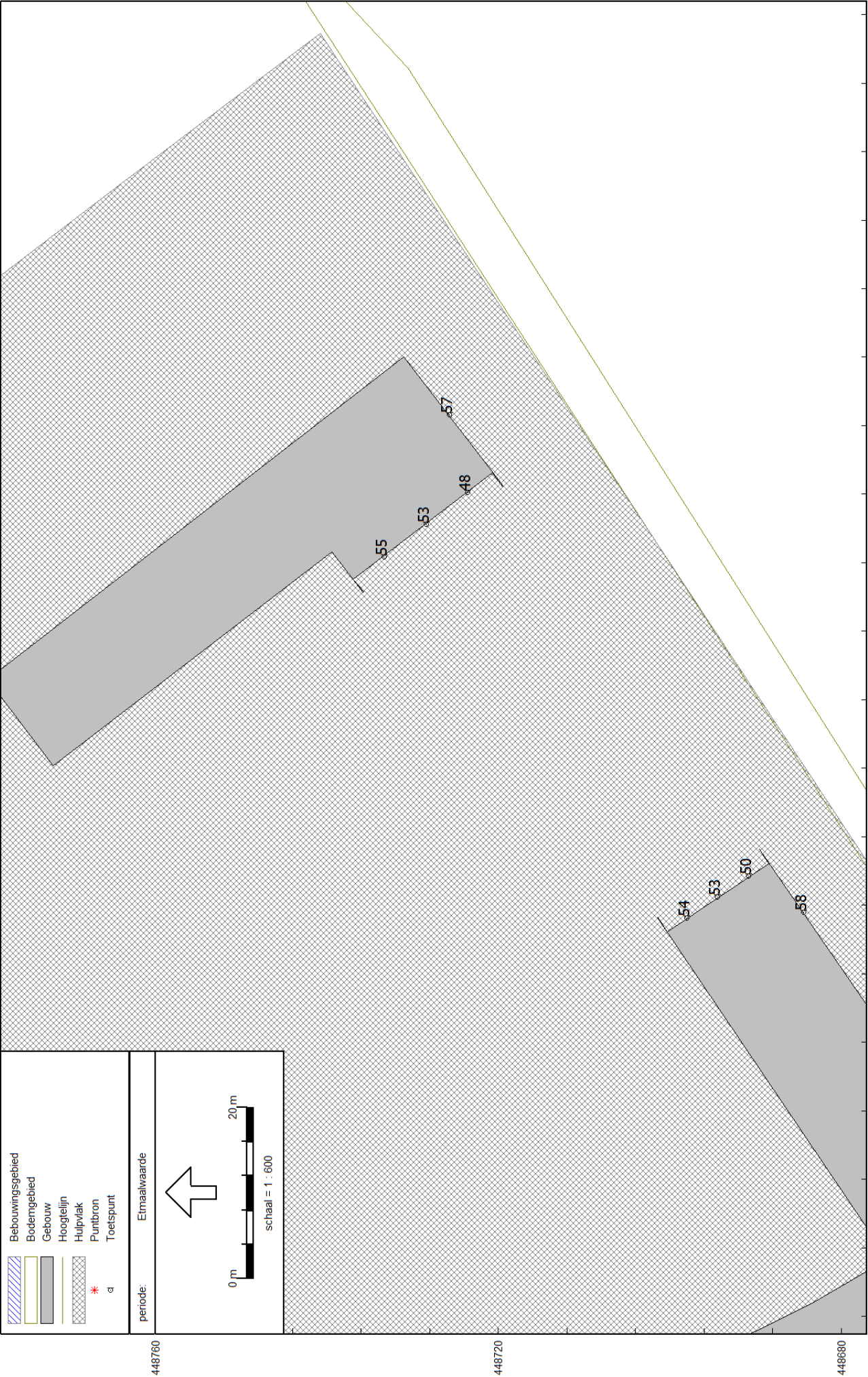
Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 2e verdieping met uitkragende gevel



Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergoedingsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 2e verd.], Geomilieu V1.91

