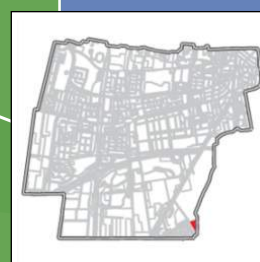


Vrijenbanselaan



Vastgesteld 28 april 2015

Bestemmingsplan Vrijenbanselaan
Gemeente Rijswijk

Voorontwerp: 17 augustus 2014
Ontwerp: 25 november 2014
Vastgesteld: 28 april 2015
Onherroepelijk:

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
2	Beschrijving plangebied.....	4
2.1	Ontstaansgeschiedenis	4
2.2	Huidige situatie.....	5
2.2.1	Groen en water	5
2.2.2	Verkeer.....	5
2.3	De ontwikkeling	6
2.3.1	Beschrijving plan	6
2.3.2	Stedenbouw	7
2.3.3	Groen	9
3	Beleidskader	10
3.1	Rijksbeleid.....	10
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	10
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	11
3.1.3	Besluit ruimtelijke ordening	12
3.2	Provinciaal beleid	13
3.2.1	Visie Ruimte en Mobiliteit.....	13
3.2.2	Verordening Ruimte 2014	15
3.2.3	Programma ruimte	18
3.2.4	Programma mobiliteit	18
3.3	Regionaal beleid	19
3.3.1	Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	19
3.3.2	Regionale Nota Mobiliteit	19
3.3.3	Regionaal Groenbeleidsplan.....	20
3.4	Gemeentelijk beleid	20
3.4.1	Economische visie	20
3.4.2	Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020	21
3.4.3	Parkeerbeleid	22
3.4.4	Groenbeleidsplan 2012- 2020.....	22
3.5	Conclusie	23
4	Omgevingsaspecten	24
4.1	Luchtkwaliteit.....	24
4.1.1	Beleidskader	24
4.1.2	Beoordeling	24
4.2	Geluid	25
4.2.1	Verkeerslawaaï.....	25
4.2.2	Industrielawaai	26
4.3	Bodem.....	26

4.4	Externe veiligheid	27
4.4.1	Beoordeling	28
4.4.2	Verantwoording groepsrisico	29
4.4.3	Conclusie	31
4.5	Milieuhinder bedrijven	31
4.6	M.e.r. -(beoordelings)plicht	32
4.7	Water	32
4.7.1	Beleidskader	32
4.7.2	Waterhuishouding	35
4.7.3	Watertoetsproces	36
4.8	Natuur	36
4.8.1	Wettelijk kader	36
4.8.2	Gebiedsbescherming	37
4.8.3	Soortenbescherming	37
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	38
4.9.1	Archeologische waarden	38
4.9.2	Cultuurhistorie	39
4.9.3	Conclusie	39
4.10	Duurzaamheid	39
4.10.1	Algemeen	39
4.10.2	De ontwikkelingen	41
4.11	Verkeer en parkeren	42
4.11.1	Inrichting terrein	42
4.11.2	Verkeer	42
4.11.3	Parkeren	43
5	Juridische planbeschrijving	46
5.1	Planopzet	46
5.1.1	Algemeen	46
5.1.2	De verbeelding	46
5.1.3	De planregels	46
5.2	Artikelsgewijze toelichting	47
5.2.1	Inleidende regels	47
5.2.2	Bestemmingsregels	47
5.2.3	Algemene regels	48
5.2.4	Overgangs- en slotregels	49
6	Uitvoerbaarheid en handhaving	51
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51
6.2	Economische uitvoerbaarheid	51
6.3	Handhaving	52
7	Procedure	53
7.1	Vorbereidingsfase	53
7.1.1	Inspraak	53
7.1.2	Overleg	53
7.2	Ontwerpfase	53
7.3	Vaststellingsfase	54

Bijlagen

Bijlage 1	Kadastrale kaart
Bijlage 2	Situatietekening
Bijlage 3	Groencompensatieplan
Bijlage 4	Beoordeling Luchtkwaliteit
Bijlage 5	Bodemonderzoek
Bijlage 6	Beoordeling Externe Veiligheid
Bijlage 7	Onderzoeken flora en fauna
Bijlage 8	Archeologisch onderzoek
Bijlage 9	Onderzoek verkeer
Bijlage 10	Nota van Inspraak en Overleg
Bijlage 11	Nota van Zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

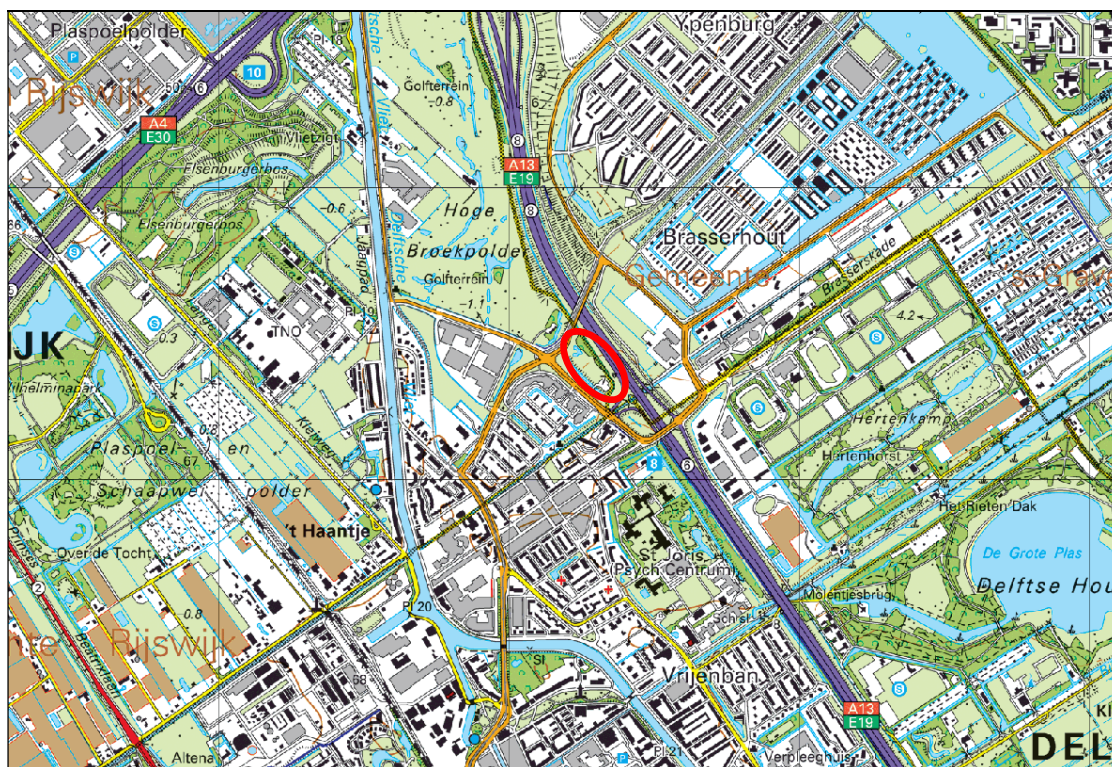
Het voornemen bestaat om aan de Vrijenbanselaan te Rijswijk een tankstation en een horecavoorziening te realiseren. Het betreft een verkooppunt van motorbrandstoffen van Shell en een restaurant van KFC.

De locatie ligt in de huidige situatie braak en is begroeid met gras en riet. Om de beoogde ontwikkeling daadwerkelijk mogelijk te maken, dient een bestemmingsplanprocedure doorlopen te worden. Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, een toelichting en een aantal separate bijlagen. Onderhavige toelichting dient als motivering bij de te volgen procedure.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de zuidzijde van Rijswijk tussen de Rijksweg A13 en de Vrijenbanselaan. Het initiatief vindt plaats op het perceel dat kadastraal bekend staat als Gemeente Rijswijk, Sectie F, perceel 2226. In bijlage 1 is een kadastrale kaart opgenomen.

Op de navolgende figuren is de situering van de planlocatie in de omgeving weergegeven.



Figuur 1.1
Globale ligging van de planlocatie in de omgeving



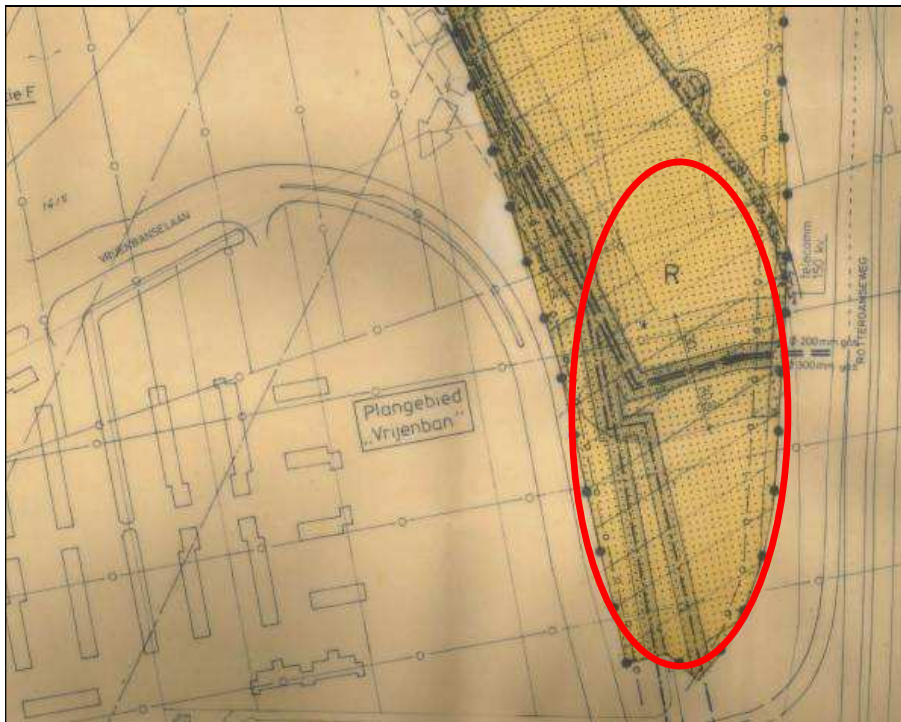
Figuur 1.2

Overzicht locatie met hierop het plangebied aan de Vrijenbanselaan globaal weergegeven

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de locatie waarop de ontwikkeling betrekking heeft, geldt het bestemmingsplan “Ypenburg-West”, welke door de gemeenteraad van Rijswijk op 30 mei 1988 is vastgesteld en door Gedeputeerde Staten op 3 januari 1989 is goedgekeurd. In het bestemmingsplan zijn de gronden, waarop de horecavoorziening en tankstation worden gerealiseerd, bestemd als 'Recreatieve doeleinden' (zie figuur 1.3).

De voor 'Recreatieve doeleinden' aangewezen gronden zijn bestemd voor o.m. recreatie, horeca, maatschappelijke doeleinden, wegen, parkeer- en groenvoorzieningen.



Figuur 1.3

Uitsnede bestemmingsplan 'Ypenburg-West' (locatie initiatief globaal met rode ovaal aangegeven)

De ontwikkeling past niet binnen de bepalingen van het vigerende bestemmingsplan daar de beoogde functies niet (geheel) mogelijk zijn binnen de geldende bestemming en omdat de bebouwing het toegestane bebouwingspercentage van 2% overschrijdt.

Ten behoeve van een eerder bouwplan (kantoor en autobedrijf) op deze locatie zijn de gronden in het ontwerp-bestemmingsplan "Vrijenban" d.d. 10 april 2012 opgenomen geweest. Naar aanleiding van een reactieve aanwijzing van de provincie Zuid-Holland is de bestemming voor de locatie uiteindelijk niet in werking getreden en wordt teruggevalen op het voorgaande plan, te weten "Ypenburg-West".

Aangezien de huidige planologie de voorgestane realisatie niet mogelijk maakt, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld waarbij binnen het plangebied verschillende bestemmingen zijn opgenomen. Het tankstation heeft de bestemming 'Bedrijf – verkooppunt motorbrandstoffen' en het restaurant de bestemming 'Horeca'.

2 Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het landschap van Rijswijk en omgeving is ontstaan onder invloed van de zee en rivieren. De kustlijn lag circa 3700 voor Christus ter hoogte van Rijswijk en is later naar het westen verschoven. Achter de duinen en strandwallen ontstond een veengebied. De hoger gelegen strandwallen waren aantrekkelijk voor bewoning. In de middeleeuwen werd het gebied ontgonnen. De ontginningsbasis vormde de hoger gelegen strandwal, waar nu de Van Vredenburgweg gelegen is. Haaks op deze weg werden agrarische weidepercelen gerealiseerd. De bestaansmiddelen bestonden uit veeteelt, turfsterkerijen en enkele steenfabrieken. De komst van het Rijn-Schiekanaal was belangrijk voor de economische ontwikkeling van Rijswijk.

In de zeventiende eeuw werd Den Haag het centrum van de macht van de Republiek der Nederlanden. Dit stimuleerde de vestiging van welgestelde burgers in Rijswijk. In de zeventiende en achttiende eeuw zijn er diverse buitenplaatsen en kastelen gebouwd op Rijswijks grondgebied, zoals Huys ter Nieuburch, Cromvliet en Leeuwendaal. Naast de veeteelt kwam ook de bouwnijverheid en textielnijverheid op als economische bestaansmiddelen. In de negentiende eeuw kwam de industrialisatie op gang. De spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam werd aangelegd. Toch bleef Rijswijk in de negentiende eeuw nog voornamelijk een agrarisch dorp.

In de twintigste eeuw is het agrarische karakter geheel verdwenen. Den Haag had een tekort aan bouwgrond en de vraag naar woningen was groot. Meerdere malen in de twintigste eeuw werd bestuurlijk gestreden om het grondgebied van Rijswijk, maar Rijswijk is als zelfstandige gemeente blijven bestaan en heeft het grootste deel van haar grondgebied kunnen behouden. Wel is Rijswijk sterk verstedelijkt. Voor de Tweede Wereldoorlog werd reeds gebouwd in Cromvliet en Leeuwendaal. Na de Tweede Wereldoorlog werden onder bestuur van burgemeester Bogaard vele woon- en werkgebieden aangelegd. Het inwoneraantal steeg tot meer dan 50.000.

De ontstaansgeschiedenis van het plangebied is sterk beïnvloed door de ligging nabij Delft. Het Rijn-Schiekanaal was de belangrijkste verbinding tussen Delft en Den Haag/Leiden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de oudste bebouwing gelegen is langs het Rijn-Schiekanaal. Met het slechten van de stadsmuren van Delft werd het gebied ten noorden van de stad aantrekkelijk voor bebouwing. Met name nieuwe industrieën kregen hier een plek door de gunstige ligging ten opzichte van water- en spoorwegen. De gronden langs het Rijn-Schiekanaal vormden een aantrekkelijke vestigingslocatie voor diverse vormen van bedrijvigheid uit Delft. Het plangebied kende voornamelijk een agrarisch gebruik, maar is tot op heden nog niet bebouwd geweest. Met de aanleg van de rijksweg tussen Rotterdam en Den Haag werd ook een nieuwe weg aangelegd richting Delft door het plangebied (Vrijenbanselaan). De trambaan werd toen ook verlegd naar de Broekmolenweg. Dit was een belangrijke route tussen Delft via de nieuwe Reineveldbrug en het Vliettracé richting Rijswijk. Hoewel het gebied deel uitmaakt van het grondgebied van Rijswijk, is het gebied van oudsher sterk georiënteerd op Delft.

Na de Tweede Wereldoorlog hebben nog enkele bedrijven zich gevestigd nabij het plangebied. In de loop van de twintigste eeuw zijn diverse bedrijfspercelen vrijgekomen en hebben plaatsgemaakt voor woningbouw. De verandering van de aansluiting van de Vrijenbanselaan op de A13 ging

gepaard met de bouw van de woonwijk Vrijenban. Deze wijk is gerealiseerd rond 1990 in het gebied tussen de Vrijenbanselaan en de Broekmolensloot. Ten noorden van de Vrijenbanselaan is in die periode ook het vervoerderscentrum gerealiseerd.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Groen en water

Het gebied tussen de A13 en de Vrijenbanselaan is nog onbebouwd en heeft een ruige, groene inrichting. Wel zijn er een speelplek (skatevoorziening) en een reclamemast aanwezig. Ook bevinden zich hier twee watergangen.



Figuur 2.1

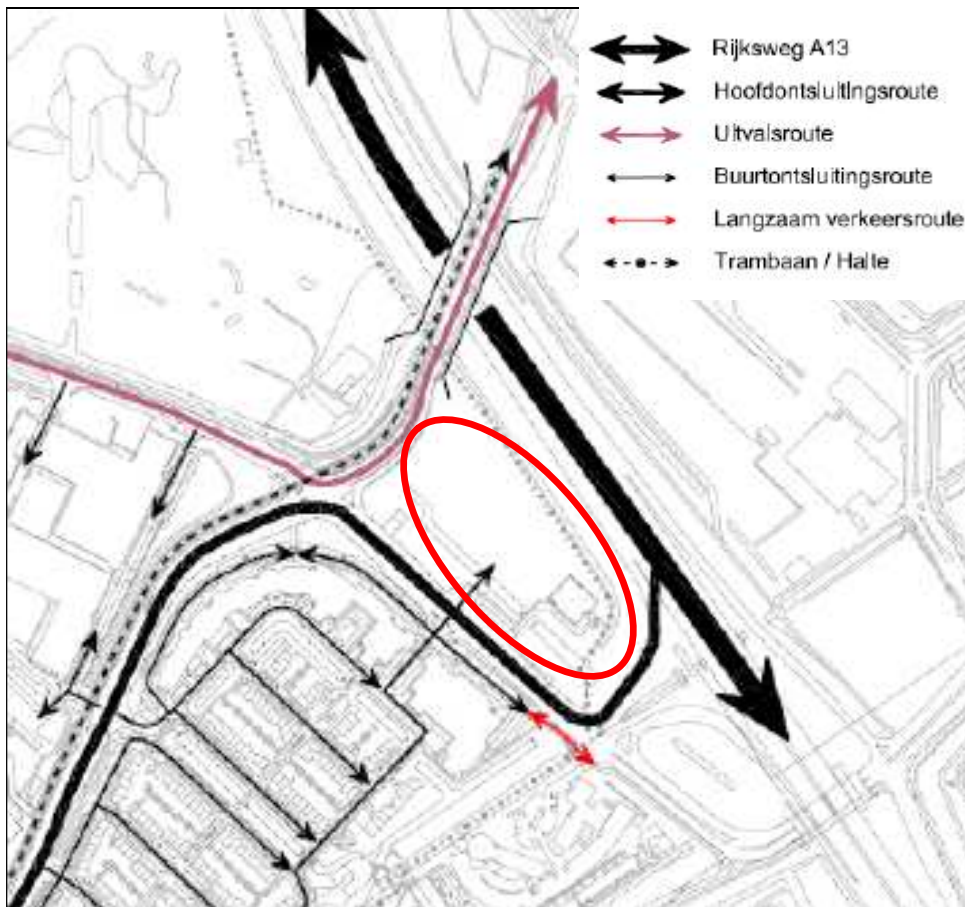
Foto van plangebied aan de Vrijenbanselaan

2.2.2 Verkeer

Het plangebied is direct ten zuidwesten van de Rijksweg A13 gelegen. Ook ten zuidwesten van het plangebied ligt een belangrijke ontsluitingsweg: de Vrijenbanselaan. Deze weg verbindt Delft-Noord en Rijswijk-Zuid met de A13. De weg heeft twee keer twee rijstroken. Bij de kruisingen met de Broekmolenweg, Kievitlaan, Reigerweg, Zuiderweg en Vinkweg zijn ook opstelstroken aanwezig.

Aan de Vrijenbanselaan is bij de afslag Delft-Noord een carpoolplaats/ parkeerplaats.

Ten noorden van de planlocatie ligt de Rijswijkse Landingslaan, welke een uitvalsroute betreft. Zie figuur 2.2 voor de verkeersstructuur rondom de planlocatie.



Figuur 2.2

Verkeersstructuur rondom plangebied

2.3 De ontwikkeling

2.3.1 Beschrijving plan

Het plangebied is door de ligging tussen grootschalige infrastructuur te bestempelen als stedenbouwkundige 'restlocatie'. Gezien deze ligging, de bouw van Ypenburg aan de overzijde van de A13 en de grote mate van stedelijkheid in het gebied, acht de gemeente het verantwoord om bebouwing toe te laten op deze locatie. Er is sprake van een mooie (zicht-)locatie langs de A13, waar bijvoorbeeld de bouw van woningen vanwege milieuaspecten niet mogelijk is. Bedrijfs- en horecafuncties daarentegen zijn goed inpasbaar en zijn ook een logische invulling van het gebied.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de bouw van een tankstation (van Shell) en een restaurant (van KFC) mogelijk gemaakt.

Tankstation

Het terrein van het Shell tankstation heeft een oppervlakte van 2.850 m² en bestaat uit een nieuw verkooppunt van motorbrandstoffen in de vorm van een verkoopgebouw met een losstaande luifelconstructie, een wasstraat met 3 wasboxen en een drietal plekken om de auto te kunnen stofzuigen. Daarnaast worden er 9 parkeerplaatsen gerealiseerd en worden er vuilniscontainers geplaatst en bewegwijzering/signs aangebracht.

Zowel het verkoopgebouw als de luifel en de wasstraat worden met een plat dak uitgevoerd. Het verkoopgebouw (de tankshop) vormt daarbij het centrale deel van het tankstation en geeft uitzicht op de pompeilanden.

Op de locatie van het tankstation worden tevens een aantal ondergeschikte functies (detailhandel horeca en dienstverlening) toegestaan aanvullend op de verkoop van motorbrandstof. In het bestemmingsplan zijn afwijkingregels opgenomen voor de realisatie van een groter aandeel horeca in het verkoopgebouw. In het kader van de ondergeschikte functies kan bijvoorbeeld gedacht worden aan verschillende concepten, zoals gemakswinkels, koffiecafé, het aanbieden van kleine zitgelegenheid om voedsel te kunnen consumeren, pick-up-points voor pakketjes en boodschappen, stomerij ophaal- en afleverservice.

Op deze wijze wordt namelijk invulling gegeven aan de wens van de consument, waar naast het tanken op een eenvoudig bereisbare locatie gemak bovenaan het verlanglijstje staat.

Consumenten verwachten vandaag de dag op een tankstation niet enkel brandstof en een voorverpakt broodje te kunnen kopen, maar ook verse broodjes, koffie klaargemaakt door een barista, kleine zitgelegenheid, vergeten boodschappen, een (snelle) maaltijd en bediend consumeren.

Restaurant KFC

Het restaurant heeft een bruto vloeroppervlakte van 560 m² met een 'drive through' aan de zuid- en oostzijde van het pand, vuilniscontainers en bewegwijzering/signs. Tevens worden 59 parkeerplaatsen en 2 wachtplaatsen op het terrein aangelegd. Opgemerkt wordt dat in onderhavig bestemmingsplan afwijkingregels zijn opgenomen voor de realisatie van een restaurant van maximaal 700 m² mogelijk maakt. Hiermee bestaat de mogelijkheid voor de KFC om in de toekomst nog in beperkte mate te kunnen uitbreiden.

Skatevoorziening

Op het terrein van de KFC is er ook weer ruimte gereserveerd voor een halfpipe (skatevoorziening). Op dit moment is er in de huidige situatie een halfpipe aanwezig die echter door de herinrichting van de planlocatie vervangen moet worden. Net als in de huidige locatie blijft deze halfpipe openbaar toegankelijk.

Beide percelen worden middels één uitrit aan de westzijde ontsloten op de Vrijenbanselaan. Rondom om de percelen wordt het gebied groen ingericht.

2.3.2 Stedenbouw

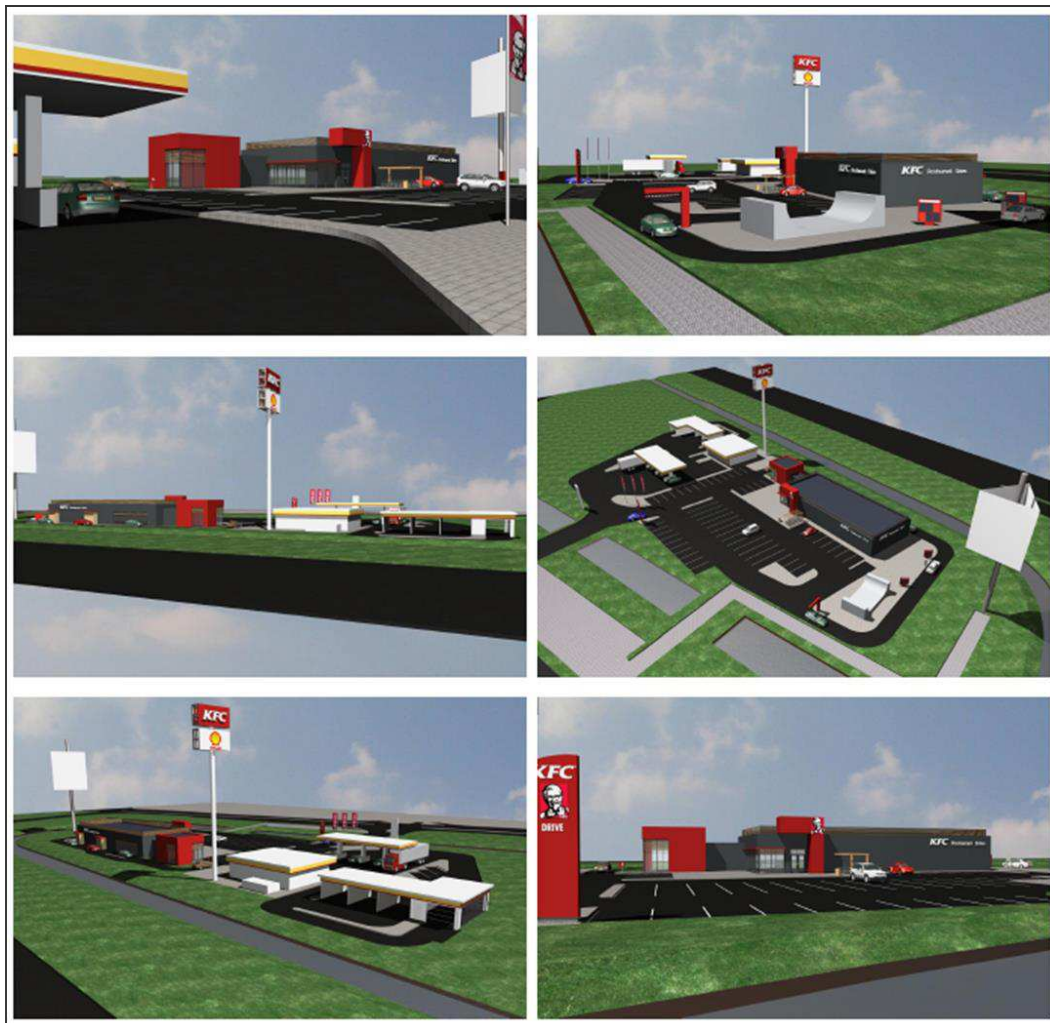
Binnen het plan worden een aantal gebouwen en bouwwerken gerealiseerd; te weten het restaurant, het verkoopgebouw van de Shell, een gebouw waarin de wasboxen zijn gesitueerd, een overkapping waaronder de afleverzuilen zijn gelegen en een reclamezuil.

De gebouwen zijn op het perceel aan de zijde van de Rijksweg geprojecteerd. De ligging van de locatie langs de hoofdverkeersader van de A13 als zichtlocatie schrijft voor, dat de bebouwing namelijk vooral op deze rijksweg moet zijn georiënteerd. De bebouwing van de locatie dient in de lengterichting van het perceel te worden gesitueerd, waarbij de verschillende gebouwen in elkaars verlengde zijn geplaatst. De parkeervoorzieningen zijn gesitueerd tussen de bebouwing en ontsluiting van de locatie via de Vrijenbanselaan. Op deze wijze neemt de bebouwing het zicht op

de parkeerplaats vanaf de A13 weg. Door ook de infrastructuur van de drive-thru aan de zijde van de rijksweg te leggen ontstaat voor KFC ook een goede ontsluiting voor voetgangers. Hierdoor ontstaat er ook een goede logistieke ontsluiting van de gebouwen van Shell en KFC en krijgt de locatie een zo open mogelijk karakter.

De voorziene gebouwen en de overkapping van het tankstation variëren in hoogte tussen 4,5 meter en ruim 6,5 meter. Alle gebouwen worden slechts één bouwlaag hoog. Het betreft dus lage bebouwing waar overheen de achtergelegen kantoren vanaf de Rijksweg A13 goed zichtbaar blijven. De gezamenlijke reclamezuil van Shell en KFC heeft een maximale bouwhoogte van 25 meter. Dit is dezelfde bouwhoogte als de al aanwezige reclamezuil van Interbest. De reclamezuil van Shell en KFC wordt op een dusdanige manier gepositioneerd dat het zicht op de Interbestzuil zo weinig mogelijk wordt belemmerd.

Voor een situatietekening van de nieuwbouwplannen wordt verwezen naar bijlage 2.



Figuur 2.3

Impressies van de nieuwe invulling plangebied met restaurant en tankstation. Het uiteindelijke ontwerp en inrichting kan uiteindelijk afwijken van de impressies.

2.3.3 Groen

Zowel de gemeente (in haar groenbeleidsplan) alsook de stadsregio merken onderhavige locatie aan als groene verbindingszone. Bouwplannen zijn hier enkel onder voorwaarden toegestaan. Door de ontwikkeling is de functie 'groen' op deze plek als hoofdfunctie niet meer mogelijk, echter de eventueel (beperkt) aanwezige groene/ecologische waarden van het perceel blijven wel behouden dan wel worden zelfs verbeterd. Met name de natuurwaarden van die delen van het terrein, die nu nog drassig en nat zijn komen door de realisatie van het plan te vervallen. Om deze reden wordt het overblijvende deel van het terrein heringericht.

Ten behoeve van de herinrichting van het terrein is een zogenoemd groencompensatieplan opgesteld waarbij rekening is gehouden met de compensatie en kwaliteitsverbetering van het aanwezige groen.

Zo zal het nieuwe groen een verbindende functie gaan vervullen (een aantal gebieden zoals de Zwethzone, Delftse Hout en Vlietzone worden op ecologisch gebied beter met elkaar verbonden). Langs de rand van het plangebied, aan de zijde van de Vrijenbanselaan, is een bomerij voorzien die nadat zij zijn volgroeid vleermuizen de mogelijkheid bieden om van en naar de Delftse Hout te vliegen. Ook wordt er een vijver gerealiseerd ter compensatie van onder meer de natte delen die komen te vervallen. De vijver wordt omzoomd door een wilde bloemenweide die via een aantal gemaakte paden toegankelijk gemaakt wordt. In het gebied is eveneens een ooievaarsnest/paal voorzien. Tot slot wordt er voorzien in de aanplant van bosschages en struiken welke als bescherming kunnen dienen voor vogels.

De realisatie van de geplande ontwikkeling in combinatie met de groene herinrichting van het terrein zal resulteren in een verlevendiging van het gebied. De toegankelijkheid van het gebied verbetert en de ontwikkeling geeft een impuls voor de omgeving.

In bijlage 3 is een tekening op schaal behorende bij dit groencompensatieplan opgenomen. Opgemerkt wordt dat plan in samenspraak met de omwonenden nader zal worden uitgewerkt en worden geoptimaliseerd. Daarbij zal het huidige trapveldje worden ingepast.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat ruimtelijk / functioneel relevant is voor het plangebied. Het betreft hier zowel ruimtelijk beleid als facet- en sectorbeleid op de verschillende beleidsniveaus.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is per 13 maart 2012 definitief van kracht geworden. Dit heeft Minister Schultz van Haegen per brief d.d. 13 maart 2012 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal bekend gemaakt.

De SVIR geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op rijks-niveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

In de SVIR zijn drie doelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuur-historische waarden behouden zijn.

Om deze doelen te kunnen verwezenlijken zijn er in de SVIR rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden beschreven en zijn er rijksbelangen m.b.t. (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie benoemd.

Bij haar aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

In de Structuurvisie is de ambitie geformuleerd dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 van de concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Verder beoogt het Rijk voor het hele land een veilige en gezonde (woon- en werk)omgeving. Aangezien onderhavige ontwikkeling zich enkel richt op nieuwbouwonwikkeling in een bestaand stedelijk gebied, is het Rijksbeleid verder te globaal voor dit project.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit besluit bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken, zoals opgenomen in de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro is een aantal projecten die van Rijksbelang zijn opgenomen en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen.

In het Barro zijn voorlopig zes 'projecten' beschreven.

- Mainport ontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en Waddengebied.
- Defensie.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Kort na de publicatie van het Barro, is het besluit gewijzigd. Met de wijziging zijn algemene regels voor bestemmingsplannen aan het besluit toegevoegd. Zo bepaalt het Barro onder meer dat bestemmingsplannen de doorvaart voor schepen niet mogen belemmeren als in het plan zich een vrijwaringzone van een rijkswaerweg bevindt. Verder staat eveneens in dit besluit dat bestemmingsplannen binnen reserveringsgebieden geen plannen mogen bevatten die uitbreidingen van het spoor belemmeren. Een bestemmingsplanwijziging mag ook geen belemmering bevatten voor het gebruik en geschikt maken van elektriciteitsproductie-installaties, kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen, buisleidingen, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), primaire waterkeringen (buiten het kustgebied) en het IJsselmeergebied.

Naast het Barro is ook de 'Regeling algemene regels ruimtelijke ordening' in werking getreden. In het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. In deze regeling wordt daar uitvoering aan gegeven.

De planlocatie is niet gelegen binnen een in het Barro aangewezen gebied of object waarvoor een planologische bescherming geldt. Het beoogde plan is niet in strijd met het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' en is eveneens niet in strijd met de 'Regeling algemene regels ruimtelijke ordening'.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake zijn van zorgvuldig ruimtegebruik en dient overprogrammering te worden voorkomen. Middels de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (kortweg: duurzaamheidsladder) vindt een toetsing door de gemeente plaats.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking levert het volgende op:

1. De verwachting is dat de behoefte aan horecavoorzieningen, specifiek fastfoodrestaurants, en tankstations, nabij bedrijventerreinen / kantorenlocaties en langs de snelweg de komende jaren blijft bestaan.

Bedrijven als Shell en KFC vestigen zich met hun producten bij voorkeur op locaties die zich kenmerken door een goede ontsluiting en een hoog aantal passanten. De locatie, gelegen direct aan de A13, voldoet hieraan. In een akoestisch onderzoek uit 2011 is een prognose gemaakt voor het aantal verkeersbewegingen in het jaar 2022. Voor de Rijksweg A13 is daarbij rekening gehouden met 157.000 motorvoertuigen per etmaal en voor de Vrijenbanselaan 31.000 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke aantallen vormen een omvangrijk klantpotentieel, welke de locatie ook zeer makkelijk kan bereiken via de afslag Delft-Noord vanaf de A13.

Ook vanuit de huidige bebouwde omgeving (bedrijven en woningen) blijft een vraag bestaan naar voorzieningen als de onderhavige. Met de realisatie van het restaurant en het tankstation wordt bijgedragen aan het op peil houden van het voorzieningenniveau in de regio. Er is verder geen sprake van enige leegstand als het gaat om horecavoorzieningen en tankgelegenheden in de omgeving.

2. De locatie betreft een zichtlocatie langs de A13 die momenteel nauwelijks wordt gebruikt en slecht toegankelijk is. Daardoor heeft de locatie nu geen functie en wordt de locatie als

‘restlocatie’ aangemerkt. Door de locatie te bebouwen ontstaat een stedenbouwkundige afronding van de wijk Vrijenban. In eerste instantie was het plan om op de locatie een kantoorgebouw te realiseren, maar dit is in de huidige tijd (gezien de kantorenleegstand) niet haalbaar. Qua functies gelden ook diverse beperkingen in verband met milieubelemmeringen. Woningbouw of andere gevoelige functies zijn op deze locatie dan ook niet mogelijk. Met de komst van een tankstation en fastfoodrestaurant kan toch invulling worden gegeven aan deze locatie en het groen worden opgewaardeerd door middel van uitvoering van het groencompensatieplan. Dit groencompensatieplan zorgt voor een verbetering van de aanwezige natuurwaarden en verbetering van de beleving en toegankelijkheid van het openbare groen. De huidige gebruikswaarde van het groen is nu zeer beperkt.

Ten aanzien van de (financiële) haalbaarheid van intensivering kan opgemerkt worden dat de voorgestane ontwikkeling passend is binnen vigerend beleid en regelgeving, er geen knelpunten in de wenselijkheid van de ontwikkeling bestaan en de kosten van realisatie voor initiatiefnemers zijn.

3.2 Provinciaal beleid

Aansluitend op de visie van het Rijk heeft Provincie Zuid-Holland in beleidsnota's eveneens een visie voor de lange termijn opgesteld die onder meer als basis heeft gediend bij het formuleren van het beleid voor de streekplangebieden in de provincie. De provincie beschouwt de Zuid-Hollandse Randstad als één verstedelijkte zone. In de ruimtelijke uitwerking kiest de provincie voor inwaartse verstedelijking. De filosofie van de compacte stad staat hierbij centraal.

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

De VRM bestaat uit: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte 2014, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden.

1. Beter benutten en opwaarderen

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. Ze kunnen de hoofdmoot voor hun rekening nemen van de woningen

die Zuid-Holland tot 2030 extra nodig heeft. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Door de schaalvoordelen blijft het mogelijk om goed openbaar vervoer tussen knooppunten te laten rijden. Gemeenten stellen regionale visies voor woningen en kantoren op.

2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht)

Meer concentratie en specialisatie van locaties die onderling goed verbonden zijn, leidt tot de versterking van de kennis- en bedrijvencentra op het Europese en wereldtoneel. De provincie wijst in de VRM de concentratielocaties met goede ontsluiting aan. Daarnaast werkt de provincie aan een goede aantakking van de Zuid-Hollandse economie op het nationale, Europese en wereldwijde netwerken van goederen- en personenvervoer.

Detailhandel is een belangrijke drager voor levendige centra. De VRM concentreert winkels zoveel mogelijk in bestaande winkelgebieden om leegstand in de binnenstad te voorkomen.

3. Versterken ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale landschap valt onder te verdelen in drie typen, gekenmerkt door veenweiden, rivieren en kust. Het verstedelijkingspatroon, de natuurwaarden en het agrarisch gebruik sluiten daarop aan. De provincie stelt de versterking van de kwaliteiten van gebieden centraal in het provinciaal beleid. Per nieuwe ontwikkeling zal voortaan eerst worden bekeken of het nodig is om het buiten bestaand stads – en dorpsgebied te realiseren.

De voorwaarde hierbij is dat de maatschappelijke behoefte is aangetoond en de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het om een integrale benadering waarbij de samenhang tussen bruikbaarheid, duurzaamheid én belevingswaarde in acht wordt genomen.

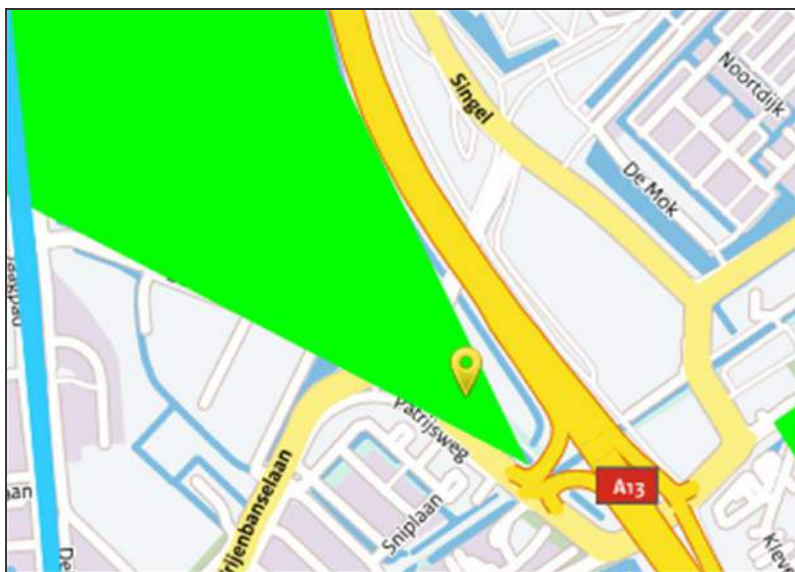
4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving

In de VRM zet de provincie in op de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Door ruimtelijke reserveringen te maken voor de benodigde netwerken en via haar vergunningen- en concessiebeleid, draagt de provincie hieraan bij.

In de kaarten behorende bij de visie zijn deze thema's voor de planlocatie op meerdere onderdelen terug te zien.

Zo maakt de planlocatie onderdeel van de kaart 1 'Beter benutten bebouwde ruimte'. Bij beter benutten van de bebouwde ruimte gaat het om de ruimtelijk invullingen door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie. Oftewel het concentreren van nieuwbouw binnen de bebouwde ruimte. Het gaat op de betreffende locatie om een stedenbouwkundige intensivering en transformatie van een 'restruimte' naar een horeca- en bedrijfsinvulling. Hiermee wordt de ruimte beter benut en daarnaast vindt er een ruimtelijke kwaliteitsverbetering plaats ten opzichte van de bestaande situatie.

Ook maakt de planlocatie onderdeel uit van kaart 10 'Stad en Land verbonden'. De locatie is hier getypeerd als stedelijke groenstructuur.



Figuur 3.1

Uitsnede uit kaart 10 Stad en Land verbonden

De provincie ziet de stedelijke groen- en waterstructuur als een integraal onderdeel van de (boven)regionale groenblauwe structuur. De primaire verantwoordelijkheid voor de stedelijke groen- en waterstructuur ligt in de meeste gevallen bij de gemeente en/of het waterschap. Om die reden worden in de Visie ruimte en mobiliteit wel de provinciale belangen met betrekking tot deze structuur benoemd, maar is de structuur zelf indicatief op kaart weergegeven.

De stedelijke groen- en waterstructuur wordt in de visie als zijnde van groot belang voor de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het stedelijk gebied, zeker in het licht van verdere stedelijke verdichting en de verwachte klimaatverandering aangemerkt. Parken en groenblauwe dooradering vormen als het ware de uitlopers en de haarvaten van de landschappen buiten de stad. Goede verbindingen maken het landschap beter bereikbaar en toegankelijk vanuit de stad. De stedelijke groen- en waterstructuur kan een rol spelen bij het beperken van hittestress, droogte en wateroverlast.

Als richtpunt voor de stedelijke groenstructuur is aangegeven dat ontwikkelingen bij moeten dragen aan het behouden en versterken van de stedelijke groen- en waterstructuur. Daarbij gaat het om de recreatieve kwaliteit, de bijdrage aan klimaatbestendigheid en de verbinding tussen stad en land.

De nieuwbouw wordt ingepast op een dergelijke wijze dat rekening wordt gehouden met de aanwezige waarden met behoud van groen en water. Daarnaast is er ook aandacht voor de recreatieve kwaliteit van het gebied.

3.2.2 Verordening Ruimte 2014

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel

van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

De Verordening ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum).

In de Verordening wordt ook invulling gegeven aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Drie onderwerpen uit het Barro hebben gevolgen voor de inhoud van de Verordening ruimte 2014: Ecologische Hoofdstructuur, Romeinse Limes en Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Voor de planlocatie zijn een drietal artikel relevant.

Allereerst zijn er in de verordening regels opgenomen over bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken.

Artikel 2, lid 1 en 2 van de Verordening Ruimte 2014 is van toepassing:

Artikel 2.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Lid 1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;*
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of*
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,*
 - 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,*
 - 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en*
 - 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.*

Lid 2 Bestaand stads- en dorpsgebied

Onder bestaand stads- en dorpsgebied als bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Regionale afstemming wordt verkregen door een DB-besluit (is een besluit van het Dagelijks Bestuur) te laten nemen door het Stadsgewest Haaglanden. Hiertoe is een toetsing nodig aan het Regionaal Structuurplan (zie ook paragraaf 3.2.1). De locatie aan de Vrijenbanselaan ligt binnen 'bestaand stedelijk gebied en er wordt voldaan aan de eerste stap uit deze ladder voor duurzame verstedelijking omdat er sprake is van intensivering. Voor een uitgebreide beschrijving waarom het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

Voor de locatie zijn daarnaast regels van toepassing die betrekking hebben op de nieuwvestiging van detailhandel. In artikel 2.1.4 lid 1 is bepaald dat een bestemmingsplan alleen voorziet in nieuwe detailhandel op gronden

- binnen of direct aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken;
- binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk;
- binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie.

In artikel 2.1.4. lid 3 zijn uitzonderingen opgenomen. Kleinschalige detailhandel in de vorm van een gemakswinkel bij o.a. benzinestations zijn wel toegestaan buiten de bovengenoemde locaties.

Onderhavig bestemmingsplan is niet in strijd artikel 2.1.4 aangezien het enkel kleinschalige detailhandel bij het tankstation van Shell toestaat.

Tot slot is artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit van toepassing.

Gebiedsgericht sturen op ruimtelijke kwaliteit betekent voor de provincie richting en ruimte geven aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte.

Artikel 2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Lid 1 Ruimtelijke ontwikkelingen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. *de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);*
- b. *als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:*
 1. *zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en*
 2. *het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid;*
- c. *als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:*
 1. *een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en*
 2. *het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.*

De ontwikkeling waarin onderhavig bestemmingsplan voorziet kan aangemerkt worden als een stedelijke ontwikkeling oftewel een gebiedseigen ontwikkeling die past binnen de aard en schaal van het gebied (inpassing). Kenmerkend voor inpassing is dat bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks veranderen en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart.

Relevant voor onderhavige planlocatie zijn in het kader van de kwaliteitskaart de lagen 'veencomplex' en 'steden en dorpen'.

Concreet betekent dit dat rekening gehouden moet worden met de volgende richtpunten:

- Ontwikkelingen in het veenlandschap dragen zorg voor behoud van het veen en zijn gericht op het beperken van de bodemdaling.
- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

Onderhavige ontwikkeling is passend binnen de regels ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Zoals uit de beschrijvingen in paragraaf 2.3.2 en 2.3.3 blijkt blijft de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk en doordat er een groencompensatieplan is opgesteld verbeterd de kwaliteit zelfs. De ontwikkeling draagt bij aan de versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur. Ook zal er bij de verdere uitwerking van het plan rekening gehouden worden met beperken van bodemdaling.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling passend is binnen de regels van de provincie, zoals opgenomen in de verordening.

3.2.3 Programma ruimte

In het Programma ruimte is het strategische beleid uit de visie doorvertaald naar operationeel beleid en is aangegeven welke mix aan instrumenten de provincie voornemens is om in te zetten en aan wil bieden om deze doelen te realiseren. Daarbij is de inzet om stapsgewijs een nieuwe balans tussen flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven en duidelijkheid over provinciale kaders en spelregels te bereiken.

In het verlengde van de nieuwe sturingsfilosofie wil de provincie meer ruimte geven aan initiatieven vanuit de markt en de samenleving. Naast de geboden ruimte, kan directe betrokkenheid van de provincie in concrete coalities wenselijk en noodzakelijk zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken (zodat de provinciale doelen worden gerealiseerd).

Onderhavig plan heeft een relatief kleine schaalgrootte maar draagt desondanks wel bij de realisatie van één van de belangrijkste provinciale doelen namelijk het transformeren van gebieden naar een andere functie, daar waar die functie meer passend is zowel vanuit kwaliteit als vanuit behoefte.

3.2.4 Programma mobiliteit

De Visie ruimte en mobiliteit bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Kortom de focus het beleid ligt op een goede bereikbaarheid nu en in de toekomst. Het onderhavig plan draagt bij aan de versterking van de economie en heeft geen nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio en de plaats Rijswijk.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 is het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) vastgesteld. Dit plan heeft onder de huidige Wet ruimtelijke ordening de status van provinciale structuurvisie. In het RSP wordt de ruimtelijke visie voor Haaglanden aangegeven. Haaglanden is een regio met een heel eigen karakter. Dit karakter moet in de toekomst behouden blijven en daar waar mogelijk versterkt worden. Het regionale structuurplan bouwt voort op de sterke punten van de regio: de economische specialisaties, de mooie landschappen en de kwaliteit van leven. Haaglanden blijft daardoor een aantrekkelijk gebied om te wonen. Al deze kwaliteiten zijn een voorwaarde om nieuwe bedrijven en instellingen aan te kunnen trekken en zo voor nieuwe werkgelegenheid te zorgen.

Het RSP is een ambitieus plan. Vanuit het belang voor Haaglanden en voor de betekenis van Haaglanden in Randstad- en Zuidvleugelverband zijn er tien investeringsprioriteiten bepaald: drie centrale gebiedsontwikkelingen en zeven dragende projecten.

De drie gebiedsontwikkelingen zijn:

- de Internationale Zone uitbouwen, in het bijzonder het World Forum in Den Haag tot hart van de World's Legal Capital;
- een internationaal profiel voor Nieuw Binckhorst;
- doorgroei van het Technologisch Innovatief Complex in Delft.

De zeven dragende projecten zijn:

- dynamiek en innovatiekracht in de Greenport Westland-Oostland;
- verrijken van het leisure- en (top)sportaanbod voor toeristen en recreanten;
- anticiperen op de veranderingen in het klimaat en verkleinen van de bijdrage van Haaglanden aan klimaatveranderingen;
- mobiliteit duurzaam ontwikkelen;
- groene landschappen versterken, verbinden en ontsluiten;
- herstructurering en intensiever gebruik van stedelijke wijken;
- herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen.

Voor Rijswijk staat de ontwikkeling van de Beatrixlaan, nieuwe woon- en werkmilieus in Rijswijk Zuid in combinatie met een nieuw station en een kwaliteitsverbetering van de landgoederenzone centraal. In het RSP is de locatie Vrijenbanselaan aangeduid als 'structurend element regionale groenstructuur'. Bij ontwikkeling van het plan voor een tankstation en restaurant op deze locatie, is groencompensatie vereist. Het plan biedt ruimschoots aandacht aan groencompensatie voor de groene/recreatieve verbinding tussen de Vliet en de Delftse Hout. Er wordt rekening gehouden met het aanwezige groen en water en een goede inpassing van de nieuwbouw. Tussen gemeente en initiatiefnemers zijn dan ook afspraken hierover gemaakt en is er een groencompensatieplan opgesteld. Overigens blijkt uit een uitgevoerde natuurtoets dat de natuurwaarde van de locatie in werkelijkheid beperkt is.

3.3.2 Regionale Nota Mobiliteit

Op 29 juni 2005 heeft het algemeen bestuur van Haaglanden haar eigen Regionale Nota Mobiliteit vastgesteld. De nota richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de

mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020.

Kern van de Regionale Nota Mobiliteit is dat er in de komende jaren veel maatregelen zullen moeten worden genomen om, ondanks een aanzienlijke verkeersgroei, de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan centraal in de nota.

De belangrijkste plannen voor de regio zijn:

- 40% meer reizigers in het openbaar vervoer in 2020;
- meer gebruik van de fiets;
- kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto – vooral in de spits;
- minder verkeersslachtoffers;
- een beter en gezonder leefklimaat.

Daarnaast wil het stadsgewest bevorderen dat mensen bewuster kiezen voor het juiste vervoermiddel bij de juiste verplaatsing.

Onderhavig bestemmingsplan draagt in directe zin niet bij aan betere bereikbaarheid van de regio maar indirect wel. Zo wordt het gebruik van de fiets door werknemers van beide bedrijven gestimuleerd en is er in de plannen aandacht voor een goed leefklimaat.

3.3.3 Regionaal Groenbeleidsplan

Het Groenbeleidsplan is een uitwerking van het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020. Hierin wordt benadrukt welke verschillende functies de groengebieden voor de bewoners en voor de natuur vervullen. Groene gebieden zijn een belangrijke succesfactor voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners. Gebieden van regionale betekenis komen aan de orde, waaronder de grote landschapsparken en de duinen. Ook gaat het plan in op de stadsrandparken en de onderlinge verbindingen, de 'groen-blauwe aders'. Groen heeft een waarde en een functie voor gezondheid, ontspanning, duurzaamheid, natuur, economie en recreatie en toerisme. Het stadsgewest wil met het Groenbeleidsplan een extra stimulans geven aan de uitvoering van projecten.

Voor het aanjagen van de uitvoering worden twee nieuwe beleidsinstrumenten voorgesteld:

- het uitvoeringsprogramma, een programma van concrete regionale uitvoeringsprojecten;
- het Regionale Groenfonds; een door gemeenten en partners gevoed fonds dat de nodige financiële prikkels kan geven.

Veel van die groenprojecten zijn grensoverschrijdend. Zoals aangegeven wordt aandacht besteed aan het aspect 'groen' middels het opstellen van een groencompensatieplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Economische visie

Ruimtelijk-economische strategie 2010-2018 uit de Economische visie

Rijswijk heeft in potentie een aantrekkelijk vestigingsmilieu en een uitstekende ligging. De laatste jaren heeft Rijswijk echter last van de wet van de remmende voorsprong. De werkgelegenheidsgroei blijft achter bij die van Haaglanden, zelfs in sectoren waar Rijswijk van oudsher sterk in is. Oorzaken hiervoor zijn vooral de veroudering van het vastgoed, de functiescheiding en het ontbreken van een duidelijk imago. Vernieuwing en een duidelijke

profilering zijn daarom essentieel. Dit moet gestalte krijgen door middel van het inzetten op een viertal pijlers: de Plaspoelpolder, In de Bogaard, Oud-Rijswijk en het internationale vestigingsklimaat. Met deze vier pijlers kan Rijswijk zich regionaal profileren.

De ontwikkeling van een Shell tankstation en een KFC restaurant zal een positieve bijdrage leveren aan het economische klimaat in Rijswijk en resulteren in nieuwe banen voor inwoners van Rijswijk. Daarnaast voorziet de ontwikkeling in een impuls aan de omgeving.

3.4.2 Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020

Om de ontwikkelingen op het terrein van de mobiliteit optimaal te benutten, is de 'Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020' opgesteld. Hoewel Rijswijk goed bereikbaar is, neemt de druk op het wegennet toe doordat de vraag naar mobiliteit toeneemt. De reiziger stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer en de informatievoorziening. Ook door ruimtelijke ontwikkelingen zoals in Rijswijk Zuid en Eikelenburg dienen verkeersnetwerken te worden aangepast en uitgebreid. Aan de hand van 10 kernpunten wordt het mobiliteitsbeleid van de gemeente vorm gegeven. De kernpunten zijn in te delen in drie thema's, te weten: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid.

