

**GOEDE RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
NIEUWBOUW
SIR WINSTON CHURCHILLLAAN 275 TE RIJSWIJK**

*Ten behoeve van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12
lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*



oktober 2011

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1	Beknopte projectomschrijving	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	PLANBESCHRIJVING	5
2.1	Ligging en beschrijving planlocatie	5
2.2	Omschrijving plan	5
2.3	Invulling bouwplan	7
3.	RUIMTELIJK BELEID	8
3.1	Nationaal beleid	8
3.1.1	Nota Ruimte	8
3.1.2	AMvB Ruimte	8
3.1.3	Structuurvisie Randstad 2040	8
3.1.4	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ontwerp)	9
3.2	Provinciaal beleid	9
3.2.1	Provinciale structuurvisie	9
3.2.2	Provinciale verordening ruimte	9
3.3	Regionaal beleid	10
3.3.1	Regionaal structuurplan Haaglanden	10
3.3.2	Regionale Woonvisie Haaglanden	10
3.4	Gemeentelijk beleid	10
3.4.1	Bestemmingsplan	10
3.4.2	Woonvisie Rijswijk 2007+	10
3.4.3	Groenbeleidsplan	11
3.4.4	Structuurvisie Mobiliteit Rijswijk 2020	11
3.4.5	Hoogbouwvisie Rijswijk	12
3.5	Conclusie ruimtelijke beleid	12
4.	MILIEUASPECTEN	13
4.1	Bodem	13
4.2	Luchtkwaliteit	13
4.2.1	Algemeen	13
4.2.2	Toetsing	13
4.3	Geluid	14
4.3.1	Wettelijk kader	14
4.3.2	Wegverkeerslawaaï	14
4.4	Bedrijven en zonering	15
4.4.1	Algemeen	15
4.4.2	Relevante bedrijven	16
5.	OMGEVINGSASPECTEN	17
5.1	Flora en fauna	17
5.1.1	Algemeen	17
5.1.2	Natuurtoets	17

5.2	Windhinder	18
5.3	Archeologie	19
5.4	Externe Veiligheid	20
5.4.1	Algemeen	20
5.4.2	Wegen	20
5.4.3	Inrichtingen	20
5.4.3.1	LPG	20
5.4.3.2	Vuurwerkopslag	21
5.4.4	Hoge druk aardgastransportinstellingen	21
5.5	Water	21
5.5.1	Huidige situatie	21
5.5.1.1	Algemeen	21
5.5.1.2	Veiligheid en waterkeringen	22
5.5.1.3	Waterkwaliteit	22
5.5.1.4	Watersysteemkwaliteit en ecologie	22
5.5.1.5	Afvalwater en rioleringen	22
5.5.2	Toekomstige situatie	22
5.5.2.1	Algemeen	22
5.5.2.2	Waterkwantiteit	23
5.5.2.3	Waterkwaliteit en ecologie	23
5.5.2.4	Afvalwater en rioleringen	23
5.6	Bezonnig	23
5.6.1	Toetsingskader	23
5.6.2	Onderzoek	24
6	VERKEER EN VERVOER	25
6.1	Ontsluiting	25
6.2	Parkeren	25
7	FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	26
7.1	Financiële uitvoerbaarheid	26
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
8	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	27

BIJLAGEN

I	Tekeningen bouwplan, Architecten Cie, 6 oktober 2011
II	Verkennd bodemonderzoek Sir Winston Churchilllaan, MWH B.V., 28 september 2011
III	Geluidsonderzoek project 'Churchilllaan' te Rijswijk, Cauberg Huygen, 6 oktober 2011
IV	Geluidsbelasting vanwege omliggende bedrijven, Cauberg Huygen, 6 oktober 2011
V	Update Natuurtoets flora- en fauna, Groenteam, 19 september 2011 en Natuurtoets, Groenteam, 17 augustus 2006
VI	Bezonningsstudie woningen Churchilllaan Rijswijk, 1 september 2011
VII	Parkeerbalans, Spark, 6 oktober 2011, en document 'Procesafpraak project Sir Winston Churchilllaan 275 te Rijswijk

1. INLEIDING

1.1. Beknopte projectomschrijving

Dura Vermeer Leidschendam en woningbouwcorporatie Vestia zijn voornemens op het perceel Sir Winston Churchilllaan 275 te Rijswijk nieuwbouw te realiseren. Het bouwplan bevat een tweetal wooncomplexen van 217 woningen, waaronder 9 woon-werk-woningen, met ruimte voor gemengde doeleinden met een kinderdagverblijf en een tweelaagse parkeergarage.

Het bouwplan past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Plaspoelpolder I' uit 1981 dat voor de projectlocatie de bestemming 'Kantoren' geeft. Voorts past het bouwplan niet in het ontwerp-bestemmingsplan 'Plaspoelpolder' dat op dit moment in procedure is.

Vanwege de strijdigheid met het bestemmingsplan is besloten om voor dit project de afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te doorlopen. Dat betekent dat voor dit plan een omgevingsvergunningsvergunning wordt verleend, waarin eveneens de activiteit als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo is besloten.

Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo stelt de eis dat, om te kunnen afwijken van het bestemmingsplan, de motivering van de omgevingsvergunning een zogenaamde 'goede ruimtelijke onderbouwing' dient te bevatten waarin gemotiveerd aangegeven wordt waarom een project past binnen de toekomstige bestemming. Middels dit document wordt voorzien in een dergelijke 'goede ruimtelijke onderbouwing'.

Voor dit project zal een gefaseerde omgevingsvergunning worden aangevraagd. De omgevingsvergunning eerste fase zal betrekking hebben op het planologische deel (artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo). De omgevingsvergunning tweede fase zal betrekking hebben op de overige omgevingsvergunningsplichtige activiteiten.

Voor de omgevingsvergunning zal de zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure worden doorlopen. Dat betekent dat de ontwerp-omgevingsvergunning 6 weken ter inzage zal worden gelegd, tezamen met de tekeningen van het bouwplan en deze ruimtelijke onderbouwing. Ook de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad zal ter inzage worden gelegd.

1.2. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een omschrijving van de bouwplannen, waarbij de inpassing in het gebied ter sprake komt. In hoofdstuk 3 zal het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente weergegeven. Vervolgens zullen in hoofdstuk 4 de diverse milieuonderzoeken worden toegelicht. In hoofdstuk 5 komen de overige omgevingsaspecten aan de orde. In hoofdstuk 6 wordt het onderdeel 'Verkeer en Vervoer' behandeld. Hoofdstuk 7 verantwoordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Tot slot zal in hoofdstuk 8 een samenvatting en conclusie volgen.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Ligging en beschrijving planlocatie

De Sir Winston Churchilllaan is een van de ontwikkelingsassen van Rijswijk. In deze relatief groene zone tussen deze laan en de Treubstraat zijn diverse functies aanwezig, zoals bedrijven, appartementen, een tweetal woningen, een politiebureau en een middelbare school.

De locatie heeft een bijzonder groen karakter. Aan de westzijde ligt een parkje wat van meerdere kanten bereikbaar is. Aan de oostzijde ligt een fietsroute omzoomd door bomen die de Plaspoelpolder met Rijswijk verbindt.

De ruimtelijke structuur van het betreffende gebied wordt benadrukt door de twee oost-westlijnen (de Generaal spoorlaan en de Sir Winston Churchilllaan), te benoemen als 'stedelijke boulevard'. Deze stedelijke boulevards zijn de belangrijkste routes naar de voorzieningencentra Oud-Rijswijk en In de Bogaard. Uit de Hoogbouwvisie Rijswijk (2007) blijkt dat deze routes geschikt zijn voor hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing.

De planlocatie, Sir Winston Churchilllaan 275, is gelegen tussen de Sir Winston Churchilllaan en de Treubstraat. De betreffende nieuwbouw zal worden ontsloten via de Treubstraat. Op de locatie heeft voorheen het kantoorgebouw gestaan van het productschap voor Vee, Vlees en Eieren. Dit kantoor is in 2007 gesloopt.



Luchtfoto gesloopte kantoor

2.2 Omschrijving plan

Het ontwerp voor een bouwplan op de strook tussen de Sir Winston Churchilllaan en de Treubstraat in Rijswijk is een stevig stedenbouwkundig accent aan een belangrijke as die de grens vormt tussen een bedrijventerrein en een woonwijk. De zone kenmerkt zich door een afwisseling van laagbouw, hoogbouw en groene, plantsoenachtige openingen. Het project voor de locatie bestaat uit een ensemble van duurzame verticale woongebouwen in een prachtig glooiend groene omgeving.

Het bouwplan bevat een tweetal wooncomplexen van 217 woningen, waaronder 9 woonwerk-woningen, met ruimte voor gemengde doeleinden met een kinderdagverblijf en een

tweelaagse parkeergarage onder een groen opgetild landschap (voor de tekeningen zie bijlage I).