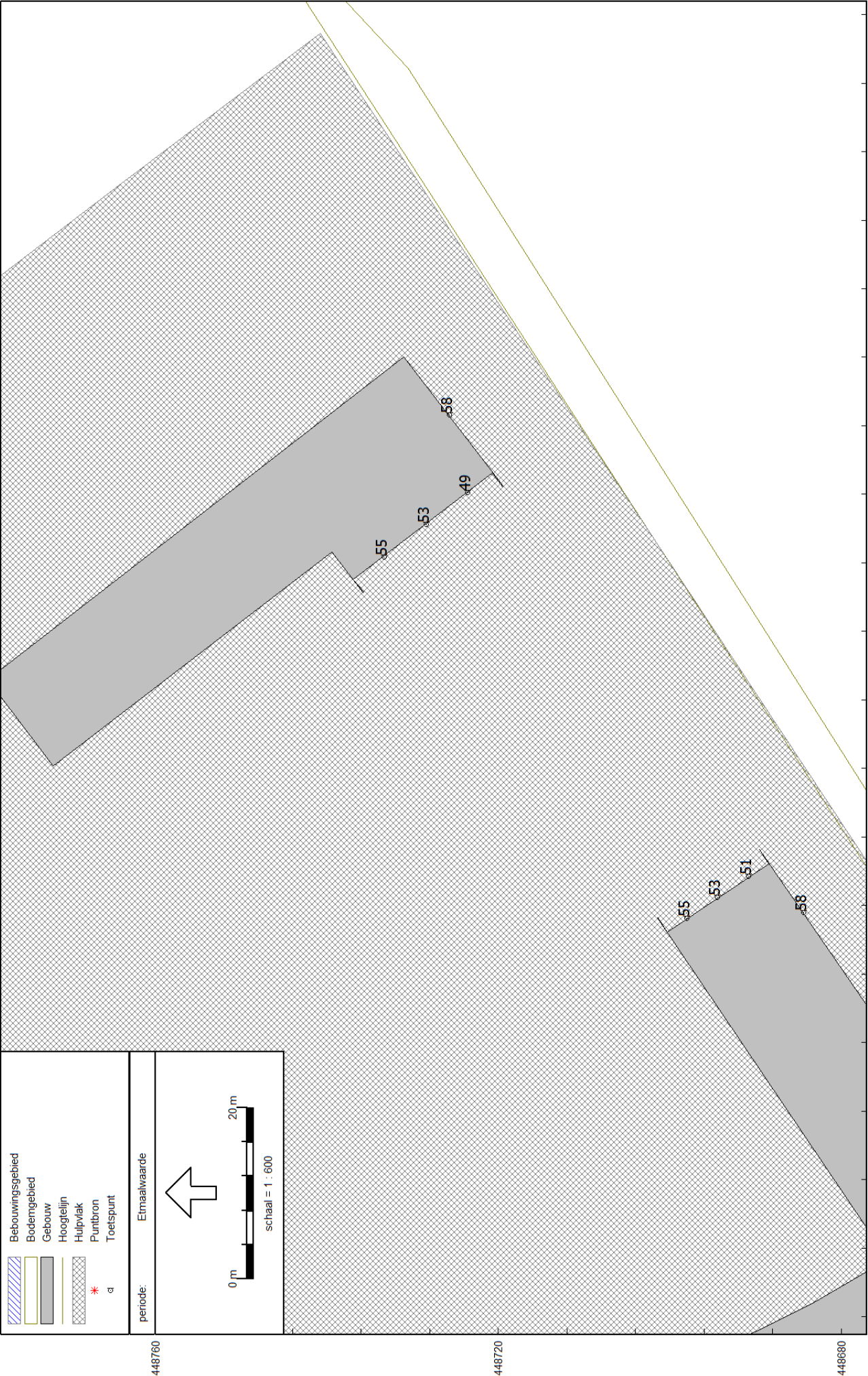
Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 2e verdieping met uitkragende gevel