Thema Bereikbaarheid

Rijswijk is goed bereikbaar. Om dat zo te houden, wil de gemeente het verkeerssysteem, zoals fietsen wandelpaden, snelwegen, spoorlijnen en busverbindingen, op een duurzame manier inrichten. Een robuust systeem, dat de groei van het verkeer opvangt die bijvoorbeeld ontstaat door de economische vooruitgang en de uitbreiding van het aantal woningen. Zo zorgen we dat Rijswijk, ook in de toekomst, goed bereikbaar blijft.

Het thema Bereikbaarheid bevat zes verbeterpunten:

- Betrouwbare bereikbaarheid toplocaties;
- Verkeer bundelen, ordenen en inpassen;
- Slimme mix van vervoerswijzen;
- Optimaliseren openbaar vervoer;
- Stimuleren langzaam verkeer;
- De veroorzaker van nieuwe mobiliteit betaalt (mee).

Voor de ontwikkeling van het tankstation en het restaurant van KFC is bereikbaarheid een belangrijk thema. Deze structuurvisie onderkent dit belang en zorgt voor een goede en veilige verkeersontsluiting rondom de locatie.

De locatie is zowel vanaf de snelweg via de afrit Delft-Noord als vanaf de Vrijenbanselaan goed bereikbaar. Voor fietser/brommers vanuit de woonwijk wordt in een oversteekmogelijkheid voorzien. Voor voetgangers is reeds en apart verkeerslicht aanwezig.

Thema Verkeersveiligheid

In Rijswijk staat verkeersveiligheid hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. Uit onderzoek blijkt dat het gevoel van verkeersveiligheid in Rijswijk ruim boven het landelijke gemiddelde ligt. Gedegen voorlichting moet bewoners verder bewust maken van de gevolgen van te hard rijden of rijden onder invloed. Onveilige situaties worden aangepakt. Alles om het aantal ongevallen te verminderen en van Rijswijk een verkeersveilige stad te maken. Het thema Verkeersveiligheid bevat twee kernpunten:

- Verder verbeteren verkeersveiligheid;
- Focus op bewustwording.

Bij de uitvoering van het plan wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Naast een goede ontsluiting voor het autoverkeer worden er ook ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer gerealiseerd.

Thema Leefbaarheid

Leefbaar wonen betekent lekker wonen. Met aandacht voor de openbare ruimten, groen én veiligheid. Zo krijgen duurzame manieren van vervoer, zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer prioriteit. En wordt door aanpassing van wegen de geluidsoverlast gereduceerd en de luchtkwaliteit verbeterd. Zo kunnen inwoners en bezoekers van Rijswijk in een prettige omgeving wonen, werken en leven. Het thema Leefbaarheid bevat twee kernpunten:

- Bevorderen duurzame mobiliteit;
- Beheersen parkeerdruk

De realisatie van de geplande ontwikkeling in combinatie met de groene herinrichting van het terrein, aandacht voor verkeersveiligheid, voldoende parkeervoorzieningen zal resulteren in een verlevendiging van het gebied en daarmee bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid van het gebied. De ontwikkeling draagt hierdoor bij aan de doelstellingen van de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020.

3.4.3 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid vormt een onderdeel van het Mobiliteitsbeleid. Het parkeerbeleid, de parkeernormen- en kengetallen alsmede het beleid tot toepassing hiervan zijn opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk', vastgesteld op 8 februari 2011. Deze parkeernota is het uitgangspunt bij het bepalen van de benodigde parkeergelegenheid. Onderhavig plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid en voldoet hiermee aan de Nota Parkeernormen, zie ook paragraaf 4.11.3.

3.4.4 Groenbeleidsplan 2012- 2020

Op 16 februari 2010 is het groenbeleidsplan vastgesteld. De groenstructuur van Rijswijk bestaat uit de boomstructuur, natuurstructuur en recreatiestructuur. De principes die hier sturend bij zijn, zijn duurzaamheid, verbinden en beleven. Deze structuren vormen tezamen de groene hoofdstructuur van Rijswijk.

Deze hoofdgroenstructuur is kort samen te vatten als de twee grote groene groengebieden plus het bomenraster plus een groene dooradering van de stad. De twee grote groengebieden zijn de landgoederenzone in het noorden en de stadsparkzone in het zuiden van de stad en zijn door hun omvang ook onderdeel van de regionale structuur. De bomenlanen in rasterstructuur zijn kenmerkend voor Rijswijk en een deel van Rijswijks groene identiteit.

De groene dooradering van de bebouwde kom van Rijswijk wordt gevormd door een netwerk van wijkparken en groene verbindingen in combinatie met de rasterstructuur van de bomenlanen. De dooradering zorgt voor wisselwerking tussen het groen en de woon- en werkomgeving en biedt de mogelijkheid om dichtbij huis of werk te kunnen recreëren. Veder worden de landgoederenzone en de stadsparkzone door deze dooradering met elkaar en met de stad verbonden.

De locatie aan de Vrijenbanselaan ligt het deelgebied Vrijenbaan en aan de rand/uitlopers van de Stadsparkzone.



Figuur 3.5

De wijk Vrijenbaan in het Groenbeleidsplan.

Ten aanzien van de Vrijenbanselaan wordt in het Groenbeleidsplan opgemerkt dat de groenzone langs de Zuiderweg naar de Zwaluwsingel en via de Zwaluwsingel naar de Vrijenbanselaan de functie van natuurverbindingszone met natuurvriendelijke oevers van de stadsparkzone naar de Delftse Hout kan vervullen. Kenmerkend voor de Stadsparkzone zijn de hoogteverschillen en de waterrijke omgeving met struweel, bos en gazons. De gehele zone maakt daarnaast deel uit van de recreatieve structuur van Rijswijk.

In het kader van de realisatie van het tankstation en het restaurant van KFC is een zogenoemd groencompensatieplan opgesteld dat tot uitvoer zal worden gebracht en waarin expliciet rekening is gehouden met wens om de groenzone als verbindingszone te laten functioneren. Hiermee is het plan passend binnen de kaders van het Groenbeleidsplan. Zie voor een uitgebreidere toelichting op het groencompensatieplan paragraaf 2.2.3.

3.5 Conclusie

Het bestemmingsplan ziet toe op een locatie die valt te typeren als een restlocatie. Het betreft een locatie in de directe nabijheid van de A13. Het gebied leent zich dan ook goed voor het realiseren van functies die hun 'bestaansrecht' ontleen aan een goede bereikbaarheid.

Een gevolg van de nieuwbouw is een verkleining van het aaneengesloten groengebied. De recreatieve waarde van dit gedeelte was al beperkt door de geïsoleerde ligging. De ecologische waarde als verbindingszone is in de uitvoering een belangrijk aandachtspunt. Door de aanleg van de groene inpassingszone rondom de nieuwe bebouwing kan het plangebied weer een verbindende functie vervullen.

4 Omgevingsaspecten

In het kader van een ruimtelijke procedure dient voor een aantal wettelijk verplichte haalbaarheidsaspecten aangetoond te worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de directe omgeving en de beoogde ontwikkeling zelf. De milieukwaliteit vormt dan ook een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies.

In dit hoofdstuk wordt voor de ontwikkeling nader ingegaan op de verschillende aspecten; indien noodzakelijk is aanvullend onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportages zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd.

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Beleidskader

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. In artikel 5.16 van de Wm is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd hoeft te worden en het plan doorgang kan vinden. Met andere woorden, draagt een project niet of niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zogenoemde anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere NIBM deelplannen.

4.1.2 Beoordeling

Om invulling te geven aan de luchtkwaliteitseisen van de Wm, is de verkeersaantrekkende werking van het plan getoetst aan de criteria voor het Niet in betekenende mate bijdragen aan de

luchtkwaliteit. Voor het volledige luchtkwaliteitsonderzoek wordt verwezen naar bijlage 4 van onderhavige toelichting.

Uit verkeersonderzoek opgesteld door Bonotraffics (zie bijlage 4) blijkt dat de maximale werkdaggemiddelde verkeersaantrekkende werking 3180 mvt/etm bedraagt. Dit betreft een toename van circa 10% verkeersbewegingen op de Vrijenbanselaan. Aangenomen wordt dat de wekdaggemiddelde verkeersintensiteit gelijk is aan de werkdaggemiddelde verkeersintensiteit. Het aandeel vrachtverkeer hierin is niet bekend, maar wordt verondersteld maximaal 5% te bedragen.

Op basis van de Wet luchtkwaliteit draagt een project "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de toename lager is dan 1,20 µg/m³ (microgram per kubieke meter).

Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft uitgewezen, dat als gevolg van de ontwikkeling de concentratie stikstofdioxide met 0,16 µg/m³ toeneemt en de concentratie fijn stof met 0,02 µg/m³ toeneemt. Deze toenames blijven ruim beneden de 1,20 µg/m³. Daarmee kan de ontwikkeling worden aangewezen als een NIBM-project en is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar.

Zoals hiervoor is aangegeven is er in het Besluit NIBM in artikel 5 een zogenoemde anticumulatiebepaling opgenomen. De nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruik maken en individueel als NIBM aan te merken zijn, moeten als één geheel beschouwd worden. In de regio zijn geen andere ontwikkelingen gepland die invloed zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit. In het in 2013 vastgestelde bestemmingsplan Delft Oost (Delftse Hout) is de ontwikkeling van een Hanos voorzien. Deze Hanos, welke aan de overzijde van de Rijksweg A13 is ontwikkeld, wordt niet gerealiseerd met toepassing van het besluit NIBM. In het luchtkwaliteitsonderzoek van Hanos, en daarmee de besluitvorming, is getoetst aan de grenswaarden (bijlage II, Wm) en dus niet aan het besluit NIBM. Artikel 5 van het Besluit NIBM is hiermee voor onderhavige ontwikkeling niet van toepassing.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn er geen knelpunten voor onderhavig plan.

4.2 Geluid

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidbelaste object.

In de Wet geluidhinder is onder andere vastgelegd wat de maximale geluidniveaus mogen bedragen op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

4.2.1 Verkeerslawaaï

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege die geluidbron(nen). Met onderhavig plan worden geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Een akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.2.2 Industrielawaai

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor omwonenden. In het kader van de voorgenomen realisatie van het restaurant en het tankstation dient bekeken te worden wat de geluidbelasting van het plan op de omgeving is.

Wat betreft de milieubelasting van de inrichting op de omgeving (industrielawaai) wordt verwezen naar paragraaf 4.5. In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het aspect milieuzonering waarbij blijkt dat ook het aspect industrielawaai geen belemmering vormt voor de planrealisatie. Gebleken is dat er in de directe nabijheid van de planlocatie geen gevoelige objecten zoals woningen zijn gelegen. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich op circa 150 meter. Met het onderhavige plan kan dan ook ruimschoots voldaan worden aan de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009.

Opgemerkt wordt dat door de realisatie van het plan het aantal verkeersbewegingen op de Vrijenbanselaan echter wel toe. Deze toename kan leiden tot extra geluidsbelasting op nabij gelegen woningen.

Voor het prognosejaar 2022 wordt rekening gehouden met 31.000 motorvoertuigen per etmaal voor de Vrijenbanselaan. Voor de ontwikkeling van Shell/KFC wordt uitgegaan van een bezoekaantal van 3.180 motorvoertuigen per dag. De toename aan verkeer op de Vrijenbanselaan bedraagt circa 10%.

Uitgegaan kan worden dat op de A13 het aantal verkeersbewegingen door de ontwikkeling niet zal toenemen. De bezoekers van de Shell en KFC bevinden zich al op de A13. Zij zullen alleen een extra stop bij de Shell en/of KFC maken.

Een toename van de personenauto's met 10% op de Vrijenbanselaan als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen heeft voor de geluidbelasting op de omgeving geen relevante bijdrage, mede gezien de al aanwezige geluidbelasting als gevolg van het verkeer op zowel de Rijksweg A13 als de Vrijenbanselaan.

Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Vrijenbanselaan, leidt de toename van 10% verkeer op de Vrijenbanselaan tot een extra geluidbelasting van 15 dB. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de al aanwezige geluidsbelasting van andere bronnen in de omgeving. Bij samenvoeging van alle geluidsbronnen (dus inclusief de geluidsbelasting van de A13) bedraagt de toename slechts 0,1 dB. Een dergelijke minimale toename is niet waarneembaar (een verschil van 3-5 dB is waarneembaar voor het menselijk oor) en is dan ook niet relevant.

4.3 Bodem

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is het van belang om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart te brengen. Duidelijk moet zijn of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de

bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Ter plaatse van het plangebied is 2007 een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd. Op grond van de onderzoeksresultaten wordt een aantal conclusies getrokken.

In de zwak puinhoudende grond zijn licht verhoogde concentraties koper, kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetroffen. In de zintuiglijk schone bovengrond en de kleiige ondergrond zijn geen verhoogde concentraties gemeten. In het grondwater is aanvankelijk een matig verhoogde concentratie minerale olie aangetroffen en na herbemonstering van het grondwater blijkt dat er geen verhoogde concentraties (vluchtige) minerale olie aanwezig zijn in het grondwater.

De bodemkwaliteit is sinds het eerste bodemonderzoek uit 1984 niet noemenswaardig gewijzigd. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt geacht voor de geplande grondtransactie en bouwplannen. Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht en eventueel vrijkomende grond kan waarschijnlijk worden hergebruikt

Aan de hand van bovenstaande conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan. Het verdient aanbeveling om tijdens grondwerkzaamheden alert te zijn op een eventuele onvoorziene verontreiniging van de bodem. Indien vrijkomende grond elders wordt hergebruikt kan aanvullend onderzoek conform het Bouwstoffenbesluit noodzakelijk zijn om de uiteindelijke hergebruiksmogelijkheden van de grond vast te stellen. Aanbevolen wordt om in overleg met het bevoegd gezag (de gemeente waar de grond wordt toegepast) de definitieve onderzoeksstrategie vast te stellen.

Het gebruik van de gronden is sinds moment van onderzoek niet gewijzigd. Van voornoemde onderzoeksresultaten kan derhalve worden uitgegaan. Geconcludeerd wordt dat het aspect bodemkwaliteit geen belemmeringen voor onderhavig bouwplan levert. Voor het uitgevoerde bodemonderzoek wordt verwezen naar bijlage 5.

4.4 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving van:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
 - het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen);
 - het transport van aardgas en brandstoffen door buisleidingen;
 - het gebruik van luchthavens en overige risicobronnen zoals windturbines.
- Van deze laatste categorie zijn er geen beperkingen te verwachten. De overige relevante bronnen zijn behandeld.

De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op enkele begrippen.

- Plaatsgebonden risico: de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van 10-6 per jaar (kans op één dode per jaar,

mag één op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

- Groepsrisico: de kans dat groepen personen gelijktijdig het slachtoffer zijn. Deze kans wordt mede bepaald door het aantal personen dat zich bevindt in het invloedsgebied van een risicobron (het gebied waar dodelijke effecten van ongevalsscenario's optreden). Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde: het bevoegd gezag dient het geaccepteerde niveau van het groepsrisico te verantwoorden door bij besluitvorming in te gaan op de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

Het niveau van het groepsrisico wordt door het bevoegd gezag verantwoord. Bij de verantwoording van het groepsrisico wordt nader gekeken naar de gevolgen van de diverse scenario's die zich kunnen voltrekken. Bij transport van LPG, aardgasleidingen en bedrijven die grote hoeveelheden brandstof bewaren gaat het om explosies (druk golf en warmtestraling) en brand (warmtestraling).

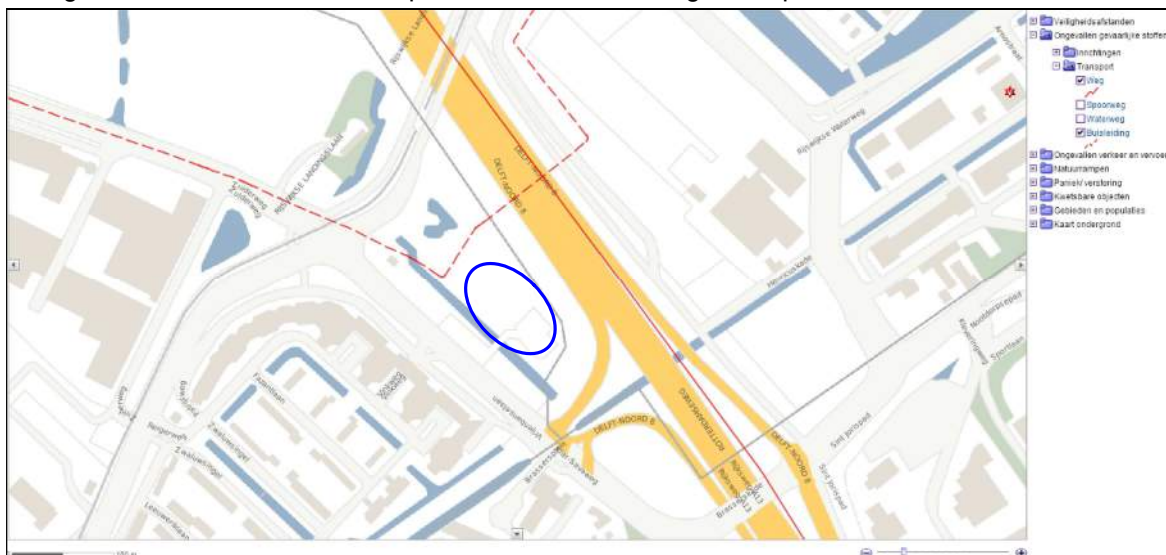
Voor onderhavige ontwikkeling is de externe-veiligheidssituatie beoordeeld. Onderstaand zijn de bevindingen weergegeven.

4.4.1 Beoordeling

In en om het plangebied is een tweetal risicobronnen te onderscheiden. Het gaat om de volgende transportroutes:

- De hogedruk aardgasleiding W-514-01 van de Gasunie;
- De Rijksweg A13 waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

Zie figuur 4.1 voor de locatie ten opzichte van de aanwezige transportroutes.



Figuur 4.1

Uitsnede risicokaart provincie Zuid-Holland (blauwe cirkel: projectlocatie)

Opgemerkt wordt dat er in de nabijheid van het plangebied ook nog twee inrichtingen (TNO Defensie en Veiligheid en DSM) aanwezig zijn. Aangezien het invloedsgebied van deze twee inrichtingen echter niet tot het plangebied reikt zijn de inrichtingen niet verder beoordeeld.

Transportroute gevaarlijke stoffen.

Vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A13 is de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (Circulaire RNVGS) van toepassing op onderhavig bestemmingsplan. De rijksweg ligt op ongeveer 27 meter ten noord-oosten van het plangebied. De geprojecteerde bouwvlakken liggen op ongeveer 36 meter van de rijksweg.

Over de weg worden brandbare gassen, giftige vloeistoffen en giftige gassen vervoerd. Het invloedsgebied van de weg bedraagt daarmee respectievelijk 45, 325 en meer dan 4000 meter. Het plangebied ligt daarmee gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van brandbare stoffen en volledig binnen het invloedsgebied voor brandbare gassen en giftige stoffen.

In het programma RBMII, versie 2.3 zijn berekeningen uitgevoerd. Met de realisatie van het Shelltankstation en KFC neemt het groepsrisico toe (van 3,9E-08/jaar bij 150 slachtoffers naar 1,4E-07/jaar bij 90 slachtoffers). Het Groepsrisico neemt toe maar blijft onder de oriëntatiewaarde.

Voor de weg geldt op basis van de Circulaire RNVGS een veiligheidszone (contour van plaatsgebonden risicocontour met een kans van 10^{-6} per jaar) gemeten vanaf het hart van de weg van 17 meter. Het plan ligt hier niet binnen. Daarnaast geldt voor de weg een Plasbrand Aandachtsgebied (PAG) van 30 meter. De nieuw te bouwen gebouwen liggen buiten het PAG. Deze contouren vormen daarmee geen belemmering voor het plan.

Hogedruk aardgas transportleiding

Vanwege de aanwezigheid van de aardgastransportleiding is het Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb) van toepassing. In tabel 4.1 zijn de eigenschappen van de hogedruk aardgasleiding weergegeven.

Naam	Druk (bar)	Diameter (inch)	PR 10^{-6}	Invloedsgebied	Geurstof toegevoegd
W-514-01	40	12	0 m.	140 m.	Ja

Tabel 4.1 Eigenschappen van de hoge drukaardgasleiding.

Er is geen PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden vormt geen belemmering voor het plangebied. Wel ligt het plangebied volledig binnen het invloedsgebied van de leiding. Het plangebied van het tankstation ligt daarnaast volledig binnen de 100% letaliteits-afstand (70 meter) van de leiding. Uit het onderzoek is gebleken dat het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling toeneemt. De oriëntatiewaarde wordt echter niet overschreden.

Tot slot wordt opgemerkt dat voor de buisleiding conform het Bevb een belemmeringenstrook geldt van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Binnen deze strook zijn bouwwerken niet toegestaan. De belemmeringenstrook wordt in het plan vrijgehouden. Het plan voldoet aan de eisen van het Bevb hieromtrent.

4.4.2 Verantwoording groepsrisico

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de A13 neemt het groepsrisico toe maar het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. Het plan bevindt zich binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding en deels binnen de 100% letaliteitlijn. Het groepsrisico moet worden verantwoord,

artikel 12.1 Bevb is geheel van toepassing. Het groepsrisico neemt toe, maar blijft onder de oriëntatiewaarde.

Ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico moet advies gevraagd worden aan de Veiligheidsregio Haaglanden. Op 15 september 2014 heeft de Veiligheidsregio een advies uitgebracht. Dit advies is in onderstaande maatregelen verwerkt.

De meest effectieve veiligheidsmaatregelen zijn maatregelen aan de bron zelf. Deze zijn door de gemeente Rijswijk echter niet te nemen en bronmaatregelen zijn niet te borgen in een ruimtelijke procedure die betrekking heeft op een ander plangebied. Er kunnen enkel maatregelen getroffen worden gericht op de beheersing en vermindering van de effecten van een incident.

Maatregelen t.b.v. beperking effect en zelfredzaamheid.

In het plangebied is een drietal voorzieningen geprojecteerd waarbinnen mensen kunnen verblijven: de nutsvoorziening, het tankstation en de horecavestiging. Om de gevolgen bij het vrijkomen van toxische stoffen te beperken wordt geadviseerd om bij de nieuw te bouwen bebouwing er rekening mee te houden dat de ventilatie met een eenvoudige handeling kan worden uitgeschakeld. Het is daarbij dus van belang dat ook ramen en andere ventilatieopeningen kunnen worden gesloten. Geadviseerd wordt nieuwe gebouwen waar mogelijk te voorzien van uitschakelbare (mechanische) ventilatie.

Om dit te kunnen waarborgen is in de regels van het bestemmingsplan is een artikel opgenomen waarmee Burgemeester en Wethouders nadere eisen kan stellen aan de vluchtmogelijkheden en de afsluitbaarheid van mechanische ventilatie.

Maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezige personen in staat zijn om op eigen kracht zich in veiligheid te brengen. Per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden.

Om ervoor te zorgen dat mensen goed zijn voorbereid en weten hoe ze moeten reageren bij een calamiteit is het van belang dat zij hier vooraf over worden geïnformeerd. Geadviseerd wordt om het aanwezige personeel en/of de aanwezige BHV organisatie te laten voorbereiden op eventuele calamiteiten zodat zij weten hoe daarbij te handelen. Bijvoorbeeld om de bezoekers van de KFC te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen. Hierbij is het van belang dat dit wordt geborgd en structureel wordt geoefend. Tevens is het van belang om aandacht te besteden aan risicocommunicatie en te zorgen dat het onderwerp onder de aandacht blijft.

Maatregelen ten behoeve van hulpverlening

Zowel voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand en wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende zijn.

Het plangebied is voor de hulpdiensten goed te bereiken via de Rijksweg A13, de Vrijenbanselaan en de Rijswijkse Landingslaan. Voor de bluswatervoorziening van het plangebied geldt dat deze verbeterd moet worden zodat er voldoende bluswater beschikbaar is. Op dit moment zijn er binnen of nabij het plangebied geen brandkranen (primaire bluswatervoorziening) aanwezig. Daarnaast

ligt de dichtstbijzijnde sloot (secundaire bluswatervoorziening) op een te grote afstand van het plangebied. In samenspraak met de VRH wordt concreet invulling gegeven aan het verbeteren van de bluswatervoorziening.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid zich niet verzet tegen de realisatie van het KFC-restaurant en het Shell-tankstation.

Bijlage 6 bevat de beoordeling externe veiligheid voor het Shell tankstation en de het KFC restaurant.

4.5 Milieuhinder bedrijven

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van ruimtelijke plannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1).

Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient er op toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' editie 2009 is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Met milieuzonering kan ervoor worden gezorgd dat nieuwe bedrijven op een verantwoorde afstand van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

De publicatie hanteert een tweetal verschillende omgevingstypen voor de richtafstanden: het omgevingstype 'gemengd gebied' en het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een rustige woonwijk en in rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies voor. De richtafstanden gelden voor een gemiddeld nieuw bedrijf en gaan uit van een rustig woongebied. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden, zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd als sprake is van omgevingstype 'gemengd gebied'. Zie onderstaand figuur voor de richtafstanden.

milieucategorie	richtafstand (in meters)	
	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Figuur 4.1

Overzicht richtafstanden VNG-publicatie

Onderhavige planlocatie is gelegen tussen kantoorpanden en de Rijksweg A13. Er is sprake van een omgevingstype 'gemengd gebied'. Het restaurant valt onder milieucategorie 1 en het tankstation (zonder levering LPG en LNG) met wasstraat onder categorie 2. De maximale richtafstand is derhalve 10 m. De gevoelige objecten in de omgeving, waaronder woningen, zijn op voldoende afstand (ca. 150 m) van de planlocatie gelegen. Ook het binnen het plangebied geprojecteerde restaurant bevindt zich op meer dan 10 m van het tankstation. Met het onderhavige plan kan ruimschoots voldaan worden aan de richtafstanden zoals opgenomen in voornoemde VNG-publicatie. Ook heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor de omliggende inrichtingen/bedrijven.

4.6 M.e.r. -(beoordelings)plicht

Milieueffectrapportage is het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit, voordat het besluit wordt genomen. Zo kan de overheid die het besluit neemt (het bevoegd gezag) de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Om te kunnen beoordelen of bij een bestemmingsplan een m.e.r. moet worden doorlopen, is het belangrijk om te weten welke activiteit(en) met het bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden. De activiteit valt onder categorie D 11.2 'Stedelijk Ontwikkelingsproject' van onderdeel D in de bijlage bij het Besluit m.e.r.. De drempelwaarde wordt niet overschreden. Dit betekent dat een beoordeling niet nodig is of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten (vormvrije m.e.r.-beoordeling).

Gelet op de omvang van het plan (ruim onder de drempelwaarde) en de aard van het plan worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Dit blijkt ook uit onderhavige toelichting. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of milieueffectrapportage is niet nodig.

4.7 Water

4.7.1 Beleidskader

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie uiteengezet (de watertoets).

De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Waterhuishoudkundige doelstellingen worden daarbij expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing genomen binnen deze plannen/besluiten. De waterhuishouding wordt hierbij op een integrale wijze benaderd. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater moeten dus (in samenhang) in beschouwing worden genomen. Daarbij gaat het naast de kwantiteit ook om de kwaliteit. De integrale benadering van de waterhuishouding betekent ook dat de waterhuishouding moet worden

benaderd in samenhang met andere beleidsvelden. De watertoets is een instrument om deze integrale benadering vorm te geven en om het watersysteem gezamenlijk op orde te krijgen. Deze toets heeft in het kader van onderhavige ontwikkeling plaatsgevonden.

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is een door de EU vastgestelde richtlijn ter bescherming van alle wateren en het bevorderen van het duurzaam gebruik van (oppervlakte- en grond)water. De Kaderrichtlijn omvat regelgeving ter bescherming van de wateren door middel van het stellen van haalbare doelen voor 2015. De kaderrichtlijn gaat daarbij uit van een benadering vanuit de stroomgebieden. De uitvoering van de kaderrichtlijn vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. Het akkoord heeft als doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken. In het akkoord zijn afspraken tussen alle overheden gemaakt om te zorgen dat er in alle gebieden voldoende bergend vermogen is om neerslag op een adequate manier af te voeren. Hierbij wordt het principe van 'vasthouden - bergen - afvoeren' gevolgd. Water moet zo lang mogelijk worden vastgehouden of geborgen in het gebied waar het is gevallen, zodat een zo gelijkmatige en beheerste afvoer mogelijk is. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt zowel bij de gemeente en het waterschap (hoogheemraadschap) als bij de initiatiefnemers van ruimtelijke plannen.

Waterwet

In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem. Om het beheer in de toekomst zo goed mogelijk vorm te geven en uit te voeren, is van belang dat het huidige wettelijke instrumentarium wordt gestroomlijnd en gemoderniseerd. Daarbij staat integraal waterbeheer centraal. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

De Waterwet heeft diverse wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen:

- a. Wet op de waterhuishouding;
- b. Wet op de waterkering;
- c. Grondwaterwet;
- d. Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- e. Wet verontreiniging zeewater;
- f. Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- g. Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- h. Waterstaatswet 1900.

Ook is de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming naar de Waterwet verhuisd. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de

inrichting van het watersysteem. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld: zes vergunningen uit de oude 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Rijswijk is vooral verantwoordelijk voor de ruimtelijke aspecten in het stedelijk gebied en voor de inzameling en afvoer van afvalwater, hemelwater en grondwater. De gemeente hanteert de volgende uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen, voortkomend uit het Gemeentelijk Rioleringsplan en het Waterplan:

- het scheiden van vuile en schone waterstromen;
- verbeteren van de waterkwaliteit en beleving van water;
- verbeteren van de waterberging en waterafvoer.

In het Waterplan Rijswijk heeft Vrijenban het streefbeeld 'Praktisch Water' gekregen. Dit is het basisniveau voor het watersysteem. De reden hiervoor is dat er weinig oppervlaktewater in de wijk aanwezig is. Wel is er een aantal riooloverstorten, waardoor de potenties van het watersysteem beperkt zijn. Het water voldoet aan de NBW-normen en er zijn vaste peilen. De waterkwaliteit en de kwaliteit van de waterbodem zijn voldoende. Plaatselijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd ten behoeve van de belevingswaarde. De ruimtelijke kwaliteit van het water is daarmee voldoende. Het water en haar oevers worden redelijk schoon gehouden.

Keur Hoogheemraadschap van Delfland

Voor werkzaamheden en activiteiten aan het water of aan waterkeringen geldt een aantal regels, zodat het hoogheemraadschap zijn taken goed kan uitoefenen. Deze regels zijn vastgelegd in een verordening, genaamd Delflands Algemene Keur. In deze Keur staan gedoogplichten, geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. In de Keur is geregeld dat kern- en beschermingszones voor waterkeringen (en watergangen) in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen deze zones niets zonder meer gebouwd en opgeslagen mag worden, waarbij voor de kernzone een strenger regime (bouwen binnen de kernzone is niet toegestaan) geldt dan voor de aangrenzende beschermingszone. Deze bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast dan wel het onderhoud wordt gehinderd. De breedte en maatvoeringen van deze zones is vastgelegd in de 'legger'.

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel, zoals bouwen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering, dient bij het hoogheemraadschap ontheffing te worden aangevraagd op grond van de Keur (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet).

Voor eventuele lozingen op het oppervlaktewater dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Waterwet.

Ten slotte is in 2012 de nieuwe Handreiking Watertoets vastgesteld. De nieuwe handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoets-proces voor ruimtelijke planvorming. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

4.7.2 Waterhuishouding

Oppervlaktewater / grondwater

De ontwikkellocatie Vrijenbanselaan ligt op de grens van twee peilgebieden. De planlocatie maakt onderdeel uit van de Lage Broekpolder in een peilvak met een flexibel peil van NAP - 4,5/NAP -4,7 m. De maximaal toelaatbare peilstijging in het betreffende peilvak is 0,4 meter (maximaal NAP -4,1 m). De watergang langs de rijksweg A13 is een polderwatergang van de Lage Broekpolder. De watergang langs de Vrijenbanselaan bij de toegang ligt op een peil van -2,43m NAP.

De peilhoogte van de gebouwen wordt zodanig ontworpen dat geen schade optreedt als gevolg van hoge waterstanden. Hieraan wordt het ontwerp getoetst.

In het plangebied is een polderkade aanwezig die ook als dusdanig op de verbeelding van het bestemmingsplan is vastgelegd. Voor de activiteiten binnen de beschermingszones van deze waterkering is een watervergunning vereist. Voor het dempen en het graven van watergangen en voor het plaatsen van een duiker in de watergang is een watervergunning vereist

Waterberging

Door de ontwikkeling van het plan wordt 0,7 ha onverhard terrein verhard. Hiervoor moet elders compenserend water worden aangelegd. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteerde hiervoor in het verleden een norm van 325 m³ per ha. Recentelijk is deze norm vervangen door een rekeninstrument dat afhankelijk van de parameters per locatie exact aangeeft hoeveel compenserend water moet worden aangelegd. De maat van 325 m³/ha geldt nu als een gemiddelde richtlijn. In het kader van het groencompensatieplan is voorzien in de aanleg van 1600 m²water met een diepte van 0,5 meter. In totaal wordt er 800 m³ vervangend water gerealiseerd. Omdat nog niet alle parameters in de rekentool kunnen worden ingevuld, is met het Hoogheemraadschap overlegd over de hoeveelheid van 800 m³ vervangend water. De conclusie is dat dit met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid voldoende zal zijn.

Riolering en afkoppelen

Het hemelwater dat op de daken van de te bouwen gebouwen en de luifel van het tankstation valt, alsmede op het verharde gebied buiten de opstelruimten van het pompeiland en het verharde gebied rondom het restaurant, leent zich goed voor een afkoppeling van het riool. Middels het toepassen van een gescheiden rioleringssysteem wordt het hemelwater apart ingezameld en zal gescheiden blijven van het vuile afvalwater (DWA). Het hemelwater kan worden afgevoerd naar het oppervlaktewater in de omgeving. Infiltratie van hemelwater in de bodem is naar verwachting niet goed mogelijk, mede vanwege de relatief hoge grondwaterstand in en nabij het plangebied. In overleg met de gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland worden de te realiseren infiltratievoorzieningen nader bepaald en gedetailleerd.

Voor het gebied ter plaatse van het pompeiland, rondom de brandstofafleverpunten geldt dat het verharde terrein niet geschikt is om hemelwater op het oppervlaktewater af te voeren. Er zijn namelijk te veel schadelijke stoffen die bij een tankstation kunnen weglekken en de bodem en het water verontreinigen. Onder het pompeiland zal een vloeistofdichte vloer worden aangelegd zodat het hemelwater via olie en benzineafscheiders wordt afgevangen. Via een persriool wordt het water afgevoerd naar het gemeenteriool. Dit is een gangbare oplossing bij tankstations.

Het spreekt voor zich dat aan de afvoer voorwaarden zijn verbonden. In het 'Besluit tankstations' zijn onder meer voorschriften opgenomen ter bescherming van het openbaar riool. Dit onderdeel wordt in het kader van de Wet milieubeheer en de milieuvergunning uitgewerkt.

Het plangebied wordt voorzien van een gescheiden rioolstelsel. In overleg met de gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland en op basis van de 'Beslisboom Aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' wordt het rioolstelsel en eventuele zuiveringsvoorzieningen nader gedetailleerd. Aangezien momenteel nog geen riolering op het terrein aanwezig is, zal het vuilwater met een persriool naar de dichtstbijzijnde riolering moeten worden gebracht.

Waterkwaliteit

Bij de realisatie van het bouwplan worden geen uitlogende materialen (zoals zink, lood en koper) toegepast. Hiermee wordt voorkomen dat verontreinigingen in het grondwater terecht komen en kan de kwaliteit van het afstromende regenwater gewaarborgd blijven.

Het oppervlakteterrein rondom het pompeiland wordt geheel voorzien van folie zodat een uitspoeling van verontreiniging vanaf het tankstation naar het grondwater wordt voorkomen.

4.7.3 Watertoetsproces

Overleg waterbeheerder

Een belangrijk instrument bij de uitvoering van het waterbeleid is de Watertoets. Het toepassen van de Watertoets bij ruimtelijke ingrepen is verplicht en heeft als uitgangspunt dat de situatie voor het watersysteem door de ruimtelijke ingreep niet mag verslechteren (stand-still beginsel). Bovendien wordt er bij de toepassing van de Watertoets naar gestreefd de kansen om bestaande ongewenste situaties te verbeteren, zoveel mogelijk te benutten. In het kader van het vooroverleg is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Delfland. Naar aanleiding van dit overleg is onder meer de bestemming 'Groen' langs de waterbestemming doorgetrokken ten behoeve van de aanleg en afdwingbaarheid van de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Ook langs de A13 is de groenstrook doorgetrokken. Verder zijn gegevens over het peilgebied toegevoegd en zijn er een paar tekstuele wijzingen in de toelichting opgenomen.

Conclusie

De toename van verharding als gevolg van de bouw van het restaurant en tankstation aan de Vrijenbanselaan dient gecompenseerd te worden door de aanleg van extra oppervlaktewater. Dit geldt als voorwaarde voor het bouwen. De gemeente Rijswijk werkt samen met het hoogheemraadschap aan goede oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de waterhuishouding in het plangebied. Het bestemmingsplan staat deze niet in de weg.

4.8 Natuur

4.8.1 Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in regelgeving waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. De gebiedsbescherming is verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming

in de Flora- en faunawet. Daarnaast is op basis van de Nota Ruimte de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) vastgesteld. De EHS is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden.

4.8.2 Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient getoetst te worden of de beoogde ontwikkeling een negatieve invloed heeft op de beschermde gebieden. Het plangebied ligt niet in een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet en/of EHS. Wel ligt het plangebied op ca. 1 km afstand van de EHS. Echter, gezien de tussenliggende elementen (stedelijk gebied en de Rijksweg A13) ontbreekt een relatie met de EHS. Negatieve effecten op de beschermde gebieden zijn dan ook niet te verwachten.

Gebiedsbescherming is op deze locatie derhalve niet aan de orde.

4.8.3 Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd/ongeschikt gemaakt) en of dieren opzettelijk worden verontrust. Gezien de ontwikkeling aan de Vrijenbanselaan is er een quickscan en een nader onderzoek ecologie uitgevoerd door het bureau ECOquickscan (zie bijlage 7).

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals bruine kikker, gewone pad, egel, (spits)muizen en mol zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten zijn meer strikt beschermde soorten, soorten waarvoor bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Flora- en faunawet geldt. De verkennende quick scan flora en fauna kon, op basis van het eenmalige veldbezoek, de aanwezigheid van alle mogelijk voorkomende ontheffingsplichtige soorten niet op voorhand uitsluiten. Daarom is er nader onderzoek gedaan.

Dit nader onderzoek heeft uitgewezen dat binnen en direct grenzend aan het plangebied geen beschermde vaatplanten aanwezig zijn. Langs de oevers en op andere vochtige delen van het plangebied overheerst riet (*Phragmites australis*) en groot hoefblad (*Petasites hybridus*). Binnen en direct grenzend aan het plangebied zijn eveneens geen beschermde vissen waargenomen. In de watergang tegen de Vrijenbanselaan zijn alleen enkele grote karpers (*Cyprinus carpio*) waargenomen.

Bij de uitvoering van onderhavig project wordt verder conform de Flora- en faunawet rekening gehouden met het broedseizoen van aanwezige vogels.

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft op beschermde soorten en het aspect ecologie geen belemmering vormt.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Archeologische waarden

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is de implementatie van het Verdrag van Malta (1998) en regelt de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Om het bodemarchief beter te beschermen is het sindsdien verplicht om de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden te beoordelen.

In het beleid van Provincie Zuid-Holland wordt grote waarde gehecht aan de kartering en toekomstverkenning van de cultuurhistorische waarden in Zuid-Holland. Deze waarden, samengevat met de term Cultuurhistorische Hoofdstructuur, bestaan uit de nog aanwezige historisch-(steden)bouwkundige, historisch-landschappelijke en archeologische objecten, structuren en gebieden. Het doel van deze kartering en toekomstverkenning is het mogelijk maken van een integraal (in samenhang met overige beleidsvoornemens) en gebiedsgericht (gericht op de cultuurhistorische waarden en hun omgeving) monumentenbeleid.

Op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland zijn zowel bekende archeologische waarden aangegeven als ook de gebieden met een zekere archeologische verwachting. Het gaat hierbij om de bekende terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde, die ook op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) zijn opgenomen, alsmede de gebieden met een kans (variërend van zeer hoog tot laag) op het aantreffen van archeologische sporen.

Het plangebied ligt in een zone met een zeer lage archeologische trefkans. Dit houdt verband met de aanwezigheid van een voormalige droogmakerij, waar in het verleden een aanzienlijk pakket is afgegraven en derhalve weinig tot geen archeologische resten meer verwacht worden.

In verband met eerdere bouwplannen op het nu onbebouwde terrein tussen de A13 en de Vrijenbanselaan is in 2007 een nader archeologisch onderzoek uitgevoerd (gemeente Rijswijk, Bureau Monumentenzorg en Archeologie, september 2007, zie bijlage 8). Dit betreft een bureauonderzoek en een inventariserend booronderzoek. De uitgevoerde boringen hebben de hierboven beschreven lage verwachtingswaarde bevestigd. Het gespecificeerde verwachtingsmodel wijst op een zeer geringe kans op het aantreffen van archeologische resten binnen de ontwikkellocatie.

Vanaf het moment van onderzoek tot heden hebben geen significante wijzigingen in het plangebied plaatsgevonden; de archeologische situatie is derhalve nog steeds hetzelfde.

De gemeentelijke archeoloog heeft naar aanleiding van het plan van Shell en KFC daarnaast het volgende aangegeven: "Het plangebied ligt in een zone met een zeer lage archeologische verwachting. Eerder (2007) heeft er verkennend archeologisch onderzoek plaatsgevonden die de lage verwachting bevestigde. Er is daarom geen verder archeologisch onderzoek nodig. De brede rechte sloot aan de westzijde van het plangebied is een restant van de watergang rondom de droogmakerij van de Broekpolder. Het is een goede zaak dat de sloot in het plan gehandhaafd blijft."

4.9.2 Cultuurhistorie

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. De bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

Het plangebied zelf kent, op basis van de Cultuurhistorische Atlas van de Provincie Zuid-Holland geen bijzondere cultuurhistorische waarden. Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich een brede rechte watergang. Dit betreft een restant van de oude watergang rondom de droogmakerij van de Broekpolder. Met de nieuwe invulling van het plangebied blijft deze watergang behouden. In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich tevens geen rijks- of gemeentelijke monumenten. Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Daarnaast zijn er geen cultuurhistorische waarden aan de orde, hiermee vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering.

4.10 Duurzaamheid

4.10.1 Algemeen

Duurzaamheidsagenda 2020: Op weg naar een duurzaam Rijswijk

Op 1 november 2011 is het duurzaamheidsplan: 'Duurzaamheidsagenda 2020: Op weg naar een duurzaam Rijswijk' vastgesteld door de Raad. In het duurzaamheidsplan wordt de ambitie beschreven en de inzet die de gemeente moet plegen om de doelstellingen te behalen in 2020. In 2020 wil de gemeente Rijswijk een groene, schone en milieuvriendelijke gemeente zijn. Bovendien heeft de gemeente de ambitie gesteld: Rijswijk stoot in 2020 25% minder CO₂ uit ten opzichte van 2011.

Voor de gemeente Rijswijk betekent duurzaamheid:

- verbetering in kwaliteit leefomgeving (people)
- minimaliseren milieubelasting en energiegebruik (planet)
- maximaliseren van ecologische waarden (planet)
- betaalbaarheid (profit)

Duurzaamheid grijpt in verschillende thema's: wonen, mobiliteit, bouwen, ondernemen, etc. Om duurzaamheid te concretiseren en structuur te brengen, wordt de volgende indeling gemaakt:

1. verduurzamen bestaande woningvoorraad
2. duurzaam bouwen
3. duurzame mobiliteit
4. duurzame gebiedsontwikkeling/herstructurering
5. duurzaam ondernemen
6. duurzame energie

- 7. gedragsverandering
- 8. voorbeeldfunctie gemeente.

In het duurzaamheidsplan wordt per thema aangegeven wat de ambitie is en wat daarvoor nodig is om het te bereiken. Alle doelstellingen per thema moeten leiden tot een duurzame gemeente, die schoner, groener en milieuvriendelijker is. Het duurzaamheidsplan verwijst voor het thema duurzaam bouwen naar de ambities in het plan van aanpak duurzaam bouwen.

Plan van aanpak duurzaam bouwen

De gemeente Rijswijk heeft een plan van aanpak duurzaam bouwen vastgesteld (december 2006) waarin de duurzaam bouwen ambities in beleid zijn verankerd. Dit beleid is gericht op het besparen van energie en duurzaam materiaalgebruik in nieuwbouw- en herstructureringsprojecten. Ook is het van toepassing op woningen, bedrijven, kantoren, scholen en andere gemeentelijke gebouwen en grond-, weg- en waterbouw. De gemeente Rijswijk ziet duurzaam bouwen breder dan alleen de bouwmaterialen genoemd in het nationaal pakket woningbouw. Ook het stedenbouwkundig niveau, de utiliteitsbouw, de renovatiefase en de sloopfase zijn aandachtspunten. De gemeente hanteert de volgende definitie voor duurzaam bouwen: het op zodanige wijze inrichten, bouwen, beheeren en slopen van gebouwen en van de gebouwde omgeving, op zodanige wijze dat de schade aan het milieu in alle stadia van ontwerp tot en met sloop, zoveel mogelijk wordt beperkt of tot stand wordt gebracht. Duurzaam bouwen betekent ook het toevoegen van positieve milieuaspecten, waardoor de draagkracht van milieu wordt verhoogd. De ambities geformuleerd in het plan van aanpak dienen als uitgangspunt voor de duurzame kwaliteit van de woningen en gebouwen binnen deze gemeente.

Om duurzaam bouwen meetbaar te maken, maakt de gemeente gebruik van het rekenprogramma GPR gebouw (gemeentelijk praktijk richtlijn gebouw). Door het invoeren van gegevens worden prestaties zichtbaar voor de thema's energie, milieu, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. De gemeente heeft in het plan van aanpak duurzaam bouwen aangegeven dat ze een ambitie van GPR 7 of hoger heeft voor nieuwbouw en een EPC-waarde (energieprestatie coëfficiënt) van 10% onder het wettelijk minimum. Daarnaast is GPR-gebouw ook geschikt voor bestaande bouw, het geeft inzicht in kwaliteitsverbetering van een ingreep.

In 2012 is het dubo-advies team opgezet. Dit team geeft intern en extern advies over duurzaam bouwen en de ambities van de gemeente (inclusief het dubo-instrument GPR). Op die manier kunnen projectontwikkelaars en bouwers dit zo vroeg mogelijk in het bouwproces opnemen.

Bouwbesluit 2012

Conform het Bouwbesluit 2012 moet bij elke omgevingsvergunningsaanvraag voor nieuwbouwwoningen en kantoren met een g.o. groter dan 100 m² een milieuprestatieberekening bijgevoegd worden. De milieuprestatie is een prestatiegericht voorschrift op het niveau van het gebouw. De overheid wil met het voorschrift de negatieve milieu- effecten van constructie en gebouw gebonden installaties bij de nieuwbouw van woningen, woon- en kantoorgebouwen beperken.

4.10.2 De ontwikkelingen

Het Shell tankstation

Het bouwplannen voor het tankstation levert waar mogelijk een bijdrage aan de gemeentelijke ambitie op het gebied van duurzaamheid en energiebesparing.

Ten aanzien van het aspect Energie worden o.a. de volgende maatregelen toegepast.

- LED verlichting zal worden toegepast onder de luifel. In de avond en nacht zal de LED verlichting gedimd worden d.m.v. sensoren op het moment dat er geen klanten aanwezig zijn;
- terreinverlichting zal uitgevoerd worden als LED-verlichting;
- LED verlichting in het shop gebouw. De verlichting van de toiletten en hal zullen d.m.v. sensoren aan gaan bij betreden van ruimte en uitgaan na gebruik;
- in de verkoopruimte worden geen open wandkoelingen toegepast;
- de energie die vrij komt bij het koelen van de wandkoelingen en koel / vriescellen wordt opgevangen en gebruikt in het HVAC (heating, ventilation, and air conditioningsysteem). Hierdoor verbruikt het HVAC systeem minder energie.

Daarnaast wordt opgemerkt dat tijdens de bouw gebruik gemaakt wordt van aantoonbaar duurzaam geproduceerd hout. Ook zal het afval van de locatie worden gescheiden worden opgeslagen en afgevoerd door een gecertificeerd bedrijf.

KFC restaurant

Net als Pizza Hut en Taco Bell is KFC is onderdeel van Yum! Brands. Als grootste horeca onderneming ter wereld heeft Yum! een enorme verantwoordelijkheid en impact als het gaat om duurzaamheid. Het duurzaamheidsbeleid van Yum! wordt uitgewerkt in de thema's 'Our Food', 'Our people', 'Our community' en 'Our environment', en strekt zich uit van duurzame inkoop tot personeelsbeleid, ontwikkelingssamenwerking, bouw, productie, transport, verwerking/recycling van afval en reststromen en ontwerp/gebruik van verpakkingen.

KFC Holdings B.V., de Nederlandse vertegenwoordiging van KFC heeft sinds 2007 in Nederland vele innovaties doorgevoerd om haar gebouwen te verduurzamen. Voorbeelden hiervan zijn:

- warmteterugwinning op de gebouwventilatie;
- warmteterugwinning uit de afvoer van de bakdampen (experimentele techniek);
- warmteopwekking door middel van lucht- water warmtepompen;
- een geavanceerd gebouwbeheersysteem;
- led-verlichting;
- hoogrendement keukenapparatuur;
- lichte bouw, hoge Rc-waarden en lage U-waarden in het casco;
- toepassing van zoveel mogelijk recyclebare bouwmaterialen;
- toepassing van FSC- hout;
- toepassing van thermisch verduurzaamd hout;
- ondergrondse vuilopslag;
- watervrije urinoirs en sensorkranen;

De ervaring leert dat niet alle innovaties even succesvol zijn, maar er is al veel bereikt als het gaat om het verduurzamen van de restaurants van KFC.

Op het gebied van duurzaam bouwen heeft Yum! brands een project voor Leed certificering van haar gebouwen (verschillende projecten in de VS en Duitsland hebben een certificaat behaald) en er is daardoor in de organisatie veel kennis en ervaring aanwezig op het gebied van de duurzame bouw en exploitatie. Leed is als systeem nauw verwant aan het in Nederland meer algemeen toegepaste Breeam. Voor de ontwikkeling van het KFC restaurant aan de Vrijenbanselaan wordt ook gestreefd naar Leed certificering.

Om voor het daarvoor vereiste niveau te halen, ligt op er deze locatie in ieder geval een kans om naast de eerder beproefde maatregelen en innovaties aandacht te besteden aan:

- duurzaam ingerichte bouwplaats met zo min mogelijk verkeersbewegingen en zo min mogelijk afvalproductie;
- optimaal gebruik van daglicht in het gebouw;
- afkoppelen van hemelwaterafvoer van het rioolnet;
- het gebruik van bouwmaterialen van minstens NIBE-klasse 1;
- efficiënt ruimtegebruik (compact bouwen)
- licht, flexibel en demontabel bouwen;
- grijswater systeem voor de toiletten en/of waterloos sanitair;
- goede voorzieningen voor fietsers en fietsparkeren;
- minimalisatie van afvalstromen: papier en frituurvet worden gescheiden en gerecycled

Conclusie

Duurzaam bouwen maakt standaard deel uit van het gemeentelijke beleid. De uitgangspunten staat hiervoor in het Plan van aanpak duurzaam bouwen. Bij de realisatie van de beoogde ontwikkelingen in het plangebied wordt zoveel mogelijk conform het duurzaam bouwen beleid worden gebouwd.

4.11 Verkeer en parkeren

4.11.1 Inrichting terrein

De parkeervoorzieningen van het restaurant (59 parkeerplaatsen, 1 minder validen plaats en 2 wachtplaatsen) zijn gesitueerd aan de westzijde van het gebouw.

Op het perceel van het tankstation bevinden zich in totaal 9 parkeerplaatsen (4 plaatsen voor personeel, 1 minder validen plaats en 4 plaatsen voor bezoekers). Deze zijn deels gesitueerd aan de westzijde van het perceel en deels aan de voorzijde van het verkoopgebouw behorende bij de tankvoorziening. Beide percelen worden middels één uitrit aan de westzijde ontsloten op de Vrijenbanselaan.

Het perceel wordt zoals ook beschreven in paragraaf 2.2.2 via de Vrijenbanselaan voor autoverkeer ontsloten op de omgeving. Gezien de ligging van de planlocatie nabij een woonwijk en een groot opleidingsinstituut is er ook ontsluiting voor langzaam verkeer nodig. In de huidige situatie is er een apart verkeerslicht voor voetgangers aanwezig. Aanvullend wordt er voor fietser/brommers nu ook een oversteekmogelijkheid gerealiseerd.

4.11.2 Verkeer

Nieuwe ontwikkelingen generen extra verkeer. Om te beoordelen wat de gevolgen van de nieuwbouw van de Shell en de KFC op de omgeving zijn is een verkeertoets uitgevoerd. Voor deze verkeertoets wordt verwezen naar bijlage 9.

Uit de verkeersstoets blijkt dat het totale plan (Shell en KFC) een verkeersgeneratie heeft van 3.180 motorvoertuigen per etmaal. Uit verkeersgegevens van de gemeente blijkt dat er op de Vrijenbanselaan sprake is van 31.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een toename van ruim 10%.

De uitkomsten van de verkeertoets laten echter zien dat zowel in de situatie zonder als met het nieuwbouwplan de drie nabijgelegen kruispunten voldoende capaciteit hebben om het extra verkeer af te wikkelen. Van een eventuele terugslag van een wachtrij richting de afrit van de A13 is ook geen sprake, er is voldoende opstelcapaciteit. De realisatie van het nieuwbouwplan in deze vorm heeft geen negatieve gevolgen voor de doorstroming of afwikkeling van het verkeer in de omgeving en de verwachting is dan ook dat de capaciteit van de kruispunten voldoende is om terugslag tot op de A13 te voorkomen. Het extra verkeer kan probleemloos op de aanwezige infrastructuur worden afgewikkeld.