Het complex heeft een zogenaamde alzijdige uitstraling, immers iedere zijde heeft een eigen karakter (zie overzicht bouwdelen volgende pagina):

- west, bouwdeel 1

Aan deze zijde wordt het plan begrenst door een bouwdeel van circa 45 meter hoog waarin appartementen worden gehuisvest. In de plint is ruimte voor gemengde doeleinden en bergingen. Vanwege de rationele opzet en de corridorontsluiting is het mogelijk de massaopbouw van ieder gebouw te splitsen in 2 afzonderlijke slanke schijven, gescheiden door een transparante corridor. Deze geleiding zorgt voor daglicht in de corridor en voor meer menselijke maat op stedenbouwkundig niveau. De lichte en ruimtelijke entreezone is gericht op het groen en de Sir Winston Churchilllaan. Vlakbij de entree bevindt zich een zogenaamde drop-off voor taxi's, ambulances e.d. De drop-off wordt ontsloten vanaf de Treubstraat.

- noord-oost, bouwdeel 2

Aan deze zijde wordt het plan begrenst door een bouwdeel van circa 51 meter hoog waarin appartementen worden gehuisvest. In de plint is ruimte voor gemengde doeleinden en bergingen. Vanwege de rationele opzet en de corridorontsluiting is het mogelijk de massaopbouw van ieder gebouw te splitsen in 2 afzonderlijke slanke schijven, gescheiden door een transparante corridor. Deze geleiding zorgt voor daglicht in de corridor en voor meer menselijke maat op stedenbouwkundig niveau. De lichte en ruimtelijke entreezone is gericht op het groen en de Sir Winston Churchilllaan. Vlakbij de entree bevindt zich een zogenaamde drop-off voor taxi's, ambulances e.d. De drop-off wordt ontsloten vanaf de Churchilllaan.

- noord, bouwdeel 3

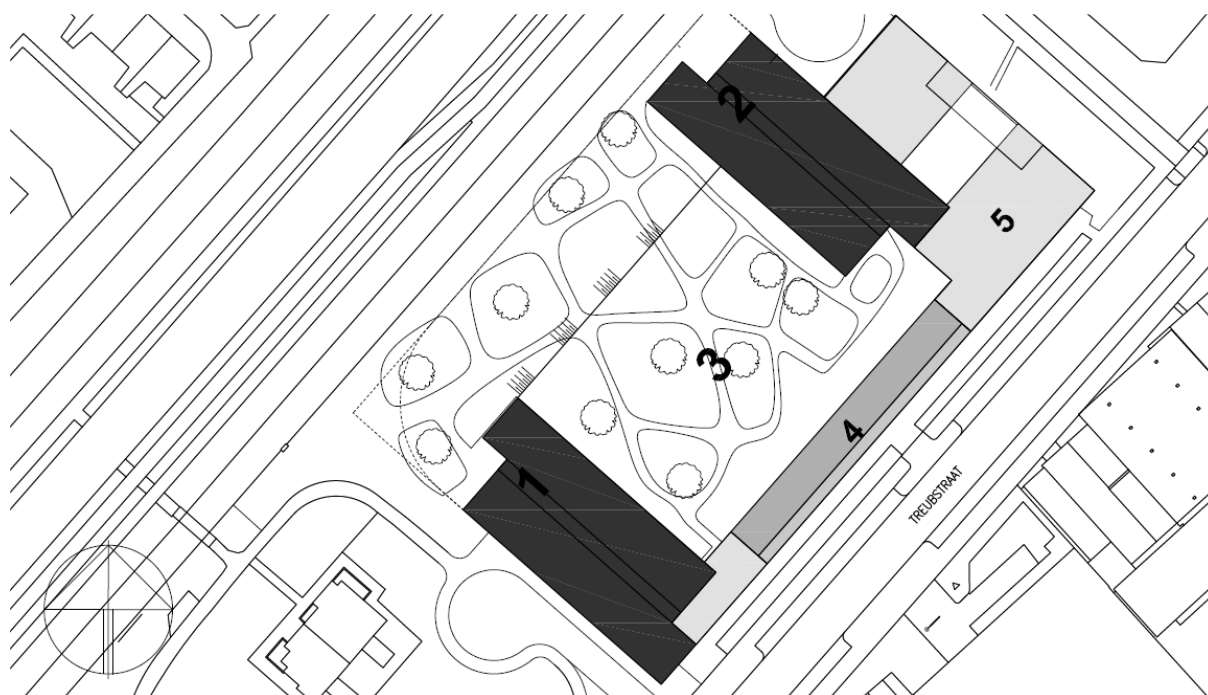
Tussen 3 bebouwde zijden van het plan en de Sir Winston Churchilllaan bevinden zich 2 parkeerlagen onder een opgetild maaiveld. Aan de Sir Winston Churchilllaan vormt een groen talud de begrenzing van de parkeerlagen en ontstaat een natuurlijke verbinding tussen het opgetilde maaiveld en de parkachtige omgeving. Het opgetilde maaiveld is namelijk ingericht als voortzetting van het park zodat woningen aan alle kanten omringd worden door het groen. Iedere parkeerlaag heeft een eigen ingang. Deze ingangen bevinden zich aan de Treubstraat.

- zuid-oost, bouwdeel 4 en 5

De woon/werkwoningen bevinden zich in een strook aan de Treubstraat en sluiten met 4 lagen en een terugliggende 5e laag qua hoogte aan op de bedrijfsgebouwen aan de andere kant van de straat. Deze panden zijn 15,6 meter hoog.

Deze strook vormt de verbinding tussen bouwdeel 1 en 2. Aan het einde van de strook aan de oostkant wordt de beëindiging gevormd door bebouwing van 3 lagen hoog.

Dit bouwdeel is over de gehele lengte van de gevel op de eerste verdieping voorzien van vides waardoor een sterke visuele verbinding ontstaat met de groene omgeving.



overzicht bouwdelen

2.3 Invulling bouwplan

Het programma bevat een tweetal wooncomplexen van 217 woningen, waaronder 9 woon-werk-woningen, met ruimte voor gemengde doeleinden met een kinderdagverblijf en een tweelaagse parkeergarage onder een groen opgetild landschap.

Het grootste deel van de woningen zal worden gerealiseerd als sociale woningbouw.

De woon-werkwoningen worden gerealiseerd ten behoeve van ondernemers die een beroep of bedrijf aan huis hebben of willen starten. Deze woningen hebben 5 lagen, waarbij de bovenste 3 lagen bestemd zijn voor wonen, en de onderste 2 lagen voor kantoor- en/of praktijkruimte. De woningen bevatten tussen de eerste en tweede laag zogenaamde insteekverdiepingen, welke eventueel dicht kunnen worden gezet naar de gevel zonder dat dit iets wijzigt aan de massa van het gebouw.

De tweelaags-parkeergarage bevat 254 parkeerplaatsen (zie voor parkeren nader hoofdstuk 6 van deze ruimtelijke onderbouwing).

In de plint en tot maximaal de tweede verdieping (conform de bijgevoegde tekeningen) is er ruimte voor 2.875 m² BVO aan gemengde doeleinden, waaronder:

- maatschappelijke doeleinden
- (zakelijke) dienstverlening (waaronder kantoorfuncties)
- bedrijfshuisvesting
- kinderopvang
- kleinschalige lichte horeca voor zover deze gericht is op de vraag die het bouwplan meebrengt (zoals lunchrooms, broodjeszaak, ijssalon, croissanterie etc.).
- kleinschalige detailhandel in levensmiddelen voor zover deze gericht is op de vraag die het bouwplan meebrengt.

3 Ruimtelijk beleid

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nota Ruimte

Op achtereenvolgens 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte met als titel 'Ruimte voor ontwikkeling'. De Nota geeft de rijksvisie weer op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. In de Nota wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Het rijk staat een ruimtelijk orderingsbeleid voor dat is gericht op bevordering van een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het hoofddoel van het beleid is het duurzaam en efficiënt ruimte scheppen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van steden en het platteland, waarbij het rijk prioriteit geeft aan de ontwikkeling van economische kerngebieden, met name door middel van verbreding van het woningaanbod.

Paragraaf 2.3.2.4 van de Nota Ruimte spreekt over het benutten van bestaand bebouwd gebied. De nationale overheid heeft de ambitie om ook voor de komende jaren woninggroei binnenstedelijk te realiseren. Het beleid is ook gericht op herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaande stedelijke gebieden, hetgeen moet bijdragen aan verbetering van de nodige diversiteit van het woonaanbod in de steden. Een van de opgaven voor de regio is het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden met goede verbindingen voor verschillende vervoerssoorten en een goede milieukwaliteit. De nadere invulling van de realisatie van deze opgaven is gezien de Nota Ruimte vooral een opgave voor de gemeenten zelf.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van het rijk, zoals verwoord in de Nota Ruimte.