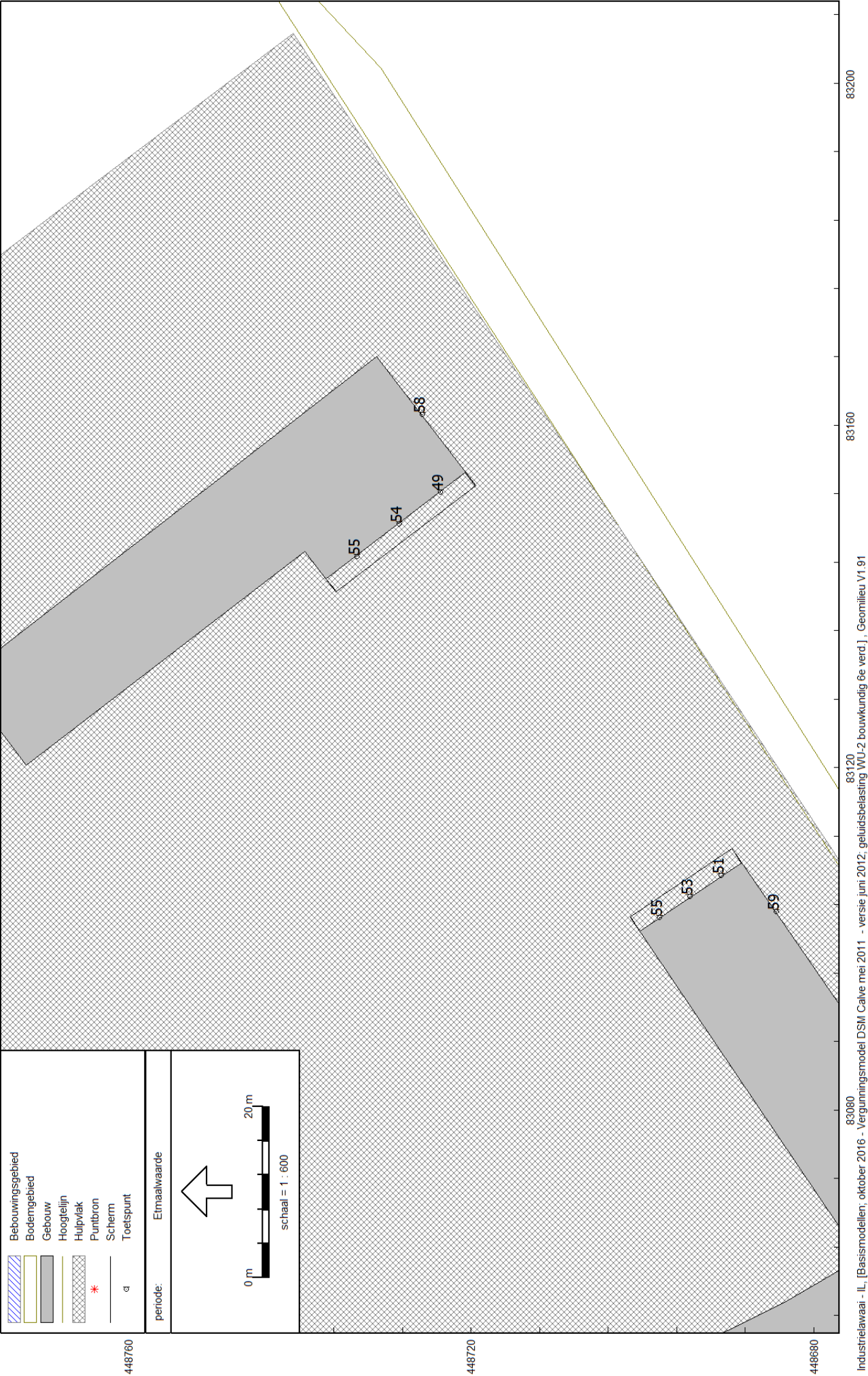


Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergoedingsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 4e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 4e verdieping met uitkragende gevel

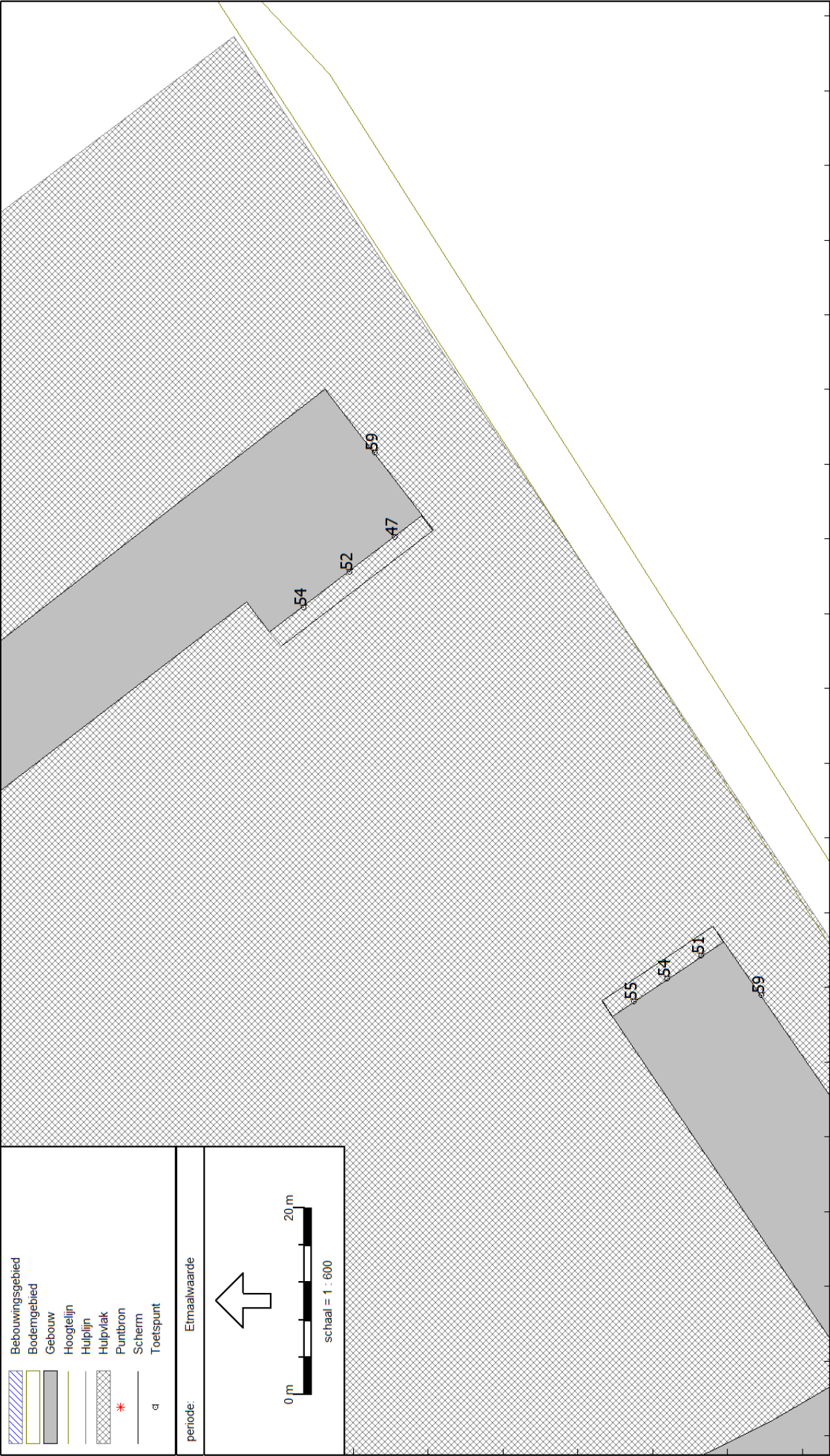


Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 5e verdieping met uitkragende gevel