4.11.3 Parkeren

Autoparkeren

Op 8 februari 2011 heeft de gemeenteraad de gemeentelijke Nota Parkeernormen vastgesteld. In de nota zijn verschillende parkeernormen voor diverse functies opgenomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan deze parkeernormen. Wanneer voor een bepaalde functie in de nota geen parkeernorm genoemd is, geldt de parkeernorm uit de nieuwste CROW publicatie Parkeerkencijfers. Biedt dit ook geen uitkomst, dan zal op basis van ervaringen elders of volgens gezond verstand een eis gesteld worden door burgemeester en wethouders.

In onderstaande paragraaf is getoetst of er binnen het nieuwbouwplan van de Shell en de KFC voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bruto vloeroppervlak (bvo) KFC = 560 m²;
- Bruto vloeroppervlak (bvo) van het verkoopgebouw van het tankstation circa 140 m²;
- Voor de brandstofpompen, autowasstraat, wasboxen en stofzuigerplaatsen behoeven, naast eventueel parkeerplaatsen voor personeel, geen aparte parkeervoorzieningen gerealiseerd te worden;
- Het verkoopgebouw van de Shell trekt wel parkerende bezoekers aan (al dan niet bezoekers die hebben getankt of de auto hebben/ gaan wassen);
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen van de Shell en KFC is niet van toepassing vanwege de gescheiden indeling tussen de terreinen. Beide voorzieningen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte.

In de gemeentelijk Nota Parkeernormen zijn zowel voor een tankstation (met bijborende functies) als een fastfoodrestaurant geen parkeernormen opgenomen. Ook geeft de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' geen normen voor parkeren bij een benzinstation. De CROW publicatie geeft wel normen voor een restaurant echter de eigenschappen van een fastfoodrestaurant zijn anders dan van een 'regulier restaurant'. De bezoektijd is in de regel bij

'reguliere' restaurants (veel) langer dan bij een fastfoodrestaurant waardoor het bij een fast-foodrestaurant gerechtvaardigd is om minder parkeerplaatsen (dan de norm) te realiseren. Vanwege het ontbreken van bruikbare parkeernormen is het benodigde aantal parkeerplaatsen voor beide functies op basis van ervaringscijfers bepaald.

Shell- tankstation

Op het terrein van Shell worden in totaal 9 parkeerplaatsen (inclusief invalide parkeerplaats) gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor medewerkers en bezoekers van de shop. Op basis van ervaringscijfers zijn er voor medewerkers 4 parkeerplaatsen gereserveerd.

Bezoekers die komen om te tanken maken in principe geen gebruik van deze parkeerplaatsen. Zij laten immers de auto bij de afleverzuil staan tijdens het moment dat er wordt afgerekend in de shop. Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen voor de bezoekers van de shop is gebruik gemaakt van de parkeernormen van de CROW voor de functie "fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau). Het type producten dat wordt verkocht bij de shop van het tankstation is vergelijkbaar als van een supermarkt. De CROW hanteert als norm voor deze functie (2,9–4,9 pp per 100m² bvo). Gelet op de circa 140 m² bvo van de shop betekent dit dat er minimaal 4 parkeerplaatsen benodigd zijn.

KFC

De KFC heeft verkeersgegevens - ervaringscijfers vanuit andere KFC 's - aangeleverd die als referentie dienen voor deze ontwikkeling. Uit de gegevens blijkt dat op het drukste uur (een weekenddag van 18.00-19.00 uur) er gemiddeld maximaal 60 voertuigen van bezoekers aanwezig zijn. Een deel van bezoekers maakt gebruik van de Drive-Through en een deel van de bezoekers van het restaurant. De verdeling is als het volgt, circa 30 voertuigen voor de Drive-Through en 30 voor het restaurant.

De bezoekers van het restaurant maken in ieder geval gebruik van de parkeerplaatsen. Daarnaast kan het voorkomen dat bezoekers van de drive through vervolgens hun auto parkeren op het parkeerterrein en in de auto hun bestelling opeten. Daarnaast zijn er uiteraard ook voertuigen van personeel aanwezig.

Gemiddeld zijn er op een KFC vestiging 50 tot 70 medewerkers in dienst, grotendeels in parttime dienst. Er zijn maximaal 20 medewerkers tegelijkertijd aanwezig op een vestiging, dit team bestaat uit twee managers en achttien overige medewerkers. Aangenomen is dat maximaal 20% van de medewerkers met de auto naar de vestiging komen, aangezien een groot deel van de medewerkers jonger is dan achttien jaar en daarom nog geen rijbewijs heeft. Voor de medewerkers zijn er dus circa 4 parkeerplaatsen benodigd.

Hoewel de gemiddelde verblijfsduur in het restaurant 30 minuten is en er daarmee een relatief hoge turn-over is op het parkeerterrein, gaan we uit van het 'worst case'- scenario dat alle bezoekers in het drukste uur tegelijk aankomen en 30 minuten blijven. Dit houdt in dat er minimaal 30 parkeerplekken op het parkeerterrein aanwezig moeten zijn.

Voor een goede doorstroming op het parkeerterrein is het wenselijk dat de bezettingsgraad maximaal 85% is. Voor een goede doorstroming zouden er daarom 35 parkeerplekken aanwezig moeten zijn voor bezoekers van het restaurant.

Resumerend zijn er voor de bezoekers van het restaurant en het personeel 39 parkeerplaatsen benodigd.

Op het terrein worden desalniettemin 59 parkeerplaatsen gerealiseerd. De kavel is ruim genoeg en bij een optimale benutting van de deze ruimte is er plaats voor 59 parkeerplaatsen. Hiermee is ook gegarandeerd dat een deel van de gebruikers van de Drive-Through eveneens gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen en er dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Fietsparkeren

Uit de gegevens van KFC blijkt dat men verwacht dat circa 20% van de bezoekers met de fiets of te voet naar de KFC komt. Dit betekent dat - gebaseerd op de hoeveelheid autobezoekers - op het drukste moment naar verwachting tussen de circa 10 en 15 fietsen gestald zullen worden. Daarnaast zullen medewerkers ook op de fiets naar de KFC komen. Dit maakt het realiseren van ongeveer 20 – 30 fietsenstallingsplaatsen gewenst. Opgemerkt wordt dat er in de CROW voor een fastfoodrestaurant, gelegen in de rest bebouwde kom, een kengetal van 10 stallingsplaatsen wordt gegeven. Op de locatie is een fietsenstalling voorzien die voldoende ruimte biedt voor het plaatsen van fietsen.

Opgemerkt wordt dat er voor een tankstation in principe geen fietsenstallingen zijn benodigd. Bezoekers zullen niet met de fiets of te voet komen. Enkel zullen er eventueel een aantal medewerkers op de fiets naar het tankstation komen. Op de locatie zal er voldoende ruimte zijn om deze fietsen te stallen.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Planopzet

5.1.1 Algemeen

Doel van dit bestemmingsplan is het opstellen van een adequate en actuele juridisch-planologische regeling ten behoeve van de ontwikkeling van een tankstation en restaurant aan de Vrijenbanselaan te Rijswijk. Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding dienen als één geheel te worden beschouwd en kunnen niet los van elkaar worden gezien. De toelichting op de regels en verbeelding is niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de voorkomende functies in het bestemmingsplan worden geregeld. In de planopzet is aansluiting gezocht bij de uitgave Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, kortweg SVBP. Ook voldoet het bestemmingsplan aan het gemeentelijke Handboek Ruimtelijke Plannen.

5.1.2 De verbeelding

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden in het plangebied. Daartoe zijn op de verbeelding onder meer bestemmingsvlakken, functieaanduidingen en bouwvlakken opgenomen.

5.1.3 De planregels

De planregels geven inhoud aan de op de verbeelding gegeven bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet mogen worden gebruikt en wat en hoe er gebouwd mag worden. Bij de opzet van de planregels is het aantal regels zo beperkt mogelijk gehouden. Alleen datgene is geregeld, wat werkelijk noodzakelijk is. Toch kan het in een concrete situatie voorkomen dat een afwijking van de planregels gewenst is. Daarom zijn er in het bestemmingsplan afwijkingsmogelijkheden opgenomen. De bevoegdheid om middels een omgevingsvergunning een afwijking van bepaalde regels te verlenen is gebaseerd op artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De uitvoering berust bij burgemeester en wethouders. Deze bevoegdheid maakt kleine afwijkingen mogelijk binnen de aan de grond toegekende bestemming.

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012.

De bij dit plan behorende planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

1. Inleidende regels
2. Bestemmingsregels
3. Algemene regels
4. Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 1 worden de in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze gemeten moeten worden. In hoofdstuk 2 zijn specifieke regels opgenomen voor de op de verbeelding gegeven bestemmingen. De artikelen bestaan uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels, en zo nodig uit afwijkingsregels en specifieke gebruiksregels. De

bestemmingsomschrijving is bepalend voor het gebruik van de grond. De hoofdstukken 3 en 4 bevatten regels die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen.

5.2 Artikelsgewijze toelichting

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

In het eerste artikel zijn omschrijvingen opgenomen van de belangrijkste begrippen die in de planregels voorkomen. Door het opnemen van begrippen wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de in het plan voorgeschreven maten dienen te worden gemeten of berekend. Door het opnemen van aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid ten aanzien van de planregels verkleind, waardoor de rechtszekerheid wordt vergroot.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3: Bedrijf – Nutsvoorziening

De meeste nutsvoorzieningen zijn dusdanig klein van formaat dat ze geen aparte bestemming behoeven te hebben. De elektriciteitsvoorziening voor de trambanen aan de Vrijenbanselaan is van dusdanige omvang dat hiervoor wel een eigen bestemming opgenomen is. Binnen deze bestemming is de oppervlakte van nutsvoorzieningen gemaximeerd op 100 m². De bouwhoogte is maximaal 3,5 meter.

Artikel 4: Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen

De volledige locatie van het tankstation heeft de bestemming 'Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen' gekregen. Het verkoopgebouw, de wasstraat met bijbehorende wasboxen en de luifel/overkapping zijn uitsluitend binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak toegestaan. De maximaal toegestane bouwhoogten zijn op de verbeelding en in de bijbehorende regels weergegeven. Binnen de bestemming is het ook mogelijk om een reclamezuil met een maximale bouwhoogte van 25 meter op te richten.

Artikel 5: Groen

Deze bestemming is toegekend aan de groenzones binnen het plangebied. Binnen de bestemming 'Groen' zijn diverse groenvoorzieningen toegestaan, waaronder oevers van nabijgelegen watergangen. Ook speelvoorzieningen en paden zijn toegestaan. Standaard mogen geen gebouwen of overkappingen worden gebouwd, maar voor kleine gebouwen kunnen burgemeester en wethouders afwijken van deze regel. Dit moet uiteraard wel passend zijn binnen de groenbestemming.

Artikel 6: Horeca

Het volledige terrein van het KFC restaurant heeft een horecabestemming gekregen. Het restaurantgebouw kan uitsluitend worden opgericht binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak. De maximaal toegestane bouwhoogten en oppervlaktes zijn op de verbeelding en in de

bijbehorende regels weergegeven. Binnen de bestemming is er ook ruimte voor de bestaande halfpipe (skatevoorziening).

Artikel 7: Verkeer -3

Deze bestemming is van toepassing op de erftoegangswegen, parkeerterreinen, voet- en fietspaden en overige verblijfsgebieden. Speelvoorzieningen, evenals ondergeschikte groenvoorzieningen en waterlopen zijn ook toegestaan binnen deze bestemming.

Artikel 8: Water -2

De sloot welke binnen het plangebied is gelegen is bestemd als 'Water - 2'. Wegens de ruimtelijk structurerende en waterhuishoudkundige functie is de waterloop bestemd als open oppervlaktewater. Bruggen voor langzaam verkeer zijn toegestaan, mits niet breder dan 6 meter en hoger dan 3 meter.

Artikel 9: Leiding - Gas

Ter plaatse van de aanwezige aardgasleiding is over een breedte van 8 meter een dubbelbestemming opgenomen. Naast de andere bestemmingen geldt dat deze gronden tevens bestemd zijn voor (het goed functioneren van) een aardgastransportleiding. Op deze gronden mag niet zo maar worden gebouwd. Ook mogen werken of werkzaamheden slechts worden uitgevoerd na het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Artikel 10: Waarde - Ecologie

Alle gronden met de bestemming 'Groen' die onderdeel uitmaken van de primaire of secundaire ecologische verbindingszone, hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. Het bouwen van bouwwerken is niet toegestaan, enkel de bouw van bouwwerken ten behoeve van speelplekken en de bouw van bouwwerken ten behoeve van het groencompensatieplan zijn wel toegestaan. Het aanleggen en uitvoeren van werken of van werkzaamheden is daarnaast niet zonder meer toegestaan. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verkregen als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het ecologisch waardevolle gebied.

Artikel 11: Waterstaat - Waterkering

De gronden van deze bestemming zijn naast de andere bestemmingen tevens bestemd voor de instandhouding van waterkeringen, in dit geval de aanwezige polderkade. Dit betekent dat niet zo maar mag worden gebouwd. Ook mogen werken of werkzaamheden slechts worden uitgevoerd na het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Er kan dan getoetst worden of de geplande werkzaamheden het functioneren van de waterkering niet schaden.

5.2.3 Algemene regels

Artikel 12: Anti-dubbeltelregel

In dit plan zijn sommige bouwregels gerelateerd aan de oppervlakte van gronden, bijvoorbeeld aan de oppervlakte van een bouwperceel. Indien dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking worden genomen bij het verlenen van (verschillende) omgevingsvergunningen, zouden de bebouwingsmogelijkheden daardoor onbedoeld verruimd kunnen worden. De anti-dubbeltelregel voorkomt dit.

Artikel 13: Algemene bouwregels

Lid 1 Nota parkeernormen

Met dit lid is de Nota parkeernormen direct gekoppeld aan het bestemmingsplan. Bij het bouwen moeten worden voldaan aan de gestelde parkeernormen. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het bestemmingsplan te kunnen wijzigen, als een nieuwe versie van de Nota parkeernormen wordt vastgesteld. Het is immers wenselijk om zo snel mogelijk het nieuwe beleid te kunnen toepassen.

Lid 2 Overschrijding van bouwgrenzen

De in de regels aangegeven bouwgrenzen mogen voor bepaalde ondergeschikte delen, worden overschreden.

Lid 3 Ondergronds bouwen

In dit artikel is bepaald dat er onder bepaalde voorwaarden ook onder bovengronds gelegen gebouwen gebouwd kan worden.

Artikel 15: Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn enkele vormen van gebruik expliciet genoemd als strijdig gebruik met de regels van het bestemmingsplan, zoals het gebruik van onbebouwde terreinen als afvalstortplaats.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bepaalt dat burgemeester en wethouders in afwijking van de regels in het bestemmingsplan toch een omgevingsvergunning kunnen verlenen om flexibel te kunnen inspelen op afwijkingen en overschrijdingen van beperkte aard of omvang.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels hebben als doel het bestemmingsplan van enige flexibiliteit te voorzien. Indien noodzakelijk voor een goede uitvoering van het plan kunnen de bestemmingen worden gewijzigd.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17: Overgangsrecht

Dit artikel bevat regels die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. Het gaat hierbij specifiek om de rechtstoestand van bouwwerken die op het tijdstip van het ter visie leggen van dit ontwerpbestemmingsplan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen en die afwijken van de regels van dit plan. Bij recht mogen deze bouwwerken niet worden vervangen, tenzij er sprake is geweest van calamiteiten. Vergroting is evenmin mogelijk, tenzij burgemeester en wethouders gemotiveerd afwijken van deze regel. Ook zijn overgangsregels opgenomen ten behoeve van het gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan. Voor zowel bouwwerken als gebruik van gronden en bouwwerken geldt voorts de uitzondering dat het

overgangsrecht niet van toepassing is op een bouwwerk of gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan.

Artikel 18: Slotregel

De titelbepaling geeft de citeertitel van het plan aan: bestemmingsplan 'Vrijenbanselaan'.

6 Uitvoerbaarheid en handhaving

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is er aandacht voor de maatschappelijke uitvoerbaarheid van de nieuwbouwplannen van Shell en KFC. Door het voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te leggen, heeft de gemeente Rijswijk aan bewoners en belanghebbenden de mogelijkheid geboden om hun inspraakreactie te geven en het plan te verbeteren (zie paragraaf 7.1). Ook is er voorafgaand aan de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan een informatieavond georganiseerd. Omwonenden danwel nabij gesitueerde bedrijven en belangenverenigingen zijn geïnformeerd over het plan en zijn in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen over het plan. Uiteraard hebben belanghebbenden in de formele bestemmingsplanprocedure ook hun zienswijze naar voren kunnen brengen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Afdeling 6.4 van de Wro beschrijft een publiekrechtelijk stelsel waarbij eisen gesteld kunnen worden aan de grondexploitatie. Dit publiekrechtelijk instrumentarium is aanvullend van aard: het primaat ligt bij vrijwillige, privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Deze privaatrechtelijke afspraken worden vastgelegd in ofwel een anterieure overeenkomst (indien er nog geen exploitatieplan vastgesteld is) of in een posterieure overeenkomst (indien er wel al een exploitatieplan vastgesteld is).

Artikel 6.12 van de Wro bepaalt dat de gemeenteraad verplicht is om voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan vast te stellen. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan om welke bouwplannen het gaat.

In dit geval gaat het om 'de bouw van één of meer hoofdgebouwen' als bedoeld in artikel 6.2.1 onder b van het Bro. Dit betekent dat de gemeenteraad verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen. De gemeenteraad hoeft, in afwijking van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wro alsnog geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

1. het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
2. de gezamenlijke te verhalen kosten minder dan € 10.000,- bedragen;
3. de verhaalbare kosten uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of nutsvoorzieningen betreffen.

De met een exploitatieplan te verhalen kosten zijn bovendien limitatief opgenomen in een kostensoortenlijst (artikel 6.2.3 tot en met 6.2.6 van het Bro). Kosten die niet genoemd zijn in de kostensoortenlijst, mogen niet via het exploitatieplan verhaald worden.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd waarmee er geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden.

6.3 Handhaving

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

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

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

Efficiënte handhaving is gebaat bij heldere en overzichtelijke regels. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is dan ook nadrukkelijk rekening gehouden met het voorkomen van ongewenste situaties in de toekomst. Er worden in het bestemmingsplan daarom heldere regels opgenomen over onder andere het gebruik van de gronden, de positie van de bouwwerken op de kavels, de omvang van de erfbouw en de maximalisering van horecacategorieën. Door de eenduidige opzet van het bestemmingsplan kan er efficiënt worden gehandhaafd. Tevens kunnen ongewenste situaties tevens worden voorkomen, omdat bouwinitiatieven makkelijker kunnen worden getoetst aan het bestemmingsplan.

7 Procedure

7.1 Voorbereidingsfase

7.1.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan is, conform de gemeentelijke inspraakverordening, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure (die start bij het ontwerpbestemmingsplan) voor inspraak vrijgegeven: het voorontwerp heeft van 22 augustus tot en met 2 oktober 2014 ter inzage gelegen. Gedurende die inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling te reageren op het bestemmingsplan. De ontvangen inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Inspraak en Overleg Voorontwerpbestemmingsplan. Zie voor de Nota van Inspraak bijlage 10. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

7.1.2 Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan een aantal overlegpartners. Dit gebeurde in dezelfde termijn als hierboven genoemd.

De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Inspraak en Overleg Voorontwerpbestemmingsplan opgenomen, welke als bijlage 10 bij de toelichting is gevoegd. Naar aanleiding van de overlegreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

7.2 Ontwerpfase

Na de beoordeling en verwerking van de overlegreacties is het voorontwerpbestemmingsplan aangepast tot het ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit is het begin van de wettelijke bestemmingsplanprocedure.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 12 december 2014 tot en met donderdag 22 januari 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn zijn in totaal twee zienswijzen binnengekomen. Deze zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan "Vrijenbanselaan", die als bijlage 11 bij de toelichting is gevoegd. De zienswijzen hebben niet geresulteerd in aanpassingen in het bestemmingsplan. Wel zijn er een aantal ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

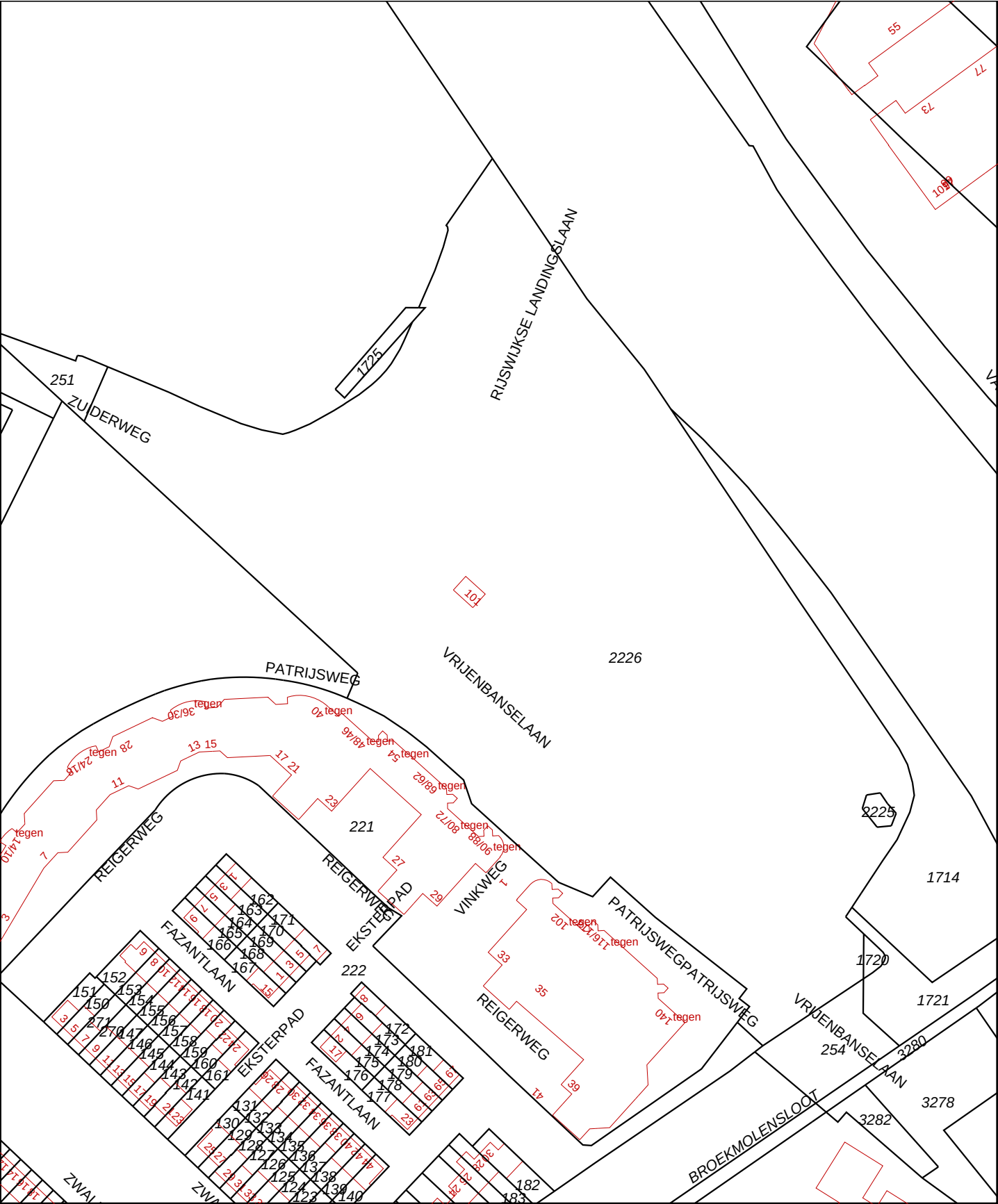
7.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan “Vrijenbanselaan” vastgesteld op 28 april 2015.

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

Bijlage 1

Kadastrale kaart



12345

25

Deze kaart is noordgericht

Perceelnummer

Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Overige topografie

Voor een eensluitend uittreksel, Apeldoorn, 10 april 2014

De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:2000

Kadastrale gemeente

Sectie

Perceel

RIJSWIJK

F

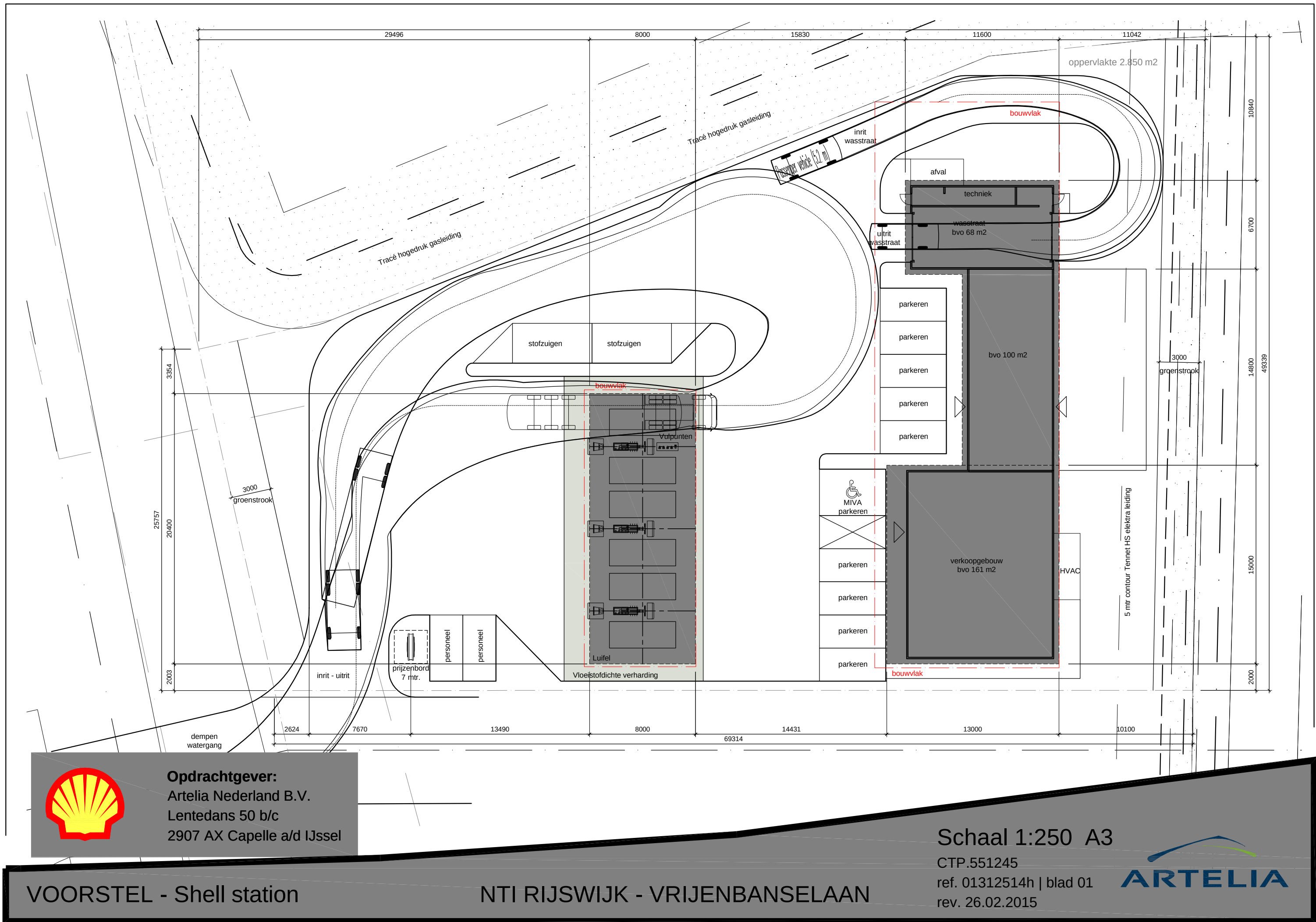
2226

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.

De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Bijlage 2

Situatietekening



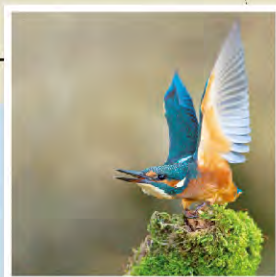
Bijlage 3

Groencompensatieplan



Natuurcompensatieplan Vrijenban

Technische
omschrijving



ijswij
Ge



Natuurcompensatieplan Vrijenban

Technische omschrijving

projectnummer 400097
concept revisie00
19 februari 2015

Auteur(s)

S. van der Velde

Opdrachtgever

Opdrachtgevers
Shell/KFC

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
19-02-2015	Concept		Meine Plat

Projectgroep bestaande uit:

M. Plat
H. Trenning
S. van der Velde

Vormgeving:

H. Trenning

Contactgegevens:

Tolhuisweg 57
8443 DV HEERENVEEN
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

E. info.nl@anteagroup.nl

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

1	Inleiding	1
2	Technische omschrijving	2
2.1	Grondwerken	2
2.1.1	Twee poelen	2
2.1.2	IJsvogel-/oeverwaluwand	3
2.2	Groenvoorzieningen	3
2.2.1	Bomen en struikvormers	3
2.2.2	Rietvegetaties	4
2.2.3	Wildebloemenmengsel	4
2.3	Terreininrichting	4

1 Inleiding

Shell en KFC zijn voornemens om een tankstation en restaurant te realiseren tussen de Vrijebaanselaan en de A13 te Rijswijk. Het terrein is in het provinciale beleid (structuurvisie) en regionale beleid (Regionaal Structuurplan Haaglanden) aangeduid als regionale groenstructuur. Bebouwing mag alleen plaatsvinden wanneer het verlies aan groen wordt gecompenseerd. Ten westen van de bebouwing zal deze compensatie gerealiseerd worden. In dit rapport wordt de inrichting van dit terrein omschreven. De omschrijving is een toelichting op het schetsontwerp op tekening 14120500-001, d.d. 13-11-2015 van advies- en ingenieursbureau RPS. Uitgangspunt voor de uitvoering van inrichtingswerkzaamheden is dat de gemeente het terrein vrij maakt van begroeiing en ruigte.

2 Technische omschrijving

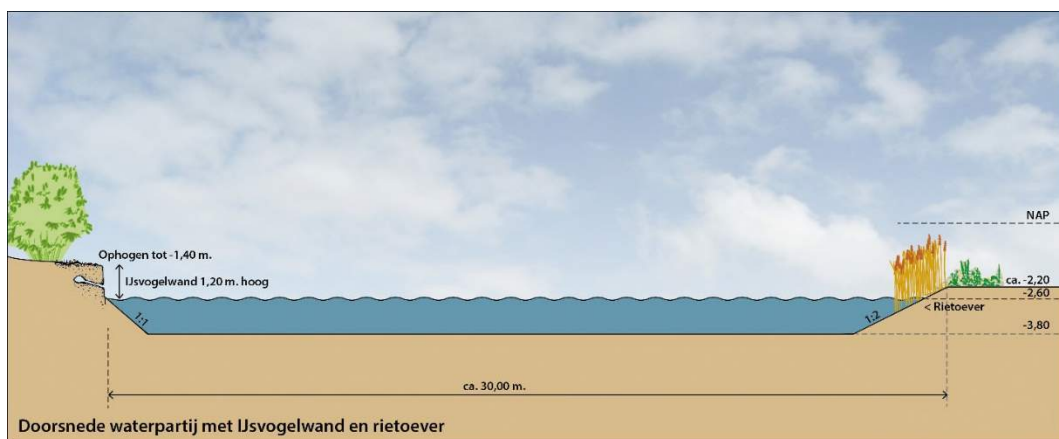
2.1 Grondwerken

2.1.1 Twee poelen

Ten behoeve van de natuurcompensatie worden 2 poelen gegraven. De te realiseren poelen worden ca. 1,60 m diep, krijgen taluds van 1:2 en hebben een totale oppervlakte van ca. 1000 m². De poelen worden verbonden met de watergang die parallel loopt aan de A13 doormiddel van een duiker, pvc Ø 315 mm in een dam waarvan de onderkant duiker ligt op ca. -2,60 NAP. De poelen kunnen (regen)water verzamelen en wanneer het peil van -2,60 NAP bereikt wordt stort het water over op de watergang. De poelen worden onderling ook verbonden met een duiker pvc Ø 315 mm. De waterdiepte wordt op het diepste punt 1,20 m. Deze waterdiepte is voldoende voor vissen om tijdens strenge winters te overleven.

Wanneer de poelen in rechtstreekse verbinding zouden komen te staan met de watergang zal het waterpeil in poelen ca. NAP -4,60 m NAP worden. Gezien de hoogte van het maaiveld, dat ligt tussen de -2,20 m NAP en -3,40 m NAP zal het waterpeil 2,40 m tot 1,20 m lager staan dan het maaiveld. Dit is niet wenselijk omdat de poelen dan tot ca. 3,40 m diep ontgraven zouden moeten worden.

Op basis van de huidige gegevens en de variabele maaiveldhoogten is het moeilijk de exacte hoeveelheid kuubs grond te bepalen. Ingeschat wordt dat er ca. 850 m³ grond vrijkomt bij het graven van de poelen. De vrijgekomen grond zal worden verwerkt rondom de ijsvogel-/oeverwaluwand en in het omliggend lager gelegen terrein.

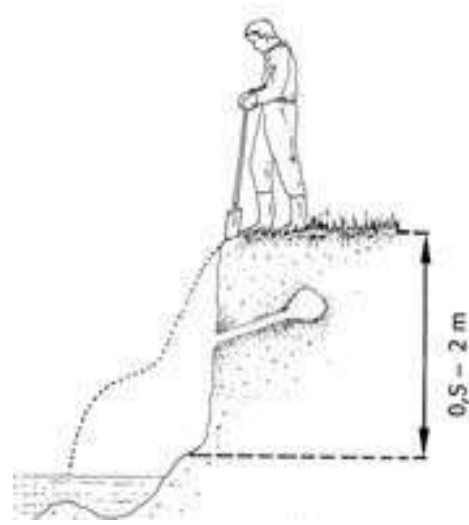


2.1.2 Ijsvogel-/oeverwaluwwand

Tijdens het ontgraven van de poel zal de noordoever van de westelijke poel steil/verticaal afgewerkt worden om zo een ijsvogel-/oeverwaluwwand te realiseren. Tevens wordt het maaiveld opgehoogd met vrijkomende grond om de wand wat hoger te maken. De hoogte van de wand tot het waterpeil wordt ca. 1,20 m. De wand krijgt een lange gebogen vorm. Op deze manier hebben de vogels verschillende mogelijkheden en plaatsen om een nestpijp te maken.

In de wand worden een aantal gaten voorgeboord met een diameter van ca. 6-7 cm om de vogels te stimuleren daarin te gaan broeden.

Ijsvogels maken gebruik van over het water hangende takken die als uitkijkpost of rustplek dienen. Hiertoe worden er enkele dikke takken in oever nabij de wand geplaatst.



Figuur 1 Steil talud ijsvogel-/oeverwaluwwand (bron: Ijsvogelhandleiding Landschap Noord-Holland)

2.2 Groenvoorzieningen

2.2.1 Bomen en struikvormers

Bomen

Aan de zuidzijde langs de watergang en noordwestzijde van het plangebied worden zomereiken aangeplant met een omtrek van 18-20 cm. In totaal worden er 50 stuks eiken aangeplant met een hart op hart afstand van ca. 5,00 m en een 3-tal solitairen. De grond ter plaatse van de plantplaatsen wordt verbeterd met teelaarde. De vrijgekomen grond wordt verspreid over naastliggend terrein. De bomen worden vastgezet aan 2 boompalen met boomband.

Struikvormers

Op en rondom de ijsvogel-/oeverwaluwwand en rondom de poelen worden struikvormers geplant. Deze struikvormers bieden beschutting en bescherming aan de ijsvogels of oeverwaluwen. De onderstaande struikvormers zijn bes- en/of vruchtdragend en ook aantrekkelijk voor insecten zoals vlinders.

De volgende struikvormers worden aangeplant:

Krentenboom, vuilboom, klimop, gewone meidoorn, gewone vlier, sleedoorn, zoete kers, gewone vogelkers, gelderse roos, hondsroos, en egelantier.

Als beplantingsdichtheid wordt uitgegaan van een aanplant van 1 stuks per vierkante meter. De soorten worden groepsgewijs aangeplant met maximaal 5 stuks van dezelfde soort per groep. In totaal worden er 525 struikvormers aangeplant.

Een plantsoenlijst is als bijlage toegevoegd bij dit rapport met hoeveelheden, soorten en maten van de te planten struikvormers.



*Figuur 2 Egelantier
(Rosa rubiginosa)*



*Figuur 3 Gewone meidoorn
(Crataegus monogyna)*



Figuur 4 Sleedoorn (Prunus spinosa)

2.2.2 Rietvegetaties

In de oevers van het zuidelijke deel van de poelen worden rietwortelstokken (*Phragmites australis*) aangeplant. Per vierkante meter worden er ca. 8 stuks aangeplant. Ideale planttijd voor het riet is tussen 15 april en 15 juni. In totaal worden er 1200 rietwortelstokken over een lengte van 150 m. aangeplant.

2.2.3 Wildebloemenmengsel

Voorafgaand aan het zaaien zal het terrein gemaaid, gefreesd en geëgd worden.

Het terrein zal worden ingezaaid met een schraal grasmengsel gemend/gecombineerd met een mengsel van wilde bloemen. Zaaïdichtheid 0,50 kg per 100 m². Door in te zaaien met een schraal grasmengsel kan het terrein extensief beheerd worden door het terrein 1 à 2 keer per jaar te maaien.



Figuur 5 Wildbloemenmengsel

2.3 Terreininrichting

Ooievaarsnest

Ten westen van de poelen wordt een ooievaarsnest op een paal geplaatst. Het nest wordt gemaakt van een stalen gebogen frame, ingevlochten met wilgentenen en bekleed met twijgen, heide en mos. De twijgen worden op meerdere plaatsen in de gevlochten wilgentenen gestoken om te voorkomen dat de bekleding weg waait.

Het nest wordt bevestigd bovenop een 10,00 m lange houten paal van geschild Douglasshout. Deze paal wordt ca. 2,00 m in de grond aangebracht. De nestpaal wordt geschoord met 3 houten 6,00 m lange schoren van geschild Douglas. Deze worden vastgezet met stalen strippen en houtdraadbouten.



Figuur 6 Ooievaarsnest op paal

Aantal	Omschrijving		st./m2	maat	opmerkingen
	<u>Bomen</u>				
50	Quercus robur	Zomereik		Ø 18-20	h.o.h 5,00 m.
	<u>Struikvormers</u>				
48	Amelanchier lamarckii	Krentebloom	1	80-100	
48	Hedera helix 'Arborescens'	Klimop	1	80-100	
48	Rhamnus frangula	Vuilboom	1	80-100	
48	Sambucus nigra	Vlier	1	80-100	
48	Crataegus monogyna	Gewone Meidoorn	1	80-100	
48	Prunus spinosa	Sleedoorn	1	80-100	
48	Prunus avium	Zoetekers	1	80-100	
48	Prunus padus	Vogelkers	1	80-100	
48	Viburnum opulus	Gelderse Roos	1	80-100	
48	Rosa canina	Hondsroos	1	A- kwal.	Randbeplanting
48	Rosa rubiginosa	Egelantier	1	A- kwal.	Randbeplanting
	<u>Riet</u>				
1.200	Phragmites australis	Riet	8		



IJsvogel-/oeverwaluw-wand



Ooievaarsnest op paal



Grasland met wildebloemenmengsel, extensief beheerd



Duiker plaatsen



Natuurvriendelijke oever, 1:5 tot 1:10



Verbinding tussen vijver en weg:
afhankelijk van onderhoudsverkeer een brug of duiker

Basketbal-/voetbalkooi & halfpipe
afhankelijk van uitkomst overleg bewoners

Bestaand	Nieuw	
		Werkgrens
		Bestaande situatie
		Bebouwing
		Gemeentegrens
		Voelpad
		Bossages (vlinderlokkende en besdragende soorten)
		Bomen (rij of solitair, zomereik)
		Poel
		Bloemrijk grasland (inzaaien met gras en wildebloemenmengsel)
		Watergang
		Rietvegetatie
		Natuurvriendelijke oever
		Picknickplaats
		Ooievaarsnest
		IJsvogel-/oeverwaluwwand

Maten in meters, tenzij anders vermeld Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld Ligging bestaande kabels en leidingen ter indicatie ingetekend			
C	13-11-14	Lucien Aspelting	Tekstuele aanpassingen, type duiker, vervieplaan insluiting Shell/KFC
B	21-07-14	Lucien Aspelting	Tekstuele aanpassingen, type duiker, vervieplaan insluiting Shell/KFC
A	13-06-14	Lucien Aspelting	Aanpassing ontwerp van kabels/leidingen en leiding
Wijz.	Datum	Get.	Omschrijving
Project:		Projectnummer: NC13181500	
Natuurcompensatie Vrijenban		Besteknummer:	
		Tekenaar: L. Aspelting	
		Projectleider: L. van Hoften	
		Afk.	Oec.
Onderdeel:		Formaat: A0	
Schetsontwerp		Schaal: 1:500	
Opdrachtgever:		Fase: SO	
LBP SIGHT		Status: Definitief	
RPS		Datum: 13-11-2014	
Vestiging Leerdam Postbus 15, 4140 AB Leerdam T 0346 - 424 006 F 0346 - 424 005 W www.rps.nl		Tekeningnummer: 14120500-001	
		Wijz. B	

Bijlage 4

Beoordeling Luchtkwaliteit

Notitie beoordeling Luchtkwaliteit

Datum:	24 november 2014	Project:	Nieuwbouw Shell & KFC
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Rijswijk Nederland
Ons kenmerk:	V035009ac.00001.tdr	Betreft:	Beoordeling Luchtkwaliteit
Versie:	02_001		

Inleiding

In opdracht van Artelia B.V. (contactpersoon mevrouw L. Hubers,) en KFC Nederland (contactpersoon de heer D. de Vilder) is door LBP|SIGHT onderzoek gedaan naar de beïnvloeding van de luchtkwaliteit ten gevolge van de wijziging van het bestemmingsplan aan de Vrijenbanselaan te Rijswijk. Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een KFC restaurant en een Shell tankstation.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening diverse milieuaspecten behandeld te worden. In deze notitie wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

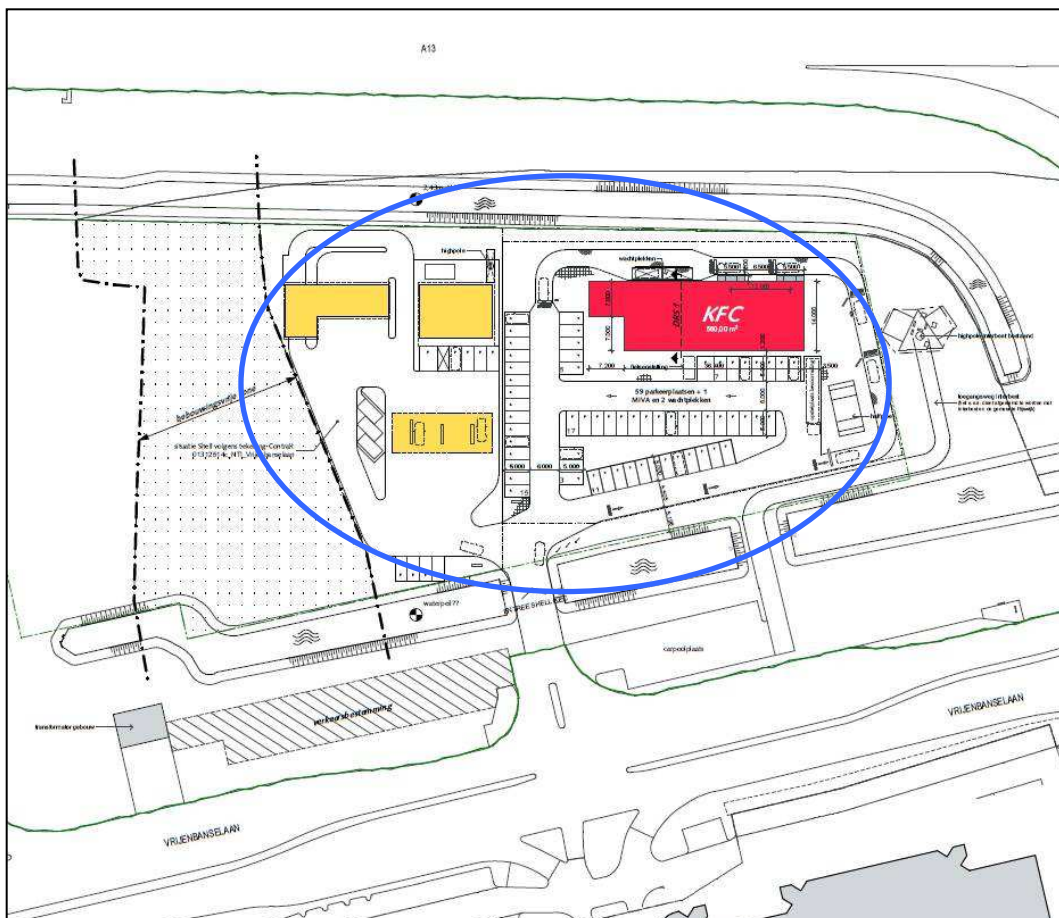
Situatie en beoordelingsaanpak

KFC Holdings BV heeft het voornemen om op een perceel van 4000 m² aan de Vrijenbanselaan een restaurant van circa 560 m² te realiseren. Het restaurant zal tevens beschikken over een 'drive-through'. Op het naastgelegen perceel wordt door Shell een tankstation inclusief wasstraat gerealiseerd op een terrein van circa 2850 m². In totaal (plan Shell en KFC) wordt er voorzien in de aanwezigheid van circa 68 parkeerplaatsen.

In onderhavige planologische procedure (zie hiervoor de toelichting van het bestemmingsplan Vrijenbanselaan) dient de verkeersaantrekkende werking van het plan getoetst te worden aan de luchtkwaliteiteisen van de Wet milieubeheer (Titel 5.2, Wm). Voor een beschrijving van het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage I.

De planlocatie wordt aan de noordzijde begrensd door de autosnelweg A13 en aan de westzijde door de Rijswijkse Landingslaan. Aan deze zijde is in het plan een bebouwingsvrije groene zone voorzien. Direct aan de zuidzijde van het perceel ligt de Vrijenbanselaan. Hier is tevens de enige ontsluitingsroute van het perceel gelegen. Aan de oostzijde wordt het perceel begrenst door een reclamezuil (highpole) van Interbest en de afrit van de A13. Het perceel is op dit moment ongebruikt. In figuur 1 is de situering van de planlocatie in de omgeving weergegeven.

Om invulling te geven aan de luchtkwaliteiteisen van de Wm, wordt de verkeersaantrekkende werking van beide nieuwbouwplannen getoetst aan de criteria voor het Niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit (NIBM, zie ook bijlage I).



Figuur 1

Ligging plangebied (blauwe cirkel) in de omgeving

Verkeersaantrekkende werking en berekening bijdrage aan luchtkwaliteit

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht wat de verkeersaantrekkende werking van het restaurant zal zijn. Dit onderzoek is uitgevoerd door BonoTraffics bv en is als bijlage bij deze notitie opgenomen.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de maximale werkdaggemiddelde verkeersaantrekkende werking 3180 mvt/etm bedraagt. Aangenomen wordt dat de wekdaggemiddelde verkeersintensiteit gelijk is aan de werkdaggemiddelde verkeersintensiteit. Het aandeel vrachtverkeer hierin is niet bekend, maar wordt verondersteld maximaal 5% te bedragen.

De verkeersaantrekkende werking is in het rekenmodel Geomilieu V2.40 ingevoerd op basis van de in het rapport van BonoTraffics bv berekende distributie over de verschillende wegen. In het rekenmodel zijn toetspunten gelegd op de locaties van de dichtstbijzijnde woningen. Voor een overzicht van invoergegevens wordt verwezen naar bijlage II.

In bijlage III is de grafische weergave van de bronbijdrage stikstofdioxide en fijn stof (maatgevende stoffen voor luchtkwaliteit) in het studiegebied weergegeven aan de hand van contouren. In bijlage IV is de bronbijdrage door de inrichting ter hoogte van de toetspunten in tabelvorm weergegeven. Uit deze bijlage blijkt dat de maximale bijdrage op de toetspunten voor stikstofdioxide $0,16 \mu\text{g}/\text{m}^3$

en $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof blijkt te zijn, en dus beduidend lager dan het criterium voor NIBM (zijnde $1,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

In het Besluit NIBM is in artikel 5 een zogenoemde anticumulatiebepaling opgenomen. Dit artikel bepaalt dat andere ontwikkelingen dan de onderhavige planontwikkeling, die met behulp van een NIBM berekening onderzocht worden, en van de zelfde infrastructuur gebruik maken, als geheel getoetst moeten worden aan de grenswaarden voor NIBM. In de regio zijn geen andere ontwikkelingen gepland die invloed zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit. In het in 2013 vastgestelde bestemmingsplan Delft Oost (Delftse Hout) is de ontwikkeling van een Hanos voorzien. Deze Hanos, welke aan de overzijde van de Rijksweg A13 is ontwikkeld, wordt niet gerealiseerd met toepassing van het besluit NIBM. In het luchtkwaliteitonderzoek van Hanos, en daarmee de besluitvorming, is getoetst aan de grenswaarden (bijlage II, Wm) en dus niet aan het besluit NIBM. Artikel 5 van het Besluit NIBM is hiermee voor onderhavige ontwikkeling niet van toepassing

Conclusie

Op basis van de verkeersaantrekkende werking van het toekomstige restaurant en tankstation blijkt het plan niet in betekenende mate bij te dragen aan de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c bestaan er daarom ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen knelpunten voor deze bestemming.