3.1.2 AMvB Ruimte

In juni 2009 is het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de AMvB Ruimte) ter inzage gelegd. De AMvB Ruimte is nog niet in werking getreden.

Door middel van de AMvB Ruimte kan de rijksoverheid regels stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen indien nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Een deel van de Nota Ruimte zal in deze AMvB Ruimte worden verwerkt. Tevens kunnen provincies worden verplicht om ter uitvoering van de AMvB regels te stellen in de provinciale verordening (dit worden de getrapte regels genoemd). De AMvB zorgt ervoor dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Het rijk streeft naar een zo optimaal mogelijk gebruik van bestaand bebouwd gebied. Afhankelijk van regionale mogelijkheden vindt uitbreiding van de woningvoorraad daar plaats. Daarbij ligt de nadruk op optimaal ruimtegebruik en niet op maximalisering daarvan. Bouwen binnen bestaand gebied mag immers, net als bundeling van functies, niet ten koste gaan van wettelijke regels of ruimtelijke kwaliteitsdoelen. Wonen en werken moeten steeds in samenhang en evenwichtig worden gezien.

Het voorliggende bouwplan voor de Sir Winston Churchilllaan past de kaders die in de AMvB Ruimte zijn bepaald.

3.1.3 Structuurvisie Randstad 2040

In de in september 2008 verschenen "Structuurvisie Randstad 2040" bepaalt het kabinet de koers voor de ontwikkeling van de Randstad tot 2040. De steden van de Randstad ontwikkelen zich in een economisch krachtenveld van verdere internationalisering. De unieke ligging in de delta, de diversiteit en onderlinge nabijheid van steden en landschappen zijn kwaliteiten die de Randstad onderscheiden van andere Europese stedelijke regio's.

Voor de regio Haaglanden is op hoofdlijnen de koers uitgezet om ruimte te creëren voor groene woon- en werkmilieus. Daarmee kan de diversiteit in woon- en werkmilieus worden vergroot en de aantrekkelijkheid van de regio voor (internationale) kenniswerkers worden versterkt. Het bouwplan voor de Sir Winston Churchilllaan voorziet in het realiseren van een

kwalitatief hoogwaardige woningen. Verwezenlijking van het plan draagt dan ook bij aan de ontwikkeling van de regio zoals beschreven in de Structuurvisie.

3.1.4 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (ontwerp)

Momenteel wordt een nieuwe nationale beleidsnota voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid voorbereid; het ontwerp heeft begin september 2011 ter inzage gelegen. De visie voegt niet alleen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid samen, maar verandert ook de wijze van sturing. De nadruk komt (nog) meer te liggen op decentrale sturing op het ruimtelijk beleid. Ten aanzien van verstedelijking wordt een 'duurzame ladder van verstedelijking' geïntroduceerd, die zal worden vastgelegd in het Besluit Ruimtelijke Ordening. Deze ladder beoogt 'een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte' te realiseren.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Structuurvisie

Provinciale Staten stelden op vrijdag 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en de Uitvoeringsagenda vast. In de Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De Structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe integrale Structuurvisie voor de ruimtelijke ordening komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

Het uitgangspunt voor de leef-, werk- en woonomgeving in 2020 is bundeling van verstedelijking. Dit is meer dan het concentreren van wonen in steden. Zuid-Holland richt zich op de relatie tussen infrastructuur en verstedelijking, het onderling afstemmen van de verschillende voorzieningen en intensivering van het stedelijk gebied. Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Dit geldt ook buiten het stedelijk netwerk.

De provincie kiest er dus voor om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Op de Functiekaart zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland omgeven door bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. De gronden van onderhavig bestemmingsplan liggen binnen deze bebouwingscontouren.

Het plangebied ligt binnen stedelijke gebied en draagt bij aan de kwaliteitsslag die volgens provinciaal beleid moet worden gemaakt om de woon- en leefomgeving te verbeteren. Voorts wordt met de realisatie van het bouwplan voldaan aan het algemeen streven naar zuinig ruimtegebruik (inbreiding boven uitbreiding).

3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte

Evenals het rijk heeft de provincie onder de Wro de bevoegdheid om, indien provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, algemene regels stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Met de vaststelling van de provinciale "Verordening Ruimte" op 2 juli 2010 hebben provinciale staten van Zuid-Holland aan deze bevoegdheid concreet invulling gegeven. Deze verordening regelt echter slechts een beperkt aantal onderwerpen. In het projectgebied zijn geen provinciale belangen aan de orde die in de verordening concreet zijn benoemd, terwijl ook geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die een nadere toetsing aan de verordening noodzakelijk maken.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het "Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020" (RSP) vastgesteld. Voor de negen gemeenten in de regio Haaglanden vormt het RSP het integrale regionale beleidskader voor gemeentelijke ruimtelijk beleid en de inhoud van bestemmingsplannen. Het RSP bevat richtinggevende en kaderstellende uitspraken, die bepalend zijn voor de inhoudelijke betrokkenheid van het Stadsgewest bij de voorbereiding en toetsing van gemeentelijke visies en bestemmingsplannen en bij bovenregionaal beleid.

Het RSP onderschrijft het concentreren van wonen en werken binnen het bestaand stedelijk gebied. Een van de hoofdlijnen van beleid binnen dit plan is dat geen grote nieuwe uitbreidingswijken meer worden gebouwd, maar dat de nieuwe woningen die nog nodig zijn (enkele duizenden per jaar) voor het overgrote deel binnen de bestaande stad worden gebouwd. De dagelijkse woonomgeving moet van een hoge kwaliteit zijn, zodat Haaglanden een regio wordt waar het goed wonen is. Met de realisatie van onderhavig bouwplan wordt aan deze uitgangspunten voldaan.

3.3.2 Regionale Woonvisie Haaglanden

Binnen de Regionale Woonvisie wordt Haaglanden gezien als een regio met een zeer gedifferentieerd woonaanbod in zeer verschillende woonmilieus, waarbij met name de kwaliteit van het groenblauwe karakter van de regio als uitgangspunt c.q. randvoorwaarde wordt genoemd voor het behoud van een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu. Die differentiatie in woonmilieus heeft geresulteerd in een aanduiding van een achttal zogenaamde (woon)gebiedsprofielen, die richtinggevend zou kunnen en moeten zijn voor de vaststelling van de lokale woonvisies en de invulling van lokale ruimtelijke plannen.

De Gemeente Rijswijk heeft tezamen met de gemeente Leidschendam-Voorburg in de Regionale Woonvisie het profiel van 'Wonen aan de stad' gekregen.

De thema's die de woonvisie benoemt, van wonen tot werken, van stadsrand tot stads entree, van hoogstedelijkheid naar groene oriëntatie, zijn passend voor de gemeente Rijswijk. Door de gemeente wordt de herontwikkeling van de kantorenlocatie aan de Sir Winston Churchillaan beschouwd als één van de projecten waar wonen en werken elkaar ontmoeten. In dit zin heeft dit project een regionaal belang dat goed past het binnen de regionale visie voor dit gebied.

3.4 Gemeentelijke beleid

3.4.1 Bestemmingsplan

Ingevolge het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Plaspoelpolder I' uit 1981 rust op de projectlocatie de bestemming 'Kantoren' geeft. Voorts past het bouwplan niet in het ontwerp-bestemmingsplan 'Plaspoelpolder' dat op dit moment in procedure is.

Vanwege de strijdigheid met het bestemmingsplan is besloten om voor dit project de afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen (Wabo) te doorlopen. Dat betekent dat voor dit plan een omgevingsvergunning wordt verleend, waarin eveneens de activiteit als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo is besloten.