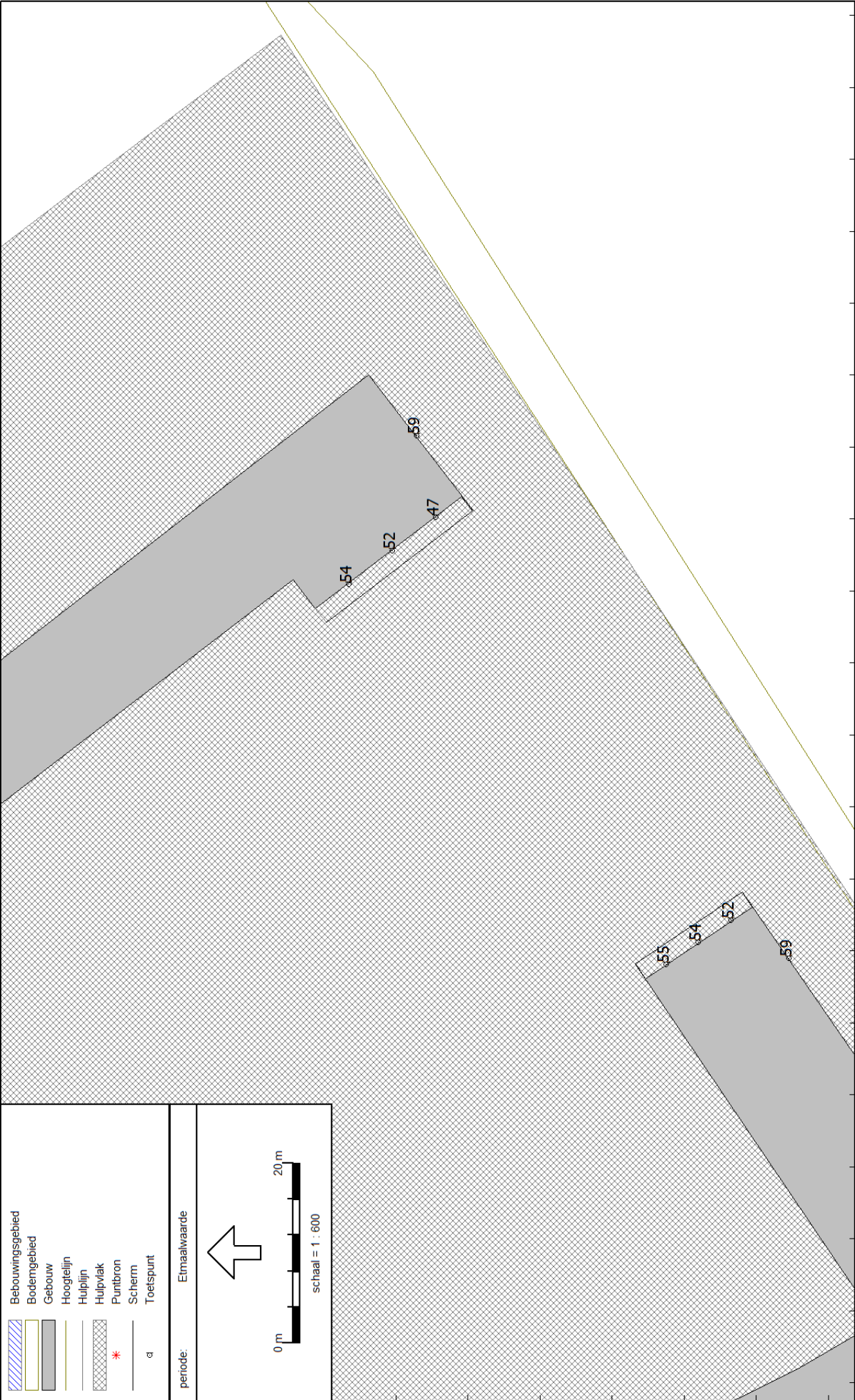


Industrielawaai - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 6e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 6e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwerping van 1 m boven vloerpeil