LBP|SIGHT BV



T.E. (Thom) de Rijk MSc.



dr. H.A.E. (Dirk-Jan) Simons

Bijlage I Figuren



Figuur I.1
Gemodelleerde situatie

Bijlage II Invoergegevens rekenmodel

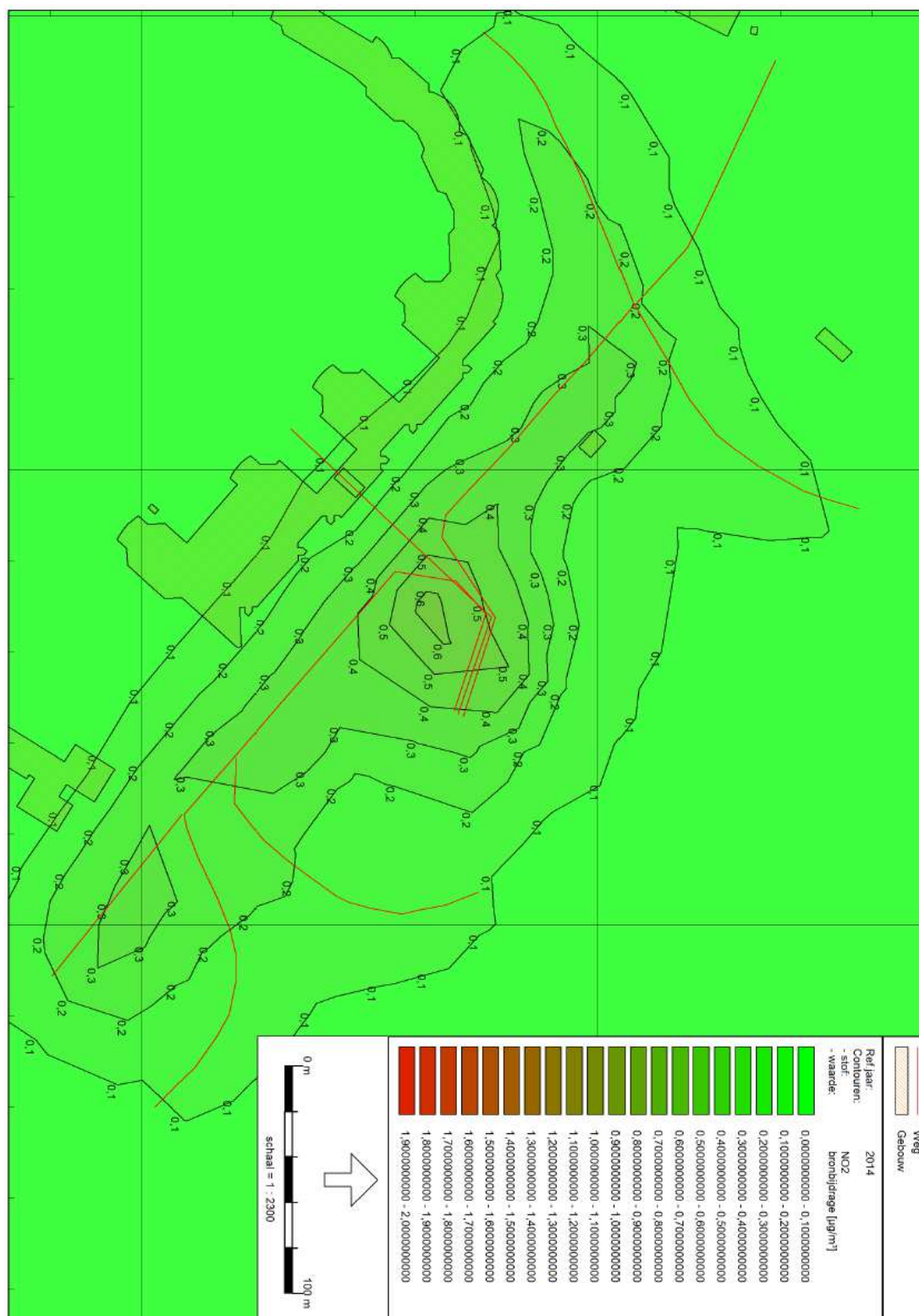
Model: v1
V035009ac.00001.tdr - Vrijenbanselaan Rijswijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	Type	Wegtype	V	Breedte	Totaal aantal	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
		Verdeling	Normaal	50	7,00	43,60	--	--	--
1		Verdeling	Normaal	50	7,00	1851,40	--	--	--
2		Verdeling	Normaal	50	7,00	1938,50	--	--	--
3		Verdeling	Normaal	10	7,00	881,10	--	--	--
4		Verdeling	Normaal	80	7,00	528,70	--	--	--
5		Verdeling	Normaal	80	7,00	528,70	--	--	--
6		Verdeling	Normaal	50	7,00	1263,30	--	--	--
7		Verdeling	Normaal	50	7,00	65,30	--	--	--
8		Verdeling	Normaal	50	7,00	522,70	--	--	--

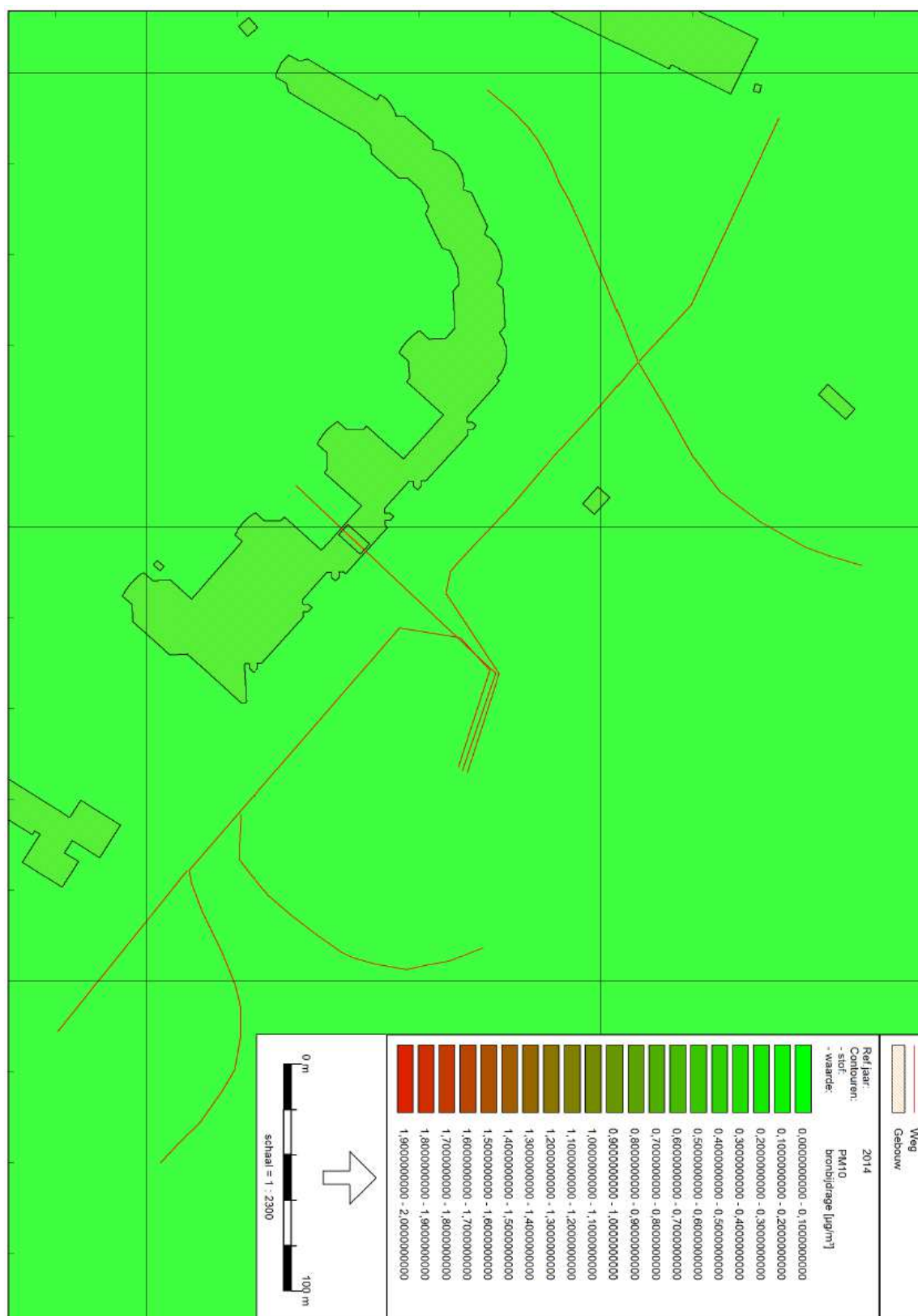
Model: v1
V035009ac.00001.tdr - Vrijenbanselaan Rijswijk
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.
tp1	woning Vrijbansenlaan
tp2	woning Vrijbansenlaan west
tp3	woning Vrijbansenlaan oost

Bijlage III Contourkaarten bronbijdrage NO2 en PM10



Figuur III.1
Contourkaart bronbijdrage NO2



Figuur III.2
Contourkaart bronbijdrage PM10

Bijlage IV Toetstabellen

Rekenresultaten NO2

Toetspunt	Omschrijving	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	BRON [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	# > limiet
tp3	woning Vrijbansenlaan oost	31,8	0,16	0
tp2	woning Vrijbansenlaan west	31,75	0,11	0
tp1	woning Vrijbansenlaan	31,81	0,16	0

Rekenresultaten PM10

Toetspunt	Omschrijving	Conc. [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	BRON [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	# > limiet
tp3	woning Vrijbansenlaan oost	25,02	0,02	16
tp2	woning Vrijbansenlaan west	25,01	0,02	16
tp1	woning Vrijbansenlaan	25,02	0,02	16

Zie figuur I.1 voor de locatie van de toetspunten.

Bijlage V Rapport BonoTraffics

Memo verkeerstoets Shell en KFC Rijswijk

Aan:	Meriël Huizer, LBP Sight
Van:	Jarno Brouwer/ Frans Kraaikamp, BonoTraffics bv
Betreft:	Memo verkeerstoets nieuwbouwplan Shell en KFC in Rijswijk
Projectnummer:	LBP003
Datum:	28 mei 2014

1 Inleiding

LBP Sight heeft BonoTraffics bv gevraagd een parkeertoets en een verkeerstoets uit te voeren voor een nieuwbouwplan bestaande uit een Shell tankstation, inclusief wasstraat en een KFC restaurant aan de Vrijenbanselaan in Rijswijk. In deze memo is het resultaat van de verkeerstoets beschreven. De parkeertoets is in een separate memo beschreven.

2 Verkeerstoets

Uitgangspunten verkeerstoets

Van het nieuwbouwplan Shell en de KFC is een aantal gegevens aangeleverd op basis waarvan de verkeerstoets is uitgevoerd, te weten:

- ▲ Excelsheet verkeersverdeling model Vrijenbanselaan (per email 11-04-2014)
- ▲ gegevens Shell aantal klanten per werkdag 6.00-23.00 uur incl. wasstraat (per email 11-04-2014)
- ▲ modelplot Vrijenban gemeente Rijswijk 2011 'Variant situatie 2020' (per email 11-04-2014)
- ▲ COCON database 'Vrijenbanselaan K49-K50-K51.cdb' (per email 28-04-2014)

Verkeersgeneratie nieuwbouwplan

Op basis van de beschikbare ervaringscijfers van Shell en KFC is de verkeersgeneratie (het aantal aankomsten en vertrekken per auto) bepaald. In tabel 2.1 is per functie de verkeersgeneratie voor zowel een werkdagemaal als maatgevend werkdag spitsuur weergegeven.

Functie	Verkeersgeneratie o.b.v. ervaringscijfers KFC/ Shell	Verkeersgeneratie maatgevend spitsuur
KFC restaurant	580 (290 aankomende en 290 vertrekkende klanten)	87 ¹ (43,5 aankomende en 43,5 vertrekkende klanten)
Shell (tankstation, wasstraat en verkoopgebouw)	2.600 (1.300 aankomende en 1.300 vertrekkende klanten)	260 ² (130 aankomende en 130 vertrekkende klanten)
Totaal (afgerond op 10-tallen)	3.180	350

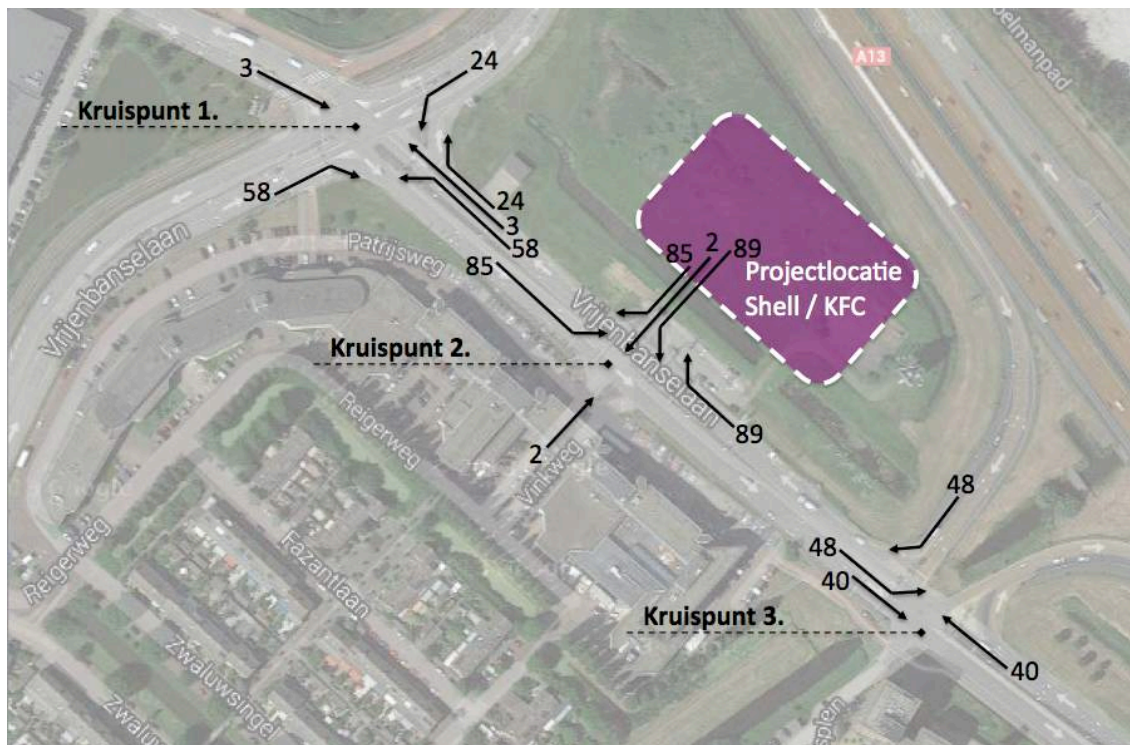
Tabel 2.1; verkeersgeneratie (in motorvoertuigen) werkdag-etmaal en werkdag spitsuur KFC en Shell nieuwbouwplan

¹ maatgevend spitsuur (18.00-19.00 uur) = 15% van etmaalwaarde

² geen specifieke gegevens over het drukste uur beschikbaar. Gehanteerd: maatgevend spitsuur is 10% van etmaalwaarde (algemene vuistregel)

Toedeling verkeersgeneratie KFC en Shell aan kruispunten en wegvakken 2020

Op basis van verkeersintensiteiten (wegvakdoorsnedes) uit het verkeersmodel situatie 2020, is de verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan evenredig aan de verschillende richtingen van de drie nabij gelegen kruispunten toegedeeld. In afbeelding 2.1 is de verdeling van de verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan van het maatgevend spitsuur weergegeven. De resultaten van het maatgevend spitsuur zijn gebruikt als bepalende factor voor het nog kunnen afwikkelen van het verkeer.



Afbeelding 2.1; toedeling verkeersgeneratie nieuwbouwplan maatgevend spitsuur

Nieuwe verkeersregelingen en fasediagrammen drietal kruispunten

Voor kruispunt 2 is een nieuwe verkeerslichtenregelingen gemaakt. Dit kruispunt beschikt in de huidige situatie alleen over een voetgangersoversteek op de noordwestelijke tak. Door de realisatie van het nieuwbouwplan is voor dit kruispunt op zowel de noordwestelijke tak als de zuidoostelijke tak rekening gehouden met een fiets- en voetgangersoversteek. Daarnaast zijn voor de drie kruispunten door de toename van het verkeer van het nieuwbouwplan nieuwe fasediagrammen voor de verkeerslichtenregelingen gemaakt. Dit betekent dat bepaalde richtingen langer of juist korter groen krijgen voor een optimale afwikkeling van het verkeer.

Verkeerssimulatie toekomstige situatie met en zonder nieuwbouwplan

Met behulp van het microdynamisch verkeersmodel VISSIM zijn de consequenties van het nieuwbouwplan op de afwikkeling van het verkeer en eventuele langere wachtrijen, met name richting de afrit van de A13, inzichtelijk gemaakt. De doorstroming van het verkeer op de kruispunten is bepaald aan de hand van de wachtrijlengte voor het gemotoriseerd verkeer. Tijdens de simulatie is voor iedere signaalgroep de maximaal voorgekomen wachtrij bepaald. Uit de gehele dataset met uitkomsten is vervolgens het 95^e percentiel bepaald. Dit betekent dat in niet meer dan 5% van de gevallen de voorkomende wachtrij deze lengte zal

overschrijden. Om de effecten van het nieuwbouwplan te kunnen bepalen zijn voor zowel de situatie 2020 zonder nieuwbouwplan als de situatie 2020 met nieuwbouwplan, simulaties uitgevoerd.

Resultaten en conclusie verkeerstoets

De uitkomsten van de simulaties laten zien dat de wachtrijlengtes op de meeste richtingen iets toenemen als gevolg van de realisatie van het nieuwbouwplan. Zowel in de situatie zonder als met nieuwbouwplan hebben de drie kruispunten voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Van een eventuele terugslag van de wachtrij richting de afrit van de A13 is dan ook geen sprake, er is voldoende opstelcapaciteit. De realisatie van het nieuwbouwplan in deze vorm heeft geen negatieve gevolgen voor de doorstroming of afwikkeling van het verkeer in de omgeving en de verwachting is dan ook dat de capaciteit van de kruispunten voldoende is om terugslag tot op de A13 te voorkomen.

Wat bij de simulaties wel opvalt is dat bij kruispunt 2 de wachtrij rechtsaf vanaf het terrein van het nieuwbouwplan bij realisatie van het nieuwbouwplan ongeveer 70 meter gaat bedragen. Ook de andere gecombineerde richting vanaf het nieuwbouwplan voor de richting rechtdoor en linksaf laat dan een wachtrij zien van ongeveer 45 meter. Deze wachtrijlengtes zijn inclusief de wachtrijen ten behoeve het huidige carpoolterrein. Deze benodigde opstellengtes zijn dan ook een aandachtspunt bij de inrichting van het terrein van het nieuwbouwplan. Wel moet worden opgemerkt dat deze wachtrijlengtes in de praktijk korter zullen zijn, doordat de fiets- en voetgangersoversteek niet elke cyclus wordt gebruikt (vanwege de beperkte bestemming) en dus meer groentijd over blijft voor de autorichtingen.

Aandachtspunten optimalisatie doorstroming verkeer

De cyclustijd van de kruispunten bedraagt iets minder dan 90 seconden. Om de doorstroming op bepaalde richtingen te bevorderen is het mogelijk de cyclustijd te verlengen. Daarnaast zijn er enkele richtingen waarop zeer weinig verkeer aanwezig is. Deze zullen niet elke cyclus aanwezig zijn, zodat de groentijd benut kan worden voor andere richtingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor kruispunt 1. Doordat verkeer linksaf richting Zuiderweg en rechtsaf vanaf Zuiderweg niet elke cyclus aanwezig is, kan verkeer vanaf Vrijenbanselaan linksaf richting Vrijenbanselaan (volgen Vrijenbanselaan) meer groen krijgen waardoor de doorstroming wordt verbeterd. Daarnaast zou de doorstroming verbeterd kunnen worden door de hoofdstroom Vrijenbanselaan beide rijstroken linksaf te leiden. Nu moet verkeer in principe eerst voorsorteren voor het linksafvak. Dit leidt tot opstoppingen en vermindering van de doorstroming.

Bijlage 5

Bodemonderzoek

postadres

Postbus 270
2600 AG DELFT
t 015-7512300
f 015-2625365
www.syncera.nl

bezoekadres

Delftechpark 9
2628 XJ DELFT

**Actualiserend bodemonderzoek locatie
Vrijenbanselaan te Rijswijk**

Definitief

In opdracht van	Gemeente Rijswijk
Opgesteld door	Syncera B.V.
Projectnummer	B07A0437
Documentnaam	F:\data\project\Bodem07\B07A0437\b07a0437.r01.doc
Datum	31 december 2007



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Doel van het onderzoek	1
1.2	Referentiekader	1
1.3	Betrouwbaarheid	1
2	Vooronderzoek	3
2.1	Beschrijving van de locatie	3
2.2	Historische gegevens	3
2.3	Regionale bodemopbouw en geohydrologie	3
2.4	Hypothese en onderzoeksstrategie	4
3	Veldwerk en chemische analyses	5
3.1	Algemeen	5
3.2	Veldwerk	5
3.3	Analysestrategie	6
3.4	Chemische analyses	6
4	Bespreking onderzoeksresultaten	9
4.1	Interpretatie	9
4.2	Toetsing hypothese	9
5	Conclusies en aanbevelingen	11

Bijlage 1	: overzichtskaart (1:25.000)
Bijlage 2	: situatietekening (1:1.000)
Bijlage 3.1	: verklarende woordenlijst
Bijlage 3.2	: toetsing analyseresultaten grond conform Wbb
Bijlage 3.3	: toetsing analyseresultaten grondwater conform Wbb
Bijlage 4	: boorbeschrijvingen
Bijlage 5	: analysecertificaten en gaschromatogrammen

1 Inleiding

Op 9 november 2007 is door Gemeente Rijswijk aan Syncera B.V. een opdracht verstrekt voor het uitvoeren van een actualiserend bodemonderzoek ter plaatse van de Vrijenbanselaan te Rijswijk (zie bijlagen 1 en 2).

De aanleiding voor het onderzoek is de transactie van en de beoogde bouwplannen ter plaatse van de locatie Vrijenbanselaan ongenummerd te Rijswijk.

1.1 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in hoeverre het voormalige, dan wel het huidige gebruik van de onderhavige locatie en haar omgeving heeft geleid tot verontreiniging van de bodem sinds het bodemonderzoek uit 1984 (bron 1). Aan de hand van de onderzoeksresultaten wordt vastgesteld of de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt is voor de gewenste bestemming. Indien de resultaten daartoe aanleiding geven wordt advies gegeven over eventueel vervolgonderzoek.

1.2 Referentiekader

De onderzoeksstrategie is afgeleid van de NEN 5740 (bron 2). In overeenstemming met deze norm is voorafgaand aan het veldonderzoek een vooronderzoek uitgevoerd gebaseerd op de NVN 5725 (bron 3). Het verkennend onderzoek bestond uit vooronderzoek, veldonderzoek, chemische analyses, toetsing en interpretatie.

Het veldwerk is uitgevoerd onder het certificaat van de BRL SIKB 2000 (VKB-protocol 2001 en 2002, bron 4). Syncera heeft geen financiële of juridische belangen met betrekking tot het eigendom van de locatie.

De resultaten van het onderzoek zijn getoetst aan de streefwaarden en interventiewaarden voor de bodem uit de Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering (zie bron 5 en de verklarende woordenlijst in bijlage 3).

1.3 Betrouwbaarheid

Dit onderzoek is op een zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de huidige richtlijnen en methoden op het gebied van bodemonderzoek. Aan de hand van de uit de bronnen verzamelde informatie is een onderzoeksstrategie afgeleid en wordt aannemelijk geacht dat deze representatief is voor de locatie.

Er wordt op gewezen dat de geraadpleegde bronnen mogelijk onvolledig zijn of dat niet alle bronnen zijn geraadpleegd, doordat ze niet voorhanden waren. Hierdoor kan informatie ontbreken.

Voor een actualiserend bodemonderzoek geldt dat het is gebaseerd op een beperkt aantal monsterpunten en analyses. De hiervoor voorgeschreven onderzoeksstrategie geeft een goed beeld van de algemene bodemkwaliteit.

Tevens wordt opgemerkt dat een bodemonderzoek een momentopname is. De resultaten van het onderzoek kunnen minder representatief worden naarmate de tijd verstrijkt. Indien na het onderzoek op of nabij de locatie (bodembedreigende) activiteiten of calamiteiten plaatsvinden en/of in de omgeving (mobiele) verontreinigingen aanwezig zijn, kan de bodemkwaliteit hierdoor worden beïnvloed.

2 Vooronderzoek

Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de beschikbare informatie die de opdrachtgever heeft aangeleverd.

Gezien het actualiserende karakter van dit onderzoek wordt informatie van het historisch gebruik op basisniveau voldoende geacht.

2.1 Beschrijving van de locatie

De oppervlakte van de locatie bedraagt circa 13.000 m². De locatie is direct ten westen van de afrit Delft-Noord van de Rijksweg A13 gelegen. Momenteel is de locatie in gebruik als weiland. De toekomstige bestemming is woningbouw.



2.2 Historische gegevens

Ten behoeve van het vooronderzoek zijn door de gemeente Rijswijk gegevens aangeleverd. Er is gebruik gemaakt van het bodemarchief en de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rijswijk.

Overige bronnen zijn niet geraadpleegd aangezien deze gezien de aard van het onderzoek en de historie van de locatie niet relevant werden geacht.

Uit het bodemarchief blijkt dat in het verleden op een nabijgelegen locatie aan de Vrijenbanselaan een bodemonderzoek is uitgevoerd (bron 1). Ten zuidwesten van de huidige locatie zijn destijds lichte verontreinigingen in grond en grondwater gemeten.

Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Rijswijk (bron 6) bevindt de locatie zich in de zone 'Golfbaan'. Dit betekent dat er geen verhoogde concentraties zware metalen, PAK, EOX en/of minerale olie in de grond worden verwacht.

2.3 Regionale bodemopbouw en geohydrologie

Regionaal gezien (bron 6) bestaat de bodem uit een Holocene deklaag met hieronder het eerste watervoerende pakket (Pleistoceen). De deklaag, behorende tot de formatie van Naaldwijk (voorheen Westland Formatie), heeft een dikte van circa 10 à 12 meter. Dit pakket bestaat uit zand- en kleiafzettingen, met plaatselijk veenlagen. Het watervoerende pakket bestaat uit grof zand en heeft een dikte van circa 30 meter.

Regionaal gezien stroomt het diepere grondwater van het watervoerend pakket en het frea-tisch grondwater in zuidoostelijke richting als gevolg van grondwateronttrekking van DSM-

Gist te Delft. Door de beperkte hoogteverschillen tussen het freatisch en het diepere grondwater uit het eerste watervoerende pakket, is er regionaal gezien nauwelijks sprake van een kwel of infiltratie.

2.4 Hypothese en onderzoeksstrategie

Op basis van de bovenstaande historische informatie is onderstaande hypothese geformuleerd en is de bijbehorende onderzoeksstrategie gevolgd (bron 2, bijlage b).

Uit het vooronderzoek blijkt dat er in de grond en het grondwater geen verontreinigende stoffen worden verwacht boven de in het betreffende gebied geldende achtergrondgehalten. Op grond van de beschikbare informatie is uitgegaan van de hypothese onverdacht en onderzoeksstrategie onverdacht (ONV).

In afwijking op de bijbehorende onderzoeksinspanning zijn minder boringen geplaatst en analyses uitgevoerd. Dit als gevolg van het feit dat het een actualiserend bodemonderzoek betreft waarbij uit vooronderzoek blijkt dat sinds 1984 geen bodembedreigende handelingen zijn verricht.

3 Veldwerk en chemische analyses

3.1 Algemeen

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van alle uitgevoerde veldwerkzaamheden en de analyses van grond en grondwater. In de hierop volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de veldwerkzaamheden en de chemische analyses.

Tabel 1: Overzicht uitgevoerde veldwerkzaamheden en analyses

Aanleiding	Veldwerk		Analyses	
	Aantal boringen	Aantal peilbuizen	Grond	Grondwater
<i>Algemene bodemkwaliteit</i>				
0,0-0,5 m-mv	6	-	2 NEN-grond ¹	1 NEN-grondwater ²
0,0-2,0 m-mv	3	1	1 NEN-grond	-
Totaal	9	1		

- ¹ NEN-grond: lutum- en organische stofpercentage, acht metalen (lood, zink, cadmium, koper, nikkel, arseen, kwik, chroom), minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen en EOX.
- ² NEN-grondwater: acht metalen (lood, zink, cadmium, koper, nikkel, arseen, kwik, chroom), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (benzeen, toluen, ethylbenzeen en xylenen) en naftaleen, vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen en minerale olie.

Zoals in paragraaf 2.4 staat gemotiveerd zijn minder boringen geplaatst en analyses uitgevoerd dan in de NEN 5740 staat voorgeschreven. Het betreft een globaal een halvering van de voorgeschreven hoeveelheid veldwerk en analyses. De onderzoeksinspanning is voor uitvoering met de opdrachtgever overlegd en akkoord bevonden.

De boorlocaties zijn weergegeven in bijlage 2.

3.2 Veldwerk

Het veldwerk is uitgevoerd op 23 november 2007. Aan het maaiveld van het terrein zijn geen verontreinigingen waargenomen. De boringen zijn gelijkmatig over de locatie verspreid geplaatst.

In bijlage 4 zijn de gedetailleerde boorbeschrijvingen weergegeven met de bodemopbouw, de diepten waarop grondmonsters zijn genomen en de diepte waarop het peilfilter geplaatst is. De zintuiglijke waarnemingen en eventuele afwijkingen zijn eveneens in deze bijlage weergegeven. Van het opgeboorde bodemmateriaal is per halve meter en/of per bodemlaag een monster genomen. Bij het samenstellen van de mengmonsters is rekening gehouden met het bodemtype en de zintuiglijke waarnemingen.

Voor de bemonstering van het grondwater is de boring 01 afgewerkt met een peilbuis. Conform de NEN 5740 is de bovenzijde van het peilfilter minimaal 0,5 m beneden de grondwaterstand geplaatst.

Het grondwater is bemonsterd op 5 december 2007 en herbemonsterd op 14 december 2007. Bij de grondwatermonsternames is de grondwaterspiegel waargenomen op een diepte van respectievelijk circa 0,70 en 0,15 m-mv. Tijdens de bemonstering zijn aan het grondwater geen afwijkingen waargenomen. De zuurgraad (pH) en de elektrische geleidbaarheid (Ec) van het grondwater zijn tijdens de monsternamen in het veld bepaald. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 3 en geven geen aanleiding de analysestrategie te wijzigen.

3.3 Analysestrategie

In onderstaande tabel zijn de geselecteerde monsters voor de verschillende aanleidingen weergegeven met de bijbehorende zintuiglijke waarnemingen en de uitgevoerde analyses.

Tabel 2: Analysestrategie

Aanleiding	Code (meng)monsters ³ diepte (m-mv)	Bodemtype	Zintuiglijke waarnemingen	Analyses	
				Grond	Grondwater
<i>Algemene bodemkwaliteit</i>	MM01 (0,0-0,5)	klei	Zwak puinhoudend	1 NEN-grond ¹	-
	MM02 (0,0-0,5)	klei	-	1 NEN-grond	-
	MM03 (1,0-1,5)	klei	-	1 NEN-grond	-
	01-1-1 (1,3-2,3)	-	-	-	1 NEN-grondwater ²
	01-1-2 (1,3-2,3)	-	-	-	1 Tankstation pakket

¹NEN-grond: lutum- en organische stofpercentage, acht metalen (lood, zink, cadmium, koper, nikkel, arseen, kwik, chroom), minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen en EOX.

²NEN-grondwater: acht metalen (lood, zink, cadmium, koper, nikkel, arseen, kwik, chroom), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (benzeen, toluen, ethylbenzeen en xylenen) en naftaleen, vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen en minerale olie.

³(meng)monsters: voor de samenstelling van de mengmonsters wordt verwezen naar bijlage 3.

3.4 Chemische analyses

De resultaten van de chemische analyses met de toetsingswaarden en een verklarende woordenlijst zijn opgenomen in bijlage 3. De toetsingswaarden voor de grond zijn per bodemtype berekend op basis van gemeten lutum- en organische stofpercentages. De analysecertificaten zijn opgenomen in bijlage 5.

In hoofdstuk 4 zijn de onderzoeksresultaten besproken. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende terminologie:

- Concentratie beneden of gelijk aan de streefwaarde: niet verhoogd.
- Concentratie boven de streefwaarde en beneden of gelijk aan de tussenwaarde: licht verhoogd.
- Concentratie boven de tussenwaarde en beneden of gelijk aan de interventiewaarde: matig verhoogd.
- Concentratie boven de interventiewaarde: sterk verhoogd.

De chemische analyses zijn uitgevoerd door ALcontrol Laboratories te Hoogvliet (RvA geaccrediteerd).

4 Bespreking onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk wordt de chemische kwaliteit van de bodem beschreven op basis van de onderzoeksresultaten. Vervolgens worden de onderzoeksresultaten getoetst aan de in paragraaf 2.4 geformuleerde hypothese.

4.1 Interpretatie

Algemene bodemkwaliteit

In de zwak puinhoudende bovengrond (MM01: 0,0-0,5 m-mv) zijn licht verhoogde concentraties koper, kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetroffen. De verontreiniging hangt waarschijnlijk samen met de aanwezigheid van puin. In de zintuiglijk schone, kleiige bovengrond (MM02: 0,0-0,5 m-mv) en de kleiige ondergrond (MM03: 1,0-1,5 m-mv) zijn geen verhoogde concentraties gemeten.

In het grondwater is een matig verhoogde concentratie minerale olie aangetroffen. Daarnaast zijn licht verhoogde concentraties arseen en chroom gemeten. Na herbemonstering en analyse van het grondwater op (vluchtige) minerale olie (tankstation pakket) blijkt dat er geen verhoogde concentraties (vluchtige) minerale olie aanwezig zijn in het grondwater.

4.2 Toetsing hypothese

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de hypothese onverdacht aanvaard.

5 Conclusies en aanbevelingen

Op basis van de onderzoeksresultaten worden de volgende conclusies getrokken:

- In de zwak puinhoudende bovengrond zijn licht verhoogde concentraties koper, kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetroffen;
- In de zintuiglijk schone bovengrond en de kleiige ondergrond zijn geen verhoogde concentraties gemeten;
- In het grondwater is aanvankelijk een matig verhoogde concentratie minerale olie aangetroffen. Na herbemonstering van het grondwater blijkt dat er geen verhoogde concentraties (vluchtige) minerale olie aanwezig zijn in het grondwater;
- De bodemkwaliteit is sinds het eerste bodemonderzoek uit 1984 niet noemenswaardig gewijzigd;
- Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt geacht voor de geplande grondtransactie en bouwplannen. Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht;
- Eventueel vrijkomende grond kan waarschijnlijk worden hergebruikt.

Aan de hand van bovenstaande conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Het verdient aanbeveling om tijdens grondwerkzaamheden alert te zijn op een eventuele onvoorziene verontreiniging van de bodem;
- Indien vrijkomende grond elders wordt hergebruikt kan aanvullend onderzoek conform het Bouwstoffenbesluit noodzakelijk zijn om de uiteindelijke hergebruiksmogelijkheden van de grond vast te stellen. Aanbevolen wordt om in overleg met het bevoegd gezag (de gemeente waar de grond wordt toegepast) de definitieve onderzoeksstrategie vast te stellen.

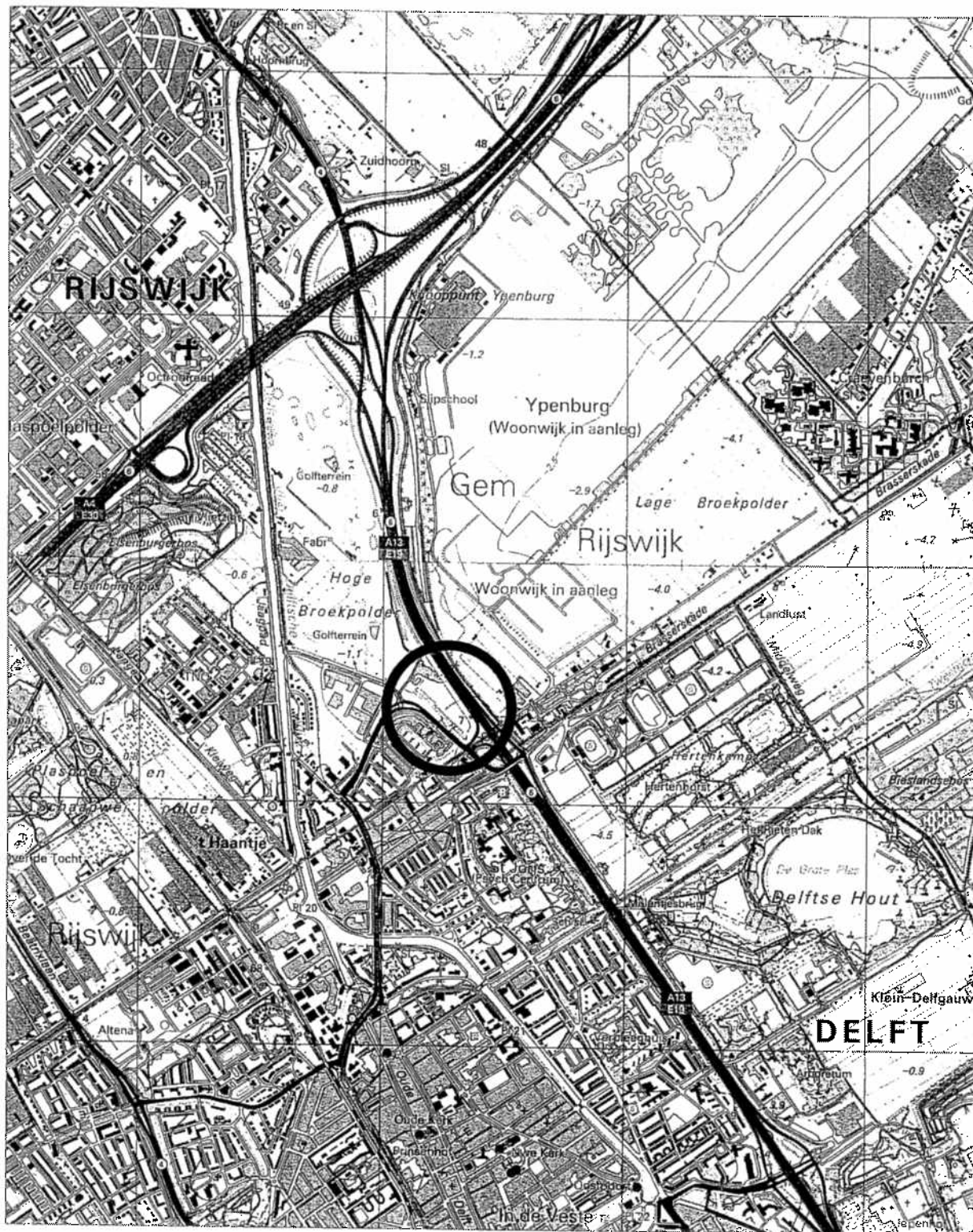
Bronvermeldingen

1. Oriënterend onderzoek naar bodemverontreiniging op het terrein aan de Vrijenbanse-
laan gelegen binnen de gemeente Rijswijk, IWACO B.V., projekt 918, 1 mei 1984.
2. NEN 5740, Bodem, Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek, Nederlands Nor-
malisatie-Instituut, november 1999.
3. NVN 5725, Bodem, Leidraad bij het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend,
oriënterend en nader onderzoek, Nederlands Normalisatie-Instituut, oktober 1999.
4. VKB-protocollen, Vereniging Kwaliteitsborging Bodemonderzoek, versie 3, maart
2005.
5. Circulaire streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering; Staatscourant nr.
39, 24 februari 2000.
6. Gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart 2005, Rijswijk, Syncera De Straat B.V.,
B05A0261, 14 december 2005.
7. Grondwaterkaart van Nederland ('s-Gravenhage 30D, 30 oost en Utrecht 31 west);
Dienst grondwaterverkenning TNO.

Bijlagen

- Bijlage 1 : overzichtskaart (1:25.000)
- Bijlage 2 : situatietekening (1:1.000)
- Bijlage 3.1 : verklarende woordenlijst
- Bijlage 3.2 : toetsing analyseresultaten grond conform Wbb
- Bijlage 3.3 : toetsing analyseresultaten grondwater conform Wbb
- Bijlage 4 : boorbeschrijvingen
- Bijlage 5 : analysecertificaten en gaschromatogrammen

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100



ONDERZOEKSLOCATIE



COORDINATEN:

X= 84270

Y= 449388

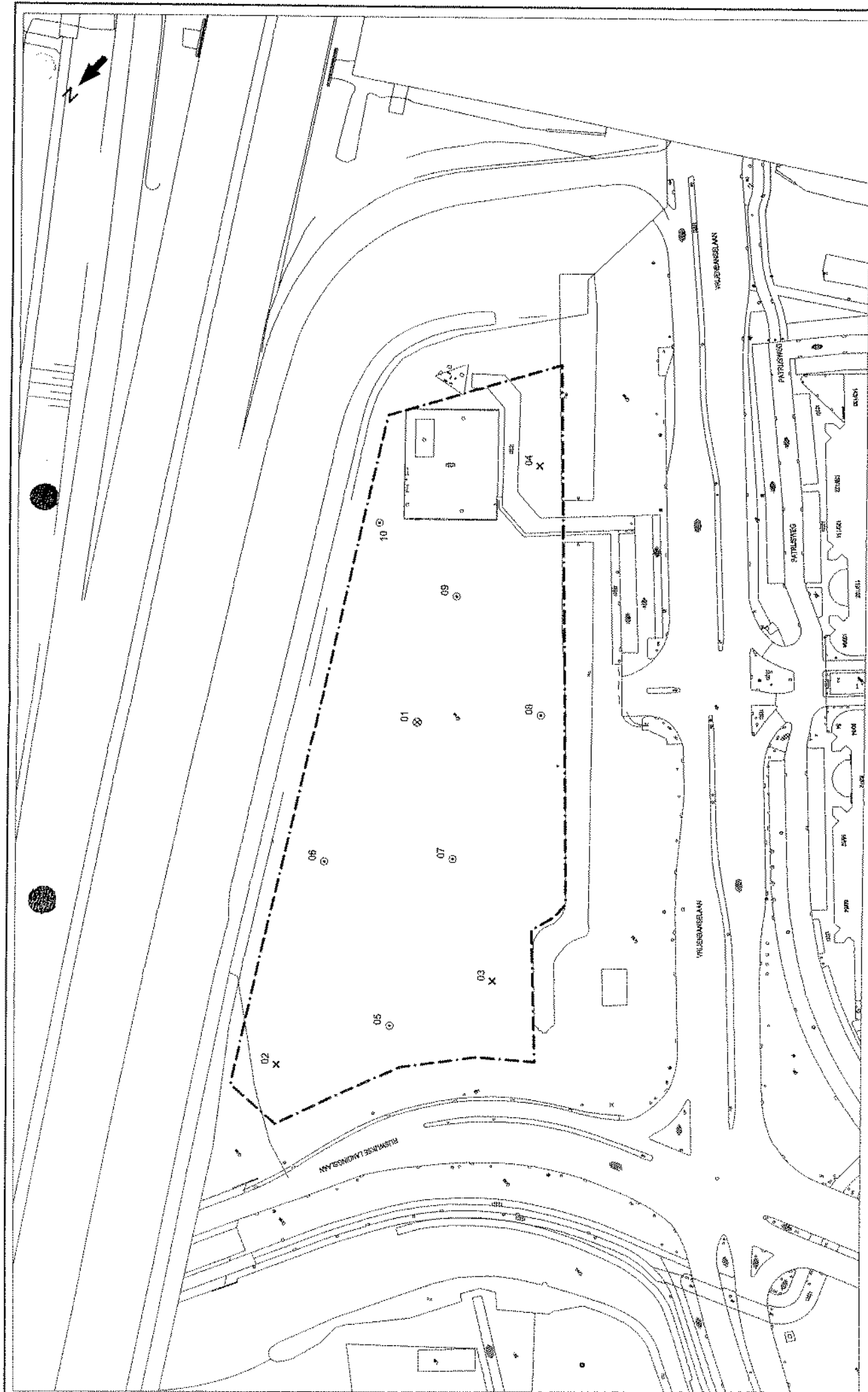
KAARTBLAD: 30G

0 250 500 750 1000m



B7A437-00 PS1 formaat A4	BILAGE	OVERZICHTSKAART	BILAGENR.	1
	PROJECT	ACTUALISEREND BODEMONDERZOEK VRIJENBANSELAAN, RIJSWIJK		
	OPDRACHTGEVER	GEMEENTE RIJSWIJK		
	DATUM	20-12-2007	SCHAAL	1:25000
			PROJECTNR.	B07A0437





BLAZIER 2		SITUATIEKENING	
PROJECT		ACTUALISEREND BODEMONDERZOEK	
OPDRACHTGEVER		VRIJENBANSELAAN, RIJSWIJK	
DATUM		GEMEENTE RIJSWIJK	
20-12-2007		PROJECTIE	
874437-02 P.01		1:1000	
FORMAAT A3		B07A0437	

VERKLARING:

- ⊙ BORING (tot 0.5 m-mv)
- X BORING (tot 2.0 m-mv)
- ⊗ BORING + PEILBUIS

LOCATIEGRENSEN

de plaats van boringen is op deze tekening grafisch aangegeven





Bijlage 3.1: verklarende woordenlijst



VERKLARENDE WOORDENLIJST

Een grond en/of grondwaterverontreiniging kan veroorzaakt worden door verschillende stoffen. Soms betreffen het stoffen die van nature in de bodem voorkomen. In andere gevallen is er sprake van milieuvreemde stoffen. Om een indicatie te krijgen van een eventuele grond(water)verontreiniging worden analyses uitgevoerd op verschillende parameters.

Toetsingskader

Bij de interpretatie van de analyseresultaten wordt gebruik gemaakt van de toetsingstabel en het referentiekader uit de Leidraad Bodembescheuring alsmede diverse recente kamerstukken (1991/1994). In de toetsingstabel zijn de toetsingswaarden (kwantitatief) met betrekking tot grond en grondwaterverontreiniging vastgelegd. Deze waarden zijn bekend als de zogenaamde S, T, en I waarden. De S, T en I waarden zijn afhankelijk van het organische stof gehalte en/of de lutumfractie (fractie < 2 mm). Lutum en organisch stof worden geanalyseerd in het laboratorium ofwel geschat tijdens het veldwerk.

Streefwaarde (S)

Als de streefwaarde wordt overschreden is er sprake van bodemverontreiniging. Voor de stoffen die van nature voorkomen, komt de streefwaarde overeen met de zogenaamde 'gemiddelde achtergrondgehalten'. Voor stoffen die niet van nature in de bodem voorkomen is de streefwaarde gelijk gesteld aan de aantoonbaarheidsgrens van de huidige analyse technieken, ook wel 'detectiegrens' genoemd.

Tussenwaarde (T)

De gemiddelde waarde van de streefwaarde en de interventiewaarde, $(S + I)/2$, hierna te noemen 'tussenwaarde' (T) gehanteerd om na te gaan dat bij overschrijding de kans aanwezig is dat er sprake is van een ernstige bodemverontreiniging, ofwel, dat nader onderzoek noodzakelijk is.

Interventiewaarde (I)

De interventiewaarde is 'De toetsingswaarde ten behoeve van sanering'. Zodra de interventiewaarde wordt overschreden is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging, en daarmee saneringsnoodzaak.

Bij bepaling van de verdere aanpak van de verontreinigingssituatie wordt naast de aard en de concentraties van stoffen ook de lokale verontreinigingssituatie alsmede het gebruik van de bodem ter plaatse beschouwd. Dit wordt ook wel het referentiekader genoemd.

Parameters

Cyanide

Cyaniden (CN) komen zowel in organische als in anorganische vorm voor. Cyaniden zijn in het verleden bij een groot aantal industriële processen toegepast of als bijproduct gevormd, bijvoorbeeld bij:

- metaalbewerking;
- productie van kunststoffen en kleurstoffen;
- gasfabrikage.

Op voormalige gasfabrieksterreinen komt cyanide in de bodem meestal voor in een complex gebonden vorm, die goed te herkennen is aan zijn helder blauwe kleur, het zogenaamde 'berlijns blauw'.

Zware metalen (chrom, koper, lood, zink, kwik, cadmium), arseen en nikkel

Zware metalen komen van nature in kleine hoeveelheden voor in de bodem. In deze hoeveelheden zijn ze niet schadelijk voor volksgezondheid of milieu. Grote (schadelijke) hoeveelheden zware metalen zijn in veel gevallen in het milieu terecht gekomen door:

- verwerking metaalertsen;
- metaalbewerking;
- metaal oppervlaktebehandeling (galvaniseren/emallieren);
- glazuren van aardewerk (loodwit);
- metalen in drukinkt, cosmetica, katalysatoren, accu's, batterijen en verbrandingsafval (sintels, cokes, vliegash, slakken).

Zware metalen komen in de bodem vaak in combinatie met puin en aardewerk voor. Door toepassing van lood als antiklop middel in benzine zijn grote hoeveelheden lood diffuus verspreid in het milieu terecht gekomen, vooral langs wegen en in stedelijke gebieden.

Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK)

PAK zijn teerachtige producten. PAK wordt gevormd bij diverse verbrandings en chemische processen, veelal door onvolledige verbranding van koolstofverbindingen. PAK kan in hoge gehalten voorkomen in asfalt, steenkoolteer, pek, creosoot, diverse oliesoorten, zuiveringsslib en dakbedekkingsmaterialen. In de bodem komen PAKverbindingen vaak voor in combinatie met koolas of sintels. In totaal bestaan er ca. 250 verschillende PAKverbindingen. Bij analyse op PAK t.b.v. bodemonderzoek wordt een selectie van deze verbindingen geanalyseerd, bijvoorbeeld de zogeheten zestien van EPA of tien van VROM. Enkele PAKverbindingen, zoals benzo(a)pyreen, zijn carcinogeen ofwel kankerverwekkend.

Minerale olie

Onder verontreinigingen met minerale olie vallen o.a. benzine, diesel en huisbrandolieverontreinigingen. Verontreinigingen met minerale olie komen veelvuldig voor. Minerale olie is in de meeste gevallen in de bodem terecht gekomen door lekkage bij ondergrondse tanks of calamiteiten. Een olieverontreiniging is in de meeste gevallen goed zintuiglijk waarneembaar door geurafwijkingen en/of met behulp van de olieopwatertest. Bij de olieopwatertest wordt een beetje grond in water gebracht. De in de grond aanwezige olie komt bovendrijven en wordt zichtbaar als een olielfilm. Na analyse kan in de meeste gevallen een redelijk betrouwbare indicatie worden gegeven van de oliesoort. Indien sprake is van een benzineverontreiniging dient tevens rekening gehouden te worden met een verontreiniging met vluchtige aromaten.

Vluchtige aromaten (BTEX)

Vluchtige aromaten (BTEX = benzeen, toluen, ethylbenzeen, xyleen) worden bereid uit aardolieën. Ze worden met name veel verwerkt in benzine en oplosmiddelen (bv. thinner). Ze zijn vrij vluchtig en hebben een sterk oplozend vermogen voor een groot aantal kunststoffen. Van benzeen is bekend dat ze kankerverwekkend is.

Vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen (VOH)

Vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen (VOH) zijn koolwaterstoffen met een halogeen verbinding, met name chloor is in dit kader bekend. VOH worden veel gebruikt als ontvettings en schoonmaakmiddelen bij chemische wasserijen, metaalindustrie en drukkerijen. Met name verontreinigingen met 'Tri' (trichlooretheen) en 'Per' (tetrachlooretheen) komen veel voor. Tri en Per hebben een hoog soortelijk gewicht (zwaarder dan water) en zijn vrij vluchtig. Ook deze stoffen hebben een sterk oplozend vermogen voor een groot aantal kunststoffen. Van deze stoffen is bekend dat ze het zenuwstelsel aan kunnen tasten.

Organochloorbestrijdingsmiddelen OCB

Bestrijdingsmiddelen worden ook wel pesticiden genoemd. De Leidraad maakt onderscheid in chloorhoudende (organochloor) en nietchloorhoudende bestrijdingsmiddelen. Met name bij (voormalige) kas en akkerbouw wordt rekening gehouden met deze vorm van verontreiniging. DDT en drins zijn bekende voorbeelden.

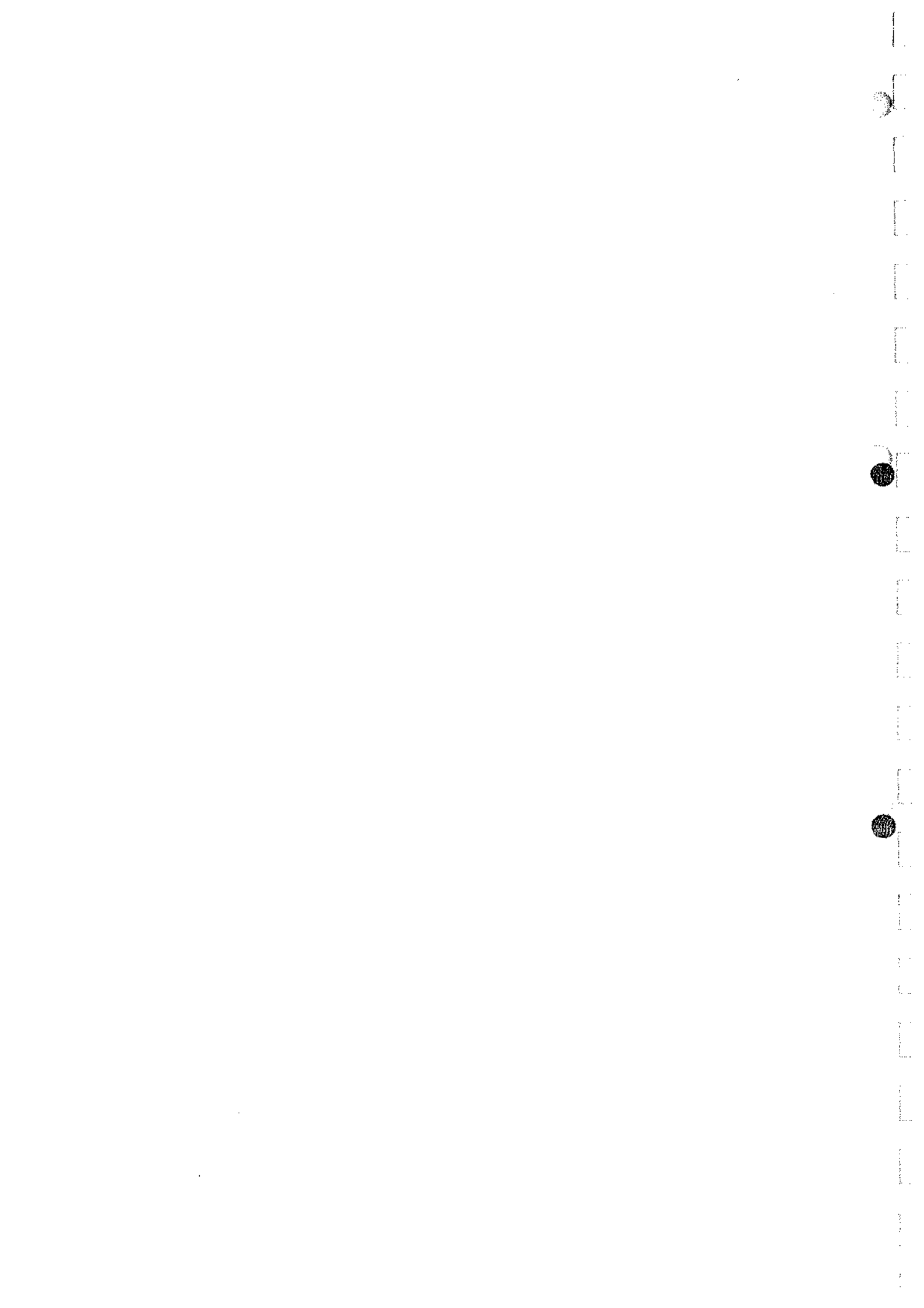
Polychloorbifenylen (PCB)

PCB zijn olieachtige vloeistoffen die veel zijn toegepast in transformatoren en condensatoren vanwege hun goede elektrisch isolerende eigenschap in combinatie met het bestand zijn tegen hoge temperaturen. In het verleden zijn PCB ook toegepast in producten als motorolie, t.lamaturen, inkt, lijm en verf. Tegenwoordig is PCB op de zwartlijst geplaatst en is de toepassing ervan verboden. PCB zijn voor mens en dier met name schadelijk omdat zij de eigenschap hebben om zich op te hopen in vet.

Extraheerbare organohalogenen verbindingen (EOX)

Met behulp van een extractie gevolgd door een analyse op halogeenverbindingen (verbindingen met chloor, broom, jood en fluor) is het mogelijk het totaal aan halogenen te bepalen. De individuele verbindingen zijn niet vast te stellen. Een verhoudt EOX gehalte kan een indicatie zijn voor chloorhoudende bestrijdingsmiddelen (OCB), polychloorbifenylen (PCB) of chloorfenolen.