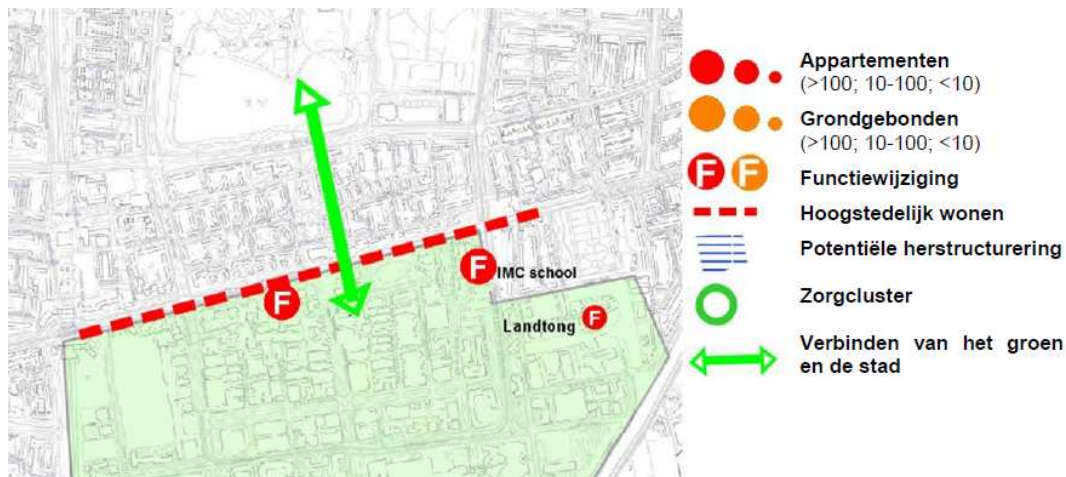
3.4.2 Woonvisie Rijswijk 2007+

De Woonvisie Rijswijk 2007+ bevat de visie van de gemeente Rijswijk over de keuzes ten aanzien van het wonen in brede zin. Het zet strategisch de lijnen uit voor het wonen in Rijswijk op langere termijn. De horizon van de visie is 2015, met een doorkijk naar 2020.

Uit de visie blijkt dat Rijswijk het profiel van wonen-werkstad wenst te versterken. Werknemers van bedrijven in Rijswijk komen immers moeilijk aan geschikte, aansprekende

woningen. Dit stellen de ondernemers van de Plaspoelpolder, terwijl dit toch een belangrijke vestigingsvoorwaarde is voor bedrijven.

Voor wat betreft de omgeving van de Sir Winston Churchillaan en Treubstraat ligt de nadruk op wonen. De transitie voor de Plaspoelpolder gaat er van uit dat de zone tussen Sir Winston Churchillaan en de Treubstraat wordt getransformeerd naar een gemengd gebied met een nadruk op wonen. Het karakter van de omgeving wordt met name bepaald door het lommerrijke groen. Aan de zijde van de Sir Winston Churchillaan wordt het beeld gevormd door individuele volumineuze bebouwing in het groen.



Uitsnede uit Woonvisie 2007+: Functiewijziging Sir Winston Churchillaan 275 wordt expliciet aangegeven

3.4.3 Groenbeleidsplan

In februari 2010 is door de gemeenteraad een nieuw Groenbeleidsplan, 'Bomenatuurecratie', vastgesteld. In dit plan staan de ambities verwoord van Rijswijk voor groen-ontwikkelingen in de stad.

Voor wat betreft de Plaspoelpolder wordt aangegeven dat dit deelgebied zich karakteriseert door de aanwezigheid van kantoren en bedrijven. Het bedrijventerrein zelf is voornamelijk functioneel ingericht en het groen vormt de ondersteuning van het verkavelingspatroon.

Aangegeven wordt dat tussen de Sir Winston Churchillaan en de Treubstraat een cluster van groene gebiedjes aanwezig is, die een functie vervullen als 'pauzegroen'.

Het bouwplan past binnen het streefbeeld zoals dat wordt omschreven in het Groenbeleidsplan. Er verdwijnen geen 'groene waarden' en het zogenaamde 'pauzegroen' blijft onaangetast. Op die manier blijft de parkachtige omgeving gehandhaafd.

3.4.4 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 fiets- en 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)

- 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

- 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

Voor de toepassing van dit beleidskader voor dit project wordt verder verwezen naar hoofdstuk 6.

3.4.5 Hoogbouwvisie Rijswijk

Op 24 april 2007 heeft de gemeenteraad van Rijswijk de 'Hoogbouwvisie Rijswijk' vastgesteld. In de hoogbouwvisie worden de bestaande bebouwde situatie en de betekenis van hoogbouw voor de stad geanalyseerd. Op basis van de ruimtelijke structuur, de woningvoorraad en herstructureringsopgaven worden kansrijke zones voor hoogbouw aangewezen. In de overige gebieden wordt hoogbouw in principe uitgesloten. De visie is géén blauwdruk, maar een indicatie voor hoogbouwkansen in Rijswijk.

De Sir Winston Churchilllaan wordt, samen met de Generaal Spoorlaan, beschouwd als onderdeel van de ruimtelijke structuur tussen het oosten en westen van Rijswijk. Het is daarmee onderdeel van de 'stedelijke boulevard'. De hoogbouwvisie geeft aan dat het hier voor de hand ligt om te intensiveren met hoogbouw, vooral in de vorm van woonbebouwing. Onderhavig plan daarmee binnen de ambities en uitgangspunt van de hoogbouwvisie.

3.5 Conclusie ruimtelijk beleid

Het bouwplan past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Voor het plan zal dan ook een planologische procedure worden doorlopen, in dit geval de afwijkingsprocedure uit artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen.

In het gemeentelijke beleid, zoals de Woonvisie Rijswijk 2007+, is de betreffende locatie aan de Sir Winston Churchilllaan locatie reeds aangewezen voor een functiewijziging tot wonen. Voorts past het bouwplan zowel binnen het regionale, provinciale als nationale ruimtelijk beleid.

4. MILIEUASPECTEN

4.1 Bodem

Op 22 juli 2011 is MWH B.V. opdracht verstrekt om een verkennend bodemonderzoek onderzoek uit te voeren ter plaatse van de Sir Winston Churchillaan 275 te Rijswijk. Voor wat betreft bodem is het immers relevant dat de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt is voor de gewenste bestemming.

Uit het onderzoek van MWH B.V. (bijlage II: Verkennend bodemonderzoek Sir Winston Churchillaan ter hoogte van voormalig huisnummer 275 te Rijswijk) blijkt dat er een aantal licht verhoogde concentraties in de grond en in het grondwater zijn gevonden die waarschijnlijk afkomstig zijn van voormalige bedrijfsactiviteiten. Echter gezien de ligging van de voormalige bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de toekomstige inrichting, moet worden geconcludeerd deze zich ter plaatse van het toekomstige parkeerterrein bevinden. Eventuele verontreinigingen afkomstig van die voormalige bedrijfsactiviteiten, vormen derhalve geen belemmering voor de voorgenomen bouw. Daarnaast worden eventuele verontreinigingen, afkomstig van de voormalige bedrijfsactiviteiten, geïsoleerd door middel van het aanbrengen van een verharding (ofwel het parkeerterrein).

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt wordt geacht voor het beoogde bouwplan.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Algemeen

Op 11 juni 2008 is de richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, ook wel de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit genoemd, gepubliceerd en daarmee in werking getreden. De richtlijn is een samenvoeging van de Kaderrichtlijn Lucht (1996), de daaruit voortvloeiende 1e, 2e en 3e Dochterrichtlijnen en een beschikking van de Europese Raad uit 1997. Voor 11 juni 2010 dient de richtlijn in alle Europese lidstaten te zijn omgezet in nationale wetgeving. Deze richtlijn leidt tot meer armslag voor Nederland door een mate van flexibiliteit bij de invoering van de richtlijn. Er wordt in de richtlijn wel vastgehouden aan strenge grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof die Nederland niet zal kunnen halen, maar er is de mogelijkheid voor uitstel ('derogatie').

Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie aan Nederland laten weten in te stemmen met het derogatieverzoek. Dit betekent dat op 1 januari 2015 moet worden voldaan aan de normen voor stikstofdioxide. Uitzondering hierop is de regio Heerlen / Kerkrade. Hier moet reeds op 1 januari 2013 worden voldaan aan de norm. Voor fijnstof geldt dat op 1 januari 2011 moet worden voldaan aan de normen. De regeling om de derogatie in de Nederlandse wetgeving te implementeren is op 1 augustus 2009 van kracht geworden. Voor de voorliggende omgevingsvergunning is deze vigerende wetgeving als uitgangspunt gehanteerd.

4.2.2 Toetsing

Concreet dient getoetst te worden aan de Wet luchtkwaliteit die is opgenomen in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De Wet luchtkwaliteit introduceerde een programmasystematiek voor maatregelen en projecten hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Daarnaast is de term 'niet in betekenende mate' besloten geïntroduceerd waarbij geen toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen nodig is, omdat deze projecten niet of zeer weinig bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het project Plaspoelpolder is opgenomen in het NSL, althans voor wat betreft kantoren (168.500 m²). Dit project ziet niet op kantoren, maar op woningen. Het is daarom passender om een beroep te doen op artikel 5.16 lid 1 sub c en artikel 5.16a van de Wet milieubeheer:

het plan draagt immers niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de buitenlucht van PM10 en NO2.

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' (Stcrt. 218, 2007) is een lijst met categorieën van inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties opgenomen, die worden beschouwd als projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een plan binnen de benoemde projectomvang valt, is het vrijgesteld van toetsing. In de bijlage van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is aangegeven dat de invloed van een woonwijk met 1500 woningen binnen de 3% grens valt en dus voldoet aan het begrip 'niet in betekenende mate'.