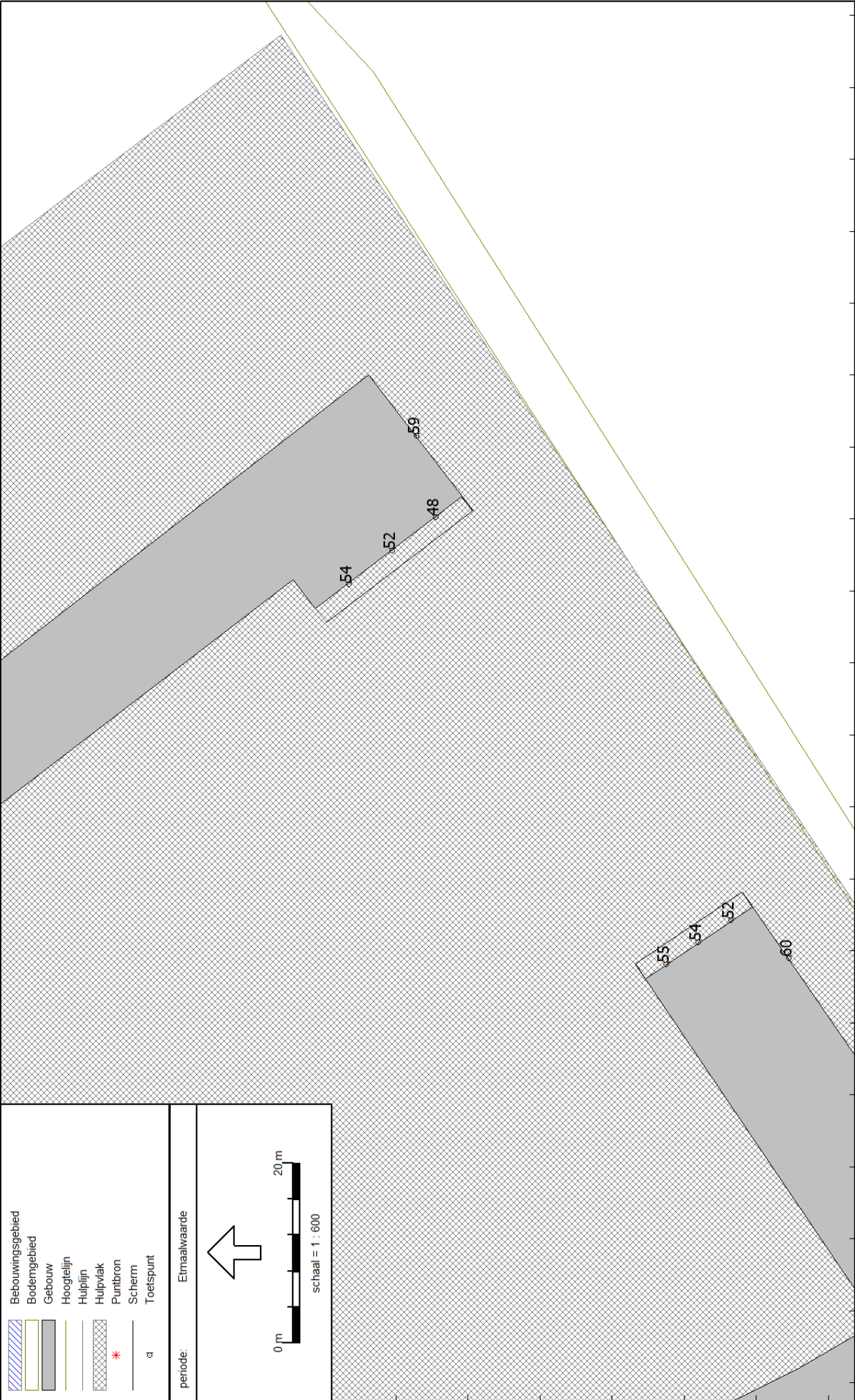


Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 7e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,0 m boven vloerpeil
en absorberende uitvoering van aangeduide deel van de borstwering
Inclusief gesloten borstwering van 1,2 m boven vloerpeil



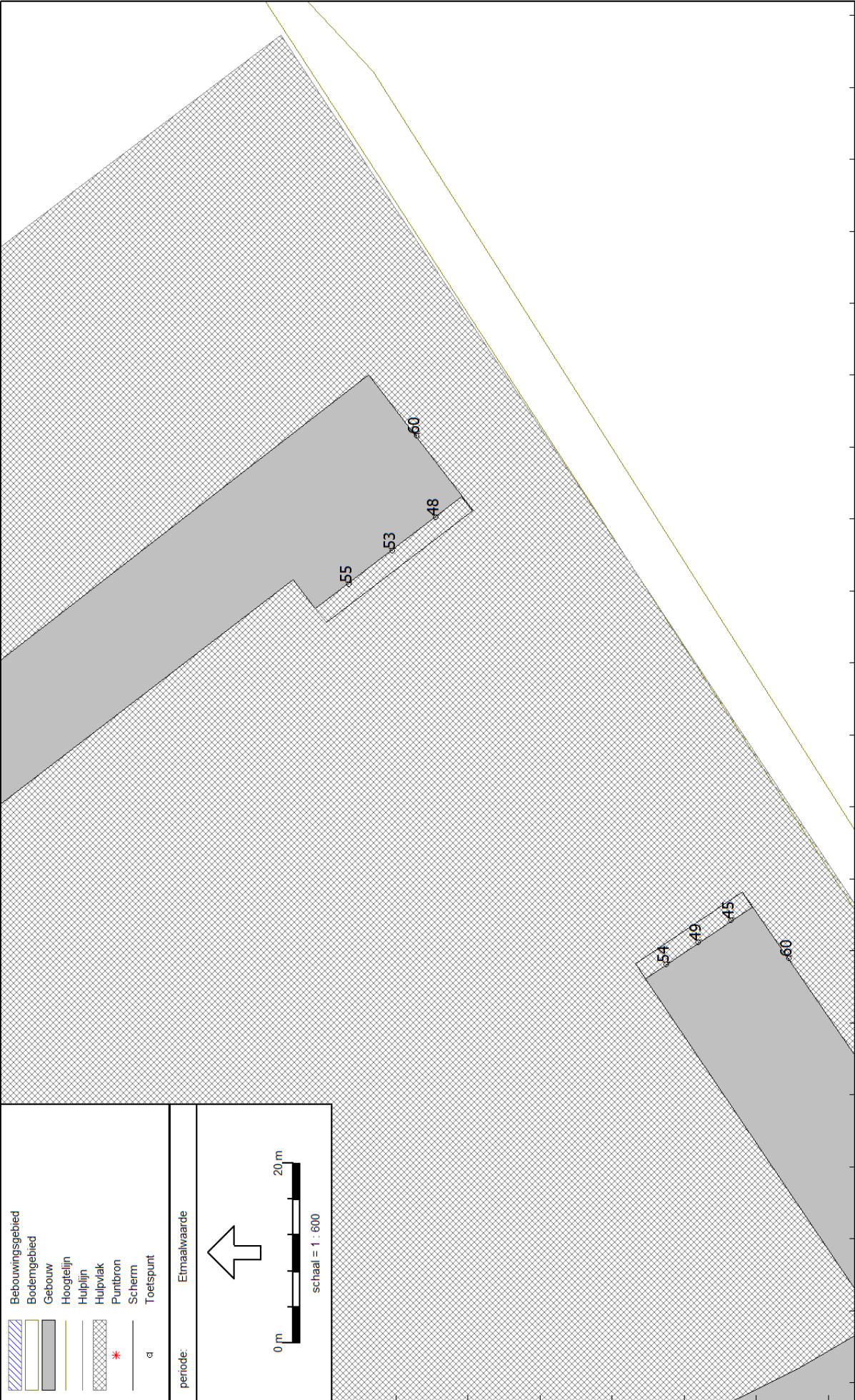
Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 8e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 8e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,0 m boven vloerpeil
en absorberende uitvoering van aangeduide deel van de borstwering