Bijlage 3.2: toetsing analyseresultaten grond conform Wbb



Tabel 1: Aangetroffen gehalten (mg/kg d.s.) in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Monsternummer	MM01		MM02		MM03	
Boring	01,04,09		02,07,08,10		01,02,03,04	
Bodemtype	KZ3H1		KZ2H1		KZ2H1	
Zintuiglijk	GR1PU1				SC7	
Van (cm-mv)	0		0		100	
Tot (cm-mv)	50		50		150	
Humus (% op ds)	4,1		2		8,4	
Lutum (% op ds)	6,6		8,5		12	
Arseen [As]	9,3	-	7,8	-	7,3	-
Cadmium [Cd]	0,5	<	0,5	<	0,5	<
Chroom [Cr]	16	-	22	-	20	-
Koper [Cu]	36	0	10	<	10	<
Kwik [Hg]	0,23	0	0,15	<	0,15	<
Lood [Pb]	73	0	20	<	20	<
Nikkel [Ni]	11	-	17	-	12	-
Zink [Zn]	120	0	51	-	35	-
Naftaleen	0,03		0,01	<	0,01	<
Acenafteleen	0,05		0,02		0,02	
Acenafteen	0,02		0,02		0,02	
Fluoreen	0,02		0,02		0,02	
Fenanthreen	0,23		0,01	<	0,01	<
Anthraceen	0,07		0,01	<	0,01	<
Fluoranthreen	0,54		0,04		0,01	<
Pyreen	0,45		0,04		0,02	
Benzo(a)anthraceen	0,35		0,05		0,01	<
Chryseen	0,35		0,04		0,01	<
Benzo(b)fluoranthreen	0,51		0,08		0,02	
Benzo(k)fluoranthreen	0,22		0,04		0,01	<
Benzo(a)pyreen	0,39		0,07		0,01	<
Dibenzo(a,h)anthraceen	0,08		0,02		0,02	
Benzo(g,h,i)perylene	0,30		0,04		0,01	<
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	0,29		0,04		0,01	<
PAK 10 VROM	2,8	0	0,33	-	0,1	<
PAK 16 EPA	3,9		0,46		0,32	
EOX	0,3	<	0,3	<	0,3	<
Minerale olie C10 - C12	10		5		5	
Minerale olie C12 - C22	8		5		5	
Minerale olie C22 - C30	24		5		5	
Minerale olie C30 - C40	38		5		5	
Minerale olie (totaal)	80	0	20	<	20	<
Artefacten	1		1		1	
Droge stof	82,4		76,3		65,7	

Toelichting bij de tabel:

Toetsing:

- < = kleiner dan de detectielimiet
- = kleiner of gelijk aan de streefwaarde (S)
- 0 = groter dan S en kleiner of gelijk aan de tussenwaarde (T)
- + = groter dan T en kleiner of gelijk aan de interventiewaarde (I)
- ++ = groter dan I
- <I = kleiner of gelijk aan interventiewaarde, er is geen streefwaarde
- >S = groter dan de streefwaarde, er is geen interventiewaarde (trigger)

Zintuiglijke waarnemingen:

PU= puin, BA= baksteen, GR= grind, GS= glas, HO= hout, RO= roest, Si= sintels, SL= slakken, VE= veen, WO= wortels

Gradatie:

1=zwak, 2=matig, 3=sterk, 4=uiterst, 5=volledig, 6=sporen, 7=resten, 8=brokken, 9=laagjes

Tabel 2: Voor humus en lutum gecorrigeerde normen voor grond van de Wet Bodembescherming (mg/kg d.s.)

humus (% op ds)	2			4,1			8,4			
lutum (% op ds)	8,5			6,6			12			
	S	T	I	S	T	I	S	T	I	
Arseen [As]	19	28	36	19	28	37	23	34	44	
Cadmium [Cd]	0,51	4,1	7,7	0,54	4,3	8,1	0,67	5,4	10	
Chroom [Cr]	67	161	255	63	152	240	74	178	281	
Koper [Cu]	21	67	112	21	67	113	27	86	144	
Kwik [Hg]	0,23	4,0	7,7	0,23	3,9	7,6	0,25	4,3	8,4	
Lood [Pb]	61	219	377	61	220	379	71	255	439	
Nikkel [Ni]	19	65	111	17	58	100	22	77	132	
Zink [Zn]	79	241	403	76	233	390	99	303	507	
Pak-totaal (10 van VROM) (0.7 facto	1,00	21	40	1,00	21	40	1,00	21	40	
PAK 10 VROM	1,00	21	40	1,00	21	40	1,00	21	40	
EOX	0,30			0,30			0,30			
Minerale olie (totaal)	10,0	505	1000	21	1035	2050	42	2121	4200	

Toelichting bij de tabel:

De toetsingsnormen zoals vermeld in de Wet Bodembescherming worden gecorrigeerd voor de geldende lutum- en humuswaarden. In bovenstaande tabel worden de normen gegeven bij de voorkomende lutum- en humuswaarden in dit onderzoek.

- S = Streefwaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming
- T = Tussenwaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming
- I = Interventiewaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming

Bijlage 3.3: toetsing analyseresultaten grondwater conform Wbb



Tabel 1: Aangetroffen gehalten (µg/l) in grondwater met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Monsternummer	01-1-1	01-1-2		
Datum	5-12-2007	14-12-2007		
pH	6,56	8,47		
Ec (µS/cm)	2908	1007		
Filternummer	1	1		
Van (cm-mv)	130	130		
Tot (cm-mv)	230	230		
Arseen [As]	20	0		
Cadmium [Cd]	0,4	<		
Chroom [Cr]	2,1	0		
Koper [Cu]	5	<		
Kwik [Hg]	0,05	<		
Lood [Pb]	10	<		
Nikkel [Ni]	13	.		
Zink [Zn]	20	<		
BTEX (som)	1,0	1,0		<
Benzeen	0,2	<	0,2	<
Tolueen	0,20	-	0,20	-
Ethylbenzeen	0,2	<	0,2	<
Xylenen (som)	0,5	<	0,5	<
Naftaleen (GC)	0,2	<	0,40	<
1,2-Dichloorethaan	0,1	<		
cis-1,2-Dichlooretheen	0,1	<		
Trichloormethaan	0,1	<		
(Chloroform)				
1,1,1-Trichloorethaan	0,1	<		
1,1,2-Trichloorethaan	0,1	<		
Trichlooretheen (Tri)	0,1	<		
Tetrachloormethaan	0,1	<		
(Tetra)				
Tetrachlooretheen (Per)	0,1	<		
Monochloorbenzeen	0,2	<		
Dichloorbenzenen (som)	0,2	<		
Minerale olie (vluchtig totaal)		50		<
Minerale olie C10 - C12	160	10		
Minerale olie C12 - C22	190	10		
Minerale olie C22 - C30	10	10		
Minerale olie C30 - C40	10	10		
Minerale olie (totaal)	350	+	50	<

Toelichting bij de tabel:

Toetsing:

- < = kleiner dan de detectielimiet
- = kleiner of gelijk aan de streefwaarde (S)
- 0 = groter dan S en kleiner of gelijk aan de tussenwaarde (T)
- +
- ++ = groter dan I
- <I = kleiner of gelijk aan interventiewaarde, er is geen streefwaarde
- >S = groter dan de streefwaarde, er is geen interventiewaarde (trigger)

Tabel 2: Grondwaternormen van de Wet Bodembescherming (µg/l)

	S	T	I
Arseen [As]	10,0	35	60
Cadmium [Cd]	0,40	3,2	6,0
Chroom [Cr]	1,00	16	30
Koper [Cu]	15	45	75
Kwik [Hg]	0,050	0,18	0,30
Lood [Pb]	15	45	75
Nikkel [Ni]	15	45	75
Zink [Zn]	65	433	800
Benzeen	0,20	15	30
Tolueen	7,0	504	1000
Ethylbenzeen	4,0	77	150
Xylenen (som)	0,20	35	70
Naftaleen (GC)	0,010	35	70
1,2-Dichloorethaan	7,0	204	400
cis-1,2-Dichlooretheen	0,010	10,0	20
Trichloormethaan (Chloroform)	6,0	203	400
1,1,1-Trichloorethaan	0,010	150	300
1,1,2-Trichloorethaan	0,010	65	130
Trichlooretheen (Tri)	24	262	500
Tetrachloormethaan (Tetra)	0,010	5,0	10,0
Tetrachlooretheen (Per)	0,010	20	40
Monochloorbenzeen	7,0	94	180
Dichloorbenzenen (som)	3,0	27	50
Minerale olie (totaal)	50	325	600

Toelichting bij de tabel:

- S = Streefwaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming
T = Tussenwaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming
I = Interventiewaarde zoals vermeld in de Wet Bodembescherming

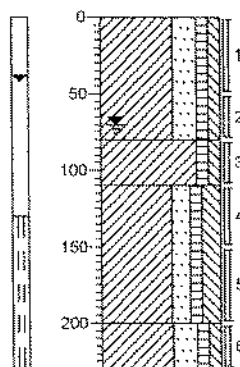
Bijlage 4: boorbeschrijvingen



Boring: 01

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

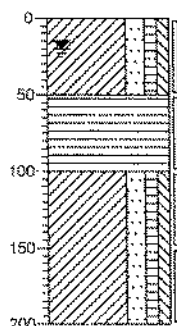


0	braak
	Klei, sterk zandig, zwak humeus, zwak siltig, zwak grindhoudend, antropogeen, zwak puinhoudend, grijsbruin
60	
	Klei, zwak humeus, zwak siltig, donkergrijs, Veenlaagjes
110	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, matig siltig, resten schelpen, grijs
200	
210	
	Klei, sterk zandig, zwak humeus, zwak siltig, resten schelpen, grijs

Boring: 02

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

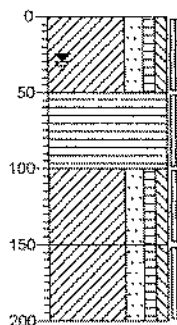


0	braak
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, lichtbruin
50	
	Veen, donkerbruin
100	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, grijs, Veenlaagjes
200	

Boring: 03

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

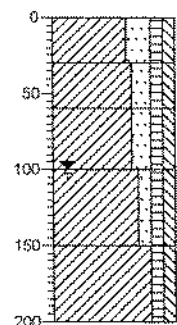


0	braak
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, grijs
50	
	Veen, donkerbruin
100	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, grijs, Veenlaagjes
150	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, resten schelpen, grijs
200	

Boring: 04

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

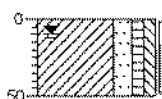


0	groenstroom
	Klei, sterk zandig, zwak humeus, zwak siltig, zwak puinhoudend, donkerbruin
30	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, bruin
60	
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, donkergrijs
100	
	Klei, zwak zandig, zwak humeus, zwak siltig, donkergrijs, Veenlaagjes
150	
	Klei, zwak humeus, zwak siltig, grijs, Veenlaagjes
200	

Boring: 05

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

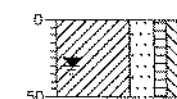


0	braak
	Klei, matig zandig, zwak humeus, zwak siltig, grijsbruin
50	

Boring: 06

Datum: 23-11-2007

Opmerking:



0	braak
	Klei, sterk zandig, zwak humeus, zwak siltig, grijsbruin
50	

getekend volgens NEN 5104

Projectcode: B07A0437

Projectnaam: Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk

Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk



Syncera

Boring: 07

Datum: 23-11-2007

Opmerking:



0 braak
Klei, sterk zandig, zwak
humeus, zwak siltig, grijsbruin
50

Boring: 08

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

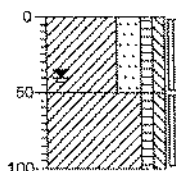


0 braak
Klei, matig zandig, zwak
humeus, zwak siltig, grijsbruin
50

Boring: 09

Datum: 23-11-2007

Opmerking:

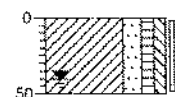


0 braak
▲ Klei, sterk zandig, zwak
humeus, zwak siltig, zwak
puinhoudend, grijsbruin
50
Klei, zwak humeus, zwak siltig,
donkergrijs
100

Boring: 10

Datum: 23-11-2007

Opmerking:



0 braak
Klei, matig zandig, zwak
humeus, zwak siltig, grijsbruin
50

getekend volgens NEN 5104

Projectcode: B07A0437

Projectnaam: Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk

Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk

Legenda (conform NEN 5104)

grind

	Grind, siltig
	Grind, zwak zandig
	Grind, matig zandig
	Grind, sterk zandig
	Grind, uiterst zandig

zand

	Zand, kleiig
	Zand, zwak siltig
	Zand, matig siltig
	Zand, sterk siltig
	Zand, uiterst siltig

veen

	Veen, mineraalarm
	Veen, zwak kleiig
	Veen, sterk kleiig
	Veen, zwak zandig
	Veen, sterk zandig

klei

	Klei, zwak siltig
	Klei, matig siltig
	Klei, sterk siltig
	Klei, uiterst siltig
	Klei, zwak zandig
	Klei, matig zandig
	Klei, sterk zandig

leem

	Leem, zwak zandig
	Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

	zwak humeus
	matig humeus
	sterk humeus
	zwak grindig
	matig grindig
	sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarden

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

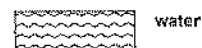
- geroerd monster
- ongeroerd monster

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand

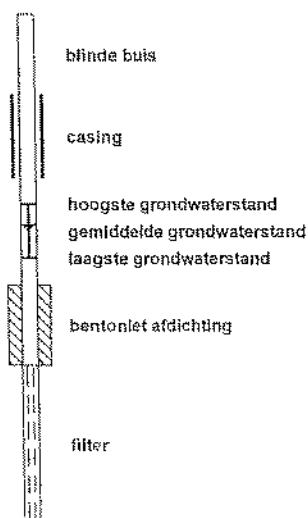


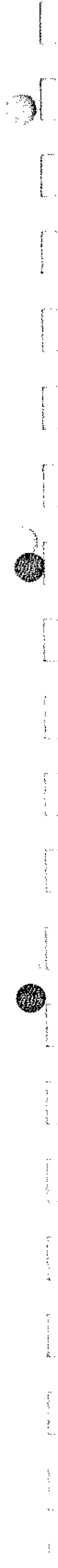
silt



water

peilbuis





Bijlage 5: analysecertificaten en gaschromatogrammen





Analyserapport

Syncera BV
M. de Jong
Postbus 270
2600 AG DELFT

Blad 1 van 7

Uw projectnaam : Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Uw projectnummer : B07A0437
ALcontrol rapportnummer : 11251692, versie nummer: 1

Hoogvliet, 30-11-2007

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project B07A0437. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Hoogvliet (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 7 pagina's. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze informatiegids.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

drs. J.H.F. van der Wart
Managing Director Environmental



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 2 van 7

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
droge stof	gew. %	S	82.4	76.3	65.7
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1
aard van de artefacten	g	S	Geen	Geen	Geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	4.1	2.0	8.4
KORRELGROOTTEVERDELING					
lutum (bodem)	% vd DS	S	6.6	8.5	12
METALEN					
arsen	mg/kgds	S	9.3	7.8	7.3
cadmium	mg/kgds	S	<0.5	<0.5	<0.5
chrom	mg/kgds	S	16	22	20
koper	mg/kgds	S	36	<10	<10
kwik	mg/kgds	S	0.23	<0.15	<0.15
lood	mg/kgds	S	73	<20	<20
nikkel	mg/kgds	S	11	17	12
zink	mg/kgds	S	120	51	35
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
naftaleen	mg/kgds	S	0.03	<0.01	<0.01
acenaftyleen	mg/kgds	Q	0.05	<0.02	<0.02
acenafteen	mg/kgds	Q	0.02	<0.02	<0.02
fluoreen	mg/kgds	Q	0.02	<0.02	<0.02
fenantreen	mg/kgds	S	0.23	<0.01 ¹⁾	<0.01
antraceen	mg/kgds	S	0.07	<0.01	<0.01
fluoranteen	mg/kgds	S	0.54	0.04	<0.01
pyreen	mg/kgds	Q	0.45	0.04	<0.02
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	0.35	0.05	<0.01
chryseen	mg/kgds	S	0.35	0.04	<0.01
benzo(b)fluoranteen	mg/kgds	Q	0.51	0.08	<0.02
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	0.22	0.04	<0.01
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	0.39	0.07	<0.01
dibenz(a,h)antraceen	mg/kgds	Q	0.08	<0.02	<0.02
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	0.30	0.04	<0.01
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	0.29	0.04	<0.01
pak-totaal (10 van VROM)	mg/kgds	S	2.8 ¹⁾	0.33 ¹⁾	<0.1 ¹⁾
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	2.8 ²⁾	0.36 ²⁾	0.07 ²⁾

De met S gemerkte analyses vallen onder de AS3000 accreditatie. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MM01 01 (0-50) 04 (0-30) 09 (0-50)
002	Grond (AS3000)	MM02 02 (0-50) 08 (0-50) 07 (0-50) 10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	MM03 01 (110-150) 02 (100-150) 03 (100-150) 04 (100-150)

Paraaf:



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 3 van 7

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003
pak-totaal (16 van EPA)	mg/kgds	Q	3.9	0.46	<0.32
pak-totaal (16 van EPA) (0.7 factor)	mg/kgds	Q	3.9	0.53	<0.3
EOX	mg/kgds	S	<0.3	<0.3	<0.3
MINERALE OLIE					
fractie C10 - C12	mg/kgds		10	<5	<5
fractie C12 - C22	mg/kgds		8	<5	<5
fractie C22 - C30	mg/kgds		24	<5	<5
fractie C30 - C40	mg/kgds		38	<5	<5
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	80	<20	<20

De met S gemerkte analyses vallen onder de AS3000 accreditatie. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MM01 01 (0-50) 04 (0-30) 09 (0-50)
002	Grond (AS3000)	MM02 02 (0-50) 08 (0-50) 07 (0-50) 10 (0-50)
003	Grond (AS3000)	MM03 01 (110-150) 02 (100-150) 03 (100-150) 04 (100-150)

Paraaf : 



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 4 van 7

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Monster beschrijvingen

- | | | |
|-----|---|---|
| 001 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000 |
| 002 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000 |
| 003 | * | De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000 |

Voetnoten

- | | |
|---|---|
| 1 | De sommatie is een optelling van de ruwe waarden waarna de berekening heeft plaatsgevonden. |
| 2 | De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000 |
| 3 | Verhoogde rapportagegrens i.v.m. lage droge stof. |

Paraaf : 



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 5 van 7

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
droge stof	Grond (AS3000)	Conform NEN-ISO 11465, CMA/2/II/A.1, AS3010
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	Conform AS3000, NEN 5709
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	Conform AS3010, NEN 5754
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Conform AS3010
arseen	Grond (AS3000)	Conform AS3010, NEN 6966 ontsluiting: NEN 6961
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
chromium	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Conform AS3010, NEN-ISO 16772 ontsluiting: NEN 6961
lood	Grond (AS3000)	Conform AS3010, NEN 6966 ontsluiting: NEN 6961
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010
acenaftyleen	Grond (AS3000)	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. GC-MS
acenafteen	Grond (AS3000)	Idem
fluoreen	Grond (AS3000)	Idem
lenantreen	Grond (AS3000)	Conform AS3010
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
pyreen	Grond (AS3000)	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. GC-MS
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Conform AS3010
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(b)fluoranteen	Grond (AS3000)	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. GC-MS
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Conform AS3010
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
dibenz(a,h)antraceen	Grond (AS3000)	Eigen methode, aceton-hexaan-extractie, analyse m.b.v. GC-MS
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Conform AS3010
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM)	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
EOX	Grond (AS3000)	Conform AS3010
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	Conform AS3010

Monster	Barcode	Aanlevering	Monsternummer	Verpakking
001	A8415137	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
001	A8416514	23-11-2007	23-11-2007	ALC201

Paraaf:



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 6 van 7

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	A8416522	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
002	A8415910	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
002	A8416489	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
002	A8416492	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
002	A8416517	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
003	A8416033	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
003	A8416387	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
003	A8416506	23-11-2007	23-11-2007	ALC201
003	A8416508	23-11-2007	23-11-2007	ALC201

Paraaf : 





Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 7 van 7

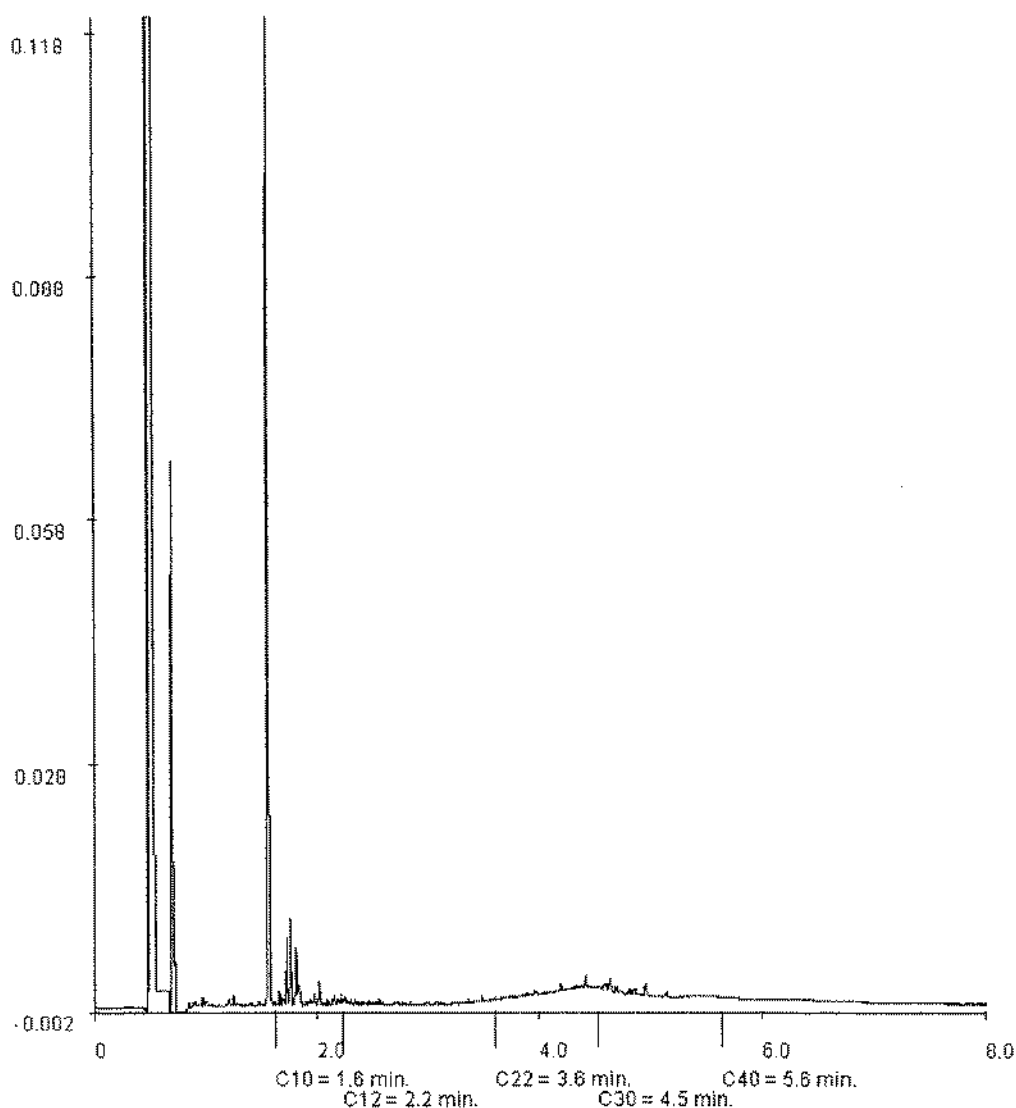
Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11251692 - 1

Orderdatum 23-11-2007
Startdatum 23-11-2007
Rapportagedatum 30-11-2007

Monsternummer: 001
Monster beschrijvingen: MM0101 (0-50) 04 (0-30) 09 (0-50)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36



Paraaf:





Analyserapport

Syncera BV
M. de Jong
Postbus 270
2600 AG DELFT

INGEKOMEN 12 DEC. 2007

Blad 1 van 4

Uw projectnaam : Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Uw projectnummer : B07A0437
ALcontrol rapportnummer : 11256051, versie nummer: 1

Hoogvliet, 10-12-2007

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project B07A0437. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Hoogvliet (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze informatiegids.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

drs. J.H.F. van der Wart
Managing Director Environmental



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 2 van 4

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11256051 - 1

Orderdatum 05-12-2007
Startdatum 05-12-2007
Rapportagedatum 10-12-2007

Analyse	Eenheid	Q	001
---------	---------	---	-----

METALEN

arsen	µg/l	Q	20
cadmium	µg/l	Q	<0.4
chrom	µg/l	Q	2.1
koper	µg/l	Q	<5
kwik	µg/l	Q	<0.05
lood	µg/l	Q	<10
nikkel	µg/l	Q	13
zink	µg/l	Q	<20

VLUCHTIGE AROMATEN

benzeen	µg/l	Q	<0.2
tolueen	µg/l	Q	0.20
ethylbenzeen	µg/l	Q	<0.2
xylenen	µg/l	Q	<0.5
totaal BTEX	µg/l	Q	<1.0
naftaleen	µg/l	Q	<0.2

GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN

1,2-dichloorethaan	µg/l	Q	<0.1
cis-1,2-dichlooretheen	µg/l	Q	<0.1
tetrachlooretheen	µg/l	Q	<0.1
tetrachloormethaan	µg/l	Q	<0.1
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	Q	<0.1
trichlooretheen	µg/l	Q	<0.1
chloroform	µg/l	Q	<0.1

CHLOORBENZENEN

monochloorbenzeen	µg/l	Q	<0.2
dichloorbenzenen	µg/l	Q	<0.2

MINERALE OLIE

fractie C10 - C12	µg/l		160
fractie C12 - C22	µg/l		190
fractie C22 - C30	µg/l		<10
fractie C30 - C40	µg/l		<10
totaal olie C10 - C40	µg/l	Q	350

De met S gemerkte analyses vallen onder de AS3000 accreditatie. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater	01-1-1 01 (130-230)

Paraaf:

4.



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 3 van 4

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11256051 - 1

Orderdatum 05-12-2007
Startdatum 05-12-2007
Rapportagedatum 10-12-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
arsen	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
cadmium	Grondwater	Idem
chrom	Grondwater	Idem
koper	Grondwater	Idem
kwik	Grondwater	Conform NEN-EN 13506, analyse met behulp van fluorescentietechniek
lood	Grondwater	Conform NEN 6966 en conform NEN-EN-ISO 11885
nikkel	Grondwater	Idem
zink	Grondwater	Idem
benzeen	Grondwater	Eigen methode, analyse met P+T GCMS/headspace GCMS.
tolueen	Grondwater	Idem
ethylbenzeen	Grondwater	Idem
xylenen	Grondwater	Idem
naftaleen	Grondwater	Idem
1,2-dichloorethaan	Grondwater	Idem
cis-1,2-dichlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachlooretheen	Grondwater	Idem
tetrachloormethaan	Grondwater	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grondwater	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grondwater	Idem
trichlooretheen	Grondwater	Idem
chloroform	Grondwater	Idem
monochloorbenzeen	Grondwater	Idem
dichloorbenzenen	Grondwater	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater	Eigen methode, hexaan-extractie, clean-up, analyse m.b.v. GC-FID

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	B0744691	05-12-2007	05-12-2007	ALC204
001	G5659419	05-12-2007	05-12-2007	ALC236
001	G5659425	05-12-2007	05-12-2007	ALC236

Paraaf: 



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 4 van 4

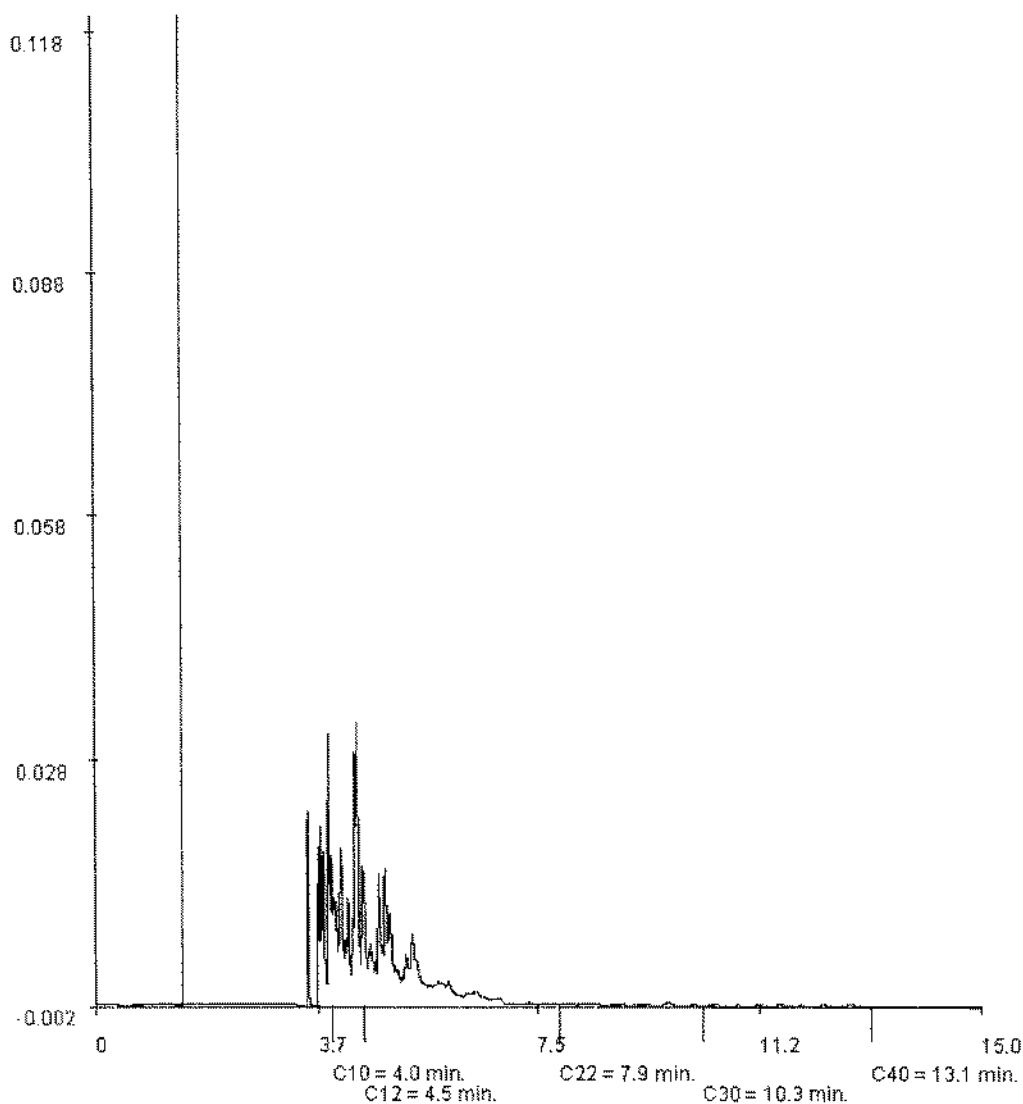
Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbansefaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11256051 - 1

Orderdatum 05-12-2007
Startdatum 05-12-2007
Rapportagedatum 10-12-2007

Monsternummer: 001
Monster beschrijvingen 01-1-101 (130-230)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36



Paraaf :



Analyserapport

Syncera BV
M. de Jong
Postbus 270
2600 AG DELFT

INGEKOMEN 20 DEC. 2007

Blad 1 van 4

Uw projectnaam : Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Uw projectnummer : B07A0437
ALcontrol rapportnummer : 11260440, versie nummer: 1

Hoogvliet, 19-12-2007

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project B07A0437. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters en het project zijn overgenomen in dit analyserapport.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door ALcontrol Laboratories, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Hoogvliet (NL).

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Uitgebreide informatie over de door ons gehanteerde analysemethoden kunt u terugvinden in onze informatiegids.

Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben naar aanleiding van dit rapport, bijvoorbeeld als u nadere informatie nodig heeft over de meetonzekerheid van de analyseresultaten in dit rapport, dan verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

drs. J.H.F. van der Wart
Managing Director Environmental

Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 2 van 4

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11260440 - 1

Orderdatum 14-12-2007
Startdatum 14-12-2007
Rapportagedatum 19-12-2007

Analyse	Eenheid	Q	001
---------	---------	---	-----

VLUCHTIGE AROMATEN

benzeen	µg/l	Q	<0.2
tolueen	µg/l	Q	0.20
ethylbenzeen	µg/l	Q	<0.2
xylenen	µg/l	Q	<0.5
totaal BTEX	µg/l	Q	<1.0
naftaleen	µg/l	Q	<0.40 ¹⁾

MINERALE OLIE

olie (vluchtig)	µg/l		<50
fractie C10 - C12	µg/l		<10
fractie C12 - C22	µg/l		<10
fractie C22 - C30	µg/l		<10
fractie C30 - C40	µg/l		<10
totaal olie C10 - C40	µg/l	Q	<50

De met S gemerkte analyses vallen onder de AS3000 accreditatie. Overige accreditaties zijn gemerkt met een Q.

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater	01-1-2 01 (130-230)

Paraaf : 



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 3 van 4

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11260440 - 1

Orderdatum 14-12-2007
Startdatum 14-12-2007
Rapportagedatum 19-12-2007

Voetnoten

-
- 1 Verhoogde rapportagegrens i.v.m. storende matrix.

Paraaf :



Syncera BV
M. de Jong

Analyserapport

Blad 4 van 4

Projectnaam Actualiserend onderzoek Vrijenbanselaan te Rijswijk
Projectnummer B07A0437
Rapportnummer 11260440 - 1

Orderdatum 14-12-2007
Startdatum 14-12-2007
Rapportagedatum 19-12-2007

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
benzeen	Grondwater	Eigen methode, analyse met P+T- GCMS/headspace GCMS.
tolueen	Grondwater	Idem
ethylbenzeen	Grondwater	Idem
xylenen	Grondwater	Idem
naftaleen	Grondwater	Idem
olie (vluchtig)	Grondwater	Idem
totaal olie C10 - C40	Grondwater	Eigen methode, hexaan-extractie, clean-up, analyse m.b.v. GC-FID

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G5663329	14-12-2007	14-12-2007	ALC236
001	G5663330	14-12-2007	14-12-2007	ALC236

Paraaf : 

Bijlage 6

Beoordeling Externe Veiligheid

**Shell/KFC nieuwbouw Rijswijk te
Nederland**
Beoordeling externe veiligheid

Opdrachtgever

Artelia Nederland BV (namens Shell) en KFC Nederland

Contactpersoon

mevrouw ir. L. Hubers en de heer D. de Vilder

Kenmerk

R035009ac.00003.cvg

Versie

02_001

Datum

20 november 2014

Auteur

drs.ing. C.B.E. (Constans) van Munster

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Normering externe veiligheid.....	4
2.1	Wettelijk kader.....	4
2.2	Relevante begrippen.....	4
2.3	Transport over weg, water en spoor.....	5
2.4	Transport door buisleidingen.....	6
3	Beschouwing risicobronnen.....	7
3.1	Uitgangspunten personendichtheden.....	7
3.2	Risicobronnen.....	7
3.3	De aardgasleiding.....	8
3.3.1	Plaatsgebonden risico, het invloedsgebied en belemmeringenstrook.....	10
3.3.2	Groepsrisico.....	12
3.3.3	Conclusie gasleiding.....	13
3.4	De A13.....	13
3.4.1	Plaatsgebonden en Plasbrandaandachtsgebied.....	13
3.4.2	Het Groepsrisico.....	14
4	Conclusies.....	16

1 Inleiding

KFC Holdings BV is voornemens om aan Vrijenbansebaan in Rijswijk een restaurant van 560 m² met 118 zitplaatsen te realiseren. De openingstijden zijn van 11.00-24.00 uur. Daarnaast wordt een Shell tankstation gerealiseerd. De openingstijden zijn van 06.00-23.00 uur. Beide locaties liggen momenteel braak.

Het restaurant en het tankstation zijn daarmee zogenoemde beperkt kwetsbare objecten. Aangezien nu op de locatie geen populatie verblijft, betekent het plan een toename die relevant kan zijn.

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van een aantal risicobronnen voor calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Het gaat om transportroutes: een buisleiding en een weg. In deze rapportage wordt de externe veiligheidssituatie beoordeeld.

2 Normering externe veiligheid

2.1 Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van (de afwijking van) een bestemmingsplan moet de invloed van handelingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen in de omgeving beoordeeld worden. Daarbij zijn enkele begrippen relevant (zie paragraaf 2.2).

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire Rnvgs) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing. Deze worden op termijn vervangen door het Besluit transport externe veiligheid (BEVT) en de bijbehorende Ministeriële Regeling Basisnet. Dit wettelijk kader is uitgewerkt in paragraaf 2.3.

Voor buisleidingen (bijv. hogedrukaardgasleidingen) zijn de normen neergelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Deze zijn uitgewerkt in paragraaf 2.4.

2.2 Relevante begrippen

Bij de beoordeling van externe veiligheid worden de volgende aspecten beschouwd.

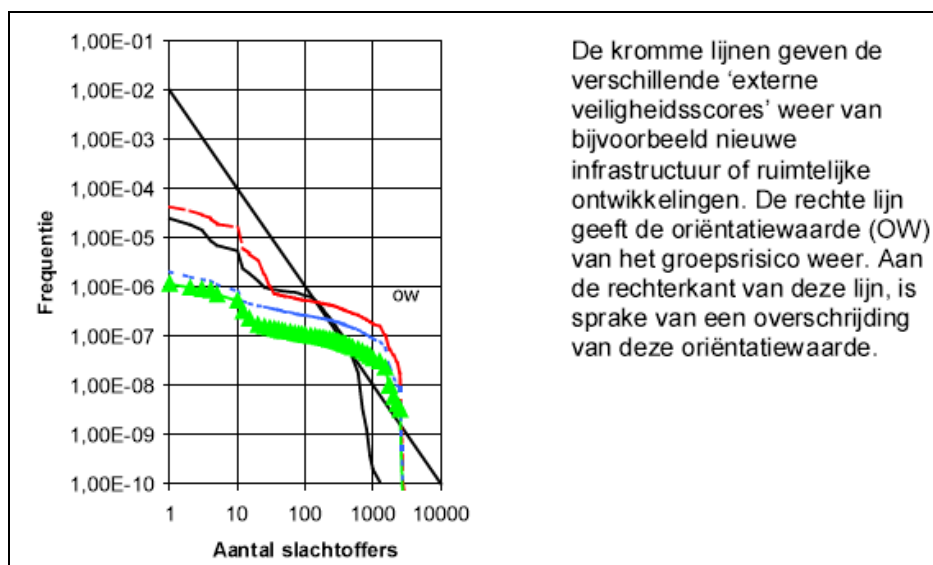
Grens- en richtwaarden plaatsgebonden risico (PR)

Risico = kans x effect. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Hoe dichterbij de bron, hoe groter het plaatsgebonden risico. De grenswaarde die gehanteerd wordt voor het plaatsgebonden risico is gesteld op 10-6/jaar (kans van 1 op de miljoen per jaar). Dit niveau geldt per inrichting of per km transportroute en kan als grenswaarde gelden voor kwetsbare objecten en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten).

Groepsrisico (GR) en verantwoording

Het groepsrisico is de kans per jaar (per inrichting of kilometer transportroute) dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval op die transportroute. Hoe meer mensen nabij de bron verblijven binnen het invloedsgebied, des te groter is het groepsrisico. Het invloedsgebied is begrensd door de afstand waarop nog 1% van de aanwezige personen overlijdt (1% letaliteit). Voor het groepsrisico is een zgn. oriëntatiewaarde gesteld afhankelijk van de groepsgrootte (zie figuur 2.1)

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale het aantal slachtoffers logaritmisch is weergegeven, een zogenaamde fN-curve. In figuur 2.1 is een voorbeeld van een fN-curve gegeven.



Figuur 2.1

Voorbeeld van een weergave van het groepsrisico. Deze grafiek heeft geen betrekking op onderhavig plan.

De oriëntatiewaarde is geen harde grens, maar het bevoegde gezag moet bij een nieuwe ontwikkeling verantwoording afleggen over de hoogte van het groepsrisico in verhouding tot alternatieven en maatregelen en de mogelijkheden om de gevolgen van een calamiteit te verminderen of te bestrijden. Deze verantwoording wordt mede gebaseerd op een (verplicht) advies van de brandweer/Veiligheidsregio.

Ongevalsscenario's en maatregelen

Het treffen van organisatorische en technische maatregelen, bij de risicobron of in het plangebied (effectgericht), kunnen de preventie, het ontwikkelen en de gevolgen van een calamiteit en daarmee het groepsrisico gunstig beïnvloeden. De wenselijkheid/noodzaak van maatregelen en de te beschouwen scenario's worden daarbij gekoppeld aan de kwetsbaarheid van een bestemming.

2.3 Transport over weg, water en spoor

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire Rnvgs) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing. Deze worden op termijn vervangen door het Besluit transport externe veiligheid (BEVT) en de bijbehorende Ministeriële Regeling.

De Basisnetten Weg, Water en Spoor geven de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het BEVT. Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg en Water al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen.

Het Basisnet Weg geeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruiksruimtes aan. Het gebruik van de weg voor transport van gevaarlijke stoffen mag groeien tot een bepaalde maximale PR 10^{-6} -contour. Ook hier moeten gemeenten bij nieuwe ruimtelijke plannen er rekening mee houden dat binnen de maximale PR 10^{-6} -contour geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden (veiligheidszone). Ook moet terughoudendheid worden betracht met het bouwen van beperkt kwetsbare objecten. Daarnaast moet binnen 30 meter van een weg rekening gehouden worden met de effecten van een plasbrand (plasbrandaandachtsgebied, PAG). Per route in de circulaire worden deze genoemd. Verder zijn per route de aantallen transporten vloeistofverdichte gassen (klasse GF3) vastgesteld, waarmee het groepsrisico moet worden uitgerekend. Langs wegen zonder veiligheidszone of PAG gelden geen directe beperkingen voor de bebouwing. In artikel 7 en 8 van het BEVT is verplichting van de verantwoording groepsrisico in ruimtelijke plannen beschreven. Artikel 7 gaat over de beperkte verantwoording groepsrisico binnen het invloedgebied groepsrisico en artikel 8 gaat over de uitgebreide verantwoording groepsrisico binnen een 200 meter zone rondom de transportas.

2.4 Transport door buisleidingen

Voor buisleidingen (bijv. hogedrukaardgasleidingen) zijn de normen neergelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling.

Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. Het ministerie heeft het Handboek buisleidingen in bestemmingsplannen gepubliceerd, waarin praktische informatie en voorbeelden staan voor het opnemen van buisleidingen met gevaarlijke stoffen in bestemmingsplannen. Zo moet er bijvoorbeeld een ruimtelijke reservering opgenomen worden voor het PR en een verantwoording van het GR. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied moet voor leidingen met aardgas berekend worden. Verder dient er een ruimtelijke reservering opgenomen te worden voor de belemmeringenstrook met een aanlegvergunningstelsel: de voor onderhoud gereserveerde ruimte bedraagt ten minste 5 meter aan beide zijden van de leiding.

In de Revb is de aanwijzing van buisleidingen, de risicoafstanden en de rekenmethodiek aangewezen. De Revb is van toepassing voor buisleidingen met een druk vanaf 16 bar voor het transport van aardgas en vloeibare brandstoffen. Voor berekeningen moet de 'Computer Applicatie voor Risicoberekeningen aan Ondergrondse Leidingen met Aardgas' (CAROLA) worden gebruikt.

3 Beschouwing risicobronnen

3.1 Uitgangspunten personendichtheden

Volgens de Handreiking Verantwoording Groepsrisico dient de aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betrokken inrichting vastgesteld te worden aan de hand van

- functie-indeling
- gemiddelde personendichtheid (totaal en per functie/locatie)
- verblijfsduurcorrecties

Volgens de Handreiking verdient het de voorkeur om de dag- en de nachtperiode afzonderlijk te beschouwen.

De opdrachtgever heeft gegevens verstrekt over bezoekersaantallen en gemiddelde verblijfstijden. In tabel 3.1 zijn de gemiddelde en gecorrigeerde personendichtheden gedurende de dag- en nachtperiode weergegeven. Op verzoek van de gemeente zijn voor de Shell winkel en KFC hogere aantallen gehanteerd:

- Bezoekers van de Shell winkel zijn autobestuurders, die niet altijd alleen in de auto zit. Daarom is het aantal bezoekers verhoogd met een faktor 1,5
- Voor KFC heeft de gemeente verzocht om een gemiddelde waarbij geen onderscheid is gemaakt in de dag- en nachtperiode.

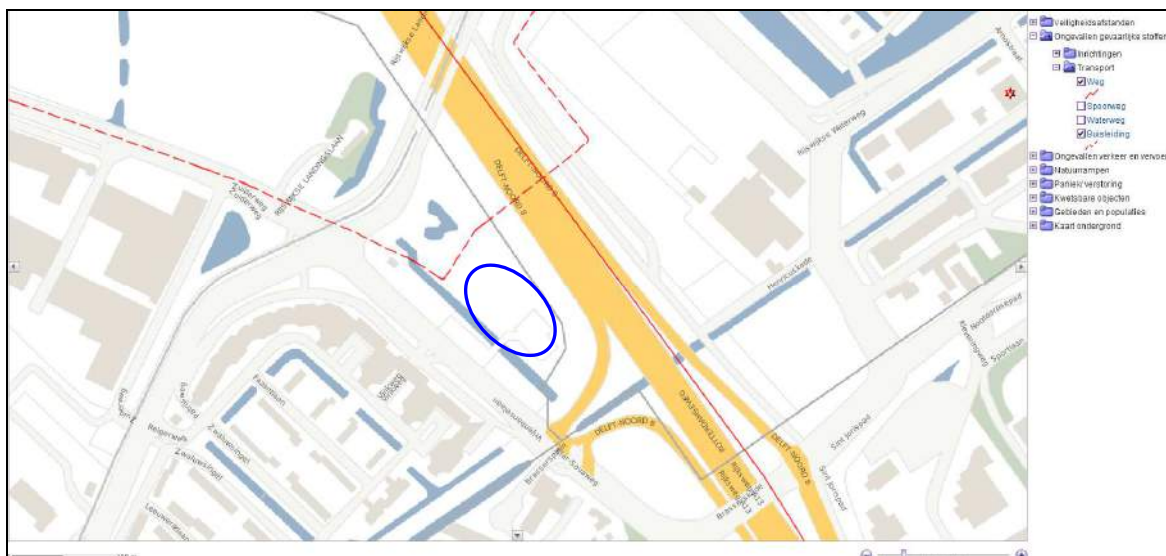
Tabel 3.1

Gemiddelde personendichtheid (bezoekers en medewerkers)

	Shell winkel		Shell wasplaats/-boxen	KFC	
	O.b.v. opgave opdrachtgever	Uiteindelijk gehanteerd aantal op verzoek van de gemeente	Gehanteerd aantal o.b.v. opgave opdrachtgever	O.b.v. opgave opdrachtgever	Uiteindelijk gehanteerd aantal op verzoek van de gemeente
Dag (7.00-23.00)	17	24	5	48	65
Nacht (23.00-7.00)	12	16	7	42	65

3.2 Risicobronnen

Figuur 3.1 is een uitsnede van de Risicokaart van de provincie Zuid-Holland. In de directe nabijheid bevindt zich een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie (paragraaf 3.1) en de A13 waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd (paragraaf 3.2).

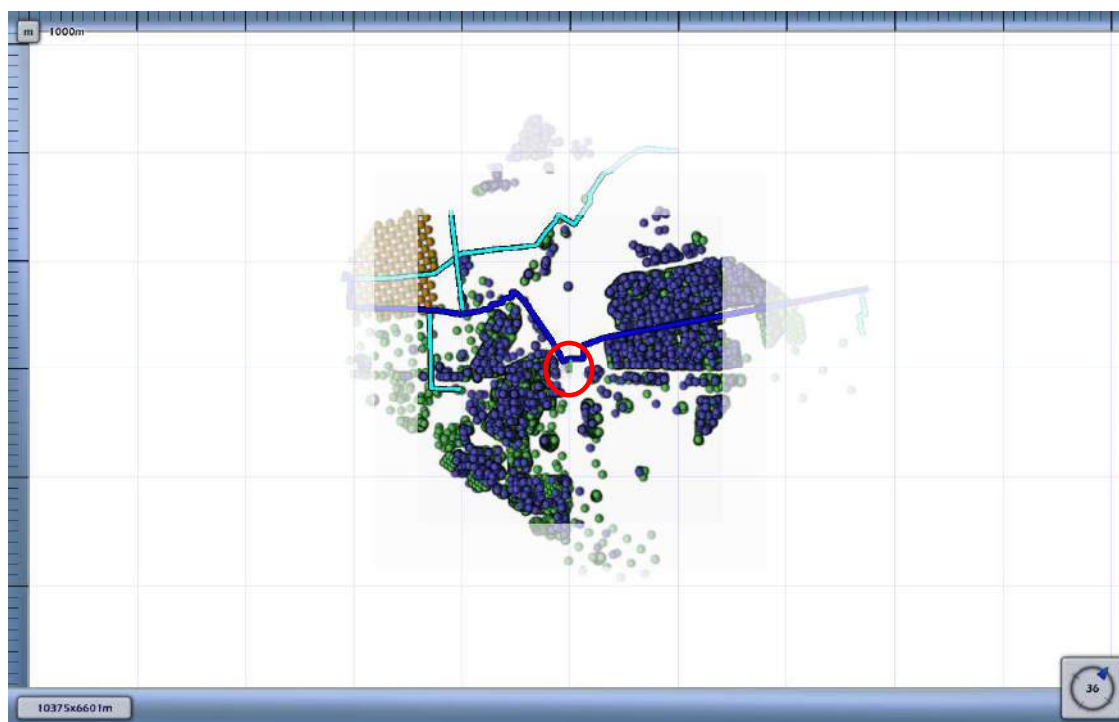


Figuur 3.1

Uitsnede risicokaart provincie Zuid-Holland (blauwe cirkel: projectlocatie)

3.3 De aardgasleiding

Wln het programma Carola is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bepaald voor de leiding W 514-01 voor de bestaande situatie en de situatie na realisatie van het plan. De ingevoerde populatie is weergegeven in figuur 3.2 met in de rode cirkel de locatie van het plan.



Populatietype	Polygoonpunten	Populatiepolygoon
Wonen		
Werken		
Evenement		

Figuur 3.2

Bevolking meegenomen in de risicoberekeningen

Populatiepolygoon

Label	Type	Aantal	Dichtheid	Vervangmodus	Percentage Personen
KFC	Wonen	65.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	100/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
Shell shop	Wonen	24.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	100/ 66/ 25/ 25/ 100/ 100
Wasstraat/boxen	Wonen	7.0		Toevoegen Nieuwe Populatie	70/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100

Populatiebestanden

Pad	Type	Aantal	Percentage Personen
..\Carola populatiebestand vanuit populator\buit30-dag70-nacht0.txt	Werken	6005	70/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\buit70-dag30-nacht0.txt	Werken	2292	39/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\buiten-dag0-nacht0.txt	Werken	21	0/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\dagrec-zalena-dag80-nacht0.txt	Wonen	0	100/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\evenem-5852941-365dagen-cap4500.00.txt	Evenement	4500	100/ 100/ 7/ 1/ 1/ 1
..\Carola populatiebestand vanuit populator\hotels-dag0-nacht100.txt	Wonen	512	0/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\kantoor-onderw-kinder-dag100-nacht0.txt	Werken	6848	
..\Carola populatiebestand vanuit populator\hrdag-zieken-zorgin-asielz-jstinr-prkcmp-beurze-sporta-dag100-nacht100.txt	Wonen	3285	100/ 100/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\hrkntr-winkel-dag100-nacht0.txt	Werken	459	
..\Carola populatiebestand vanuit populator\nieuwb-dag0-nacht0.txt	Wonen	7593	
..\Carola populatiebestand vanuit populator\plglct-dag85-nacht15.txt	Werken	307	85/ 15/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\plgzwr-dag65-nacht35.txt	Wonen	685	65/ 35/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\uitvrt-dag80-nacht0.txt	Werken	0	80/ 0/ 7/ 1/ 100/ 100
..\Carola populatiebestand vanuit populator\wonen-dag50-nacht100.txt	Wonen	20392	

3.3.1 Plaatsgebonden risico, het invloedsgebied en belemmeringenstrook

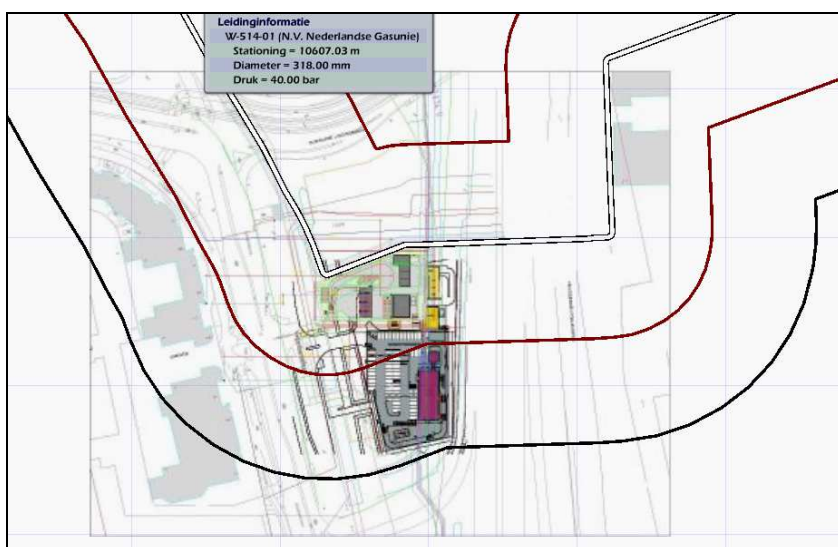
De aardgasleiding W-514-01 is van de N.V. Nederlandse Gasunie en heeft een druk van 40 bar en een diameter van 32,4 cm. Uit risicoberekeningen in Carola blijkt dat de PR 10-6 contour 0 meter bedraagt. Dit betekent dat wordt voldaan aan de eisen die het Bevb stelt aan het PR. In figuur 3.3 zijn de PR-contouren weergegeven. Het PR levert geen problemen op.



Figuur 3.3

Leiding W-514-01 met PR10⁻⁷-contour (in blauw) en PR10⁻⁸-contour (in paars).

Het invloedsgebied is weergegeven in figuur 3.4. Het plangebied ligt in het invloedsgebied.
Het groepsrisico dient te worden verantwoord cf. art. 12.3 Bevb.