Nu het project slechts 217 woningen bevat, voldoet het plan aan de wettelijke eisen rondom luchtkwaliteit.

Ten overvloede kan nog worden toegevoegd dat in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan Plaspoelpolder voor een vijftal wegvakken binnen het plangebied Plaspoelpolder gecontroleerd is of er normoverschrijdingen zijn. Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in de Plaspoelpolder tussen de 25 en 30 µg/m³ liggen.

Geconcludeerd kan worden dat de luchtkwaliteit geen probleem vormt realisatie van dit project.

4.3 Geluid

4.3.1 Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer en/of door industrieterreinen met een wettelijke geluidzone, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van woningen niet hoger mag zijn dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (ook wel voorkeursgrenswaarde genoemd), dan wel een nader bepaalde waarde (hogere grenswaarde). Indien een planologisch besluit nieuwe geluidsgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting ten gevolge van wegen en gezoneerde industrieterreinen op een bepaalde afstand van de nieuwe geluidsgevoelige functies.

In dit geval speelt vanuit de Wet geluidhinder alleen wegverkeerslawaaï een rol. Naast de Wet geluidhinder dient, indien van toepassing, ook voldaan te worden aan de eisen die worden gesteld in het gemeentelijk beleid. Voor wat betreft wegverkeerslawaaï is er echter geen gemeentelijk beleid vastgesteld. Aangegeven is niettemin dat het van essentieel belang is dat de woningen over geluidluwe ruimten beschikken. Geluidluwe gevels of buitenruimten zijn niet vereist.

Om in en rondom de betreffende woningen een 'goed woon- en leefklimaat' te kunnen garanderen, is ten behoeve van dit plan ook onderzoek gedaan naar geluid vanwege omliggende bedrijven. In paragraaf 4.4 over 'Bedrijven en zonering' zal hier verder aandacht aan worden besteed.

4.3.2 Wegverkeerslawaaï

De geprojecteerde woningen liggen binnen de geluidszones van twee wegen, namelijk de Sir Winston Churchilllaan en de Treubstraat. Door Cauberg Huygen zijn de verkeersgegevens van deze wegen inzichtelijk gemaakt en is onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van deze wegen (geluidsonderzoek verkeer, zie bijlage III). Hieruit blijkt dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (lees: voorkeurswaarde) van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Er kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot een maximum van 63 dB in een stedelijke situatie.

Op de bepaalde geluidbelasting voor het wegverkeerslawaai mag conform artikel 110g van de Wet geluidhinder een correctie worden toegepast, zoals omschreven in artikel 3.6 van het RMV 2006. Deze bedraagt 5 dB voor de beschouwde wegen.

Cauberg Huygen heeft in haar onderzoek aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidssituatie te optimaliseren. Met deze maatregelen wordt de akoestische kwaliteit van de woningen significant verbeterd.

- Ten behoeve van de buitenruimten worden maatregelen genomen waardoor voor een ruime meerderheid een geluidbelasting lager dan 53 dB (geluidsluw volgens geluidbeleid Den Haag) geldt. Dat betekent dat de balkons worden voorzien van een gesloten borstwering tot een hoogte van 1,2 meter en in geval van een bovenliggend balkon zal de onderzijde van dit balkon geluidsabsorberend worden uitgevoerd.
- Tevens wordt voorzien in een geluidluwe collectieve buitenruimte op de parkeergarage.
- De buitenruimten van hoekwoningen zullen worden gesitueerd aan de zijde met de laagste geluidbelasting.
- Ten behoeve van de akoestische kwaliteit binnen de woning zal worden gerekend met de gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek. Met deze maatregel wordt gegarandeerd dat de akoestische kwaliteit binnen de woning wordt gewaarborgd. Hiermee wordt voldaan aan de eis dat de woningen moeten worden voorzien van geluidluwe ruimten.

Op basis van deze maatregelen zullen hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder worden vastgesteld.

Conclusie

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Voor het plan zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld. Deze procedure loopt gelijktijdig aan de procedure voor de omgevingsvergunning. Het plan is zodanig ontworpen dat de geluidssituatie zo veel mogelijk is geoptimaliseerd en er sprake zal zijn van een acceptabele geluidssituatie in het plangebied. Daarmee vormt het aspect "geluid" geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.4 Bedrijven en zonering

4.4.1 Algemeen

Onderzocht is in hoeverre in de directe omgeving van het bouwplan bedrijven zijn gesitueerd die een potentiële belemmering zouden kunnen vormen voor realisatie van die bouwplan.

In het kader van het ontwerp-bestemmingsplan Plaspoelpolder is door Tauw een rapportage opgesteld ("Bestemmingsplan Plaspoelpolder te Rijswijk" d.d. 8 april 2011) over 'bedrijven en zonering' in het bestemmingsplangebied.

Daarbij is in eerste instantie aansluiting gezocht bij de systematiek van het boekje "Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordening praktijk", 2009, uitgegeven door de Vereniging Nederlandse Gemeenten / Ministerie van VROM (hierna: VNG-Brochure).

De milieuaspecten die van belang kunnen zijn volgens de VNG-Brochure zijn geluid, geur, stof en gevaar. Vervolgens geeft het VNG-Brochure per bedrijf voor al deze aspecten aan met welke indicatieve hindercontouren rekening moet worden gehouden. Door het vergelijken van deze hindercontouren met de daadwerkelijke afstand tussen het bedrijf en de planlocatie, kan worden beoordeeld of hier mogelijk een knelpunt ligt voor realisatie van het plan.

4.4.2 Relevante bedrijven

Op basis van het rapport van Tauw heeft Cauberg Huygen een rapport opgesteld voor wat betreft de nu aanwezige relevante bedrijven (bijlage IV, Geluidsbelasting vanwege omliggende bedrijven, Cauberg Huygen, 6 oktober 2011). Uit het verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat verwacht kan worden dat de meeste bedrijven/ bedrijvigheid in de nabije omgeving van de planlocatie geen belemmering zullen vormen voor realisatie van het project.

In dit geval ligt het plan alleen binnen de richtafstand van het bedrijf aan de Diepenhorstlaan 2 (natuursteenverwerker). In het onderzoek van Cauberg Huygen is nagegaan of het bestaande bedrijf gelegen aan de Diepenhorstlaan 2 vanwege de nieuw te bouwen woningen beperkt wordt in zijn huidige geluidruimte. Daarnaast is bekeken of de geluidsbelasting op de woningen ten gevolge van het in werking zijn van deze inrichting, sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat binnen de projectlocatie.

Middels een berekening is de geluidbelasting ten gevolge van het in werking zijn van de inrichting ter hoogte van de binnen de projectlocatie geprojecteerde woningen vastgesteld. Vervolgens is beoordeeld in hoeverre gelet op deze verwachte geluidsbelasting, kan worden voldaan op de daarop van toepassing zijnde geluidgrenswaarden. Daarbij is er van uitgegaan dat als aan deze grenswaarden wordt voldaan, eveneens sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat binnen het plangebied.

Uit de berekening volgt dat bij een geluidbelasting ten gevolge van de inrichting van maximaal 50 dB(A) op het dichtstbijzijnde geluidgevoelig object, de maximale geluidbelasting op de woningen binnen het plangebied maximaal 44 dB(A) is. Op basis van deze uitkomst kan geconcludeerd worden dat het betreffende bedrijf door de nieuwe ontwikkeling van de woningen niet in zijn geluidruimte wordt beperkt. Tevens kan uit deze uitkomst geconcludeerd worden dat de geluidbelasting ten gevolge van het bedrijf ter hoogte van de woningen niet tot overschrijding van de grenswaarden leidt. Daarmee is in dit kader sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5. OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Flora en fauna

5.1.1 Algemeen

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De wet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland. Dit betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in Nederland voorkomende soorten. Die zorg bestaat bijvoorbeeld uit het niet onnodig verontrusten van dieren, onder meer door de wijze en het tijdstip van werken (rekening houden met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen).

Daarnaast legt de Flora- en faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt sinds februari 2005 bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling. Er blijven echter nog veel soorten over die strenger beschermd zijn en waarmee men bij een groot deel van de ruimtelijke ingrepen te maken krijgt (zoals vleermuizen, vogels, eekhoorn, rugstreeppad). Voor deze soorten dient onder bepaalde voorwaarden een ontheffing aangevraagd te worden.

5.1.2 Natuurtoets

Ten behoeve van het onderzoek naar flora en fauna op de projectlocatie is een natuurtoets uitgevoerd (bijlage V: Update Natuurtoets flora- en fauna, bouwlocatie Sir Winston Churchilllaan 275 te Rijswijk, Groenteam, 19 september 2011). Dit betreft een update van een eerder in 2006 uitgevoerde natuurtoets (zie ook bijlage V, Natuurtoets Groenteam, d.d. 17 augustus 2006). Uit deze rapportage blijkt het volgende.