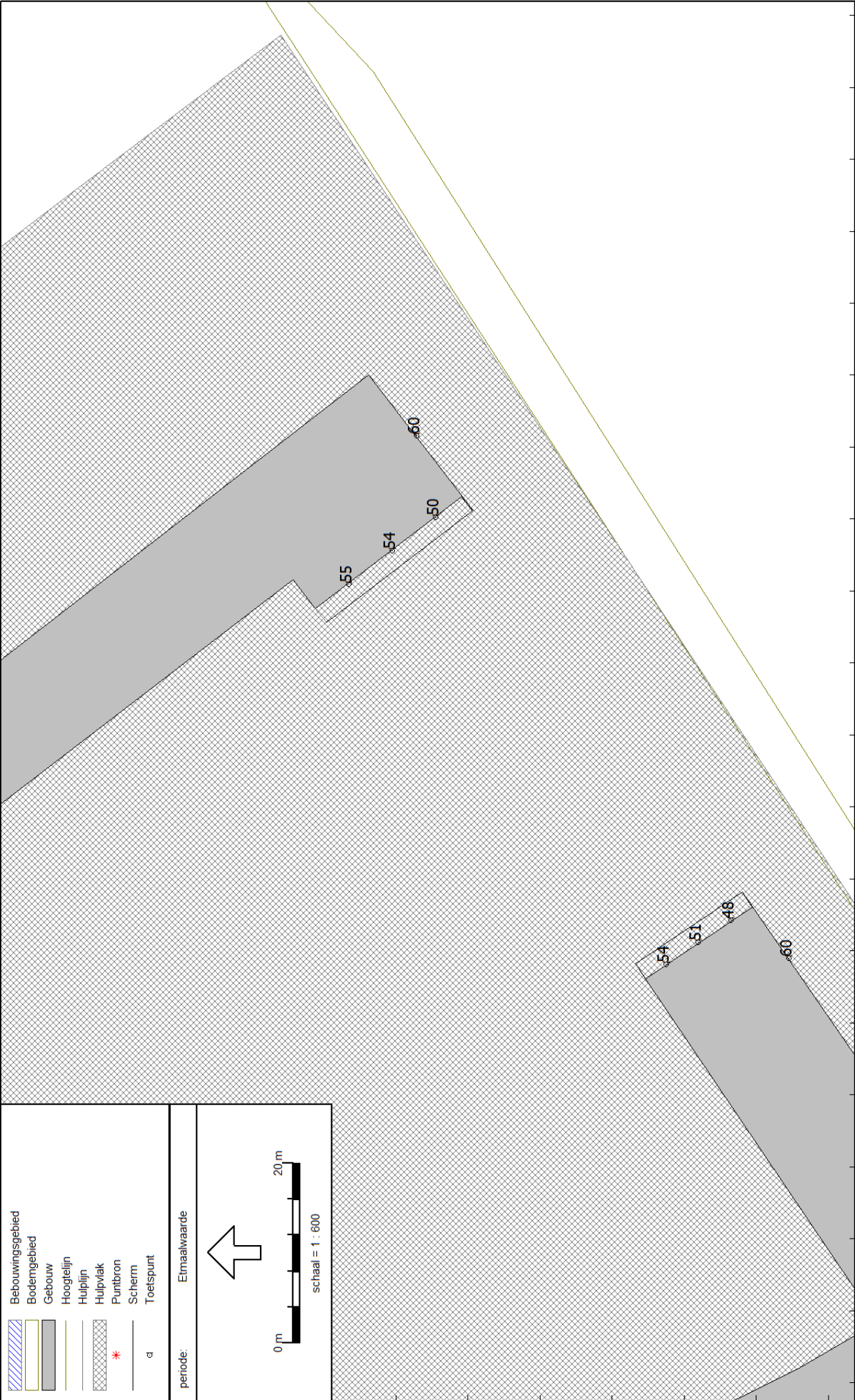
Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 9e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 9e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,0 m boven vloerpeil
en absorberende uitvoering van aangeduide deel van de borstwering