Figuur 3.4

Invloedsgebied leiding W-514-01 met 100% letaliteitslijn (in bruin) en 1%letaliteitslijn (in zwart)

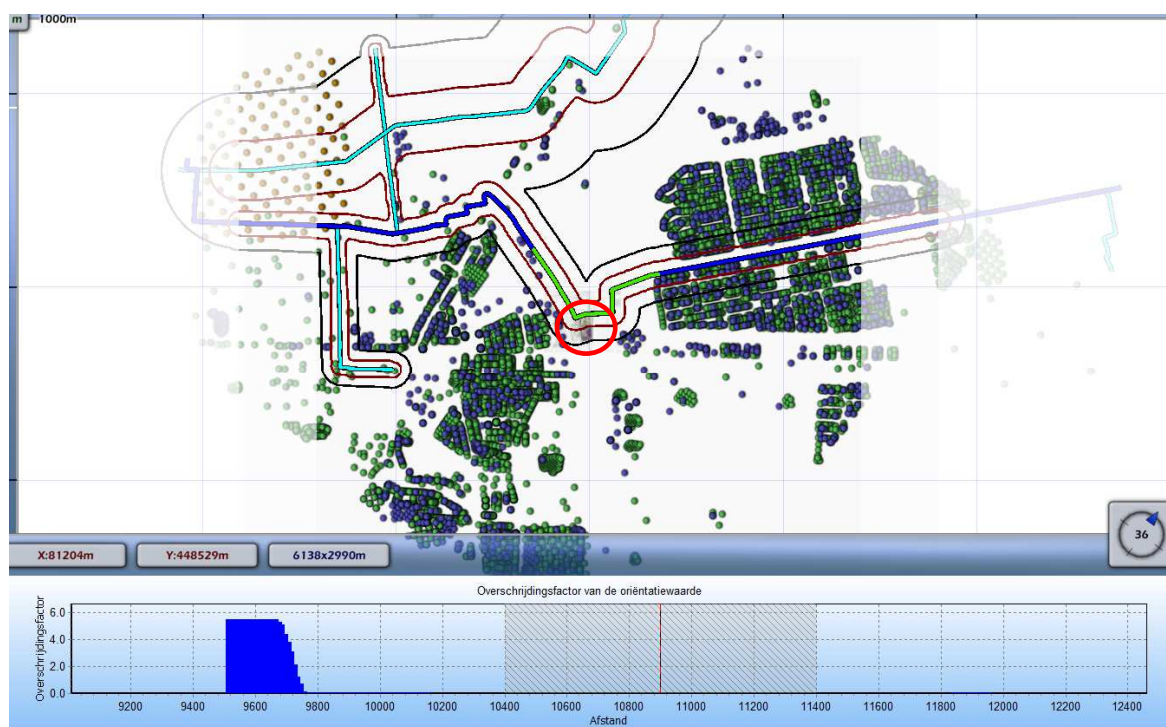
Voor de buisleiding geldt conform het Bevb een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding. In het plan zijn geen bouwwerken gepland binnen deze strook. Er wordt daarmee voldaan aan de eisen uit het Bevb.

3.3.2 Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de bestaande situatie en voor de plansituatie. Voor leiding W-514-01 is per stationing de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding één kilometer segment te kiezen die gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en voor deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

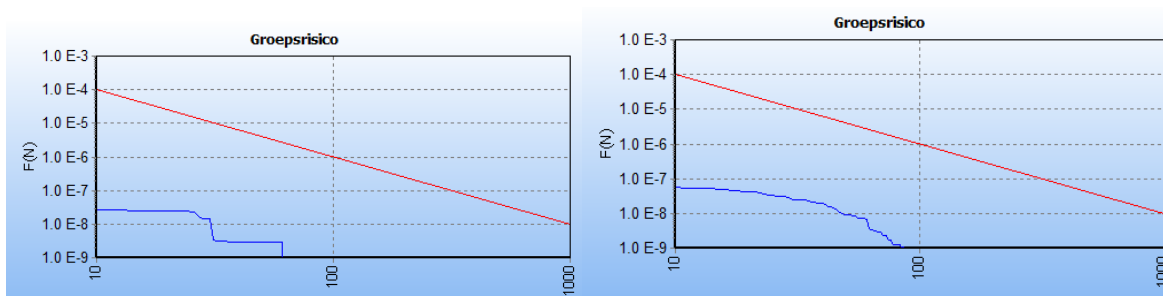
De overschrijdingsfactor is de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

In figuur 3.5 is de overschrijdingsfactor gegeven van de kilometer leiding ter hoogte van het plangebied. In figuur 3.6 zijn de FN-curves weergegeven van de desbetreffende leidingkilometer in de bestaande respectievelijk nieuwe situatie.



Figuur 3.5

De maximale overschrijdingsfactor van de kilometer leiding ter hoogte van het plangebied in de bestaande situatie én de nieuwe situatie (lokatie = rode cirkel)



Figuur 3.6

FN curve bestaande (links) en nieuwe (rechts) situatie voor W-514-01 van N.V. Nederlandse Gasunie voor de leidingkilometer ter hoogte van het plangebied

In figuur 3.6 is te zien dat het groepsrisico toeneemt. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

3.3.3 Conclusie gasleiding

Gasleiding W-514-01 heeft geen PR10-6-contour. Het plan bevindt zich binnen het invloedsgebied en deels binnen de 100%letaliteitlijn. Het groepsrisico moet worden verantwoord, artikel 12.1 Bevb is geheel van toepassing. Het GR neemt toe, maar blijft onder de oriëntatiewaarde.

3.4 De A13

3.4.1 Plaatsgebonden en Plasbrandaandachtsgebied

Het relevante baanvak van de A13 heeft een PR10-6-contour op 17 meter afstand van het midden van de middenberm en een PAG van 30 m. Het plangebied ligt hier buiten. PR en PAG vormen geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plan. Er wordt voldaan aan de eisen die de Circulaire RNVGS en het Basisnet stellen aan het PR en PAG.

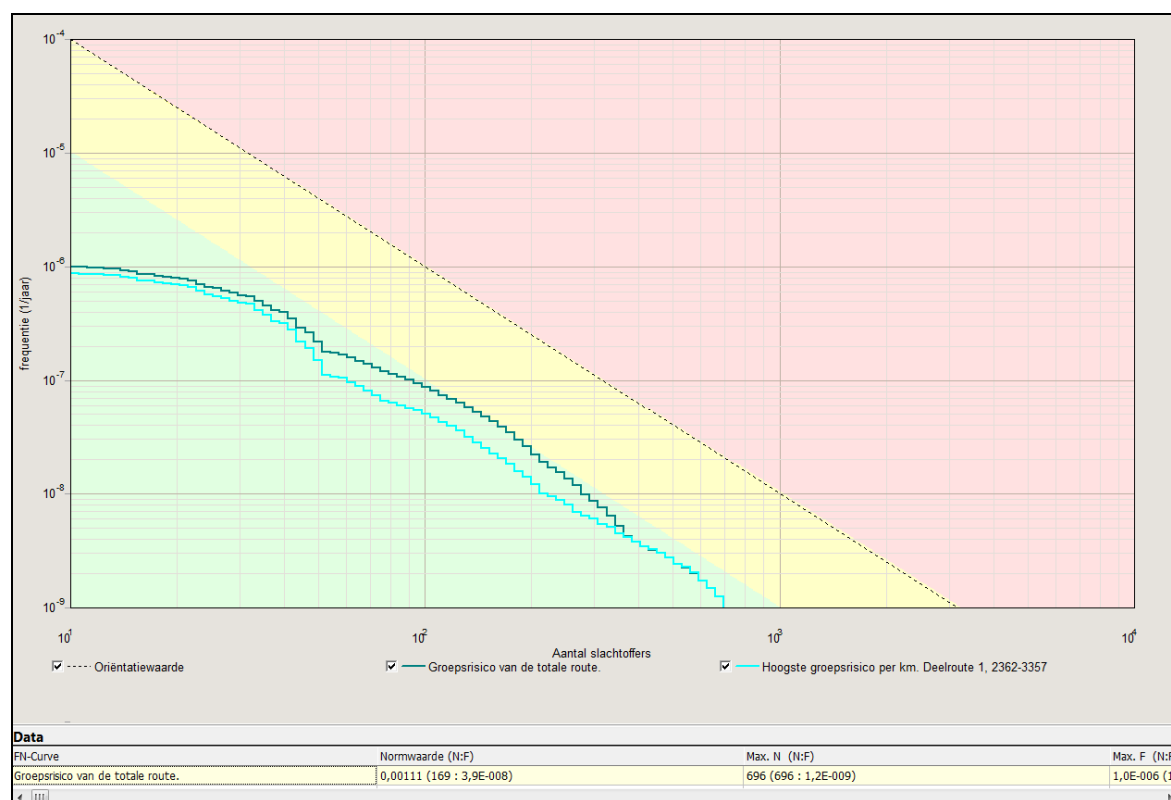
1	2	3	4	5	6	7
Aanwijzing Basisnetroutes		Risicoplafonds		Plasbrand-aandachts-gebied	Vervoersgegevens t.b.v. berekening Groepsrisico	Bijzonderheden
Wegvak (nr.)	Naam Basisnetweg (wegnummer: van - tot)	PR plafond	GR plafond		Vervoershoeveelheden (in aantallen tankauto's)	Tc = tunnelcategorie Wt = wegtype indien afwijkend
		PR 10 ⁻⁶	PR 10 ⁻⁷		Stofcategorieën	
		contour	contour		GF3	
		(afstand in meters)				
Rijksweg A13						
Z29	A13: Knp. Ypenburg - afrit 9 (Delft)	17		JA	3639	

Figuur 3.7

Gegevens over het betreffende baanvak van de A13 uit de Regeling Basisnet

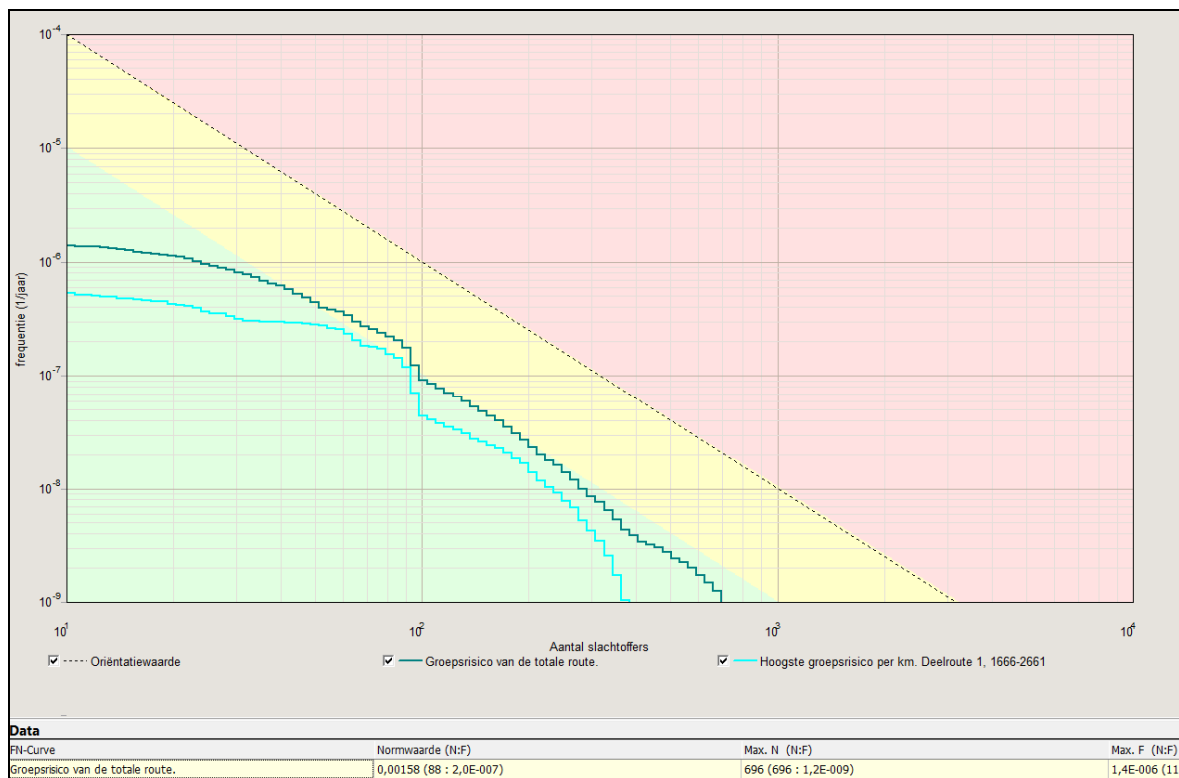
3.4.2 Het Groepsrisico

In het programma RBMII, versie 2.3 zijn berekeningen uitgevoerd. Met de realisatie van het Shelltankstation en KFC neemt het groepsrisico toe (van $3,9\text{E-}08/\text{jaar}$ bij 150 slachtoffers naar $1,4\text{E-}07/\text{jaar}$ bij 90 slachtoffers). Zie figuur 3.8. En 3.9. Het GR neemt toe maar blijft onder de oriëntatiewaarde. Conform de Circulaire RNVGS dient bij een toename van het GR een 'verantwoording groepsrisico' afgelegd te worden.



Figuur 3.8

Groepsrisico bestaande situatie



Figuur 3.9

Groepsrisico na realisatie Shell en KFC

4 Conclusies

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor realisatie van het plan.

Plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A13 geldt volgens de Circulaire RNVGS een veiligheidszone (vanaf het hart van de weg) van 17 meter. Het plan ligt hier niet binnen. Ook ligt het plan buiten het PAG van de A13. Voor de aardgastransportleiding is met Carola een 10-6-contour berekend van 0 meter. Voor het plangebied betekent dit dat wordt voldaan aan de eisen die het Bevb stelt aan het plaatsgebonden risico.

Belemmeringenstrook buisleiding

Voor de buisleiding geldt conform het Bevb een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijde van de buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Binnen deze strook zijn bouwwerken niet toegestaan. De belemmeringenstrook wordt in het plan vrijgehouden. Het plan voldoet aan de eisen van het Bevb hieromtrent.

Groepsrisico

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de A13 neemt het groepsrisico toe maar het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet.

Het plan bevindt zich binnen het invloedsgebied van de aardgasleiding en deels binnen de 100% letaliteitlijn. Het groepsrisico moet worden verantwoord, artikel 12.1 Bevb is geheel van toepassing. Het GR neemt toe, maar blijft onder de oriëntatiewaarde.

LBP|SIGHT BV



drs.ing. C.B.E. (Constans) van Munster

Bijlage 7

Onderzoeken flora en fauna

nader onderzoek flora en fauna

Vrijenbanselaan te Rijswijk

LBP|SIGHT



ECOquickscan

ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap



ecologisch adviesbureau *ECOquickscan* is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus

7 augustus 2014

projectnummer: 14032

nader onderzoek flora en fauna

Vrijenbanselaan te Rijswijk

In opdracht van:

LBP|SIGHT

contactpersoon:

mevrouw M.I. Huizer MSc

7 augustus 2014



ECOquickscan

ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap

Haico van der Burgt

Fruittelerserf 43

6846 AC Arnhem

T 026-8446525

M 06-12971680

E haico@ecoquickscan.nl

I www.ecoquickscan.nl

wijze van citeren: Burgt, H.H.J. van der, Nader onderzoek flora en fauna Vrijenbanselaan te Rijswijk. *ECOquickscan*, ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap, Arnhem, 2014.



ecologisch adviesbureau *ECOquickscan* is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGREPEN	1
1.3	LEESWIJZER	2
2	ONDERZOEKSMETHODIEK	3
2.1	VAATPLANTEN	3
2.2	VISSEN	3
3	RESULTATEN	5
3.1	VAATPLANTEN	5
3.2	VISSEN	5
4	CONCLUSIE	7
4.1	BESCHERMDE SOORTEN	7
4.2	CONSEQUENTIES	7
4.3	AANBEVELINGEN	8
	BIJLAGE	
1	LITERATUURLIJST	

1 INLEIDING

1

1.1 AANLEIDING

In Rijswijk (gemeente Rijswijk, provincie Zuid-Holland) is aan de Vrijenbanselaan de nieuwbouw van een Shell-tankstation en KFC-fastfoodrestaurant beoogd. In het kader van de voorstaande beoogde ontwikkelingen heeft LBP|SIGHT, op basis van een eerder uitgevoerde quick scan flora en fauna (Burgt, 2014), aan ecologische adviesbureau *ECOquickscan* verzocht een nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van beschermde vaatplanten (met name rietorchis) en vissen. In het voorliggende rapport worden de resultaten en conclusies van dit onderzoek weergegeven.

1.2 GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGREPEN

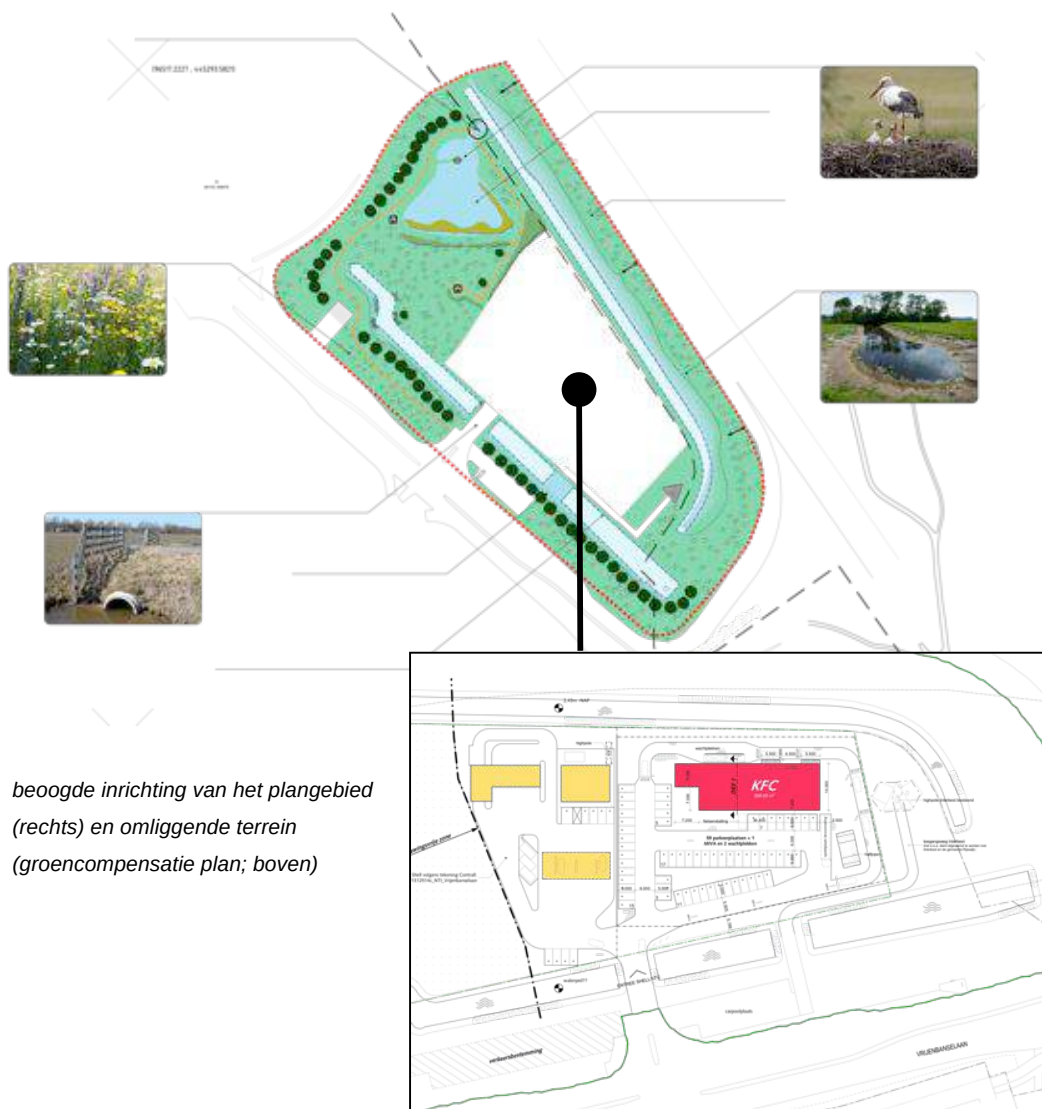
Het plangebied ligt in een stedelijk gebied tegen de snelweg A13 en wordt begrensd door een afrit van de snelweg (nr. 8), de Vrijenbanselaan en Rijswijkse Landingslaan. Ten noordwesten van het plangebied liggen groene gebieden in de vorm van een golfbaan en parken. Het plangebied grenst aan alle andere zijdes aan kantoor- of bedrijventerrein met aansluitend woonwijken.



globale ligging en indrukken van het plangebied; de skatebaan en reclamepaal (rechtsboven), een overzicht van de locatie vanaf de Rijswijkse Landingslaan (linksonder) en de natte rietvegetatie met wilgen (rechtsonder) (luchtfoto: Google Earth)

De locatie zelf bestaat, voor het grootste deel, uit een natte rietvegetatie en (oever van) watergangen. In het plangebied valt ook een skatebaan en reclamepaal. Daarnaast liggen in en direct aansluitend aan het plangebied de wegberm van de A13 en tegen de Vrijenbanselaan een parkeerplaats (carpoolplaats).

Binnen het plangebied is de nieuwbouw van een Shell-tankstation en KFC-fastfoodrestaurant beoogd. Ten behoeve van de bouw zullen alle aanwezige elementen binnen het te bebouwen gebied worden verwijderd (het te bebouwen terrein zal moeten worden opgehoogd). De locatie zal bereikbaar zijn vanaf de Vrijenbanselaan. Hiervoor zal een nieuwe toegangsweg worden gerealiseerd door de aanwezige watergang. De aanwezige parkeerplaats, skatebaan en reclamepaal blijven behouden (de skatebaan wordt wel verplaatst). Rondom het plangebied zal het terrein, als compensatie, worden heringericht (zie plantekening).



1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de toegepaste onderzoeksmethode(s). De resultaten van het onderzoek komen aan bod in hoofdstuk 3. In de conclusies, beschreven in hoofdstuk 4, wordt duidelijk wat de consequenties zijn naar aanleiding van het onderzoek.

2 ONDERZOEKSMETHODIEK

Het inventariseren van flora en fauna gebeurt, indien beschikbaar en toepasbaar, aan de hand van protocollen of 'vaste' inventarisatiemethodes. Deze methodes leiden vaak tot een goed beeld van de te onderzoeken soort of soortgroep in het plangebied. Indien mogelijk wordt dan ook volgens deze breed geaccepteerde onderzoeksmethode(s) geïnventariseerd. Hieronder wordt per soort of soortgroep de onderzoeksmethode(s) weergegeven.

2.1 VAATPLANTEN

Het onderzoek naar beschermde vaatplanten richt zich voornamelijk op de rietorchis. Gezien de bloeiperiode van deze soort is het onderzoek uitgevoerd op 7 juni 2014. Uiteraard is er ook gekeken naar andere beschermde soorten van de Flora- en faunawet (tabel 2 en 3).

2.2 VISSSEN

Voor het onderzoek naar vissen is de methode gehanteerd die is beschreven door RAVON. Hierbij zijn de watergangen door middel van een schepnet op kansrijke locaties bemonsterd. Daarnaast vond er een visuele inspectie plaats naar vissen die zich aan het wateroppervlak bevinden. Het nader onderzoek is uitgevoerd op 7 juni 2014.

onderzoeksgebied (rechts; oranje omlijnd); de berm langs de snelweg is niet meegenomen (zonder vergunning van RWS niet toegankelijk); de watergang langs de snelweg is wel onderzocht op vissen



3 RESULTATEN

Het nader onderzoek aan de Vrijenbanselaan te Rijswijk heeft het onderstaande resultaat opgeleverd.

5

3.1 VAATPLANTEN

Binnen en direct grenzend aan het plangebied zijn geen beschermde vaatplanten waargenomen. Langs de oevers en op andere vochtige delen van het plangebied overheerst riet (*Phragmites australis*) en groot hoefblad (*Petasites hybridus*).

3.2 VISSSEN

Binnen en direct grenzend aan het plangebied zijn geen beschermde vissen waargenomen. In de watergang tegen de Vrijenbanselaan zijn alleen enkele grote karpers (*Cyprinus carpio*) waargenomen.

4 CONCLUSIE

Uit de resultaten van het nader onderzoek aan de Vrijenbanselaan te Rijswijk kunnen de onderstaande conclusies getrokken worden. Deze conclusies kunnen consequenties hebben voor de beoogde plannen binnen het plangebied. Eventuele vervolgstappen worden ook beschreven in de paragraaf consequenties.

4.1 BESCHERMDE SOORTEN

In het plangebied is nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde vaatplanten (met name rietorchis) en vissen. Daarnaast is tijdens het onderzoek ook gekeken naar overige (beschermde) soorten.

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkelingen geen gevolgen hebben voor de onderzochte soorten. Ook zijn tijdens het nader onderzoek geen andere beschermde soorten waargenomen.

4.2 CONSEQUENTIES

Een tweetal algemene voorwaarden is vanuit de Flora- en faunawet altijd van toepassing:

- in het broedseizoen van vogels mogen de vegetatie, struweel en bomen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zouden kunnen leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren.

Gezien het natuurlijke karakter van het plangebied is het noodzakelijk dat de locatie buiten het broedseizoen in ontwikkeling wordt genomen en/of ongeschikt wordt gemaakt (en gehouden) om tijdens het broedseizoen te kunnen werken.

- op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
 - voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
 - het beperken van verlichting tijdens de avonduren in voorjaar, zomer en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
 - het rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen.

4.3 AANBEVELINGEN

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet zijn er ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied, zoals:

- voor vleermuizen zouden bomen (bomenrij) aangeplant kunnen worden langs de Rijswijkse Landingslaan (onderaan het talud) en Vrijenbanselaan om als verbindend element te kunnen fungeren tussen stedelijke gebied (zuidelijk van het plangebied) en groene gebieden (noordwestelijk van het plangebied; golfbaan en parken). De ruimte onder het viaduct over de snelweg A13 (Rijswijkse Landingslaan) is voldoende ruim voor vleermuizen (als onderdoorgang);
- het planten van bomen en struvelen voor vogels en vleermuizen verdient aanbeveling. Het beste zijn, ecologisch gezien, inheemse (autochtone) bes- en bloemdragende struiken en planten;
- het creëren van een geleidelijke overgang van de watergangen naar het plangebied. Hierbij dient vegetatieontwikkeling in deze overgang gestimuleerd te worden. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van soorten zoals de rietorchis, amfibieën en vissen (paaiplassen);
- het aanleggen van een poel met natuurlijke oeverbepanting, geïsoleerd van permanent watervoerende watergangen. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van amfibieën;
- er kunnen neststenen worden aangebracht ten behoeve van huismus op >2,5 meter hoogte in de muur. Deze beschermde soort verliest steeds meer nestmogelijkheden. De huidige nieuwbouw is voor deze soort niet geschikt.

In het groencompensatie plan is reeds invulling gegeven aan enkele van de bovenstaande maatregelen en/of andere maatregelen die een meerwaarde vormen voor soorten die genoemd zijn in de aanbevelingen. De voorstaande opsomming is geheel vrijblijvend en zeker niet verplicht. Ook andere maatregelen, zoals het plaatsen van een ooievaarsnest, dragen bij aan de verbetering van de natuurwaarden op deze locatie.

BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST

Burgt, H.H.J. van der, Quick scan flora en fauna Vrijenbanselaan te Rijswijk. *ECOquicks-can*, ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap, Arnhem, 2014.

quick scan flora en fauna

Vrijenbanselaan te Rijswijk

LBP|SIGHT



ECOquickscan

ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap

7 augustus 2014

projectnummer: 14014

quick scan flora en fauna

Vrijenbanselaan te Rijswijk

In opdracht van:

LBP|SIGHT

contactpersoon:

mevrouw M.I. Huizer MSc

7 augustus 2014



ECOquickscan

ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap

Haico van der Burgt

Fruittelerserf 43

6846 AC Arnhem

T 026-8446525

M 06-12971680

E haico@ecoquickscan.nl

I www.ecoquickscan.nl

wijze van citeren: Burgt, H.H.J. van der, Quick scan flora en fauna Vrijenbanselaan te Rijswijk. *ECOquickscan*, ecologisch adviesbureau voor natuur en landschap, Arnhem, 2014.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGROPEN	2
2	WETTELIJK KADER	3
2.1	GEBIEDSBESCHERMING	3
2.2	SOORTBESCHERMING	3
3	TOETSING	5
3.1	ONDERZOEKSMETHODIEK	5
3.2	BESCHERMDE GEBIEDEN	6
3.3	VOORKOMEN VAN BESCHERMDE SOORTEN	6
4	CONCLUSIE	11
4.1	GEBIEDSBESCHERMING	11
4.2	SOORTENBESCHERMING	11
4.3	CONSEQUENTIES	11
4.4	AANBEVELINGEN	12

BIJLAGE

1	LITERATUURLIJST	
---	-----------------	--

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In Rijswijk (gemeente Rijswijk, provincie Zuid-Holland) is aan de Vrijenbanselaan de nieuwbouw van een Shell-tankstation en KFC-fastfoodrestaurant beoogd. Aan ecologisch adviesbureau *ECOquickscan* is gevraagd te beoordelen of deze activiteit effect heeft op de flora en fauna op en rond de locatie. De voorliggende rapportage beschrijft de effecten op de aanwezige flora en fauna en geeft inzicht in de doorwerking van de natuurwetgeving op deze locatie.



globale ligging en indrukken van het plangebied; de skatebaan en reclamepaal (rechtsboven), een overzicht van de locatie vanaf de Rijswijkse Landingslaan (linksonder) en de natte rietvegetatie met wilgen (rechtsonder) (luchtfoto: Google Earth)

Voor de ruimtelijke ingreep mag plaatsvinden moet er eerst een onderzoek plaatsvinden in het kader van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Er zal bij deze activiteit rekening gehouden moeten worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voorliggend onderzoek is een quick scan waarin op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een eenmalige veldverkenning uitspraken worden gedaan over de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Het plangebied zal beoordeeld worden op geschiktheid voor beschermde planten en diersoorten en de verwachte effecten op deze soorten. Dit resulteert in conclusies en aanbevelingen. Deze quick scan is uitgevoerd op basis van de momenteel geldende uitwerking en interpretatie van beleid en wetgeving.

1.2 GEBIEDSBESCHRIJVING EN BEOOGDE INGREPEN

Het plangebied ligt in een stedelijk gebied tegen de snelweg A13 en wordt begrensd door een afrit van de snelweg (nr. 8), de Vrijenbanselaan en Rijswijkse Landingslaan. Ten noordwesten van het plangebied liggen groene gebieden in de vorm van een golfbaan en parken. Het plangebied grenst aan alle andere zijdes aan kantoor- of bedrijventerrein met aansluitend woonwijken.

De locatie zelf bestaat, voor het grootste deel, uit een natte rietvegetatie en (oevers van) watergangen. In het plangebied valt ook een skatebaan en reclamepaal. Daarnaast liggen in en direct aansluitend aan het plangebied de wegberm van de A13 en tegen de Vrijenbanselaan een parkeerplaats (carpoolplaats).

Binnen het plangebied is de nieuwbouw van een Shell-tankstation en KFC-fastfoodrestaurant beoogd. Ten behoeve van de bouw zullen alle aanwezige elementen binnen het te bebouwen gebied worden verwijderd (het te bebouwen terrein zal moeten worden opgehoogd). De locatie zal bereikbaar zijn vanaf de Vrijenbanselaan. Hiervoor zal een nieuwe toegangsweg worden gerealiseerd door de aanwezige watergang. De aanwezige parkeerplaats, skatebaan en reclamepaal blijven behouden (de skatebaan wordt wel verplaatst). Rondom het plangebied zal het terrein, als compensatie, worden heringericht (zie plantekening).



2 WETTELIJK KADER

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

2.1 GEBIEDSBESCHERMING

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de reeds bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen.

Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitatten en de habitatten van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Ecologische Hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status als Ecologische Hoofdstructuur niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

2.2 SOORTBESCHERMING

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is de Flora- en faunawet bepalend. De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Deze wet heeft de beschermingsregels, zoals die ook in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast.

Deze bescherming is als volgt in de Flora- en faunawet opgenomen:

- het is verboden beschermde plantensoorten te plukken, verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8);
- het is verboden beschermde diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen (artikel 9), opzettelijk te verontrusten (artikel 10) en hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren (artikel 11).

De procedurele consequenties zijn afhankelijk van de soorten die door de ingreep worden beïnvloed. Kortweg kunnen er drie beschermingsregimes worden onderscheiden:

- beschermingscategorie 1:
Een groot aantal beschermde soorten is in Nederland algemeen voorkomend. Op basis van het 'Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten' uit de Flora- en faunawet mogen ruimtelijke ingrepen worden uitgevoerd die tot effect hebben dat de verblijfsplaatsen van deze soorten worden aangetast;
- beschermingscategorie 2:
Voor beschermde soorten die minder algemeen zijn en extra aandacht verdienen, kan een vrijstelling (behalve voor het opzettelijk verontrusten) verkregen worden als de initiatiefnemer een goedgekeurde gedragscode heeft. Indien dit niet het geval is dient voor deze categorie een ontheffing aangevraagd te worden.
In zo'n gedragscode worden gedragslijnen aangegeven die men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Ontheffing is, als wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode, voor deze soorten alleen nog nodig als werkzaamheden afwijkend van de gedragscode worden uitgevoerd;
- beschermingscategorie 3:
De soorten uit deze categorie zijn in de Flora- en faunawet ingedeeld in twee groepen; de zogenaamde 'Bijlage 1-soorten' (uit het 'Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten') en 'Bijlage IV-soorten Habitatrichtlijn'. Het belangrijkste verschil is dat voor de 'Bijlage 1-soorten' een ontheffing te verkrijgen is in het kader van een ruimtelijke ingreep.
Voor 'Bijlage IV-soorten Habitatrichtlijn' geldt géén vrijstelling als het gaat om ruimtelijke ingrepen. Ontheffingen voor deze groep soorten worden slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat, de ingrepen vanwege dwingende redenen van groot openbaar belang dienen plaats te vinden en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Deze uitgebreide toets geldt ook voor alle vogelsoorten.

Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet. Voor aantastingen van verblijfplaatsen en belangrijke (onderdelen) van leefgebieden van meer strikt beschermde soorten, is ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en faunawet nodig van het ministerie van Economische Zaken.

Verder geldt altijd artikel 2 van de Flora- en faunawet, een zorgplichtbepaling. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving.

3 TOETSING

3.1 ONDERZOEKSMETHODIEK

Op basis van een gebiedsanalyse (ruimtelijk ecologisch), beschikbare soortgegevens en een veldverkenning, zullen uitspraken worden gedaan over de mogelijke aanwezigheid van beschermde planten en dieren in het plangebied. Vervolgens zullen voor alle (mogelijke) aanwezige beschermde soorten de effecten en eventuele gevolgen voor de beoogde ingreep beschreven worden.

Bij het opstellen van de quick scan flora en fauna is gebruik gemaakt van bestaande atlasgegevens uit de Atlas van Nederlandse Zoogdieren (Broekhuizen, 1992), de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpens, 1997) en op websites gepubliceerde verspreidingsgegevens van bijvoorbeeld Particulieren Gegevensbeherende Organisaties (RAVON, Zoogdiervereniging, etc.). Deze bronnen vermelden betrouwbare soortgegevens op basis van uurhokken (5 bij 5 kilometer), dit betekent dat het zeer globale gegevens betreft.

Op 8 maart 2014 heeft er een veldverkenning plaatsgevonden. Doel van deze veldverkenning was om een indruk te krijgen van de biotopen ter plaatse en de geschiktheid van het plangebied en haar omgeving voor de verschillende soortengroepen te beoordelen.

Het veldbezoek heeft nadrukkelijk niet de status van een volledige veldinventarisatie; het eenmalige veldbezoek geeft slechts een globaal beeld van aanwezige soorten en habitats op basis van een momentopname.

tijdens de veldverkenning bekeken gebied (rechts; oranje omlijnd); de berm langs de snelweg is niet meegenomen (zonder vergunning van RWS niet toegankelijk)



3.2 BESCHERMDE GEBIEDEN

natuurbeschermingswet

Het plangebied te Rijswijk ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied ligt op ongeveer 9 km afstand en betreft het Natura 2000-gebied 'Westduinpark & Wapendal' (Habitatrichtlijngebied). De beoogde plannen hebben betrekking op een relatief kleine oppervlakte, omgeven door wegen, in een stedelijk gebied. Hierdoor is een relatie met de aangewezen soorten en habitats van de beschermde gebieden afwezig. Negatieve effecten op het Natura 2000-gebied 'Westduinpark & Wapendal' zijn dan ook uit te sluiten.

ecologische hoofdstructuur

Het plangebied ligt bovendien niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar wel ongeveer op 1 km van de EHS. De EHS is gelegen ten zuidoosten van het plangebied en bestaat uit een strook groen (kade langs de Tweemolentjesvaart) tussen de parken Herlenkamp en Delftse Hout. Gezien de tussenliggende elementen (stedelijk gebied en de snelweg A13) ontbreekt een relatie met de EHS. Negatieve effecten op de EHS worden niet verwacht.

3.3 VOORKOMEN VAN BESCHERMDE SOORTEN

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of er ter plaatse van de activiteit sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde activiteit kan biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

vaatplanten

Het plangebied bestaat uit een natte rietvegetatie en oevers van watergangen. In de natte rietvegetatie domineren riet (*Phragmites australis*), brandnetel (*Urtica dioica*) en harig wilgenroosje (*Epilobium hirsutum*). In deze vegetatie staan ook enkele wilgen en elzen. Langs de oevers, en ook op enkele plekken in de rietvegetatie, staat groot hoefblad (*Petasites hybridus*). Buiten de locaties die gedomineerd worden door de voorstaande soorten is ruimte voor een meer gevarieerde begroeiing.

Tijdens de veldverkenning is in de natte rietvegetatie de beschermde grote kaardebol (*Dipsacus fullonum*) waargenomen. Voor deze soort, die onder het eerste, lichte, beschermingsregime van de Flora- en faunawet valt, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen.

Op basis van verspreidingsgegevens en het aanwezige habitat is het voorkomen van de rietorchis (*Dactylorhiza praetermissa*) binnen het plangebied niet uit te sluiten. Het gedeeltelijk ophogen van het terrein zal een negatief effect hebben op deze soort. Andere meer strikt beschermde vaatplanten worden op basis van aanwezige habitats niet verwacht. Aangeplante of gezaaide exemplaren van beschermde soorten (in bijvoorbeeld bermen) zijn niet beschermd in de Flora- en faunawet, omdat het geen natuurlijke groeiplaatsen betreft.

grondgebonden zoogdieren

Volgens verspreidingsgegevens uit de Atlas van Nederlandse Zoogdieren (Broekhuizen, 1992) komen in de omgeving van het plangebied soorten als egel (*Erinaceus europaeus*), gewone bosspitsmuis (*Sorex araneus*), dwergspitsmuis (*Sorex minutus*), huisspitsmuis

(*Crocidura russula*), mol (*Talpa europea*), vos (*Vulpes vulpes*), hermelijn (*Mustela erminea*), bunzing (*Mustela putorius*), wezel (*Mustela nivalis*), woelrat (*Arvicola terrestris*), rosse woelmuis (*Clethrionomys glareolus*), veldmuis (*Microtus arvalis*), dwergmuis (*Microtus minutus*), bosmuis (*Apodemus sylvaticus*), haas (*Lepus europeus*) en konijn (*Oryctolagus cuniculus*) voor.

Binnen het plangebied zijn een natte rietvegetatie en oevers van watergangen aanwezig en de locatie staat in verbinding met grote groene gebieden (golfterrein en parken). Daarom zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten als kleine marterachtigen, egel, (spits)muizen en mol niet uit te sluiten. Voor deze soorten, die onder het eerste, lichte, beschermingsregime van de Flora- en faunawet vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen.

Meer strikt beschermde soorten worden op basis van beschikbare verspreidingsgegevens, ligging (omsloten door wegen) en de aanwezige biotopen niet verwacht.

vleermuizen

Volgens de verspreidingsgegevens uit de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpen, 1997) komen in de omgeving van het plangebied gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), ruige dwergvleermuis (*Pipistrellus nathusii*), gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*), meervleermuis (*Myotis dasycneme*), rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*), watervleermuis (*Myotis daubentonii*) en tweekleurige vleermuis (*Vespertilio murinus*) voor.

Op basis van hun verblijfplaats zijn vleermuizen te verdelen in twee groepen namelijk: gebouwbewoners en boombewoners (er zijn ook soorten die van beide elementen gebruik maken). Aangezien gebouwen en voor vleermuizen geschikte bomen ontbreken binnen het plangebied (de waargenomen bomen betreffen jonge bomen of uitgelopen stobben van omgezaagde bomen) zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen uit te sluiten. Aangezien de jonge bomen en de uitgelopen stobben van beperkte omvang zijn en geen verbindend lijnelement vormen is het voorkomen van een vaste vliegroute tussen een verblijfplaats en foerageergebied uit te sluiten. Het plangebied kan wel als foerageergebied worden gebruikt door vleermuizen, maar zal vanwege de beperkte omvang en ligging (veel verlichting van aangrenzende wegen) geen essentieel onderdeel zijn van het leefgebied. Negatieve effecten op vleermuizen worden dan ook niet verwacht door de beoogde ingreep.

vogels

Tijdens het veldbezoek zijn vogels waargenomen zoals merel (*Turdus merula*), koolmees (*Parus major*), pimpelmees (*Parus caeruleus*), kauw (*Corvus monedula*), buizerd (*Buteo buteo*), fazant (*Phasianus colchicus*), grauwe gans (*Anser anser*), meerkoet (*Fulica atra*), wilde eend (*Anas platyrhynchos*) en enkele rietvogels. Alle vogelsoorten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval aanwezig is (actieve broedplaatsen). Gezien het natuurlijke karakter van het plangebied is het noodzakelijk dat de locatie buiten het broedseizoen in ontwikkeling wordt genomen en/of ongeschikt wordt gemaakt (en gehouden) om tijdens het broedseizoen te kunnen werken.

jaarrond beschermde vogels

Daarnaast zijn van een aantal vogelsoorten de nesten en nestlocaties (verblijfplaatsen) het gehele jaar door beschermd. Deze jaarrond beschermde vogelsoorten zijn onderverdeeld in vier categorieën:

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: steenuil);
2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: roek, gierzwaluw en huismus);
3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: grote gele kwikstaart, ooievaar, kerkuil, oehoe en slechtvalk);
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: boomvalk, buizerd, havik, sperwer, wespandief, zwarte wouw en ransuil).

Aangezien gebouwen (en/of andere bouwwerken) en voor jaarrond beschermde vogels geschikte bomen ontbreken binnen het plangebied (de waargenomen bomen betreffen jonge bomen of uitgelopen stobben van omgezaagde bomen) zijn vaste rust- en verblijfplaatsen (nestlocatie) van de voorstaande vogelsoorten uit te sluiten. Ook in de reclamepaal zijn geen nesten van (jaarrond beschermde) vogels waargenomen. Negatieve effecten op jaarrond beschermde soorten worden dan ook niet verwacht door de beoogde ingreep.

niet jaarrond beschermde vogels

Naast de voorstaande vier categorieën is er nog een vijfde categorie (beschermde) vogels. Deze vogels beschikken over voldoende flexibiliteit om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Deze vogels (en hun broedplaatsen) zijn in principe buiten het broedseizoen niet beschermd. Alleen als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen zijn deze soorten wel jaarrond beschermd.

Binnen het plangebied is de aanwezigheid van broedplaatsen van vogels uit de vijfde categorie niet uit te sluiten. Aangezien in de omgeving voldoende alternatieve broedplaatsen aanwezig zijn voor deze categorie vogels zijn er geen omstandigheden aanwezig om deze vogels jaarrond te beschermen. Negatieve effecten op vogels uit de vijfde categorie worden dan ook niet verwacht indien rekening gehouden wordt met het broedseizoen (actieve broedplaatsen).

amfibieën

RAVON verzamelt verspreidingsgegevens van reptielen, amfibieën en vissen (www.ravon.nl). Volgens RAVON komen in de omgeving van het plangebied amfibieën zoals bruine kikker (*Rana temporaria*), gewone pad (*Bufo bufo*), bastaardkikker (*Rana klepton esculenta*), kleine watersalamander (*Lissotriton vulgaris*) en meerkikker (*Rana ridibunda*) voor.

Aangezien de voorstaande algemene amfibieënsoorten zich in minder geschikte wateren, waarin vis voorkomt, voortplanten, is het voorkomen van algemeen voorkomende amfibieën niet uit te sluiten. Deze soorten gaan na de metamorfose op het land naar voedsel

zoeken. Hierbij kunnen ze grote afstanden afleggen. Omdat de dieren op het land overwinteren (met uitzondering van de bastaardkikker en meerkikker), is het ook mogelijk dat er dieren in de winterperiode binnen het plangebied aanwezig zijn. Voor deze soorten, die onder het eerste lichte beschermingsregime vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen. Meer strikt beschermde soorten worden op basis van verspreidingsgegevens niet verwacht.

reptielen

Op basis van verspreidingsgegevens van RAVON worden in de omgeving geen reptielen verwacht. Het aanwezige habitat is voor de meeste soorten reptielen ook niet geschikt. De meeste reptielensoorten houden zich met name op in geleidelijke overgangssituaties tussen natuurlijke biotopen in bos-, heide- en veengebieden (bijv. heide en/of heischrale graslanden in combinatie met bossen en/of kleine landschapselementen).

vissen

Volgens RAVON zijn de kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*), bittervoorn (*Rhodeus amarus*) en paling (*Anguilla anguilla*) in de omgeving waargenomen. Binnen en direct aansluitend aan het plangebied liggen watergangen/-partijen die geschikt zijn voor vissen. De waterpartij (in de natte rietvegetatie) ten noordwesten van het plangebied zal mogelijk worden gedempt of aangepast en er zal een toegangsweg worden gerealiseerd door de watergang aan de zuidzijde. Ook zal het werken aan de oevers/ophogen van het terrein een invloed kunnen hebben op de rondom het plangebied gelegen watergangen/-partijen. Negatieve effecten op vissen kunnen dan ook niet worden uitgesloten.

insecten (vlinders, libellen, sprinkhanen) en overige soortengroepen

Slechts een beperkt aantal van de zeer soortenrijke groep van de insecten is beschermd. De habitateisen van beschermde soorten binnen deze groep zijn vaak zeer locatiespecifiek en gebonden aan zeer bijzondere biotopen. Dergelijke biotopen komen niet in het plangebied voor. Overige strikt beschermde soorten als mollusken en weekdieren zijn ook niet te verwachten gezien de biotopen.

4 CONCLUSIE

Het plangebied te Rijswijk betreft een groen terrein (natuurlijk karakter) dat is omsloten door verschillende wegen (gelegen aan de snelweg A13). Op deze locatie is de nieuwbouw van een Shell-tankstation en KFC-fastfoodrestaurant beoogd.

4.1 GEBIEDSBESCHERMING

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden.

Het plangebied te Rijswijk ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in de NB-wet. Gebiedsbescherming in het kader van de NB-wet is op deze locatie niet aan de orde.

Het plangebied ligt bovendien niet in de EHS, maar wel ongeveer op 1 km afstand van de EHS. Gezien de tussenliggende elementen (stedelijk gebied en de snelweg A13) ontbreekt een relatie met de EHS. Negatieve effecten op de EHS worden niet verwacht.

4.2 SOORTENBESCHERMING

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals grote kaardebol, kleine marterachtige, egel, (spits)muizen, mol, bruine kikker, gewone pad, bastaardkikker, kleine watersalamander en meerkikker zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten zijn meer strikt beschermde soorten, soorten waarvoor bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Flora- en faunawet geldt. Op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezige habitats en de biotoopeisen van individuele planten- en diersoorten zijn de rietorchis, paling, kleine modderkruiper en bittervoorn niet uit te sluiten binnen het plangebied.

4.3 CONSEQUENTIES

De verkennende quick scan flora en fauna kan, op basis van het eenmalige veldbezoek, de aanwezigheid van alle mogelijk voorkomende ontheffingsplichtige soorten niet op voorhand uitsluiten. Daarom moet nader onderzoek gedaan worden naar:

- rietorchis (tabel 2; Flora- en faunawet), onderzoeksperiode: (mei) juni (voorafgaand aan het maaien van oevers en bermen);

- kleine modderkruiper & paling (tabel 2; Flora- en faunawet) en bittervoorn (tabel 3; Flora- en faunawet en bijlage 1 AMvB), onderzoeksperiode: alle vissen, april - oktober (kan gelijktijdig uitgevoerd worden met het onderzoek naar de rietorchis).

Het gebruik van het plangebied door deze soorten kan door middel van nader onderzoek in beeld worden gebracht zodat het werkelijke effect van de ingreep op (het leefgebied van) daadwerkelijk aanwezige soorten kan worden bepaald. Pas dan kan worden bepaald of het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is. Bij een dergelijke ontheffing worden vaak mitigerende en compenserende maatregelen gevraagd.

Verder is er een tweetal algemene voorwaarden vanuit de Flora- en faunawet altijd van toepassing:

- in het broedseizoen van vogels mogen de vegetatie, struweel en bomen in het plangebied niet worden verwijderd. De start van werkzaamheden tijdens deze periode zouden kunnen leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren.
Gezien het natuurlijke karakter van het plangebied is het noodzakelijk dat de locatie buiten het broedseizoen in ontwikkeling wordt genomen en/of ongeschikt wordt gemaakt (en gehouden) om tijdens het broedseizoen te kunnen werken.
- op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
 - voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
 - het beperken van verlichting tijdens de avonduren in voorjaar, zomer en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
 - het rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter(slaap)seizoen.

4.4 AANBEVELINGEN

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet zijn er ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied, zoals:

- voor vleermuizen zouden bomen (bomenrij) aangeplant kunnen worden langs de Rijswijkse Landingslaan (onderaan het talud) en Vrijenbanselaan om als verbindend element te kunnen fungeren tussen stedelijke gebied (zuidelijk van het plangebied) en groene gebieden (noordwestelijk van het plangebied; golfbaan en parken). De ruimte onder het viaduct over de snelweg A13 (Rijswijkse Landingslaan) is voldoende ruim voor vleermuizen (als onderdoorgang);
- het planten van bomen en struiken voor vogels en vleermuizen verdient aanbeveling. Het beste zijn, ecologisch gezien, inheemse (autochtone) bes- en bloemdragende struiken en planten;

- het creëren van een geleidelijke overgang van de watergangen naar het plangebied. Hierbij dient vegetatieontwikkeling in deze overgang gestimuleerd te worden. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van soorten zoals de rietorchis, amfibieën en vissen (paaiplaatsen);
- het aanleggen van een poel met natuurlijke oeverbeplanting, geïsoleerd van permanent watervoerende watergangen. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van amfibieën;
- er kunnen neststenen worden aangebracht ten behoeve van huismus op >2,5 meter hoogte in de muur. Deze beschermde soort verliest steeds meer nestmogelijkheden. De huidige nieuwbouw is voor deze soort niet geschikt.

In het groencompensatie plan is reeds invulling gegeven aan enkele van de bovenstaande maatregelen en/of andere maatregelen die een meerwaarde vormen voor soorten die genoemd zijn in de aanbevelingen. De voorstaande opsomming is geheel vrijblijvend en zeker niet verplicht. Ook andere maatregelen, zoals het plaatsen van een ooievaarsnest, dragen bij aan de verbetering van de natuurwaarden op deze locatie.

BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST

Broekhuizen, S., e.a., Atlas van de Nederlandse zoogdieren, uitgeverij KNNV, Utrecht, 1992.

Limpens, H.J.G.A., e.a., Atlas van de Nederlandse vleermuizen, uitgeverij KNNV, Utrecht, 1997.

Meijden, R. van der, Heukels' flora van Nederland, 23^e druk, uitgeverij Wolters Noordhof, Groningen, 2005.

Websites:

www.ravon.nl

www.zoogdiervereniging.nl

www.zuid-holland.nl

www.rijksoverheid.nl

www.floron.nl

Bijlage 8

Archeologisch onderzoek

Nummer

16



Nieuwe Tijd

Late Middeleeuwen

Vroege Middeleeuwen

Romeinse Tijd

IJzertijd

Bronstijd

Neolithicum

Mesolithicum

Paleolithicum

Archeologisch Bureauonderzoek

‘Kavel Wittebrug’

locatie Vrijenban te Rijswijk

September 2007

O. Holthausen

Rijswijk



Archeologisch Bureauonderzoek

‘Kavel Wittebrug’

locatie Vrijenban te Rijswijk



Gemeente Rijswijk
Bureau Monumentenzorg en Archeologie

O. Holthausen

September 2007

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Administratieve gegevens	4
3	Geologie van de onderzoekslocatie	5
4	Het plangebied: historische en archeologische gegevens	7
4.1	Inleiding	7
4.2	Historische situatie	8
4.3	Huidige situatie	9
4.4	Toekomstige situatie	9
5	Archeologisch verwachtingsmodel	10
6	Conclusies en aanbevelingen	11
	Literatuur	12
	Colofon	13

1 Inleiding

De firma Wittebrug Autogroep is voornemens om op een kavel in de wijk Vrijenban te Rijswijk, gelegen tussen de Rijksweg 13 en de Vrijenbanselaan, de bouw van een nieuwe vestiging te realiseren. Vanwege de met de herinrichting gepaard gaande verstoringen van de bodem, waarbij mogelijk aanwezige archeologische resten verloren gaan, is een bureauonderzoek uitgevoerd.



Afb. 1: Kaart van de gemeente Rijswijk. De rode ster geeft het plangebied Wittebrug aan.