Uit het onderzoek in 2006 in combinatie met deze update zijn de volgende conclusies te trekken:

1. Gebiedsbescherming

Er is uitsluitend soortbescherming in het geding (Ff-wet); er is geen enkele relatie met mogelijk beschermde gebieden.

2. Broedvogels

Er kunnen broedende vogels worden aangetroffen, echter dat betreft geen soorten met een jaarrond beschermd nest.

Verstoring van de broedvogels moet worden voorkomen. De verstoring ontstaat voor de meeste soorten alleen tijdens het proces van territoriumvestigen en broeden: nadat de jongen zijn uitgevlogen wordt er volgens de wet geacht dat er geen verstoring meer plaatsvindt.

Dat betekent dat als voorwaarde geldt dat het verwijderen van begroeiing en het kappen van bomen in beginsel dient te geschieden buiten de broedperiode van 1 maart tot 15 juli. Indien er toch in de broedperiode moet worden gekapt dan worden de houtopstanden op initiatief van de uitvoerende aannemer vooraf gecontroleerd door een ter zake deskundige.

3. Vleermuizen

Er is in het plangebied, afgezien van een vaste vliegroute in het kastanjelaantje, verder geen belemmerend gebruik door vleermuizen aangetroffen. Voor wat betreft de kastanjes gelden de volgende voorwaarden:

- Naar aanleiding van proefsleuven is vastgesteld dat het wortelgestel van de kastanjes reikt tot 6,5 meter buiten het hart van de stammen, van één boom tot 8,5 meter. Het bouwplan is hierop aangepast, zodat de werkgrens ter plaatse is vastgesteld op 9,0 meter uit het hart van de stammen;

- Wanneer de werkzaamheden starten wordt op genoemde werkgrens een bouwhek geplaatst om te voorkomen dat werkzaamheden of belasting van het maaiveld in/ boven de wortelzone zullen plaatsvinden.
- Er zal geen bronbemaling binnen een schadelijke afstand van de kastanjes worden toegepast.

4. Overige beschermde soorten

Onder de overige beschermde soorten die hier verwacht kunnen worden zijn geen ontheffingsplichtige soorten.

Met genoemde voorzorgen worden effecten op de kastanjes en dus ook op de vaste vliegroute van vleermuizen, evenals effecten op broedende vogels, voorkomen. Daarmee zal geen natuurschade optreden aan juridisch zwaarder beschermde soorten. Toetsing middels een ontheffingsprocedure wordt, op voorwaarde van deze maatregelen, niet nodig geacht. Voor het overige wordt de wettelijke zorgplicht zodanig in acht genomen dat geen onnodige, voorspelbare schade wordt toegebracht aan alle dieren, inclusief amfibieën.

5.2 Windhinder

De norm NEN 8100 geeft eisen en bepalingmethoden voor de toetsing van het lokale windklimaat, op loopniveau, in de gebouwde omgeving. De norm kan dus, ook wanneer er feitelijk geen eisen aan het windklimaat gesteld wordt, gebruikt worden als handvat bij de beoordeling van het windklimaat.

In de norm NEN 8100 is een beslismodel opgezet om de noodzaak van toetsing van een bouwplan in te schatten. Uit dit beslismodel volgt dat de noodzaak van toetsing bepaald wordt door de ligging van het bouwplan (beschut of onbeschut) en de hoogte:

- voor beschut liggende gebouwen tot een hoogte van 15 meter is geen nader onderzoek noodzakelijk;
- voor beschut liggende gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter en voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 meter is de hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk is;
- voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter is nader onderzoek met CFD of windtunnel noodzakelijk.

Het hoogst geplande bouwvolume (bouwdeel A) heeft een maximale gebouwhoogte van circa 53 meter. Indien de NEN 8100 van toepassing is, dient conform het beslismodel uit de NEN 8100 een nader onderzoek naar het windklimaat met behulp van een windtunnel of CFD te worden uitgevoerd.

Voor de beoordeling is gebruikt gemaakt van de klimaatgegevens uit de NPR 6097 zoals voorgeschreven in de NEN 8100. Hierin wordt voor het bepalen van de lokale windstatistiek gebruik gemaakt van een applicatie ontwikkeld door het KNMI. Uit de frequentietabel blijkt dat de maatgevende windrichting ter plaatse van het onderhavige plangebied zuidwest is. Uit deze richting komen ook de hogere windsnelheden voor.

Het plangebied is aan de zuidzijde in de gemeente Rijswijk gelegen. Ten opzichte van de bovengenoemde overheersende windrichting is dit relatief beschut. Het effect op het te verwachten windklimaat van de twee woongebouwen zal naar verwachting grotendeels beperkt blijven binnen het eigen bouwplan. Naar verwachting wordt het gevaarcriterium nergens in de openbare ruimte overschreden. Het is echter mogelijk dat plaatselijk binnen het bouwplan de kwalificatie 'beperkt risico' gegeven moet worden. Dit wordt hierna per beoordelingsgebied nader uitgewerkt.

Door middel van de CFD-berekening kan meer inzicht worden verkregen in bovengenoemde gebieden. Uit dat onderzoek zal blijken wat het exacte te verwachten windklimaat is en wat de invloed is van de bouwvolumes ter plaatse van bouwdeel A en de woningen aan de

Treubstraat. In het onderzoek kan tevens worden bepaald welke windafschermende maatregelen noodzakelijk zijn om het windklimaat te verbeteren.
P.M.

5.3 Archeologie

In het plangebied 'de Plaspoelpolder' bevinden zich geen archeologische rijks- of gemeentelijke monumenten. Op de kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland heeft het plangebied (zie hieronder in rood omcirkeld) deels de aanduiding 'zeer grote kans op archeologische sporen' en deels de aanduiding 'redelijke tot grote kans op archeologische sporen'.

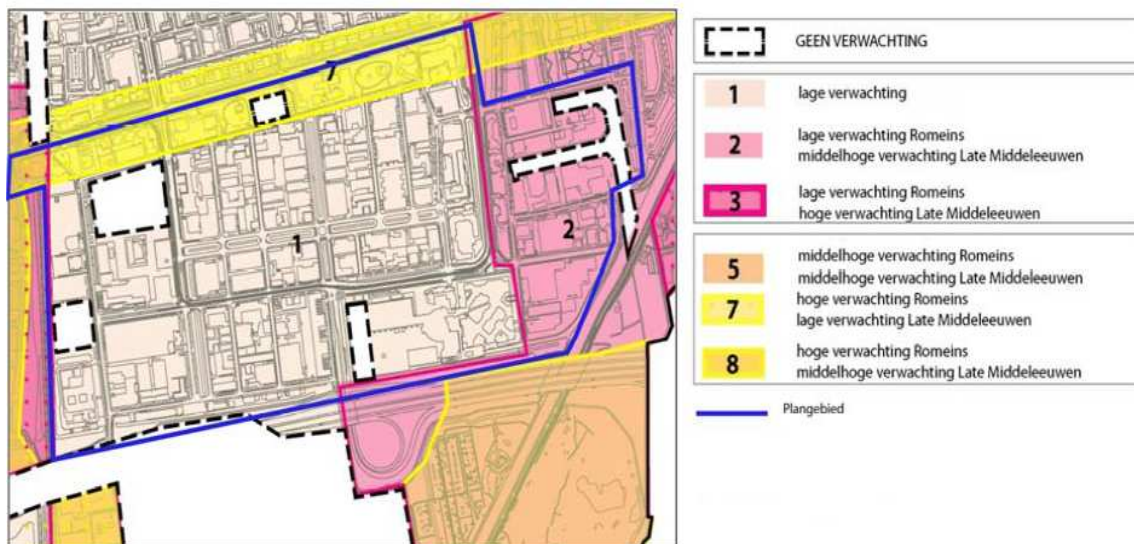


Uitsnede Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland

Dit betekent dat bij planontwikkeling altijd rekening moet worden gehouden met de archeologische waarden en er onderzoek dient plaats te vinden.

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is gemaakt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en geeft op hoofdlijnen de archeologische trefkans weer. De kaart is zeer grofmazig. Het plangebied heeft volgens de IKAW een 'middelhoge trefkans' op archeologische sporen.

In de nota Monumenten- en Archeologiebeleid Gemeente Rijswijk 2005-2009 is een verwachtingenkaart van de gemeente Rijswijk opgenomen. Deze kaart is een verfijning van de IKAW, mede op basis van recent onderzoek en kennis van het taakveld Archeologie van de gemeente Rijswijk. Op de Indicatieve Archeologische Waardenkaart van de nota 'Monumenten- en Archeologiebeleid Gemeente Rijswijk 2005-2009' (zie hieronder) heeft het plangebied de aanduiding 'geen verwachting'.