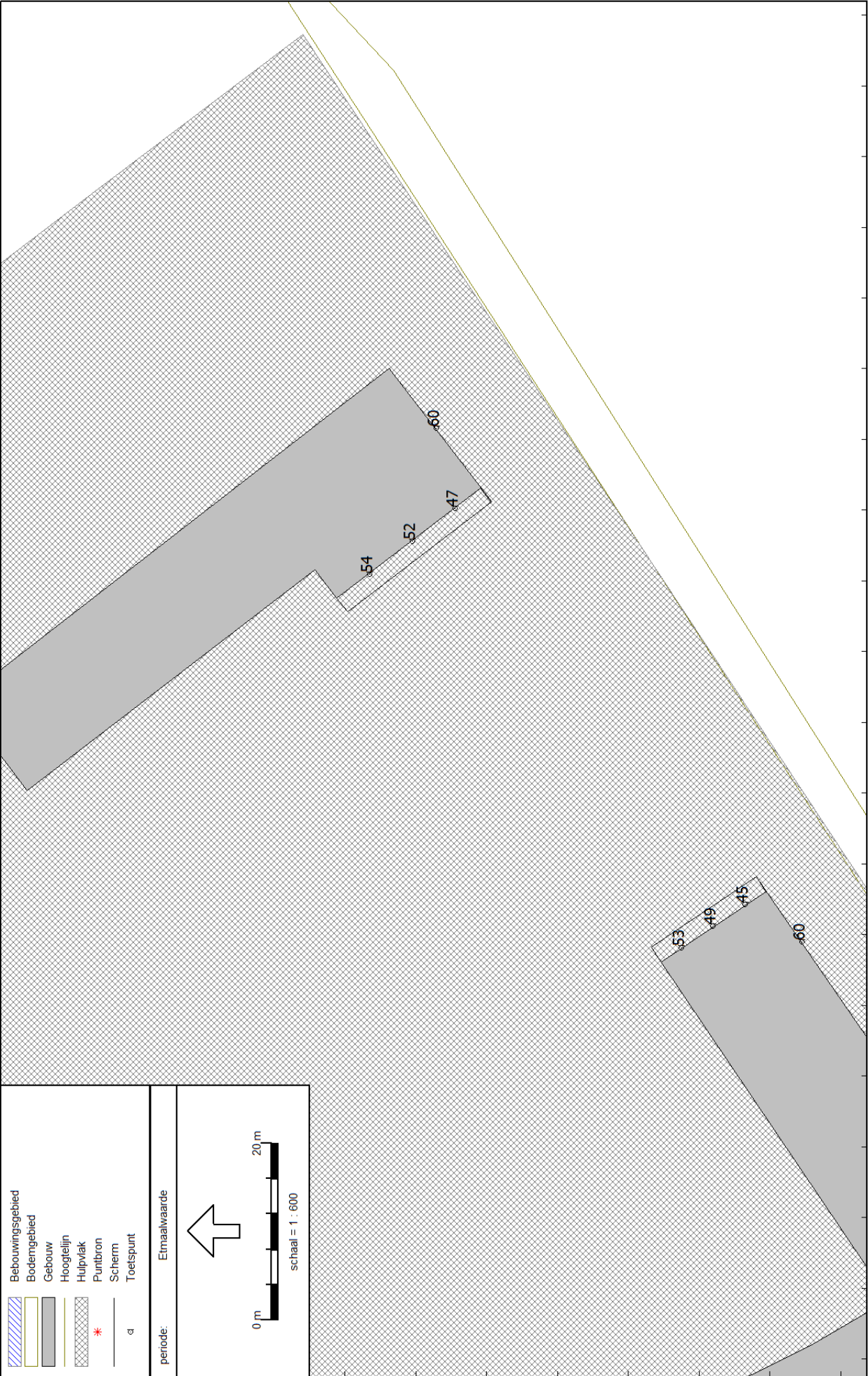
Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 10e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haantje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 10e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,0 m boven vloerpeil
en absorberende uitvoering van aangeduide deel van de borstwering



Industrielaan - IL, [Basismodellen, oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - versie juni 2012, geluidsbelasting WU-2 bouwkundig 11e verd.], Geomilieu V1.91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haantje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 11e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,0 m boven vloerpeil
en absorberende uitvoering van aangeduide deel van de borstwering



Industrielawaai - IL, [Basismodellen], oktober 2016 - Vergunningsmodel DSM Calve mei 2011 - geluidsbelasting bouwkundig 10e verd. BALUSTRADE], Geomilieu V1 91

Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 10e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,5 m boven vloerpeil



Geluidsbelasting ter plaatse van woningen langs de Laan van 't Haanje
(meest recente verkavelingsplan van 11 oktober 2016)
Geluidsbelasting 11e verdieping met uitkragende gevel
Inclusief gesloten borstwering van 1,5 m boven vloerpeil.