2 Administratieve gegevens

Datum: juli/augustus 2007

Opdrachtgever: Wittebrug Autogroep
Donau 120
2267 DV Leidschendam
Contactpersoon: dhr. J. Blonk

Uitvoerder: Gemeente Rijswijk, Dienst Grondgebiedzaken
Afdeling Vergunning en Handhaving
Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA)
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Bevoegd gezag: Gemeente Rijswijk, BMA

Naam deskundige : dhr. drs. J.M. Koot

Beheer en plaats van documentatie: Gemeente Rijswijk, BMA
Bogaardplein 15
2284 DP Rijswijk

Landelijk registratienummer (CIS-code): 23974

Locatie

Toponiem: 'Kavel Wittebrug'

Plaats: Wijk Vrijenban te Rijswijk

Gemeente: Rijswijk

RD-coördinaten: X 84.236 / Y 449.550; X 84.387 / Y 449.317;
X 84.358 / Y 449.252; X 84.181 / Y 449.434

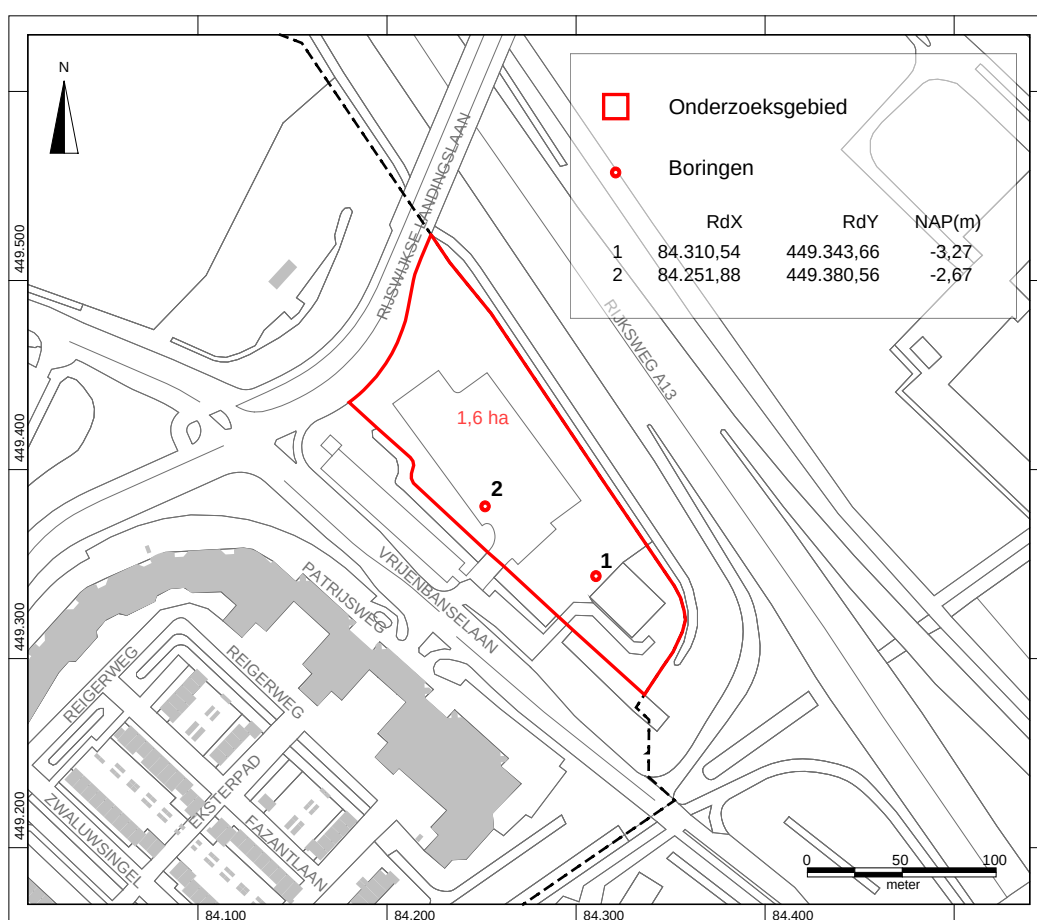
Kadastrale nummers: 2224

Sectie: F

3 Geologie van de onderzoekslocatie

Het plangebied bevindt zich in een voormalige droogmakerij. De oorspronkelijke geologische situatie van het plangebied (zie Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk, TNO, versie 2007) was als volgt: afzettingen van het Laagpakket van Walcheren (zand en klei) op Hollandveen op afzettingen van het Laagpakket van Wormer (zand en klei). Door afgraving van het Laagpakket van Walcheren en het Hollandveen zijn de onderliggende afzettingen aan het maaiveld komen te liggen. In de huidige geologische situatie bevinden zich de afzettingen behorende tot het Laagpakket van Wormer over het merendeel van het plangebied aan het maaiveld of onder de bestaande bouwvoor. De top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk liggen volgens de geologische kaart dieper dan 5 m – NAP. Afbeelding 3 op pagina 6 is een uitsnede van de geologische kaart met daarop weergegeven het plangebied.

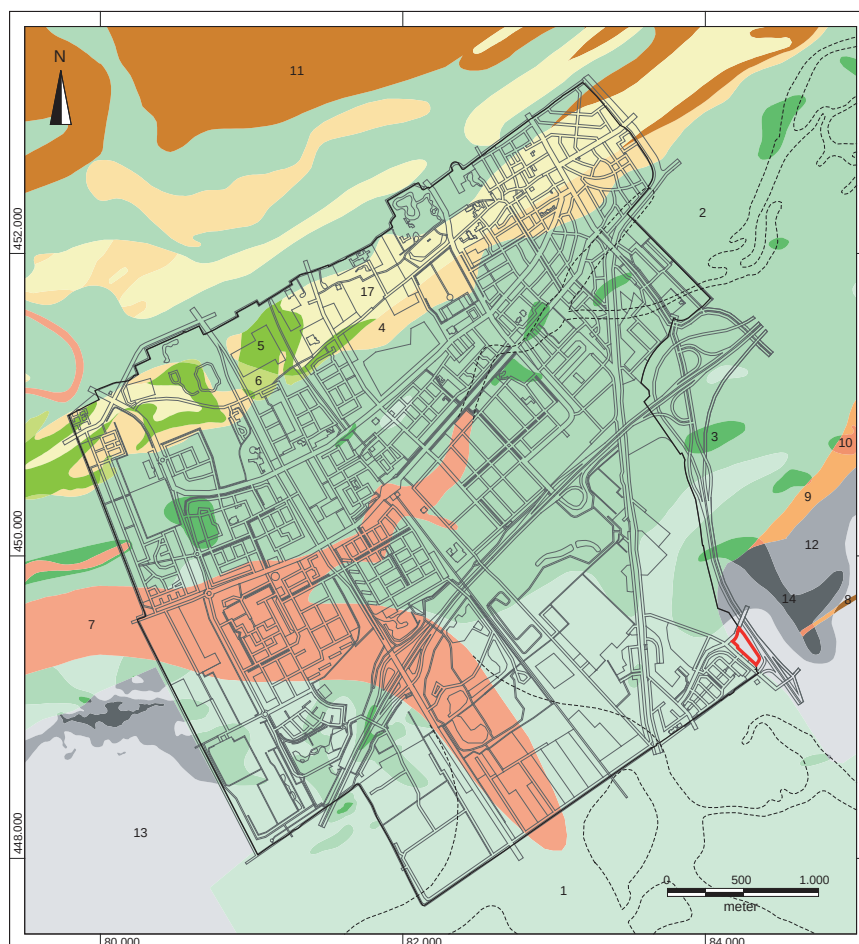
Op 10 juli 2007 is ter toetsing en aanvulling van de beschikbare geologische gegevens een tweetal grondboringen verricht (Edelmanboor met een diameter van 8 cm). Ter plaatse van boring 1 was de bodem recentelijk verstoord tot circa 4,67 m – NAP; hieronder bestond de bodem tot de maximaal bereikte diepte van 5,27 m – NAP uit lemig zand – natuurlijke afzettingen behorende tot het Laagpakket van Wormer. Ter plaatse van boring 2 bleek de bodem tot 3,77 m – NAP recentelijk verstoord te zijn. Hieronder was tot een diepte van 4,37 m –NAP veen aanwezig, behorende tot



Afb. 2: Het plangebied met de locaties van de boringen.

het Hollandveen. Van 4,37 tot 5,17 m –NAP bestond de bodem uit siltige klei. Op een diepte van 5,17 m –NAP werd lemig zand aangetroffen; dit zandpakket zet zich voort tot de maximaal bereikte diepte van 5,67 m –NAP. De twee onderste pakketten sediment zijn mariene afzettingen, behorende tot het Laagpakket van Wormer.

Afb. 3:
Gemeente Rijswijk en
onderzoekslocatie
geprojecteerd op de
geologische situatie
(naar TNO 2007).



Legenda Geologie

Locatie onderzoek

Laagpakket van Walcheren aan maaiveld of onder stadsophogingsdek (hoofdzakelijk zand)

- 1 Laagpakket van Walcheren op Hollandveen op Laagpakket van Wormer en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk dieper liggen dan 5m -NAP
- 2 Laagpakket van Walcheren op Hollandveen op Laagpakket van Wormer en/of Laag van Rijswijk en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk ondieper liggen dan 5m -NAP
- 3 Laagpakket van Walcheren op Hollandveen, op Laag van Ypenburg, op Laag van Rijswijk of Laagpakket van Wormer
- 4 Laagpakket van Walcheren op Hollandveen, op Laag van Voorburg, op Laagpakket van Rijswijk
- 5 Laagpakket van Walcheren, op Laag van Voorburg
- 6 Laagpakket van Walcheren, op Laag van Rijswijk en/of Laagpakket van Wormer
- 7 Laagpakket van Walcheren, waar de Gantel Laag (geulafzettingen) zich diep ingesneden heeft in de onderliggende afzettingen
- Laagpakket van Walcheren (Gantel Laag), met een beperkte insnijding in de onderliggende afzettingen (restant Hollandveen is nog aanwezig)

Formatie van Nieuwkoop aan maaiveld of onder stadsophogingsdek (hoofdzakelijk zand)

- 8 Hollandveen op Laagpakket van Wormer en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk dieper liggen dan 5m -NAP
- 9 Hollandveen op Laagpakket van Wormer en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk ondieper liggen dan 5m -NAP
- 10 Hollandveen, op Laag van Ypenburg
- 11 Hollandveen, op Laag van Voorburg

Laagpakket van Wormer aan maaiveld

- 12 Afzettingen van Wormer aan maaiveld en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer of de Laag van Rijswijk ondieper liggen dan 5m -NAP
- 13 Afzettingen van Wormer aan maaiveld en waar de top van de zandafzettingen van het Laagpakket van Wormer of de Laag van Rijswijk dieper liggen dan 5m -NAP
- 14 Laag van Ypenburg, eventueel bedekt met een dunne laag van het Laagpakket van Wormer

Laagpakket van Schoorl aan maaiveld of onder stadsophogingsdek (hoofdzakelijk zand)

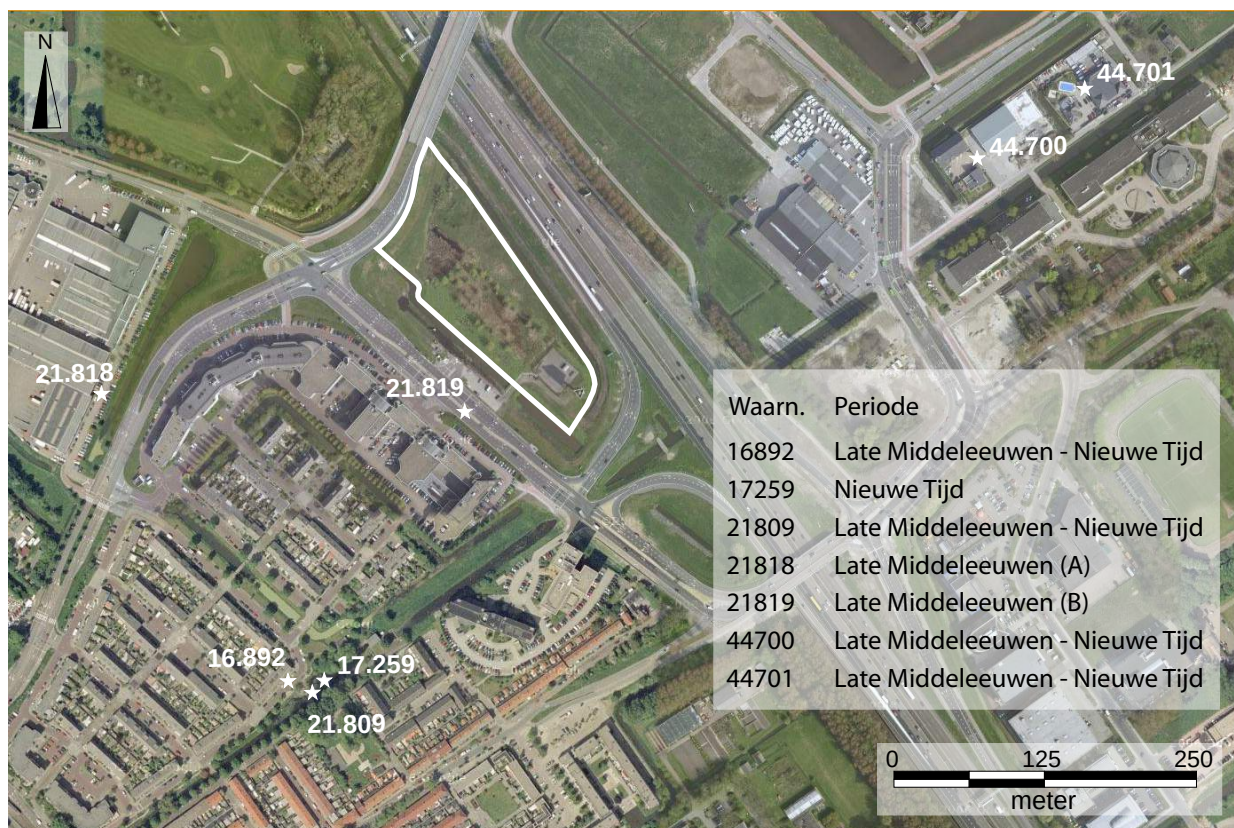
- 17 Laag van Voorburg, met eventueel een deklaag van de Laag van Den Haag, dunner dan 2m

4 Het plangebied: historische en archeologische gegevens

4.1 Inleiding

Raadpleging van het archeologisch informatie systeem ARCHIS laat zien dat binnen een straal van circa 500 meter van het plangebied tenminste een zevental archeologische waarnemingen is geregistreerd (afbeelding 4). De vindplaatsen dateren uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd. De meeste waarnemingen betreffen oppervlaktevondsten van laatmiddeleeuws aardewerk. De waarnemingen 16892, 17259 en 21809 behoren tot één en dezelfde vindplaats: de oude Broekpoldermolen (16e-19e eeuw). De resten van deze molen zijn nu een gemeentelijk monument.

Op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) staat het plangebied niet aangeduid als een gebied met een vastgestelde archeologische waarde. Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) maakt het plangebied deel uit van een terrein met een zeer lage archeologische verwachtingswaarde. Op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) Zuid-Holland (regio Duin en Bollenstreek; kaart 1b, Archeologie, waarden; versie 2007) is het plangebied aangeduid als een gebied met een lage kans op het aantreffen van archeologische sporen. Volgens de Gemeentelijke Nota Monumentenzorg en Archeologie 2005-2009 ligt het plangebied in een zone van lage archeologische waarde.



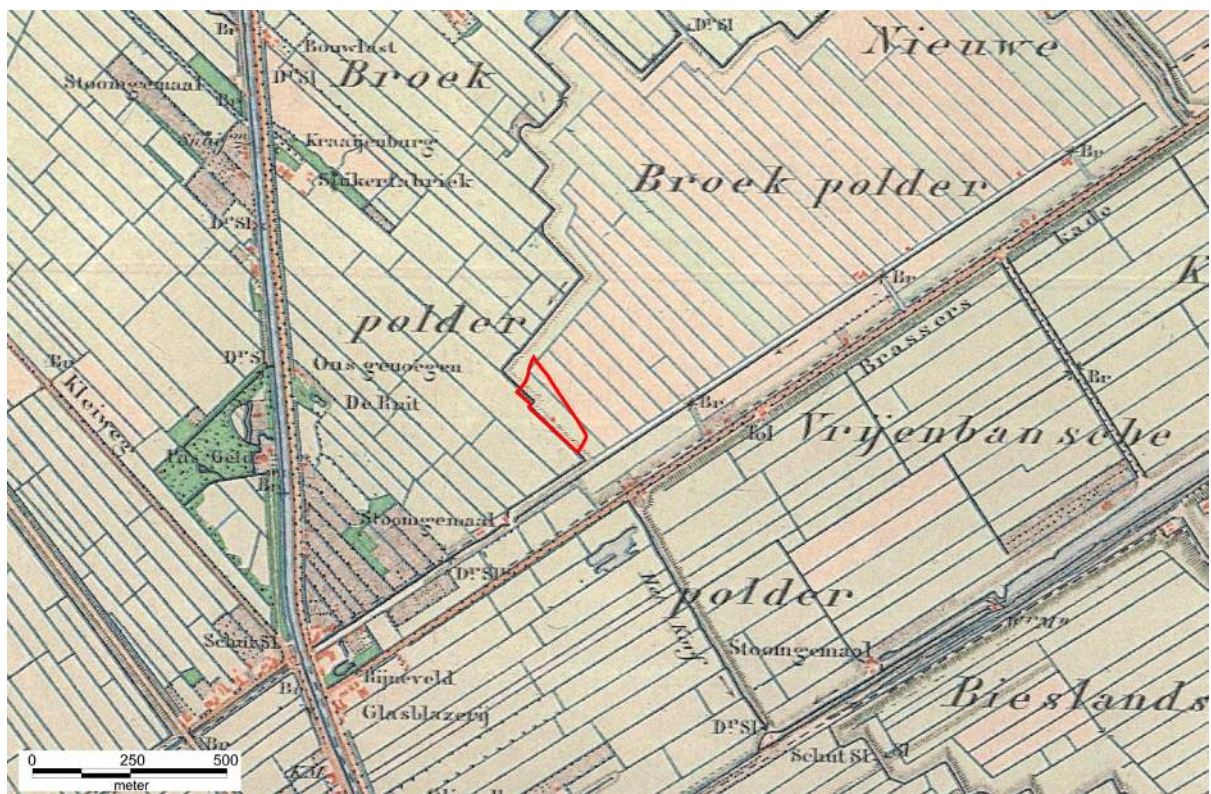
Afb. 4: Een luchtfoto van het plangebied en omgeving met de locaties van de in ARCHIS geregistreerde waarnemingen.

4.2 Historische situatie

Het plangebied maakt deel uit van een gebied dat vanaf de 12e eeuw werd ontgonnen. Bij de ontginning van het gebied werden dijken aangelegd en werden sloten gegraven waardoor een verkaveld landschap ontstond. Door afwatering werd het gebied geschikt gemaakt voor agrarische activiteiten en bewoning. Pas nadat door onder andere bodemdaling de sloten niet meer afdoende waren om het gebied droog te houden, begon men gebruik te maken van bemaling met behulp van molens (vanaf de 15e eeuw).

Door grootschalige veenwinning, waarbij het veen zelfs tot onder de grondwaterspiegel werd afgegraven, ontstonden veenplassen. In de 19e eeuw ontstond de behoefte om de veenplassen droog te maken; tussen 1870 en 1876 werd een ringdijk aangelegd en werd met behulp van een stoomgemaal en windmolens het gebied droog gemaakt (Teixeira de Mattos, 1908). Het plangebied 'Wittebrug' is het meest zuidwestelijk gelegen deel van de droogmakerij. De nieuw ontstane landbouwgrond – de Nieuwe Broekpolder – was als zodanig in gebruik tot in de jaren '30 en '50 van de vorige eeuw het militaire vliegveld Ypenburg werd aangelegd. Door de aanleg van de Rijksweg in de jaren '30 werd het plangebied gescheiden van het overige deel van de voormalige droogmakerij. Het plangebied is tot op de dag van vandaag onbebouwd gebleven. Van de droogmakerij zijn restanten van de zuidwestelijke dijk en aangrenzende sloot in het plangebied bewaard gebleven.

Afbeelding 5 geeft de situatie rond 1874 weer, enkele jaren na het droogmaken van het gebied 'Nieuwe Broekpolder'.



Afb. 5: Uitsnede uit de Militaire Topografische Kaart uit 1874 met daarop weergegeven het plangebied.

4.3 Huidige situatie

Momenteel is het plangebied een grotendeels braakliggend terrein tussen de Rijksweg 13 en de Vrijenbanselaan. Op het zuidoostelijk deel staat een grote reclamemast en bevindt zich een verhard speelterrein; het overige deel is onbebouwd en dicht begroeid met onder andere riet, struiken en bomen.

4.4 Toekomstige situatie

Ten tijde van het opstellen van het onderhavige rapport zijn geen gedetailleerde gegevens bekend met betrekking tot de herinrichting – de voorgenomen bouw en zaken als omvang en diepte van de bodemingrepen ten behoeve van funderingen, kabels & leidingen enzovoort.

5 Archeologisch verwachtingsmodel

Het gespecificeerde (archeologische) verwachtingsmodel baseert zich op de archeologische, historische en geologische gegevens. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de beschikbare verwachtings- en waardenkaarten: de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) en de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Het geheel aan gegevens wordt geanalyseerd en in onderling verband geïnterpreteerd.

De IKAW geeft een zeer lage trefkans (op archeologische resten) voor het plangebied; deze verwachting is hoofdzakelijk gebaseerd op het gegeven dat de bodem van het plangebied in belangrijke mate is afgegraven voor de veenwinning. Ditzelfde geldt voor de lage verwachting op de CHS. Door het afgraven van het veenpakket en de daarop liggende bodemlagen, zijn alle eventueel aanwezige resten van bewoning en/of economische exploitatie vanaf de Bronstijd tot en met circa 1871 verloren gegaan. Ter plaatse van boring 2 is gebleken dat plaatselijk de bodemopbouw nog gedeeltelijk intact is; deze situatie zal zich beperken tot de randzone van de voormalige droogmakerij, waar slechts een smalle, nog aanwezige dijk een enigszins intact bodemprofiel laat zien. Evenwel is ter plaatse niet gebleken dat archeologische resten aanwezig zijn, waardoor ook voor deze zone een lage verwachting geldt. De geologische kaart laat zien dat het onder het maaiveld aanwezige Laagpakket van Wormer en/of de Laag van Rijswijk ter plaatse van het plangebied dieper ligt dan 5 m – NAP en dat zich ter plaats geen duinkoppen in de ondergrond bevinden. De boringen bevestigen dit beeld. Derhalve geldt eveneens een zeer lage verwachting voor bewoningssporen uit de Prehistorie op of in deze afzettingen, aangezien de omstandigheden destijds te nat zullen zijn geweest voor bewoning.

6 Conclusies en aanbevelingen

Het gespecificeerde verwachtingsmodel wijst op een zeer geringe kans op het aantreffen van archeologische resten binnen het plangebied. Op basis van de geologische situatie bestond reeds een zeer lage verwachting met betrekking tot bewoningsresten uit de Prehistorie vanwege het feit dat de locatie te vochtig zou zijn geweest om bewoning mogelijk gemaakt te hebben. Het overige bodemprofiel is nagenoeg geheel vergraven en daarmee de kans om nog archeologische resten uit de periode vòòr de veenwinning aan te treffen. Derhalve wordt geen aanleiding gezien om in het plangebied aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren.

Literatuur

Anoniem, 2007. Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland. Regio Duin- en Bollenstreek, Den Haag, Provincie Zuid-Holland;

Anoniem, 2004. Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 2.2, CvAK;
Archeologisch Informatie Systeem ARCHIS;

Geoarcheologische kaart van Den Haag en Rijswijk, 2007, TNO Bouw en Ondergrond, Utrecht/
Den Haag;

Gooijer, A. de, 2004. Monumenten- en Archeologiebeleid, Gemeente Rijswijk 2005-2009,
Maarsbergen;

Teixeira de Mattos, L.F., 1908. De Broekpolder, in: De waterkeeringen, waterschappen en polders
van Zuid-Holland, II, Polders in Delfland, 192-196.

Tuyl, J.D. van, 1997. Inventaris Broekpolders (Vrijenban/Delft, Rijswijk), Delft.

Colofon:

Rijswijkse Archeologische Rapporten, nummer 16, september 2007

Titel: Archeologisch Bureauonderzoek 'Kavel Wittebrug', locatie Vrijenban te Rijswijk

Auteur: O. Holthausen

Afbeeldingen, tenzij anders vermeld: J. van Oijen

ISBN/EAN: 978-90-8681-012-3

Correspondentieadres:

Gemeente Rijswijk

Dienst Grondgebiedzaken

Afdeling Vergunningen en Handhaving

Bureau Monumentenzorg en Archeologie

Postbus 5305

2280 HH Rijswijk

Tel: (070) 326 1556

Fax: (070) 326 1410

E-mail: Archeologie@rijswijk.nl

Bezoekadres:

Stadhuis Rijswijk

Bogaardplein 15

2284 DP Rijswijk

De gemeente Rijswijk aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Bijlage 9

Onderzoek verkeer

Memo verkeerstoets Shell en KFC Rijswijk

Aan:	Meriël Huizer, LBP Sight
Van:	Jarno Brouwer/ Frans Kraaikamp, BonoTraffics bv
Betreft:	Memo verkeerstoets nieuwbouwplan Shell en KFC in Rijswijk
Projectnummer:	LBP003
Datum:	28 mei 2014

1 Inleiding

LBP Sight heeft BonoTraffics bv gevraagd een verkeerstoets uit te voeren voor een nieuwbouwplan bestaande uit een Shell tankstation, inclusief wasstraat en een KFC restaurant aan de Vrijenbanselaan in Rijswijk. In deze memo is het resultaat van deze verkeerstoets beschreven.

2 Verkeerstoets

Uitgangspunten verkeerstoets

Van het nieuwbouwplan Shell en de KFC is een aantal gegevens aangeleverd op basis waarvan de verkeerstoets is uitgevoerd, te weten:

- ▲ Excelsheet verkeersverdeling model Vrijenbanselaan (per email 11-04-2014)
- ▲ gegevens Shell aantal klanten per werkdag 6.00-23.00 uur incl. wasstraat (per email 11-04-2014)
- ▲ modelplot Vrijenban gemeente Rijswijk 2011 'Variant situatie 2020' (per email 11-04-2014)
- ▲ COCON database 'Vrijenbanselaan K49-K50-K51.cdb' (per email 28-04-2014)

Verkeersgeneratie nieuwbouwplan

Op basis van de beschikbare ervaringscijfers van Shell en KFC is de verkeersgeneratie (het aantal aankomsten en vertrekken per auto) bepaald. In tabel 2.1 is per functie de verkeersgeneratie voor zowel een werkdagemaal als maatgevend werkdag spitsuur weergegeven.

Functie	ervaringscijfers KFC/ Shell	Verkeersgeneratie maatgevend spitsuur
KFC restaurant	580 (290 aankomende en 290 vertrekkende klanten)	87 ¹ (43,5 aankomende en 43,5 vertrekkende klanten)
Shell (tankstation, wasstraat en verkoopgebouw)	2.600 (1.300 aankomende en 1.300 vertrekkende klanten)	260 ² (130 aankomende en 130 vertrekkende klanten)
Totaal (afgerond op 10-tallen)	3.180	350

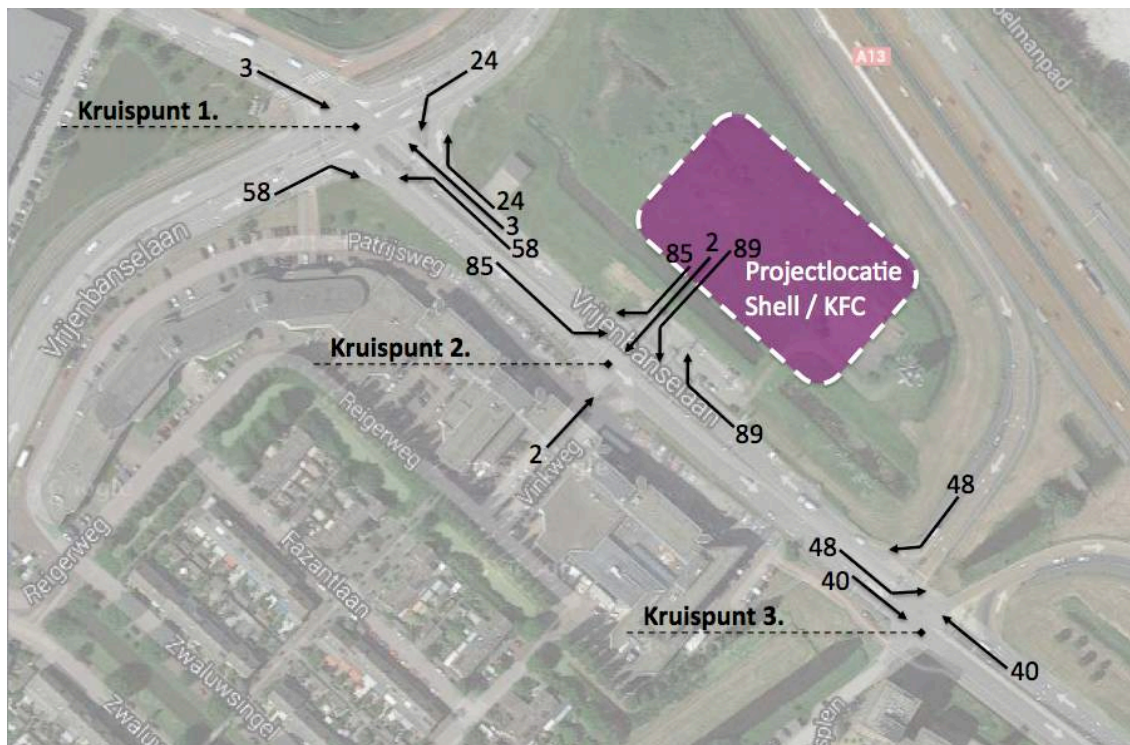
Tabel 2.1; verkeersgeneratie (in motorvoertuigen) werkdag-etmaal en werkdag spitsuur KFC en Shell nieuwbouwplan

¹ maatgevend spitsuur (18.00-19.00 uur) = 15% van etmaalwaarde

² geen specifieke gegevens over het drukste uur beschikbaar. Gehanteerd: maatgevend spitsuur is 10% van etmaalwaarde (algemene vuistregel)

Toedeling verkeersgeneratie KFC en Shell aan kruispunten en wegvakken 2020

Op basis van verkeersintensiteiten (wegvakdoorsnedes) uit het verkeersmodel situatie 2020, is de verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan evenredig aan de verschillende richtingen van de drie nabij gelegen kruispunten toegedeeld. In afbeelding 2.1 is de verdeling van de verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan van het maatgevend spitsuur weergegeven. De resultaten van het maatgevend spitsuur zijn gebruikt als bepalende factor voor het nog kunnen afwikkelen van het verkeer.



Afbeelding 2.1; toedeling verkeersgeneratie nieuwbouwplan maatgevend spitsuur

Nieuwe verkeersregelingen en fasediagrammen drietal kruispunten

Voor kruispunt 2 is een nieuwe verkeerslichtenregelingen gemaakt. Dit kruispunt beschikt in de huidige situatie alleen over een voetgangersoversteek op de noordwestelijke tak. Door de realisatie van het nieuwbouwplan is voor dit kruispunt op zowel de noordwestelijke tak als de zuidoostelijke tak rekening gehouden met een fiets- en voetgangersoversteek. Daarnaast zijn voor de drie kruispunten door de toename van het verkeer van het nieuwbouwplan nieuwe fasediagrammen voor de verkeerslichtenregelingen gemaakt. Dit betekent dat bepaalde richtingen langer of juist korter groen krijgen voor een optimale afwikkeling van het verkeer.

Verkeerssimulatie toekomstige situatie met en zonder nieuwbouwplan

Met behulp van het microdynamisch verkeersmodel VISSIM zijn de consequenties van het nieuwbouwplan op de afwikkeling van het verkeer en eventuele langere wachtrijen, met name richting de afrit van de A13, inzichtelijk gemaakt. De doorstroming van het verkeer op de kruispunten is bepaald aan de hand van de wachtrijlengte voor het gemotoriseerd verkeer. Tijdens de simulatie is voor iedere signaalgroep de maximaal voorgekomen wachtrij bepaald. Uit de gehele dataset met uitkomsten is vervolgens het 95^e percentiel bepaald. Dit betekent dat in niet meer dan 5% van de gevallen de voorkomende wachtrij deze lengte zal

overschrijden. Om de effecten van het nieuwbouwplan te kunnen bepalen zijn voor zowel de situatie 2020 zonder nieuwbouwplan als de situatie 2020 met nieuwbouwplan, simulaties uitgevoerd.

Resultaten en conclusie verkeerstoets

De uitkomsten van de simulaties laten zien dat de wachtrijlengtes op de meeste richtingen iets toenemen als gevolg van de realisatie van het nieuwbouwplan. Zowel in de situatie zonder als met nieuwbouwplan hebben de drie kruispunten voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. Van een eventuele terugslag van de wachtrij richting de afrit van de A13 is dan ook geen sprake, er is voldoende opstelcapaciteit. De realisatie van het nieuwbouwplan in deze vorm heeft geen negatieve gevolgen voor de doorstroming of afwikkeling van het verkeer in de omgeving en de verwachting is dan ook dat de capaciteit van de kruispunten voldoende is om terugslag tot op de A13 te voorkomen.

Wat bij de simulaties wel opvalt is dat bij kruispunt 2 de wachtrij rechtsaf vanaf het terrein van het nieuwbouwplan bij realisatie van het nieuwbouwplan ongeveer 70 meter gaat bedragen. Ook de andere gecombineerde richting vanaf het nieuwbouwplan voor de richting rechtdoor en linksaf laat dan een wachtrij zien van ongeveer 45 meter. Deze wachtrijlengtes zijn inclusief de wachtrijen ten behoeve het huidige carpoolterrein. Deze benodigde opstellengtes zijn dan ook een aandachtspunt bij de inrichting van het terrein van het nieuwbouwplan. Wel moet worden opgemerkt dat deze wachtrijlengtes in de praktijk korter zullen zijn, doordat de fiets- en voetgangersoversteek niet elke cyclus wordt gebruikt (vanwege de beperkte bestemming) en dus meer groentijd over blijft voor de autorichtingen.

Aandachtspunten optimalisatie doorstroming verkeer

De cyclustijd van de kruispunten bedraagt iets minder dan 90 seconden. Om de doorstroming op bepaalde richtingen te bevorderen is het mogelijk de cyclustijd te verlengen. Daarnaast zijn er enkele richtingen waarop zeer weinig verkeer aanwezig is. Deze zullen niet elke cyclus aanwezig zijn, zodat de groentijd benut kan worden voor andere richtingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor kruispunt 1. Doordat verkeer linksaf richting Zuiderweg en rechtsaf vanaf Zuiderweg niet elke cyclus aanwezig is, kan verkeer vanaf Vrijenbanselaan linksaf richting Vrijenbanselaan (volgen Vrijenbanselaan) meer groen krijgen waardoor de doorstroming wordt verbeterd. Daarnaast zou de doorstroming verbeterd kunnen worden door de hoofdstroom Vrijenbanselaan beide rijstroken linksaf te leiden. Nu moet verkeer in principe eerst voorsorteren voor het linksafvak. Dit leidt tot opstoppingen en vermindering van de doorstroming.

Bijlage 10

Nota van Inspraak en Overleg



Nota van Inspraak en Overleg Voorontwerpbestemmingsplan “Vrijenbanselaan” d.d. 11 augustus 2014

1. Toelichting op de Nota van Inspraak en Overleg

Behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan “Vrijenbanselaan” van 11 augustus 2014

Op 19 augustus 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rijswijk het voorontwerpbestemmingsplan Vrijenbanselaan vrijgegeven. Het plan lag - overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening - voor zes weken ter inzage. Dit was vanaf vrijdag 22 augustus tot en met donderdag 2 oktober 2014. Een pdf-versie van het plan stond op de gemeentelijke website, www.rijswijk.nl. De digitale, direct doorklikbare versie van het plan was te vinden op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. De publicatie hiervan stond op donderdag 21 augustus 2014 in Rijswijk RegelRecht.

Wettelijk vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is voor vooroverleg toegezonden aan een aantal overleginstanties, zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 21 augustus 2014 werd een kennisgeving gemaild met daarin de verwijzing naar de digitale vindplaatsen van het plan. De volgende overlegpartners zijn gemaild:

1. Veiligheidsregio Haaglanden
2. Provincie Zuid-Holland (e-formulier)
3. Gemeente Den Haag
4. Gemeente Delft
5. Kamer van Koophandel
6. TenneT
7. KPN
8. Stadsgewest Haaglanden
9. Gasunie
10. Rijkswaterstaat
11. Hoogheemraadschap van Delfland

Van de benaderde overlegpartners hebben de volgende gereageerd:

1. Hoogheemraadschap van Delfland, overlegreactie d.d. 11 september 2014
2. Veiligheidsregio Haaglanden, overlegreactie d.d. 15 september 2014
3. Rijkswaterstaat, overlegreactie d.d. 25 september 2014
4. Provincie Zuid-Holland, overlegreactie d.d. 26 september 2014

Verder is op 21 augustus 2014 een ontvangstbevestiging ontvangen van TenneT, maar een inhoudelijke reactie is uitgebleven.

Van de overlegpartners die niet (inhoudelijk) gereageerd hebben, wordt aangenomen dat zij kunnen instemmen met het plan.

Inspraak

De volgende inspraakreacties zijn ingediend:

1. Inspreker 1, inspraakreactie d.d. 4 september 2014
2. Inspreker 2, inspraakreactie d.d. 16 september 2014
3. Inspreker 3, inspraakreactie d.d. 17 september 2014
4. Inspreker 4, inspraakreactie d.d. 19 september 2014
5. Inspreker 5, inspraakreactie d.d. 29 september 2014
6. Inspreker 6, inspraakreactie d.d. 30 september 2014
7. Inspreker 7, inspraakreactie d.d. 1 oktober 2014
8. Inspreker 8, inspraakreactie d.d. 1 oktober 2014
9. Inspreker 9, inspraakreactie d.d. 2 oktober 2014
10. Inspreker 10, inspraakreactie d.d. 7 oktober 2014

Na de termijn van terinzagelegging is nog een reactie binnengekomen (nummer 10). Deze reactie wordt niet als officiële inspraakreactie aangemerkt. Wel zal op deze reactie ambtshalve worden ingegaan.

Reactie op inspraak- en vooroverlegreacties

In deze Nota van Inspraak en Overleg beantwoordt het college van burgemeester en wethouders formeel de inspraak- en overlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan. De reacties zijn in hoofdstuk 3 en 4

samengevat en van een antwoord voorzien. Daarbij is ook aangegeven of naar aanleiding van de reactie wijzigingen worden doorgevoerd in het bestemmingsplan. Omdat een groot aantal reacties op dezelfde bezwaren zien, is in hoofdstuk 2 uitgebreid ingegaan op deze bezwaren die betrekking hebben op de behoefte van de ontwikkeling, de verkeersaantrekkende werking, de luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Tot slot worden nog een aantal ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd. Deze staan beschreven in hoofdstuk 5.

Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties en de verwerking van de ambtelijke reacties wordt de fase van het voorontwerpbestemmingsplan afgesloten. De wijzigingen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, waarmee de wettelijke bestemmingsplanprocedure start.

2. Behoeft, luchtkwaliteit, geluidsbelasting en verkeer

1. Behoeft: Is er behoefte aan een ontwikkeling Shell/KFC op deze locatie?

De locatie betreft een zichtlocatie langs de A13 die momenteel nauwelijks wordt gebruikt en slecht toegankelijk is. Daardoor heeft de locatie nu geen functie en wordt de locatie als 'restlocatie' aangemerkt. Door de locatie te bebouwen ontstaat een stedenbouwkundige afronding van de wijk Vrijenban. In eerste instantie was het plan om op de locatie een kantoorgebouw te realiseren, maar dit is in de huidige tijd (gezien de kantorenleegstand) niet haalbaar gebleken. Qua functies gelden ook diverse beperkingen in verband met milieubelemmeringen. Woningbouw of andere vergelijkbare functies zijn op deze locatie dan ook niet mogelijk. Met de komst van een tankstation en fastfoodrestaurant kan toch invulling worden gegeven aan deze locatie en het groen worden opgewaardeerd door middel van uitvoering van het groencompensatieplan. Dit groencompensatieplan zorgt voor een verbetering van de aanwezige natuurwaarden en verbetering van de beleving en toegankelijkheid van het openbare groen. De huidige gebruikswaarde van het groen is nu zeer beperkt. Een ander positief effect van de ontwikkeling is dat de vestiging van het tankstation en fastfoodrestaurant ook werkgelegenheid met zich mee brengt voor de inwoners van de gemeente Rijswijk en omstreken.

De bewoners zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure plaats.

Bedrijven als Shell en KFC vestigen zich met hun producten bij voorkeur op locaties die zich kenmerken door een goede ontsluiting en een hoog aantal passanten. De locatie, gelegen direct aan de A13, voldoet hieraan. In een akoestisch onderzoek uit 2011 is een prognose gemaakt voor het aantal verkeersbewegingen in het jaar 2022. Voor de Rijksweg A13 is daarbij rekening gehouden met 157.000 motorvoertuigen per etmaal en voor de Vrijenbanselaan 31.000 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke aantallen vormen een omvangrijk klantpotentieel, welke de locatie ook zeer makkelijk kan bereiken via de afslag Delft-Noord vanaf de A13.

De gemeente reguleert overigens niet het aantal vestigingen van bepaalde commerciële voorzieningen (economische ordening). Dat in de omgeving al dergelijke voorzieningen aanwezig zijn, wil niet zeggen dat aan deze ontwikkeling geen medewerking kan worden verleend. Dit wordt hoofdzakelijk aan de markt overgelaten.

2. Verkeer: Wat is de toename van het verkeer op de Vrijenbanselaan door de ontwikkeling Shell/KFC?

Door BonoTraffics bv is een parkeertoets en een verkeerstoets uitgevoerd. In onderstaande tabel is de huidige verkeersintensiteit op de Vrijenbanselaan, de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling en de toename inzichtelijk gemaakt.

	Intensiteit prognosejaar 2020	Verkeersaantrekkende werking Shell/KFC	Toename in %
Vrijenbanselaan	31.000	3180	10%

De toename van het verkeer op de Vrijenbanselaan bedraagt 10%. Onderzocht is of deze toename tot verkeersproblemen leidt op de Vrijenbanselaan (zie bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Uit de uitgevoerde simulaties blijkt dat dit niet het geval is.

3. Luchtkwaliteit

Het doel van de Wet luchtkwaliteit is om mensen te beschermen tegen de risico's van luchtverontreiniging. De kwaliteitsnormen zijn vastgelegd in de Wet luchtkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan is getoetst aan deze normen. Hierbij gaat het om de toename van de verslechtering van de luchtkwaliteit. De bestaande luchtkwaliteit is daarbij een gegeven.

Op basis van de Wet luchtkwaliteit draagt een project “niet in betekende mate” (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de toename lager is dan $1,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgram per kubieke meter).

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek (dat als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd) blijkt, dat als gevolg van de ontwikkeling de concentratie stikstofdioxide met $0,16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt en de concentratie fijn stof met $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt. Deze toenames blijven ruim beneden de $1,20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarmee kan de ontwikkeling worden aangewezen als een NIBM-project en is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar.

4. Geluidsbelasting: Leidt de ontwikkeling van de locatie tot een toename van de geluidsbelasting op de woningen in de wijk Vrijenban?

Door de realisatie van het plan neemt het aantal verkeersbewegingen op de Vrijenbanselaan toe. Deze toename kan leiden tot extra geluidsbelasting op nabij gelegen woningen.

Voor het prognosejaar 2022 wordt rekening gehouden met 31.000 motorvoertuigen per etmaal voor de Vrijenbanselaan. Voor de ontwikkeling van Shell/KFC wordt uitgegaan van een bezoekaantal van 3.180 motorvoertuigen per dag. De toename aan verkeer op de Vrijenbanselaan bedraagt circa 10%.

Uitgegaan kan worden dat op de A13 het aantal verkeersbewegingen door de ontwikkeling niet zal toenemen. De bezoekers van de Shell en KFC bevinden zich al op de A13. Zij zullen alleen een extra stop bij de Shell en/of KFC maken.

Een toename van de personenauto's met 10% op de Vrijenbanselaan als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen heeft voor de geluidbelasting op de omgeving geen relevante bijdrage, mede gezien de al aanwezige geluidbelasting als gevolg van het verkeer op zowel de Rijksweg A13 als de Vrijenbanselaan.

Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Vrijenbanselaan, leidt de toename van 10% verkeer op de Vrijenbanselaan tot een extra geluidbelasting van 15 dB. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de al aanwezige geluidsbelasting van andere bronnen in de omgeving. Bij samenvoeging van alle geluidsbronnen (dus inclusief de geluidsbelasting van de A13) bedraagt de toename slechts 0,1 dB. Een dergelijke minimale toename is niet waarneembaar (een verschil van 3-5 dB is waarneembaar voor het menselijk oor) en is dan ook niet relevant.

3. OVERLEGREACTIES EX ARTIKEL 3.1.1. Bro

#	Overlegreactie	Beantwoording	Conclusie
1.	Hoogheemraadschap Van Delfland		
a.	Verzocht wordt op de verbeelding de bestemming “Groen” door te trekken langs de watergangen ter hoogte van het benzinstation ten behoeve van de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Hiermee is een oever ook op termijn af te dwingen en zal er geen damwand langs het water komen.	Ten behoeve van de aanleg en afdwingbaarheid van de aanleg van natuurvriendelijke oevers wordt de bestemming “Groen” op de verbeelding doorgetrokken. Ook langs de A13 wordt de groenstrook doorgetrokken.	VB: bestemming “Groen” langs watergang doortrekken
b.	Verzocht wordt in paragraaf 4.7.1. expliciet de “Handreiking watertoets voor gemeenten” te benoemen.	In paragraaf 4.7.1. wordt de “Handreiking watertoets voor gemeenten” benoemd.	TL: in paragraaf 4.7.1. “Handreiking watertoets voor gemeenten” benoemen
c.	In paragraaf 4.7.2. ontbreekt een peilgebied. Het plangebied ligt op de grens van twee peilgebieden. De watergang langs de Vrijenbanselaan bij de toegang ligt op een peil van -2,43m NAP. Verzocht wordt deze informatie toe te voegen.	In paragraaf 4.7.2 worden de gegevens over het peilgebied toegevoegd.	TL: in paragraaf 4.7.2. gegevens over het peilgebied opnemen
d.	Verzocht wordt in paragraaf 4.7.2. de term “polderwaterkering” te vervangen door “polderkade”.	De term “polderwaterkering” wordt in paragraaf 4.7.2 vervangen door “polderkade”.	TL: in paragraaf 4.7.2 term “polderwaterkering” vervangen door “polderkade”
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
2.	Veiligheidsregio Haaglanden		
a.	Door de aanwezigheid van risicobronnen op het gebied van externe veiligheid en de toename van het aantal personen in het plangebied, nemen de risico's op het gebied van externe veiligheid toe. Binnen en nabij het plangebied zijn twee risicobronnen aanwezig: 1. Rijksweg A13 2. Hoge druk aardgastransportleiding Geadviseerd wordt om de nadere eisen met betrekking tot de vluchtmogelijkheden en afsluitbaarheid van mechanische ventilatie ook van toepassing te verklaren op de bestemmingen ‘Bedrijf – verkooppunt motorbrandstoffen’ en ‘Horeca’. Daarnaast kunnen deze maatregelen – voor zover dit nog niet is gedaan – ook worden betrokken bij de verantwoording van het groepsrisico.	In artikel 4 en artikel 6 van de regels wordt een nieuw lid opgenomen, dat als volgt komt te luiden: x. Nadere eisen x.1 Externe veiligheid - vluchtmogelijkheden Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op het aspect externe veiligheid, ter beheersing van de uitpandige vluchtroutes, en de bereikbaarheid voor de brandweer, voor zover dit niet elders in dit plan is vastgelegd, nadere eisen stellen aan: a. vluchtmogelijkheden en de situering van bouwwerken; b. vluchtmogelijkheden en de inrichting van terreinen/openbare ruimte; c. vluchtmogelijkheden en het bebouwd oppervlak van gebouwen; d. vluchtmogelijkheden en het vloeroppervlak van gebouwen. x.2 Externe veiligheid - afsluitbaarheid mechanische	RE: aanvullen artikel 4 en 6 met lid “Nadere eisen”

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		ventilatie Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op het aspect externe veiligheid, ter bescherming van de blootstelling aan toxische gassen, nadere eisen stellen aan de afsluitbaarheid.	
b.	In de toelichting is in de verantwoording groepsrisico opgenomen, dat in het kader van externe veiligheid een aantal maatregelen getroffen kunnen worden, namelijk: (1) de afsluitbaarheid van mechanische ventilatie, (2) voorbereiding van het personeel / de BHV-organisatie op eventuele calamiteiten op de rijksweg A13 of met de hoge druk aardgastransportleiding en (3) risicocommunicatie. Geadviseerd wordt om de maatregelen, zoals opgenomen in de toelichting, ook te borgen in de regels van het bestemmingsplan en daarnaast ook gevolg aan deze maatregelen te geven bij de verdere uitwerking van het plangebied.	De genoemde maatregelen kunnen niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen worden. Het bestemmingsplan is hiervoor niet het geschikte instrument. Daarom zijn de maatregelen uitsluitend in de toelichting beschreven. Dit wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure voldoende geacht.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c.	Geadviseerd wordt om de bluswatervoorziening voor dit plangebied te verbeteren, door maatregelen te treffen waardoor voor het plangebied voldoende bluswater beschikbaar is. Aangegeven wordt dat het belangrijk is dat in de verdere uitwerking van het plangebied, zoals de bouwplannen, ook specifiek wordt gekeken naar de brandveiligheid. Hiervoor kunnen extra maatregelen benodigd zijn. Verwacht wordt dat het advies verwerkt wordt in de verantwoording van het groepsrisico.	Wanneer er een bouwplan is in het gebied wordt dit altijd getoetst door de gemeente die het weer laat toetsen door de brandweer. Op die manier is er altijd aandacht voor de brandveiligheid. Er moet voldaan worden aan de relevante wet- en regelgeving voordat een vergunning wordt verleend. Wij informeren de initiatiefnemers van de bouwplannen over het advies. De verantwoording van het groepsrisico wordt aan de hand van het advies aangevuld.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan TL: in paragraaf 4.1.2 verantwoording groepsrisico aanvullen
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
3.	Rijkswaterstaat		
a.	Verwezen wordt naar het gespreksverslag van 18 september 2014 over het groencompensatieplan. Hierin zijn de volgende afspraken gemaakt: - begrenzing groencompensatieplan aanpassen aan eigendomsgrens van Rijkswaterstaat; - natuurvriendelijke oever langs watergang parallel aan A13 is niet mogelijk vanwege aanwezigheid TenneT-kabel. - de bomen aan de zijde van de afrit laten vervallen in verband met zicht (verkeersveiligheid) - één grote waterpartij trekt vogels aan, dat voor afleiding en onveilige situaties op de A13 kan leiden. Voorgesteld wordt de waterpartij in compartimenten op te delen.	Het groencompensatieplan is aangepast en als bijlage bij deze nota gevoegd.	TL: aanpassen groencompensatieplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

	- de ooievaarspaal niet te dicht op de weg projecteren.		
b.	De rijksweg A13 is een waterstaatswerk en hierop is een Wbr-zone van toepassing. Het waterstaatswerk omvat de weg zelf en alles wat daar bij hoort. Deze gronden dienen als 'Verkeer' te worden bestemd. Verzocht wordt de eigendomsgrens van het waterstaatswerk in overeenstemming te brengen met de aangeleverde kaarten	De gronden van Rijkswaterstaat zijn niet in het plangebied opgenomen. In het groencompensatieplan zijn deze gronden wel opgenomen. Het groencompensatieplan zal op dit punt worden aangepast.	TL: begrenzing groencompensatieplan aanpassen op eigendomsgrens Rijkswaterstaat
c.	Het ontwerp van de reclamemast dient te voldoen aan de Nota Afleiding.	Het ontwerp van de reclamemast is een uitvoeringsaspect van het bestemmingsplan. De opmerking wordt daarom ter kennisgeving aangenomen. Bij het ontwerp van de reclamemast zal de Nota Afleiding in acht worden genomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
d.	Verzocht wordt te voorkomen dat de gewenste waterpartijen leiden tot afleiding en verkeersonveilige situaties. Het groencompensatieplan dient hierop te worden aangepast.	Het groencompensatieplan zal worden aangepast, waarbij in ieder geval de waterpartij in compartimenten wordt opgedeeld.	TL: aanpassen groencompensatieplan
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
4.	Provincie Zuid-Holland		
	Het plan is voor wat betreft het onderdeel externe veiligheid in strijd met het provinciale beleid. Gelet op in het plan opgenomen motivering en toelichting kan niet zondermeer geconcludeerd worden dat het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A13 lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. In het rapport wordt daarbij geanticipeerd op het op 1 juli 2014 in werking treden van het Besluit externe veiligheid transportroutes. De verwachting is dat dit besluit pas in het laatste kwartaal in werking zal treden. Er dient een nieuwe QRA / Beoordeling externe veiligheid te worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan dient het groepsrisico verantwoord te worden.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt een nieuwe beoordeling externe veiligheid uitgevoerd. Daarnaast zal aan de hand van het advies van de Veiligheidsregio de verantwoording van het groepsrisico worden aangevuld. Er zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat met de realisatie van het Shelltankstation en KFC het groepsrisico toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft.	TL: in paragraaf 4.4.2 verantwoording groepsrisico aanvullen