Verwachtingenkaart van de gemeente Rijswijk

Hoewel het plangebied de aanduiding 'geen verwachting' heeft, bestaat de mogelijkheid dat voor een klein deel van de locatie toch nog archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Dit betreft slechts een beperkte strook ter hoogte van het fietspad, aan de noord-oostzijde van het plan. Op dit moment wordt in overleg met de gemeente Rijswijk nog nader onderzocht of aanvullend archeologisch onderzoek nodig is. Indien hier aanleiding toe is, zal dit in overleg met de gemeente worden uitgevoerd. Binnenkort zal blijken of al dan niet aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

5.4 Externe Veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid ziet op de risico's die ontstaan door gevaarlijke stoffen. Tijdens productie, opslag, gebruik en transport kunnen er calamiteiten voordoen met alle mogelijk gevolgen van dien. Deze risico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, waarbij in de normering onderscheid wordt gemaakt in bestaande en toekomstige situaties. In Nederland wordt in de wetgeving rondom externe veiligheid onderscheid gemaakt tussen bedrijven en inrichtingen waar gevaarlijke stoffen opgeslagen (kunnen) zijn en transport van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en via leidingen. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient inzichtelijk te worden gemaakt of er in de buurt van de planlocatie risicobronnen aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de voorgestane bestemmingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn volgens de wet twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. De PR-contour is maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR geldt een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. Op basis van de beschikbare stukken is beschouwd welke risicobronnen van invloed kunnen zijn op de gewenste ontwikkelingen.

5.4.2 Wegen

Over de rijksweg A4 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De projectlocatie is echter ver buiten de veiligheidscontour gelegen. Voorts ligt het plan eveneens binnen de veiligheidszone van spoor- of binnengemeentelijke wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

5.4.3 Inrichtingen

5.4.3.1 LPG

Aan de Burgemeester Elsenlaan 156 is een LPG-station aanwezig. Gelet op de vergunde jaardoorzet van maximaal 1000 m³ ligt de grens van het invloedsgebied (ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico) op 150 meter. De projectlocatie ligt daar ruimschoots buiten.

5.4.3.2 Vuurwerkopslag

Aan de Koopmansstraat 5 is een vuurwerkopslag gelegen. Dit bedrijf valt onder het Vuurwerkbesluit 2002. In deze AMvB worden veiligheidsafstanden gegeven voor de verschillende bewaarplaatsen. De Rijswijkse vuurwerkplaats heeft een milieuvergunning voor de opslag van 49.999 kilogram consumentenvuurwerk in twee bufferbewaarplaatsen en een bewaarplaats. Conform de vergunning hebben de bufferbewaarplaatsen een veiligheidsafstand van 48 meter in voorwaartse richting, 36 meter in zijwaartse richting en 9 meter in de achterwaartse richting. De projectlocatie ligt ruimt buiten deze afstanden.

5.4.4 Hoge druk aardgastransportleidingen

Ten zuiden en ten oosten van het plangebied ligt een hoge druk aardgastransportleiding. De projectlocatie ligt hier eveneens ruimschoots buiten (zie hieronder).



Conclusie Externe veiligheid

De toevoeging van onderhavige projecten brengt geen risico's met zich mee die van relevante invloed zijn op de externe veiligheid ter plaatse.

5.5 Water

5.5.1 Huidige situatie

5.5.1.1 Algemeen

Er is invulling gegeven aan de watertoets door in een vroeg stadium in overleg te treden met Delfland. Al in 2006 heeft over een eerder planontwerp-overleg plaatsgevonden. Deze conceptwaterparagraaf is in augustus 2011 aan het Hoogheemraadschap voorgelegd en de reacties zijn verwerkt.

In 2008 is Waterplan Rijswijk vastgesteld door de besturen van Gemeente Rijswijk en Hoogheemraadschap van Delfland. Hierin is vastgelegd wat de wateropgave voor waterberging is voor de verschillende polders. In vervolg op het waterplan is in 2008 in het kader van het Programma Waterkader Haaglanden een verkenning uitgevoerd naar de Plaspoelpolder als proeftuin voor innovatieve waterbergingsoplossingen. Deze verkenningen zijn de basis voor de waterparagraaf in het bestemmingsplan dat voor de gehele Plaspoelpolder in voorbereiding is en wordt ook voor dit plangebied als basis gehanteerd.

Het perceel van het plangebied beslaat circa 0,8 ha.

5.5.1.2 Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de kernzone en / of beschermingszone van een waterkering.

5.5.1.3 Waterkwantiteit

Het plangebied ligt in stedelijk gebied. Hiervoor geldt een waterbergingsnorm van 325 m³ per hectare. Het plangebied is gelegen in de Plaspoel en Schaapweipolder. Het schouwpeil in het peilvak is NAP-1,25 m in de winter en NAP-1,15 m in de zomer. De maximaal toelaatbare peilstijging waar mee gerekend mag worden is 60 centimeter.

Zowel aan de noord- (Churchilllaan) als de oostkant (verlengde van de Diepenhorstlaan) van het perceel ligt een watergang (aan de oostzijde gescheiden door een groenstrook van circa 16 m breed met bomen en wandelpad). Beide watergangen zijn ook hoofdwatergang conform de legger van het Hoogheemraadschap. Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

De waterberging in de watergang langs de Sir Winston Churchilllaan mag voor 50% worden toegerekend aan het plangebied. De lengte die de watergang aan het plangebied grenst bedraagt 96,5 meter met een breedte op waterlijn van 5,1 meter.

5.5.1.4 Watersysteemkwaliteit en ecologie

In de nabije omgeving van het plangebied ligt geen natte ecologische verbindingszone. Ook is in of om het plangebied geen sprake van KRW-waterlichamen, waterparels of natuurgebieden. Het aspect waterkwaliteit heeft in dit plan vooral betrekking op het voorkomen van verontreiniging van grond- en oppervlaktewater. Diffuse bronnen / lozingen dienen beperkt te worden volgens de uitgangspunten, zoals onder andere vastgelegd in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen. Dit houdt in dat het gebruik van duurzame, niet-uitlogende bouwmaterialen wordt gestimuleerd voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van (openbare) groenvoorzieningen en op wegen en parkeerterreinen moet worden voorkomen.

5.5.1.5 Afvalwater en riolering

In de huidige situatie is het perceel gerioleerd. Vanwege de voorheen aanwezige kantoorbebouwing zijn er immers aansluitingen.

5.5.2 Toekomstige situatie

5.5.2.1 Algemeen

De bouwactiviteiten vallen binnen het plangebied van Waterplan Rijswijk 2008-2015 en de studie Waterbergingsperspectief Plaspoelpolder. Uit ABC-polders en het Waterplan Rijswijk blijkt dat de Plaspoel en Schaapweipolder niet aan de waterbergingsnorm voldoet. In Waterplan Rijswijk is overwogen om ten noorden van de A4 een peilstijging van 60 centimeter ten opzichte van het streefpeil toe te laten voor het vergroten van de waterberging omdat de drooglegging hiervoor voldoende is. Dit wordt nog nader onderzocht. Toch blijft dan nog ruimte voor waterberging nodig om het gebied aan de normen van wateroverlast te

laten voldoen. Het waterplan stelt dat voor realisatie van de wateropgave gebruik kan worden gemaakt van kansen in het herstructureringsgebied Businesspark Plaspoelpolder. De ruimte is echter onvoldoende om de hele polder aan de bergingsnorm te laten voldoen. Wel zijn in het FES (proeftuin) project aanvullend mogelijkheden voor innovatieve waterberging verkend, zoals waterberging onder wegen of gebouwen, of incidenteel in parkeergarages.

5.5.2.2 Waterkwantiteit

In overleg tussen de ontwikkelaar en de gemeente is besloten de watergang aan de Sir Winston Churchilllaan te verbreden. De insteek van de watergang kan 3 meter richting het plangebied worden verlegd.

Zoals hierboven opgemerkt geldt voor dit gebied een waterbergingsnorm van 325 m³ per hectare. Dat betekent dat voor het plangebied van 0,8 ha een berging van 260 m³ nodig is. Vanuit het hoogheemraadschap is aangegeven dat 50% van de naastgelegen sloot mag worden toegerekend aan het plan, hetgeen leidt tot 148 m³ waterberging. De overblijvende 112 m³ heeft een ruimtevraag van 187 m². In het bouwplan wordt voorzien in 427 m² extra water. Dat betekent dat er in meer waterberging wordt voorzien dan strikt noodzakelijk is.