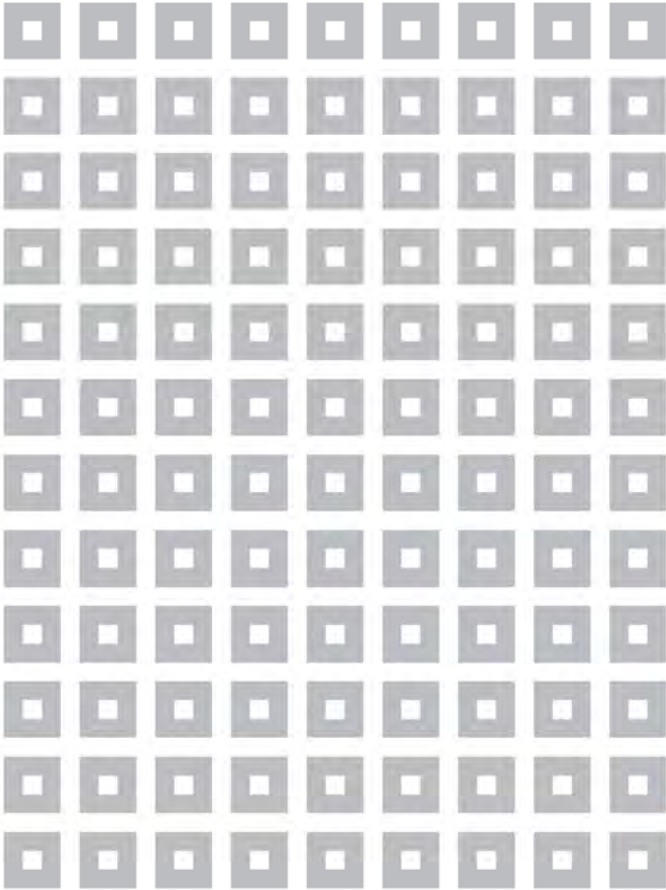
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslawaai 't Haantje W-U-1 en W-U-2; verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting], Geomilieu V3.11

Cumulatieve geluidsbelasting W-U-1 wegverkeer
De reductie ex artikel 110g Wgh is niet toegepast



Wegverkeerslawaaï - RMMW-2012, [Basismodel lokale wegen 2026 - Wegverkeerslawaaï 't Haantje W-U-1 en W-U-2, verkeer gecorrigeerd voor noordelijke ontsluiting], Geomilieu V3.11





kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam
T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

KUIPER
COMPAGNONS



Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland

p.a. Van Dethstraat 30, 2807 RS GOUDA
secretariaat@adviescommissiedetailhandel.nl
www.adviescommissiedetailhandel.nl



11 oktober 2016

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Rijswijk
per e-mail

Betreft: **Advies ontwerp bestemmingsplan Sion – 't Haantje**
NL.IMRO.0603.bpsionhaantjeherz2-ON01

Geacht college,

De Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland heeft de adviesaanvraag van 2 september 2016 met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Sion – 't Haantje in haar vergadering van 28 september 2016 besproken.

De Adviescommissie Detailhandel is daarbij gekomen tot een
positief advies.

De aanvraag

Het aan de adviescommissie Detailhandel voorgelegde ontwerpbestemmingsplan Sion – 't Haantje voorziet in het realiseren van detailhandelsvoorzieningen ter grootte van 2.400 m² in 't Haantje. Hiermee wordt het aantal vierkante meters beperkt ten opzicht van de thans nog bestaande wijzigingsbevoegdheid die ruimte biedt aan een uitbreiding tot 4.700 m².

De overwegingen van de adviescommissie

De Adviescommissie Detailhandel heeft geoordeeld dat de voorgestelde ontwikkeling past in de provinciale Verordening Ruimte 2014. De ontwikkeling van een nieuwe woonwijk biedt ruimte tot ontwikkeling van een wijkgebonden winkelconcentratie.

De Adviescommissie beoordeelt het daarbij als zeer positief dat het aantal vierkante meters beschikbaar voor detailhandel is teruggebracht tot de aangegeven 2.400 m² en geen gebruik gemaakt wordt van de ruimte die oorspronkelijk (via wijzigingsbevoegdheden) beschikbaar was.

De thans voorgestelde omvang moet ook volgens de adviescommissie volstaan. Daarbij voorziet de adviescommissie dan ook geen negatieve effecten met betrekking tot de ruimtelijke ordening dan wel onaanvaardbare leegstand.

Onderliggende gegevens

De Adviescommissie wijst u er op dat de ruimte die in dit bestemmingsplan wordt toegewezen aan detailhandel er wel toe leidt dat uw gemeente verder terughoudend zou moeten zijn in de ontwikkeling van nieuwe detailhandelsplannen. Dit te meer daar in de onderbouwing van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan een zeer ruime planningshorizon is opgenomen waar het gaat om bevolkingsgroei (2025).

Het advies

Op basis van bovenstaande overwegingen komt de adviescommissie tot een positief advies.

Een afschrift van deze brief wordt gestuurd aan de provincie Zuid-Holland.

Publicatie

In het kader van de door de adviescommissie beoogde transparantie wordt dit advies vanaf 15 november 2016 gepubliceerd op de website van de adviescommissie: www.adviescommissiedetailhandel.nl

Met vriendelijke groet,
Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland



Mevrouw E.H.M. Bakker-Derks
voorzitter



J.E.M. Verweij
secretaris