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

4. Inspraakreacties

#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
1.	Inspreker 1		
a.	In het voorontwerpbestemmingsplan zijn de gebruiksmogelijkheden voor het verkooppunt voor motorbrandstoffen beperkt. Naast de verkoop van motorbrandstoffen is alleen ondergeschikte detailhandel toegestaan tot een maximum van 30% van het op te richten hoofdgebouw. Een normale gebruikelijke opstelling van producten die in de shop worden verkocht vragen een groter oppervlak van ongeveer 60% van het hoofdgebouw. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan aan te passen.	Ondergeschikte functies, zoals detailhandel, horeca en dienstverlening, worden passend geacht bij een tankstation. Deze functies worden voor een beperkte oppervlakte van het hoofdgebouw toegestaan. Voor het toestaan van een grotere oppervlakte voor ondergeschikte horeca en/of zelfstandige horeca wordt een afwijking opgenomen, waaraan randvoorwaarden worden gekoppeld. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast door het opnemen van de volgende regeling:	RE: in artikel 4, lid 4.1 regeling voor ondergeschikte functies opnemen. In een nieuw lid 4.6 "Afwijken van de gebruiksregels" de afwijking voor horeca opnemen
b.	Gewezen wordt op het feit dat de afgelopen jaren er bij de consument nadrukkelijke behoefte is ontstaan naast het tanken op een eenvoudig bereisbare locatie ook andere diensten ter plaatse te kunnen betrekken. Het gaat hier om het kunnen verkrijgen van verse broodjes en koffie, zitgelegenheid, vergeten boodschappen, pick-up points voor pakketjes, stomerij ophaal- en afleverservice. Daarbij wordt aangegeven, dat Shell recentelijk een samenwerking is aangegaan met Starbucks. Verzocht wordt het bestemmingsplan op dit punt aan te passen, zodat op de locatie aan de Vrijenbanselaan hier invulling aan kan worden gegeven.	Bij recht: • ondergeschikte detailhandel tot 60% van de oppervlakte van het hoofdgebouw; • ondergeschikte horeca tot 30% van de oppervlakte van het hoofdgebouw; • ondergeschikte dienstverlening tot 30% van de oppervlakte van het hoofdgebouw. Via afwijking: • Ondergeschikte en/of zelfstandige horeca tot 60% van de oppervlakte van het hoofdgebouw, onder de randvoorwaarde dat: ○ geen onevenredige aantasting plaatsvindt van milieukundige aspecten (externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid); ○ voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte; ○ de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving.	TL: in paragraaf 2.3.1. de toegestane mogelijkheden voor ondergeschikte functies en zelfstandige horeca beschrijven
2.	Inspreker 2		
a.	Het is jammer dat er al een "kant en klaar" plan ligt en niet eerder naar de meningen van de bewoners is gevraagd.	De interesse van de bewoners voor de invulling van de locatie wordt door ons zeer gewaardeerd. Gemeld kan worden dat voor de locatie de afgelopen tien jaar diverse plannen zijn gemaakt. Het laatste plan omvatte een autoshowroom en een groot kantoor. Hiervoor is destijds een bestemmingsplan opgesteld dan terinzage heeft gelegen en is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd. Het bestemmingsplan is echter	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		vanwege een reactieve aanwijzing van de provincie niet in werking getreden. Onze verwachting is dat bij de bewoners bekend is, dat gezocht wordt naar een nieuwe invulling van de locatie. Mochten bewoners ideeën of aanbevelingen hebben over een invulling van een locatie, kunnen zij dit te allen tijden kenbaar maken aan de gemeente. Shell en KFC zien in de locatie kansen (zie ook behoefte) en hebben een plan opgesteld, dat door de gemeente is getoetst. Het plan is nu vastgelegd in een voorontwerpbestemmingsplan. Bewoners hebben tijdens de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid gehad om een inspraakreactie in te dienen. Aan de hand hiervan kan het plan nog worden aangepast. Ook is tijdens de periode van de terinzagelegging een informatieavond georganiseerd. Overigens wordt het ontwerpbestemmingsplan ook voor een periode van zes weken terinzage gelegd. Bewoners hebben tijdens deze periode nogmaals de gelegenheid om op het plan te reageren.	
b.	Het is jammer dat het stuk groen / natuur ook weer gedeeltelijk bebouwd moet worden. En deze bebouwing ook nog bestaat uit een benzinepomp en horeca die ook aan de overzijde van de A13 aanwezig zijn. Dit lijkt overbodig.	Het terrein omvat een zichtlocatie langs één van de drukste rijkswegen van Nederland. Momenteel wordt het terrein nauwelijks gebruikt en is het slecht toegankelijk. De locatie heeft nu geen functie en wordt als 'restlocatie' aangemerkt. Met de realisatie van het groencompensatieplan worden de natuurwaarden verbeterd en een deel van het gebied als openbaar groen ingericht. Dit deel wordt vrij toegankelijk. Het groencompensatieplan is in overleg met Stadsgewest Haaglanden opgesteld. In paragraaf 2.3.3. van de toelichting van het bestemmingsplan wordt de inrichting van het groen nader beschreven. In de bijlage bij deze nota is het aangepaste groencompensatieplan toegevoegd. Ten aanzien van de onderbouwing van de behoefte aan een tankstation en fastfoodrestaurant wordt ook verwezen naar punt 1 van hoofdstuk 2 van deze nota.	
c.	Aangegeven wordt dat Rijswijk Zuid zich bij de gemeente als een aanhangsel voelt waar niet zo veel rekening mee wordt gehouden (pontje weg, geen enkele voorziening van winkels in de buurt e.d.).	Wij hebben goede nota genomen van uw opmerking en vinden het jammer dat u dit zo ervaart. Wij streven altijd naar een zo goed mogelijke belangenafweging.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
d.	Het groenplan was op de website niet te openen. Een aangeharkt stukje groen met ooievaarpaal is niet wenselijk.	Wij vinden het spijtig dat u de link op de website naar het groencompensatieplan niet heeft kunnen openen. Het groencompensatieplan is inmiddels (onder andere naar aanleiding van de reactie van Rijkswaterstaat) aangepast. Het plan bestaat onder andere uit de aanleg van een waterpartij, grasland met wildebloemenmengsel, een wandelpad, natuurvriendelijke oevers, het aanplanten van bomen en het	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		plaatsen van picknickbankjes. Met de realisatie van het groencompensatieplan worden de natuurwaarden verbeterd en een deel van het gebied als openbaar groen ingericht. Dit deel wordt vrij toegankelijk. De bewoners van de wijk Vrijenban zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure plaats. Het aangepaste groencompensatieplan is als bijlage bij deze nota gevoegd.	
3.	Inspreker 3		
	Gevraagd wordt naar inzicht in de verkeerscijfers. Onduidelijk is wat de huidige en toekomstige intensiteit op de wegen is.	De toelichting wordt aangevuld met de huidige verkeersintensiteiten op de Vrijenbanselaan en de verwachte toename als gevolg van de ontwikkeling van het tankstation en fastfoodrestaurant. De toename (10%) leidt niet tot belemmeringen.	TL: in paragraaf 4.11.2 inzicht geven in huidige en toekomstige verkeersintensiteiten
4.	Inspreker 4		
	De plannen voegen weinig tot niets toe aan het woongenot van de bewoners van de wijk. Verzoek om ontbrekende voorziening in de wijk, zoals een supermarkt en pinautomaat, in het plan te integreren.	In het bestemmingsplan wordt een regeling opgenomen voor het toestaan van ondergeschikte detailhandel en dienstverlening. Hiermee maakt het bestemmingsplan bij het tankstation een shop mogelijk voor bijvoorbeeld vergeten boodschappen of pick-up points voor pakketjes, stomerij ophaal- en afleverservice. Zie hiervoor ook inspraakreactie 1 en de beantwoording daarvan. De exacte invulling van de mogelijkheden, is in handen van Shell. Voor een pinautomaat zijn geen concrete plannen bekend, maar dit past wel binnen de functie dienstverlening.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
5.	Inspreker 5		
a.	Er is geen behoefte aan een tankstation en een fastfoodrestaurant.	Bedrijven als Shell en KFC vestigen zich met hun producten bij voorkeur op locaties die zich kenmerken door een goede ontsluiting en een hoog aantal passanten. De locatie, gelegen direct aan de A13, voldoet hieraan. De gemeente reguleert overigens niet het aantal vestigingen van bepaalde commerciële voorzieningen (economische ordening). Dat in de omgeving al dergelijke voorzieningen aanwezig zijn, wil niet zeggen dat aan deze ontwikkeling geen medewerking kan worden verleend. Dit wordt hoofdzakelijk aan de markt overgelaten. Voor de uitgebreide onderbouwing van de behoefte aan een tankstation en fastfoodrestaurant wordt verwezen naar punt 1 van hoofdstuk 2 van deze nota.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
b.	De vestiging van een tankstation en een fastfoodrestaurant leidt tot meer geluidsoverlast.	Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Vrijenbanselaan, leidt de toename van 10% verkeer op de Vrijenbanselaan tot een extra geluidbelasting van 15 dB. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de al	TL: in paragraaf 4.2.1 inzicht geven in de geluidsbelasting door de verkeerstoename

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		aanwezige geluidsbelasting van andere bronnen in de omgeving. Bij samenvoeging van alle geluidsbronnen (dus inclusief de geluidsbelasting van de A13) bedraagt de toename slechts 0,1 dB. Een dergelijke minimale toename is niet waarneembaar (een verschil van 3-5 dB is waarneembaar voor het menselijk oor) en is dan ook niet relevant. Voor een uitgebreide beschrijving van het onderzoek naar de geluidsbelasting wordt verwezen naar punt 4 van hoofdstuk 2 van deze nota.	
c.	De vestiging van een tankstation en een fastfoodrestaurant leidt tot meer luchtvervuiling. Dit is in strijd met nationale inspanningen tot noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Waarom werkt de gemeente Rijswijk niet mee aan innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs rijkswegen? Ten aanzien van de Beoordeling Luchtkwaliteit wordt het volgende opgemerkt: - niet meegerekend is de huidige luchtkwaliteit - de berekeningen zijn niet op basis van betrouwbare/ onpartijdige reële cijfers - niet meegerekend is de luchtvervuiling bij bevoorrading en bij het tanken van de klanten	Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar punt 3 van hoofdstuk 2 van deze nota. In het kader van de Wet luchtkwaliteit worden de effecten van een ontwikkeling onderzocht. Daarbij is het van belang dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De huidige luchtkwaliteit is in dat kader een gegeven en wordt niet meegenomen in de toetsing. Het verkeersonderzoek dat gebruikt is voor berekening van de luchtkwaliteit is opgesteld door Bonotrafics. Bonotrafics is een onafhankelijk adviesbureau. Er kan dus vanuit worden gegaan dat het onderzoek op betrouwbare gegevens is gebaseerd. Het is overigens zeer gebruikelijk om bij dergelijke onderzoeken gebruik te maken van ervaringscijfers. Aangenomen dient te worden dat het onafhankelijke adviesbureau beoordeeld heeft of deze ervaringscijfers representatief zijn voor deze ontwikkeling. Bij de berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met 5% vrachtverkeer. Dit is inclusief bevoorrading.	TL: in paragraaf 4.1.2. beoordeling luchtkwaliteit aanvullen en verduidelijken
d.	De huidige carpoolplaats wordt gebruikt, maar mag aantrekkelijker worden gemaakt, bijvoorbeeld Park + Bike naar bestemmingen tot 5 km.	De huidige carpoolplaats blijft behouden. Het voorstel om de carpoolplaats aantrekkelijker te maken, is geen aspect dat in het kader van het bestemmingsplan wordt geregeld. De opmerking wordt doorgegeven aan de afdeling Verkeer om te bezien of er iets mogelijk is.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
e.	Het is voor kinderen nu al te gevaarlijk om naar de skatevoorziening over te steken.	De skatevoorziening is te bereiken door bij het voetgangersverkeerslicht de Vrijenbanselaan over te steken naar de carpoolplaats. Via de carpoolplaats is de skatebaan te bereiken. Het huidige verkeerslicht bevat alleen op de noordwestelijke tak een voetgangersoversteek. In de toekomst zal een nieuwe verkeerslichtenregeling worden gerealiseerd waarin rekening is gehouden met een fiets- en voetgangersoversteek op zowel de noordwestelijk als zuidoostelijke tak. Een fiets- en voetgangersverkeerslicht is een veilige manier om over te steken.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

f.	Het aanwezige groen is functioneel tegen geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Verzoek om het groen te behouden. Zowel de gemeente als de stadsregio merken het plangebied aan als groen verbindingszone. Bouwplannen zijn hier enkel onder voorwaarden toegestaan.	Het is juist dat de locatie deel uit maakt van een groene verbindingszone. De locatie bestaat nu uit een slecht toegankelijk en niet onderhouden terrein. De voorwaarde voor ontwikkeling van het plan is inderdaad de realisatie van het groencompensatieplan. Met de realisatie van dit plan vindt er een verbetering plaats van de aanwezige natuurwaarden en wordt ook de beleving en toegankelijkheid van het openbare groen verbeterd. De bewoners zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure plaats. De laatste versie van het groencompensatieplan is als bijlage bij deze nota gevoegd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
g.	Er worden maatregelen tegen zwerfvuil gemist.	KFC hanteert een plan voor het tegengaan voor zwerfafval. Overigens is een maatregelenpakket tegen zwerfvuil geen aspect dat in het bestemmingsplan wordt geregeld. In dat kader ziet het bezwaar niet op de inhoud van het bestemmingsplan. Ondanks dat, is het wel een aandachtspunt.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
h.	Verzocht wordt het groenbeleidsplan te volgen en geen lucht- en geluidsvervuilende bedrijven toe te staan tussen de A13 en de woonwijk Vrijenban. En hiermee uitwerking te geven aan de Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020.	Al vele jaren bestaat de wens van de gemeente om de locatie aan de Vrijenbanselaan te ontwikkelen. Het betreft een zichtlocatie langs de A13 die momenteel nauwelijks gebruikt wordt. De locatie heeft nu geen functie en wordt als 'restlocatie' aangemerkt. Door de locatie te bebouwen ontstaat een stedenbouwkundige afronding van de wijk Vrijenban. In eerste instantie was het plan om op de locatie een kantoorgebouw te realiseren, maar dit is in de huidige tijd (gezien de kantorenleegstand) niet haalbaar. Qua functies gelden ook diverse beperkingen in verband met milieubelemmeringen. Woningbouw of andere gevoelige functies zijn op deze locatie dan ook niet mogelijk. Met de komst van een tankstation en fastfoodrestaurant kan toch invulling worden gegeven aan deze locatie en het groen worden opgewaardeerd door middel van uitvoering van het groencompensatieplan. Dit groencompensatieplan zorgt voor een verbetering van de aanwezige natuurwaarden en verbetering van de beleving en toegankelijkheid van het openbare groen. In paragraaf 2.3.3. van de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit nader beschreven. Met het groencompensatieplan wordt voldaan aan de voorwaarde voor het deels kunnen bebouwen van het gebied. De bewoners van de wijk Vrijenban zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplan-procedure plaats.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

6.	Inspreker 6		
a.	De voorzieningen dragen niet bij tot upgrading van het kwaliteitsniveau in de wijk Vrijenban. De ontwikkeling zorgt voor toenemende overlast met betrekking tot verkeer, milieu-uitstoot en overige hinder.	Al vele jaren bestaat de wens van de gemeente om de locatie aan de Vrijenbanselaan te ontwikkelen. Voor de reden van de ontwikkeling wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording onder 5h. Het groencompensatieplan zorgt voor een verbetering van de aanwezige natuurwaarden en verbetering van de beleving en toegankelijkheid van het openbare groen. Hierdoor vindt er ook een verbetering voor de wijkbewoners plaats. De bewoners van de wijk Vrijenban zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure plaats. Voor het overige dient de ontwikkeling in groter verband te worden gezien, dan alleen voor de bewoners van de wijk Vrijenban. De gemeente is ook verantwoordelijk voor de economische zaken binnen de gemeente. Hiertoe hoort ook het beschikbaar stellen van locaties voor bedrijven en andere commerciële voorzieningen. Ten aanzien van de overlast door toename van verkeer en geluid en verslechtering van de luchtkwaliteit is uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de overlast zeer beperkt is en te verwaarlozen is. Voor een verdere onderbouwing ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de punten 2, 3 en 4 in hoofdstuk 2 van deze Nota.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
b.	Er ontbreekt een afwegingskader. Welke overwegingen heeft het college gemaakt om medewerking te verlenen aan de realisatie van de voorzieningen.	Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording onder a. Daarin is aangegeven wat de redenen zijn om medewerking te verlenen aan deze ontwikkeling en dat de alternatieven beperkt zijn. Ook de opbrengsten die dit met zich mee brengt voor de gemeente zijn in de afweging meegenomen, maar dit is niet de enige reden geweest om aan het plan mee te werken.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c.	De rapportage over de toename van het aantal verkeersbewegingen is misleidend. Er wordt geen rekening gehouden met de vestiging van HANOS op het huidige Xotus terrein. Waar vindt afstemming plaats tussen de twee plannen? Het gaat in beide gevallen over ernstige verkeerstoename die elkaar in effect alleen maar zullen versterken.	Om te beoordelen wat de gevolgen van de nieuwbouw van de Shell en KFC op de omgeving zijn, is een verkeertoets uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het extra verkeer probleemloos op de aanwezige infrastructuur kan worden afgewikkeld. Voor de huidige en toekomstige verkeerintensiteit op de Vrijenbanselaan wordt verwezen naar punt 4 in hoofdstuk 2 van deze nota. Verwachting is dat het verkeer voor de HANOS hoofdzakelijk van de A13 afkomstig is. Dit verkeer zal geen gebruik maken van het wegvak op de Vrijenbanselaan richting de Shell en KFC, maar direct de A13 oversteken. Voor de ontwikkeling van de	TL: in paragraaf 4.11.2 inzicht geven in huidige en toekomstige verkeersintensiteiten

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		HANOS is in het kader van het bestemmingsplan "Delft Oost (Delftse Hout)" van de gemeente Delft een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie en de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn.	
d.	De afslag vanaf de A13 is onveilig en onoverzichtelijk doordat de uitvoegstrook ook een invoegstrook is.	In de verkeerstoeits zijn de effecten op de afrit van de A13 onderzocht. Hieruit blijkt dat de realisatie van het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming of afwikkeling van het verkeer in de omgeving. De capaciteit van de kruispunten zijn voldoende om terugslag tot op de A13 te voorkomen. Het bedoelde weefvak maakt deel van de rijksweg en ligt ook op grondgebied van Rijkswaterstaat. De opmerking ziet dan ook niet op een onderdeel van het bestemmingsplan en wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
7.	Inspreker 7		
a.	Door de ontwikkeling zal het verkeer met ruim 3000 voertuigen per dag toenemen. Dit leidt tot een aanzienlijke toename van de blootstelling aan luchtvervuiling. De Vogelwijk is een wijk met veel inwoners die kwetsbaar zijn voor slechte luchtkwaliteit. Extra blootstelling als gevolg van de voorgenomen nieuwbouw is daarom ongewenst.	Uit het luchtkwaliteitsonderzoek (dat als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd) blijkt, dat als gevolg van de ontwikkeling de concentraties stikstofdioxide en fijn stof beperkt toeneemt. Deze toenames blijven ruim beneden de 1,20 µg/m³. Daarmee kan de ontwikkeling worden aangewezen als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar. Tevens wordt verwezen naar punt 3 van hoofdstuk 2 van deze nota.	TL: in paragraaf 4.1.2. beoordeling luchtkwaliteit aanvullen en verduidelijken
b.	Getwijfeld wordt aan de goede onderbouwing van de NIBM toetsing. Hierbij moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen binnen een straal van 1 kilometer. In de onderbouwing lijkt geen rekening te zijn gehouden met de vestiging van groothandel Hanos bij dezelfde afslag.	Het is juist dat de HANOS binnen een straal van 1 kilometer wordt gerealiseerd, maar de anticumulatiebepaling is uitsluitend van toepassing op ontwikkelingen die aangeduid worden als projecten die "niet in betekende mate" (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan "Delft Oost (Delftse Hout)" van de gemeente Delft is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie en de luchtkwaliteit. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de HANOS niet als NIBM-project kan worden aangemerkt en is getoetst aan de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer. De anticumulatiebepaling is dus niet van toepassing.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
c.	In de verkeerstoeits lijkt met de ontwikkelingen aan de overzijde van de A13 geen rekening gehouden te zijn. Met name op kruispunt 3 zullen de ontwikkelingen tot veel meer verkeer leiden. De berekening dient hierop aangepast te worden.	In dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van Shell en KFC mogelijk gemaakt. In dat kader wordt een ruimtelijke afweging gemaakt of er belemmeringen zijn voor deze ontwikkeling. De toename van het verkeer als gevolg van deze ontwikkeling is	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		zodanig gering, dat er geen belemmeringen te verwachten zijn. De ontwikkelingen aan de overzijde van de A13 zijn in een ander bestemmingsplan onderzocht en afgewogen.	
d.	Het aandeel vracht van 5% lijkt aan de lage kant te zijn ingeschat. Er is net over de grens in Delft een transportbedrijf aanwezig. Een inschatting lijkt niet op zijn plek. Hier zou een telling aan ten grondslag moeten liggen.	Voor de berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit is een percentage van 5% aan vrachtverkeer aangehouden. Het onderzoek ziet alleen op de toename aan verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de Shell en KFC en heeft geen relatie met aanwezige bedrijven op andere locaties.	TL: in paragraaf 4.11.2 aangeven waarop de 5% vrachtverkeer is gebaseerd
e.	In de tekening van het groencompensatieplan wordt de groencompensatie gemist. Er verdwijnt voornamelijk groen. De omgeving netjes maken en inzaaien met bloemenzaad is geen groencompensatie.	De locatie bestaat nu uit een stuk terrein wat door de jaren heen begroeid is. Daardoor heeft het terrein een zeer beperkte groene gebruikswaarde en is ook de natuurwaarde beperkt. Met de realisatie van het groencompensatieplan worden de natuurwaarden verbeterd en wordt een deel van het gebied als openbaar groen ingericht. Dit deel wordt vrij toegankelijk. Hiermee wordt de belevingswaarde van het groen vergroot. De bewoners van de wijk Vrijenban zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden. Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplanprocedure plaats. In de bijlage bij deze nota is het aangepaste groencompensatieplan toegevoegd. In paragraaf 2.3.3. van de toelichting van het bestemmingsplan wordt de inrichting van het groen nader beschreven. De voorwaarde voor ontwikkeling van het plan is de realisatie van het groencompensatieplan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
f.	Verzocht wordt een betere onderbouwing op te nemen ten aanzien van de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan de verkeerstoets en aan de luchtberekeningen.	Door BonoTraffics bv is een parkeertoets en een verkeerstoets uitgevoerd. Inzichtelijk is gemaakt wat de huidige en toekomstige verkeersbelasting is op de Vrijenbanselaan. De verkeerstoets is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.	
8.	Inspreker 8		
a.	In paragraaf 3.1.3 van de toelichting staat beschreven dat het plan dient te voorzien in een actuele behoefte. Het plan voorziet niet in een actuele behoefte. In de directe omgeving zijn drie tankstations aanwezig. Bij deze tankstations zijn ook (fastfood)restaurants aanwezig.	Bedrijven als Shell en KFC vestigen zich met hun producten bij voorkeur op locaties die zich kenmerken door een goede ontsluiting en een hoog aantal passanten. De locatie, gelegen direct aan de A13, voldoet hieraan. De gemeente reguleert overigens niet het aantal vestigingen van bepaalde commerciële voorzieningen (economische ordening). Dat in de omgeving al dergelijke voorzieningen aanwezig zijn, wil niet zeggen dat aan deze ontwikkeling geen medewerking kan worden verleend. Dit wordt hoofdzakelijk aan de markt overgelaten. Voor de uitgebreide onderbouwing van de behoefte aan een tankstation en fastfoodrestaurant wordt verwezen naar punt 1 van hoofdstuk 2 van deze nota. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.1.3 de onderbouwing van de ladder voor duurzame	TL: in paragraaf 3.1.3. aanvullen verantwoording regionale behoefte

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		verstedelijking aangevuld.	
b.	Er is in de wijk Vrijenban al sprake van een slechte luchtkwaliteit door de nabijgelegen A13. Toename van verkeer zal een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben.	Uit het luchtkwaliteitsonderzoek (dat als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd) blijkt, dat als gevolg van de ontwikkeling de concentraties stikstofdioxide en fijn stof beperkt toeneemt. Deze toenames blijven ruim beneden de 1,20 µg/m³. Daarmee kan de ontwikkeling worden aangewezen als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar. Tevens wordt verwezen naar punt 3 van hoofdstuk 2 van deze nota.	TL: in paragraaf 4.1.2. beoordeling luchtkwaliteit aanvullen en verduidelijken
c.	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat bij het plan geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk worden gemaakt en dat een akoestisch onderzoek derhalve niet noodzakelijk is. Door de ontwikkeling zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. Dit zorgt voor extra verkeerslawaaï voor de woningen in de wijk Vrijenban.	Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Vrijenbanselaan, leidt de toename van 10% verkeer op de Vrijenbanselaan tot een extra geluidbelasting van 15 dB. Hierbij is echter geen rekening gehouden met de al aanwezige geluidsbelasting van andere bronnen in de omgeving. Bij samenvoeging van alle geluidsbronnen (dus inclusief de geluidsbelasting van de A13) bedraagt de toename slechts 0,1 dB. Een dergelijke minimale toename is niet waarneembaar (een verschil van 3-5 dB is waarneembaar voor het menselijk oor) en is dan ook niet relevant. Voor een uitgebreide beschrijving van het onderzoek naar de geluidsbelasting wordt verwezen naar punt 4 van hoofdstuk 2 van deze nota.	TL: in paragraaf 4.2.1 wordt inzicht gegeven in de geluidsbelasting door de verkeerstoename
d.	Uit de onderwerpen die bij de verantwoording van het groepsrisico worden genoemd, blijkt dat voor nieuwe bebouwing extra veiligheidsmaatregelen worden geadviseerd en dus sprake is van een toename van het groepsrisico.	De verantwoording groepsrisico wordt aan de hand van de reactie van de Veiligheidsregio Haaglanden aangevuld. Omdat er een technisch probleem is met het programma voor de berekening van het groepsrisico, is de rapportage externe veiligheid helaas nog niet beschikbaar. Zodra de rapportage beschikbaar is wordt de verantwoording van het groepsrisico aangevuld.	TL: in paragraaf 4.4.2 verantwoording groepsrisico aanvullen
9.	Inspreker 9		
a.	Op basis van artikel 2.1.4 lid 3 van het regionaal structuurplan is kleinschalige detailhandel in de vorm van een gemakswinkel bij een benzinestation toegestaan. De omvang van het gebouw is in het bestemmingsplan niet weergegeven. In hoeverre is hier sprake van een kleinschalige gemakswinkel?	De initiatiefnemer heeft aangegeven om bij het tankstation diverse nevenfuncties te willen exploiteren. Zie ook inspraakreactie 1. In overleg met de initiatiefnemer is overeengekomen de volgende functies toe te staan: Bij recht: - Ondergeschikte detailhandel tot 60% van de oppervlakte van het hoofdgebouw. - Ondergeschikte horeca tot 30% van de oppervlakte van het hoofdgebouw. - Ondergeschikte dienstverlening tot 30% van de oppervlakte van het hoofdgebouw.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		Via afwijking: - Ondergeschikte en/of zelfstandige horeca tot 60% van de oppervlakte van het hoofdgebouw onder de randvoorwaarde dat: - geen onevenredige aantasting plaatsvindt van milieukundige aspecten (externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid); - voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte; - de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving. Het hoofdgebouw dient binnen het bouwvlak binnen de bestemming Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen te worden gerealiseerd. Hiermee is de omvang dus wel weergegeven.	
b.	Verzocht wordt inzage te geven in de gemaakte afspraken tussen de gemeente en initiatiefnemers over het rekening houden met het aanwezige groen en water evenals een goede inpassing van de nieuwbouw. Is het opgestelde groencompensatieplan voor inzage beschikbaar?	Voorwaarde voor het mogen bouwen op de locatie is uitvoering van het groencompensatieplan, welke als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. Het groencompensatieplan is in overleg met Stadsgebied Haaglanden tot stand gekomen. Zij hebben destijds diverse randvoorwaarden meegegeven en het groencompensatieplan akkoord bevonden. De randvoorwaarden zagen onder andere op: - bebouwingsvrije strook tussen de A13 en bebouwing met voor vleermuizen een begeleidende bomenrij; - voorkeur voor verbreding watergang langs A13 met natuurvriendelijke oevers; - aanleg ecoduike ter plaatse van watergang aan de zijde van de Vrijenbanselaan; - natuurvriendelijke oever langs watergang aan de zijde van de Vrijenbanselaan; - vleermuisvriendelijke verlichting; - eventueel een ooievaarspaal; - aanleg bosschages of solitaire struiken voor bescherming vogels en aantrekkingskracht vlinders en bijen; - aanplanten van bomen. Rijkswaterstaat heeft echter een aantal opmerkingen gemaakt vanuit het belang van de Rijksweg A13. Ook was een deel van het groencompensatieplan op gronden van Rijkswaterstaat geprojecteerd. Hierop is het groencompensatieplan aangepast. De bewoners van de wijk Vrijenban zullen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan betrokken worden.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		Deze uitwerking vindt afzonderlijk van de bestemmingsplan-procedure plaats. Het aangepaste groencompensatieplan is als bijlage bij deze nota gevoegd.	
c.	Gevraagd wordt aan te geven in welke mate de plannen aandacht besteden dan wel een bijdrage leveren aan een goed leefklimaat.	Voor de beantwoording wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording onder 5h.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
d.	Om de volgende reden wordt niet voldaan aan de anti - cumulatiebepaling van artikel 5 van het Besluit Niet in betekende mate: • Het betreft geen uitbreiding van een bestaande locatie, maar een geheel nieuw te ontwikkelen locatie. • Zelfs zonder ontwikkeling worden bijna alle luchtkwaliteitsnormen overschreden. • Het nu voorliggende plan (3200 verkeersbewegingen) wijkt in negatieve zin in sterke mate af van de eerdere (2009) ontwikkelingen (280 verkeersbewegingen). • Vooral door optrekkend en afremmend wegverkeer worden in de buurt van drukke verkeerswegen de luchtkwaliteitsnormen overschreden. • Het plan zal niet bijdragen aan een verbetering van het milieu binnen het gehele gebied. • Bij nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen moet worden aangetoond dat aan de grenswaarden wordt voldaan en dat geen sprake is van een verdere verslechtering.	Het is juist dat de HANOS binnen een straal van 1 kilometer wordt gerealiseerd, maar de anticumulatiebepaling is uitsluitend van toepassing op ontwikkelingen die aangeduid worden als projecten die “niet in betekende mate” (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan “Delft Oost (Delftse Hout)” van de gemeente Delft is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie en de luchtkwaliteit. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de HANOS niet als NIBM-project kan worden aangemerkt en is getoetst aan de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer. De anticumulatiebepaling is dus niet van toepassing.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan
e.	Omdat bij de ontwikkeling van het plan sprake is van een dreiging van een overschrijding van de grenswaarden, dient op basis van de desbetreffende NIBM artikelen, door onafhankelijk onderzoek aangetoond te worden dat de huidige situatie inclusief de voorgestelde planontwikkeling aan de hiervoor vastgestelde grenswaarden voldoet.	Uit het luchtkwaliteitsonderzoek (dat als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd) blijkt, dat als gevolg van de ontwikkeling de concentraties stikstofdioxide en fijn stof beperkt toeneemt. Deze toenames blijven ruim beneden de 1,20 µg/m³. Daarmee kan de ontwikkeling worden aangewezen als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee is de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar. Tevens wordt verwezen naar punt 3 van hoofdstuk 2 van deze nota.	TL: in paragraaf 4.1.2. beoordeling luchtkwaliteit aanvullen en verduidelijken
10.	Inspreker 10		
	Deze reactie is buiten de termijn van de terinzagelegging binnengekomen en wordt om die reden niet als officiële inspraakreactie aangemerkt. Wel zal op deze reactie ambtshalve worden ingegaan.		
	De zichtbaarheid van de reclamemast mag niet belemmerd worden door de voorgenomen bouwplannen. Verzocht wordt hiermee in de planvorming rekening te houden.	Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn binnen de bestemming Bedrijf- Verkoop punt motorbrandstoffen en Horeca bouwvlakken opgenomen. Hierbinnen dienen de gebouwen te worden gesitueerd. De maximale bouwhoogtes zijn binnen deze bouwvlakken weergegeven. Dit betreft een maximale bouwhoogte van 6,6 meter binnen de horecabestemming en 6	

TL = Toelichting

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		en 4,5 meter binnen de bestemming Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen. De bestaande mast heeft een hoogte van 25 meter. Deze is dus veel hoger dan de toegestane bebouwing. Het zicht op de mast wordt daarmee niet belemmerd. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – reclamezuil' binnen de bestemming Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen is ook een reclamemast tot een hoogte van 25 meter toegestaan. De oppervlakte van de reclamezuil zal echter kleiner zijn.	
	Verzocht wordt een impressie met de zichtlijnen/hoogtes aan te leveren.	Op pagina 8 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn impressies van de nieuwe invulling van het plangebied opgenomen waarin beide reclamemasten zijn ingetekend.	

TL = Toelichting
 RE = Regels
 VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

5. AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

#	Ambtelijke wijziging	Conclusie
1.	Het bouwvlak (met aanduiding maximum bouwhoogte 4,5 m) binnen de bestemming Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen wordt 1 meter richting de Rijksweg A13 verschoven in verband met draaicirkels van vrachtwagens voor laden en lossen.	Aanpassing van de verbeelding.
2.	Aanpassingen van ondergeschikte aard, zoals vernummeringen en verduidelijkingen die inhoudelijk geen gevolgen hebben.	Aanpassing van de toelichting en regels.

TL = Toelichting
RE = Regels
VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

BIJLAGE

Groencompensatieplan

TL = Toelichting
RE = Regels
VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

Nota van Inspraak en Overleg voorontwerpbestemmingsplan Vrijenbanselaan d.d. 11 augustus 2014
Gemeente Rijswijk, 25 november 2014



IJsvogel-/oeverwaluw-wand



Ooievaarsnest op paal



Grasland met wildebloemenmengsel, extensief beheerd



Duiker plaatsen



Natuurvriendelijke oever, 1:5 tot 1:10



Bestaand	Nieuw	
		Werkgrens
		Bestaande situatie
		Bebouwing
		Gemeentegrens
		Voelpad
		Bossages (vlinderlokkende en besdragende soorten)
		Bomen (rij of solitair, zomereik)
		Poel
		Bloemrijk grasland (inzaaien met gras en wildebloemenmengsel)
		Watergang
		Rietvegetatie
		Natuurvriendelijke oever
		Picknickplaats
		Ooievaarsnest
		IJsvogel-/oeverwaluwwand

Maten in meters, tenzij anders vermeld Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld Hoogtematen in meters i.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld Ligging bestaande kabels en leidingen ter indicatie ingetekend			
C	13-11-14	Lucien Aspelting	Tekstuele aanpassingen, type duiker, verpleiden inruiling Shell/KFC
B	21-07-14	Lucien Aspelting	Tekstuele aanpassingen, type duiker, verpleiden inruiling Shell/KFC
A	13-06-14	Lucien Aspelting	Aanpassing ontwerp van kabels/leidingen en leiding
Wijz.	Datum	Gepl.	Omschrijving
Project:		Projectnummer: NC13181500	
Natuurcompensatie Vrijenban		Besteknummer:	
		Tekenaar: L. Aspelting	
		Projectleider: L. van Hoften	
		Afk.	Oec.
Onderdeel:		Formaat: A0	
Schetsontwerp		Schaal: 1:500	
		Fase: SO	
Opdrachtgever:		Status: Definitief	
LBP SIGHT		Datum: 13-11-2014	
RPS		Tekeningnummer: 14120500-001	
Vestiging Leerdam Postbus 75, 4140 AB Leerdam T 0346 - 420 006 F 0346 - 420 005 W www.rps.nl		Wijz. B	

Bijlage 11

Nota van Zienswijzen



Nota van Zienswijzen

**Bestemmingsplan “Vrijenbanselaan”,
ontwerp d.d. 25 november 2014**

*Ten behoeve van de vaststelling van
het bestemmingsplan “Vrijenbanselaan”*

24 februari 2015

1. INLEIDING

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

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

Ook zijn er enkele ambtshalve wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan moeten worden doorgevoerd. Deze zijn omschreven in paragraaf 5.

2. GEVOLGDE PROCEDURE

Zoals artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voorschrijven, heeft het ontwerpbestemmingsplan “Vrijenbanselaan”, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit gebeurde in de periode van vrijdag 12 december 2014 tot en met donderdag 22 januari 2015. Een analoge versie van de stukken heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van de stukken was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in de Nederlandse Staatscourant. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Na de fase van het ontwerp volgt de vaststellingsfase.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

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

1. Zienswijze 1, reclamant 1, d.d. 20 januari 2015
2. Zienswijze 2, reclamant 2, d.d. 22 januari 2015

Beide zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk. De indieners van de zienswijzen worden bij brief van het besluit over hun zienswijze op de hoogte gebracht.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN “VRIJENBANSELAAN”

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	Reclamant 1		
a.	Naast de ontwikkeling van KFC en Shell binnen de gemeente Rijswijk, zijn er binnen de gemeente Delft en Den Haag plannen voor de vestiging van een horecagroothandel (HANOS) en doe-het-zelfzaak (Hornbach). Deze plannen leiden in onderlinge samenhang tot een ongewenste verkeerssituatie. De verkeerseffecten van de individuele plannen versterken elkaar terwijl er geen onderzoek is gedaan naar het totale effect van deze drie plannen. Verzocht wordt een rapport op te laten stellen door een onafhankelijke deskundige waarin voor de drie plannen samen, zowel kwantitatief als kwalitatief de gezamenlijke geluids-, milieu- en verkeerseffecten in beeld worden gebracht.	Voorop stellen wij dat we vraagtekens stellen bij het gegeven of u als reclamant belanghebbend bent. Bewoners langs de Delftweg hebben geen zicht op de locatie en de afstand van uw woning tot aan het plangebied bedraagt ongeveer 750 meter. Tussen uw woning en het plangebied is bovendien al veel bestaande bebouwing aanwezig, waaronder de wat hogere kantorenwand aan de Patrijsweg. Evenwel willen we inhoudelijk ingaan op uw bezwaren. U geeft aan dat er geen samenhangend onderzoek is gedaan naar het totale effect van de verschillende plannen tezamen en dat u graag wil dat er een rapport wordt opgesteld waarin zowel kwalitatief als kwantitatief de gezamenlijke geluids-, milieu- en verkeerseffecten worden onderzocht en onderbouwd. Het klopt dat in de omgeving – in verschillende gemeenten – diverse ontwikkelingen plaatsvinden. Het bestemmingsplan Vrijenbanselaan ziet echter alleen op de ontwikkeling van een fastfoodrestaurant en tankstation. In het bestemmingsplan zijn deze plannen dan ook doorgerekend en toegelicht. De andere ontwikkelingen worden via een andere planologische procedure mogelijk gemaakt of zijn al mogelijk in het huidige planologische kader. De hogere overheden (Stadsgewest Haaglanden en provincie Zuid-Holland) worden altijd bij elke bestemmingsplanprocedure in onze regio betrokken; dit is een wettelijke verplichting. Deze hogere overheden zijn verantwoordelijk voor een goede bovengemeentelijke en (inter)regionale afstemming. Zowel de provincie alsook het Stadsgewest Haaglanden hebben voor het bestemmingsplan “Vrijenbanselaan” in een eerder stadium een positief advies afgegeven. De ontwikkelingen in de omgeving hebben geen relatie met de ontwikkelingen binnen het plangebied. De ontwikkelingen in de omgeving leiden niet tot een significante verkeerstoename in het plangebied, omdat de weg langs het plangebied niet tot de belangrijkste aanrijroutes naar deze ontwikkelingen in de	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

		omgeving behoort. Hooguit hebben alle ontwikkelingen tezamen extra verkeerstoename op de A13 tot gevolg. Maar gesteld kan ook worden dat de ontwikkeling van het fastfoodrestaurant en tankstation niet tot significant méér verkeer op de A13 zal leiden; de bezoekers van deze voorzieningen zijn passanten die al op de A13 aanwezig zijn. Beide voorzieningen richten zich dan ook volledig op de doelgroep 'passanten', het is niet aannemelijk dat er significante groepen mensen speciaal de weg op gaan om naar het betreffende tankstation en KFC-restaurant te gaan. In bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan kunt u het uitgevoerde verkeersonderzoek terugvinden. Ten aanzien van de geluidsbelasting kan gemeld worden dat door de realisatie van het plan het aantal verkeersbewegingen op de Vrijenbanselaan zal toenemen, maar dat door de reeds aanwezige geluidsbelasting van de A13, deze toename niet waarneembaar is. Voor wat betreft de luchtkwaliteit: zoals ook in de Nota van Inspraak en Overleg is vermeld, is er sprake van een project dat "niet in betekende mate" (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van deze projecten dient te worden nagegaan of in de omgeving nog meer ontwikkelingen zijn die aangemerkt worden als NIBM-projecten. Dit is niet het geval. De horeca-groothandel is niet aangemerkt als NIBM-project en de doe-het-zelf-zaak was planologisch gezien al mogelijk. Dit wordt dan ook niet als een nieuwe ontwikkeling aangemerkt. Ten slotte vindt de ontwikkeling plaats in een stedelijke omgeving. In een dergelijke dynamische omgeving is verkeersdrukte niet geheel te voorkomen. De extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling passen in een stedelijke omgeving.	
2.			
a.	Reclamant geeft aan dat de weekkrant niet overal in Rijswijk wordt bezorgd en zeker niet in Vrijenban. Op de website van de gemeente Rijswijk wordt vermeld dat de aankondiging op 23 december 2014 heeft plaatsgevonden. Reclamant heeft daardoor niet eerder dan op 23 december 2014 kennis kunnen nemen van de terinzagelegging en is van mening dat zijn belangen hierdoor zijn geschaad. Het ter inzage leggen van het bestemmingsplan tijdens een vakantieperiode komt niet klant-/burgervriendelijk over.	Op 11 december 2014 heeft de publicatie plaatsgevonden van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Deze publicatie heeft conform de wettelijke vereisten in de Staatscourant en in Rijswijk Regelrecht plaatsgevonden. Rijswijk RegelRecht staat digitaal op www.rijswijk.nl en analoog in huis-aan-huisblad Groot Rijswijk. Het is spijtig dat Groot Rijswijk in Vrijenban soms niet wordt bezorgd, dat is zeker niet de bedoeling. Dit hebben wij bij de uitgever reeds onder de aandacht gebracht. Een correcte bezorging is echter niet de	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

		verantwoordelijkheid van de gemeente. Om zeker te weten dat u geen informatie mist kunt u zich desgewenst aanmelden voor de digitale versie van Rijswijk Regelrecht. U krijgt dan voortaan elke donderdag alle informatie in uw mailbox. Zie www.rijswijk.nl/actueel/rijswijk-regelrecht. Het is juist dat de berichtgeving over de ontwikkeling Vrijenbanselaan op de gemeentelijke website op 23 december 2014 is gewijzigd. Dit is algemene informatie over de planvorming en geen officiële bekendmaking van de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Daarnaast hebben alle indieners van een inspraakreactie, u dus ook, persoonlijk bericht ontvangen waarbij de Nota van Inspraak en Overleg was toegevoegd. In de begeleidende brief was ook de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan genoemd. Uit uw zienswijze hebben wij vernomen, dat voor bezorging de envelop al was geopend en de begeleidende brief ontbrak. Wij betreuren het dat u het poststuk niet in goede orde heeft ontvangen, maar zijn niet van mening dat u daardoor in uw belangen bent geschaad. De bekendmaking heeft conform de wettelijke eisen plaatsgevonden. Wij streven er naar om plannen niet tijdens lange vakantieperiodes, zoals de zomervakantie, ter inzage te leggen. Dit bestemmingsplan heeft tijdens de kerstvakantie ter inzage gelegen. De terinzagetermijn duurde echter zes weken. Buiten de vakantie om was daardoor nog voldoende tijd aanwezig om het plan in te zien en om op het plan te reageren.	
b.	De ontvangen Nota van inspraak en overleg wijkt op diverse plaatsen af van de Nota van inspraak en overleg, zoals op de website weergegeven. Onduidelijk is van welke versie moet worden uitgegaan. Reclamant is van mening dat zijn belangen hierdoor zijn geschaad.	Naar ons weten is dezelfde versie van de Nota van Inspraak en Overleg naar de insprekers verstuurd als de versie die op de website is geplaatst. Indien de versies niet overeenkomen, is de versie die op www.ruimtelijkeplannen.nl is gepubliceerd leidend.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
c.	Verzocht wordt inzage te geven in de verkeersontwikkeling van de planhorizon in 2025 en de gevolgen van deze verkeersontwikkeling op de Vrijenbanselaan. In de Nota van Inspraak en Overleg worden de uitkomsten wisselend gehanteerd. Er wordt gesproken dat de uitkomsten betrekking hebben op zowel de huidige als nieuwe situatie in 2020 of 2022. Daarnaast is in de verkeersberekeningen uitgegaan van een openingstijd van 6.00u tot 23.00u. Indien een 24 uur opening mogelijk wordt gemaakt, kloppen de cijfers niet. Ten slotte wordt getwijfeld aan de juistheid van de verkeersstoets. Verzocht wordt de gegevens te controleren.	De verkeersstoets is gebaseerd op de modelplot Vrijenban gemeente Rijswijk 2011 'Variant situatie 2020'. Het is in een verkeersstoets gebruikelijk om de gevolgen van een ontwikkeling zowel op korte termijn als op lange termijn inzichtelijk te maken. Vanwege de beschikbaarheid van de modelplot voor het jaar 2020 is dit jaartal ook voor de langere termijn aangehouden. Hieruit blijkt dat ook op de langere termijn in het maatgevend spitsuur de capaciteit van de wegen voldoende is. Het maatgevend spitsuur is het piekmoment. De berekening ziet daarmee ook op het worstcasescenario. Op alle andere momenten zal het aantal verkeersbewegingen lager liggen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		Indien het jaar 2025 als peiljaar wordt aangehouden, is de autonome groei de enige factor die in de berekening wijzigt; de bijdrage als gevolg van de planrealisatie wijzigt niet. Dit heeft dus geen gevolgen voor de uitkomst van de verkeerstoets. In een akoestisch onderzoek dat in 2011 is uitgevoerd, waaraan in de Nota van Inspraak en Overleg wordt gerefereerd, is een prognose gemaakt voor 2022. Voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek is vastgelegd dat uitgegaan moet worden van een prognose van 10 jaar. Vandaar dat hier een berekening is gemaakt voor het jaartal 2022. Voor het uitvoeren van een verkeerstoets is dit niet wettelijk vastgelegd. De verkeerstoets maakt de gevolgen van de ontwikkeling op het huidige wegennet voor de langere termijn zichtbaar. Daarbij wordt door middel van simulaties getoetst of de capaciteit van het huidige wegennet de extra verkeersgeneratie aan kan. Daarbij is het piekmoment tijdens de spits maatgevend. Uit deze toets is gebleken dat de wachtrijlengtes op de meeste richtingen iets toenemen, maar dat de kruispunten voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen. Voor de Shell alsook de KFC zal geen sprake zijn van een 24-uursopening. Het fastfoodrestaurant zal van 11.00u tot 24.00u open zijn en het tankstation van 6.00u tot 23.00u. Wel kan ook 's nachts getankt worden via een buitenkaartlezer, maar het aantal tankbeurten ligt dan vele malen lager dan overdag (het betreft met name een stuk service richting de klanten van Shell) en heeft geen invloed op het worstcasescenario, waar in de verkeerstoets vanuit is gegaan. De uitgevoerde verkeerstoets is binnen de gemeente Rijswijk door de afdeling Verkeer getoetst. Overigens worden alle (milieu)onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan worden uitgevoerd door de gemeente en de omgevingsdienst getoetst of deze juist zijn uitgevoerd. De verkeerstoets is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan.	
d.	In de directe nabijheid van de wijk Vrijenban hebben de laatste jaren veel ontwikkelingen plaatsgevonden. Volgens uitgevoerd onderzoek hebben al deze ontwikkelingen geen gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidskwaliteit en leefkwaliteit van de woonwijk Vrijenban en tevens een te verwaarlozen verhoging van de verkeersintensiteit. In de verkeerstoets van het bestemmingsplan wordt geen aandacht besteed aan de overige ontwikkelingen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan alle huidige en	Voor wat betreft uw zienswijze over de ontwikkelingen in de omgeving, lucht-, geluid- en leefkwaliteit wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze #1 onder a. Voor wat betreft uw opmerking over de ladder voor duurzame verstedelijking: de regionale afstemming in het kader van de ladder van duurzame verstedelijking waar u naar verwijst betreft een afstemming ten aanzien van de regionale behoefte en geen	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	toekomstige ontwikkelingen te duiden en aan te geven hoe dit plan voldoet aan de ladder van duurzame verstedelijking. Uit het bestemmingsplan is niet duidelijk af te leiden of er regionale afstemming heeft plaatsgevonden.	afstemming tussen de ontwikkeling van verschillende functies in de omgeving. De hogere overheden (Stadsgewest Haaglanden en provincie Zuid-Holland) worden wel altijd bij elke bestemmingsplanprocedure in onze regio betrokken; dit is een wettelijke verplichting. Deze hogere overheden zijn verantwoordelijk voor een goede bovengemeentelijke en (inter)regionale afstemming. Zowel de provincie alsook het Stadsgewest Haaglanden hebben voor het bestemmingsplan "Vrijenbanselaan" in een eerder stadium een positief advies afgegeven.	
e.	Zonder motivatie is aangegeven, dat het groencompensatieplan geen onderdeel is van het bestemmingsplan. Over het groenplan is slechts één schets aangetroffen. Aangegeven is dat het groencompensatieplan in overleg met Stadsgewest Haaglanden tot stand is gekomen. Desondanks zijn in de zienswijze van Rijkswaterstaat eisen kenbaar gemaakt aan de invulling van het gebied. Tevens zijn in de quick scan flora en fauna aanbevelingen opgenomen ten aanzien van de groene invulling. Wat is nog de ruimte die bewoners geboden krijgen bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan? Verzocht wordt een regeling op te nemen die inhoudt dat het gebied niet zal worden ontwikkeld nadat eerst met de bewoners een groenbeleidsplan is overeengekomen.	In een bestemmingsplan wordt het toegestane gebruik en het bouwen geregeld. Een bestemmingsplan ziet niet op de verdere (gedetailleerde) uitwerking van de locatie. Het groencompensatieplan betreft de nadere uitwerking van de groenbestemming. Daarmee heeft het groencompensatieplan wel een directe link met het bestemmingsplan, maar de uitwerking maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het nu voorliggende (concept)groencompensatieplan is in overleg met Stadsgewest Haaglanden opgesteld. Vervolgens heeft een overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Voor de volledigheid heeft Rijkswaterstaat de uitkomsten van dit overleg ook in de vorm van een overlegreactie kenbaar gemaakt. Het (concept)groencompensatieplan is aan deze reactie aangepast. Het aangepaste (concept)groencompensatieplan vindt u als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het groencompensatieplan is echter nog niet definitief. Na vaststelling van het bestemmingsplan zullen de bewoners betrokken worden bij de verdere uitwerking van het groencompensatieplan. De hoofdlijnen van het groencompensatieplan liggen wel vast. Bewoners kunnen meedenken over bijvoorbeeld het type speeltoestellen, straatmeubilair, plaatsing van picknickbankjes, exacte route van het wandelpad en soort beplanting. Hierover wordt u op een later moment (na vaststelling van het bestemmingsplan) nader geïnformeerd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
f.	Het is niet duidelijk hoe de externe veiligheid in de totale afweging van dit plan een rol heeft gespeeld.	In paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op het aspect externe veiligheid. Hierbij is een beoordeling van de aanwezige risicobronnen opgenomen. Ook heeft een verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. Omdat het tankstation geen LPG gaat verkopen, is binnen het plangebied geen sprake van een risicocontour als gevolg van het tankstation. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A13 (waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd) en	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		binnen het invloedsgebied van de aanwezige aardgastransportleiding. Hieromtrent zijn berekeningen uitgevoerd, waaruit blijkt dat het groepsrisico toeneemt, maar in beide gevallen onder de oriëntatiewaarde blijft. Voor het overige zijn er geen (plaatsgebonden) risicocontouren waarbinnen het plangebied valt. Omdat het groepsrisico wel toeneemt, dient een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Deze verantwoording is in paragraaf 4.4.2 van de toelichting opgenomen. Daarin wordt ingegaan op diverse maatregelen. Deze maatregelen betreffen voornamelijk uitvoeringsaspecten van het bestemmingsplan.	
--	--	--	--

5. Ambtshalve wijzigingen

#	Ambtelijke wijziging	Conclusie
1.	In het plan moeten diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) worden doorgevoerd. Het gaat onder meer om het aanpassen van het IDN naar de vastgestelde status (-VA01)	TL, RE, VB: verwerken ondergeschikte wijzigingen
2.	De begrenzing van het groencompensatieplan wordt aan de oostzijde wordt aangepast aan de eigendomsgrens. Dit houdt in dat de meeste oostelijke strook (inclusief watergang) langs de A13 en de afrit komt te vervallen.	Bijlage 3 van de toelichting (het groencompensatieplan) wordt aangepast.
3.	In artikel 10 (Waarde – Ecologie) moet in lid 10.4.2 een uitzondering op het verbod gemaakt voor: • de aanleg van toegangspaden; • de aanleg van speelplekken; • de realisatie van het Groencompensatieplan, zoals opgenomen als bijlage X bij de regels (of de nadere uitwerking hiervan). Verder moet in lid 10.2 een uitzondering op het bouwverbod worden gemaakt voor: • de bouw van bouwwerken ten behoeve van speelplekken; • de bouw van bouwwerken ten behoeve van het Groencompensatieplan, zoals opgenomen als bijlage X bij de regels (of de nadere uitwerking hiervan). Het groencompensatieplan moet derhalve als bijlage bij de regels worden opgenomen.	RE: aanvullen artikel 10 en opnemen groencompensatieplan als bijlage bij de regels.
4.	De uitgiftengrens en de terreininrichting van het nieuwe tankstation en restaurant zijn iets gewijzigd. De bestemmingsgrenzen en bouwvlakken moeten hierop worden aangepast. Ook in de toelichting moeten de opgenomen plaatjes hierop worden aangepast. Hetzelfde geldt voor bijlage 2 bij de toelichting.	TL + VB: verwerken meest recente bouwtekeningen.
5.	In paragraaf 4.7.3. (watertoetsproces) moet de tekst worden geactualiseerd: het wettelijk vooroverleg heeft reeds plaatsgevonden. De resultaten hiervan moeten vermeld worden.	TL: aanpassen paragraaf 4.7.3.
6.	De paragrafen 7.2. en 7.3. van de toelichting moeten worden geactualiseerd op de fase van de vaststelling.	TL: aanpassen paragraaf 7.2. en 7.3.
7.	De formulering over de reclamezuil in artikel 4.1. sub f en artikel 5.1 sub d moet met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Tevens moet worden geregeld dat in beide aanduidingen tezamen maximaal één reclamezuil mag worden gebouwd.	RE: aanpassen artikel 4.1. sub f en artikel 5.1. sub d.
8.	In artikel 5.2.sub b staat nog dat er geen reclame-/infozuilen/-borden mogen worden opgericht. Dit is strijdig met de reclamezuil die toegestaan moet	RE: aanvullen artikel 5.2 sub b. en artikel 5.3.1.

	worden. Aan deze bepaling moet worden toegevoegd: “er mogen geen geluidwerende voorzieningen, reclame-/infozuilen/-borden en/of vlaggenmasten worden gebouwd/opgericht, behalve ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – reclamezuil’ alwaar één reclamezuil is toegestaan. Verder moet in artikel 5.3. ‘afwijken van de bouwregels’ in lid 5.3.1. ook een afwijkingsebepaling van het bovenstaande worden opgenomen.	
9.	In artikel 5 “Groen” moet een afwijkingsmogelijkheid worden opgenomen om speel- en ontmoetingsvoorzieningen tot een bouwhoogte van 5 m mogelijk te maken.	RE: aanvullen artikel 5.3.1.
10.	In artikel 4 “Bedrijf – Verkooppunt motorbrandstoffen” moet bij de specifieke gebruiksregels (lid 4.4.) worden geregeld dat buiten gebouwen tevens een terras ten behoeve van horeca-activiteiten (zoals bedoeld in lid 4.2.1. sub d en/of lid 4.3.1. sub b) is toegestaan van maximaal 100 m ² .	RE: aanvullen artikel 4.4.