Het te kiezen bouwpeil wordt voor voldoende drooglegging tenminste afgestemd op het toekomstig hoogwaterpeil van 0,6 m boven streefpeil NAP-1,19 m. Uit sonderingen blijkt dat het gemiddeld maaiveldniveau nu gemiddeld NAP +0,55 bedraagt. Het bouwpeil ligt nog niet vast, maar een bouwpeil van circa het gemiddelde maaiveldniveau ligt voor de hand en is hier ruim voldoende. Eventuele ondergrondse bouwlagen (die zijn overigens niet voorzien) worden waterdicht aangelegd op een diepte van tenminste het hoogwaterpeil van NAP-0,55 meter.

5.5.2.3 Waterkwaliteit en ecologie

Het bouwplan heeft geen negatieve invloed op de waterkwaliteit van het oppervlaktewater. Bij de verhardingen (daken, park) worden geen uitlogende materialen toegepast die als verontreinigend zijn aangemerkt (lood, zink, koper).

5.5.2.4 Afvalwater en riolering

De voorkeursvolgorde 1: hemelwater vasthouden voor benutting, 2: (in-)filtratie van afstromend hemelwater 3: afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater 4: afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI, is gehanteerd. Het plangebied is in de huidige situatie geheel verhard. In het plan worden parkeerplaatsen half verdiept aangelegd (twee lagen) en wordt daarop, tussen de wooncomplexen, een klein park aangelegd. Dit zal de afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater vertragen.

Verder wordt het perceel gescheiden gerioleerd. Door het oppervlaktewater in de buurt is de afvoer van schoon regenwater naar oppervlaktewater eenvoudig te realiseren. Aangezien parkeren onderdak plaatsvindt kan al het af te voeren hemelwater van verharding als schoon worden aangemerkt en direct worden afgevoerd op oppervlaktewater.

Het bouwplan leidt niet tot overschrijding van de capaciteit van de riolering waarop wordt aangesloten.

5.6 Bezonning

5.6.1 Toetsingskader

Op dit moment is er nog geen officiële wetgeving ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Er zijn wel algemeen geaccepteerde TNO-richtlijnen. Deze TNO-normen hebben alleen betrekking op woningbouw. Er bestaat geen zongarantie in de openbare ruimten. Alhoewel de schaduwen in de openbare ruimten groter kunnen worden, hoeft dat geen reden te zijn om een bouwplan te veranderen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel goed om de lichteffecten van een bouwplan te inventariseren en

eventueel het bouwplan te wijzigingen indien de lichteffecten van het bouwplan significant negatieve gevolgen heeft voor de bezonning en beschaduwing van omliggende woningen.

5.6.2 Onderzoek

Architecten Cie heeft een stedenbouwkundige bezonningsstudie opgesteld (zie bijlage VI). De in het onderzoek gehanteerde peildata worden over het algemeen landelijk toegepast. Die data zijn 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Vier tijdstippen, te weten 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur en 17.00 uur zijn relevant om de schaduwwerking voldoende in beeld te brengen.

Uit het onderzoek blijkt dat in de zomerperiode geen hinder is te verwachten voor de aan de overzijde van de Sir Winston Churchillaan gelegen woningen, dat in het voor- en najaar in het eerste deel van de ochtend daar enige schaduw kan ontstaan en dat in de winterperiode op het midden van de dag er eveneens een korte periode schaduwwerking kan zijn.

Hoewel er in bepaalde periodes dus enige schaduwwerking kan zijn, wordt dit niet zodanig nadelig geacht dat daardoor het plan onaanvaardbaar zou zijn.

6. VERKEER EN VERVOER

6.1 Ontsluiting

Voor het plan is van belang dat de nieuwe functies niet worden ontsloten via de Sir Winston Churchilllaan, maar via de Treubstraat. Daardoor heeft dit plan in die zin geen negatieve gevolgen voor de doorstroming van het verkeer op de Churchilllaan. Wel zal er worden voorzien in een ontsluiting aan de Sir Winston Churchilllaan ten behoeve van enkel calamiteiten.

6.2 Parkeren

Bij de berekening van de normatieve behoefte is uitgegaan van de normen zoals vermeld in de nota Parkeernormen Rijswijk 2010 (Gemeente Rijswijk, oktober 2010). In de nota wordt onderscheid gemaakt tussen drie gebiedstypen, namelijk centrum, bestaand stedelijk gebied en uitleggebieden. De planlocatie aan de Sir Winston Churchilllaan is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Adviesbureau Spark heeft een parkeerbalans opgesteld voor dit project (d.d. 6 oktober 2011, zie bijlage VII). De parkeergarage bevat 255 parkeerplaatsen. Uit de parkeerbalans blijkt dat de totale normatieve parkeerbehoefte van bovenstaand programma 387 parkeerplaatsen bedraagt, waarvan 65 plaatsen voor bezoekers van bewoners. Daarbij is voor de berekening door commerciële functies uitgegaan van een nadere inschatting voor de vulling van deze functies.

De normatieve parkeerbehoefte wijkt op één punt af van de Nota Parkeernormen. Parkeernormen zijn gekoppeld aan een prijscategorie voor woningen. De meeste koopappartementen vallen volgens de parkeernota in de prijscategorie laag; een zelfde huurappartement in de prijscategorie 'midden'. Omdat (1) de prijzen van huurwoningen onder de huurtoeslaggrens blijven en vanwege (2) de wens om flexibel om te kunnen gaan met verkoop en verhuur van de kleinere appartementen is in overleg met de gemeente uitgegaan van een zelfde parkeernorm voor alle kleinere appartementen (parkeernorm voor prijscategorie "goedkoop").

Niet alle parkeerplaatsen worden gelijktijdig gebruikt; er is sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Uit de parkeerbalans blijkt: dat vanwege dubbelgebruik de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte 348 parkeerplaatsen betreft (maatgevend moment: werkdag-avond). Deze parkeerbehoefte is op te vangen in de parkeergarage en in de omgeving. Uit onderzoek ter plaatse (zie rapportage van Spark, bijlage VII) blijkt dat 's avonds naar verwachting circa 95 maaiveldplaatsen beschikbaar zijn die deze parkeerbehoefte buiten kantoortijden te kunnen faciliteren. Weliswaar blijkt uit een vroege telling dat dan minimaal 80 plaatsen beschikbaar zijn, maar het is niet te verwachten dat de volledige vraag naar bezoekers-plaatsen in de avond reeds rond 18.00 uur beschikbaar hoeft te zijn.

Een randvoorwaarde voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op werkdagen (dus: op tijdstippen dat er geen vrije parkeerplaatsen zijn in de directe omgeving) opgevangen kan worden in de parkeergarage. Uit de parkeerbalans blijkt dat daaraan voldaan wordt. Uitgangspunt is daarbij wel volledige uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen, dus geen toewijzing of verkoop van specifieke parkeerplaatsen aan bewoners/ gebruikers (hierdoor worden immers de mogelijkheden van dubbelgebruik beperkt en zijn er meer parkeerplaatsen nodig). Omdat vooraf nooit helemaal ingeschat kan worden hoe de parkeersituatie zich ontwikkelt, zijn met de gemeente een aantal aanvullende procesafspraken gemaakt die ten doel hebben eventueel optredende parkeeroverlast aan te pakken (bijgevoegd bij bijlage VII). Mocht er in de praktijk, hetgeen niet te verwachten is, alsnog een te kort aan plaatsen optreden, dan is bijvoorbeeld het aanhuren van parkeerplaatsen in de parkeergarage aan de Burgemeester Elsenlaan een mogelijkheid. Deze ligt op een redelijke loopafstand van het project.

Het plan voorziet tevens in een Kiss&Ride-zone. Gelet op de verwachte groepsgrootte kan worden uitgegaan van 12 parkeerplaatsen. De Kiss&Ride-zone zal worden gerealiseerd op maaiveldniveau, waarbij deze als blauwe zone zal worden bestempeld. De duur waarop de plaatsen nodig zijn, is immers beperkt (twee keer per dag gedurende 15 tot 30 minuten).

7. FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

De projectlocatie is volledig in eigendom van de ontwikkelaar. De kosten die voortvloeien uit de realisatie van het project wordt volledig gedragen door de betrokken ontwikkelaar. Dat geldt ook voor eventuele planschade.

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 6.4 van de Wro is geregeld dat de gemeente een exploitatieplan moet opstellen in het geval van ruimtelijke planvorming. De gemeente hoeft geen exploitatieplan op te stellen indien voldaan wordt aan de beide volgende criteria:

- het kostenverhaal is al op een andere manier geregeld ('anderszins verzekerd').
- locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën zijn niet nodig.

'Anderszins verzekerd' betekent dat voor de desbetreffende gronden de kosten van de grondexploitatie al op een andere manier gedekt worden. Daarvan is sprake als:

1. De gemeente eigenaar is van de grond. In dat geval dekt de gemeente de kosten via de gronduitgifteprijs.
2. (In beginsel) er op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst over de grondexploitatie gericht op de bouwplannen is gesloten en de gemeente kan aannemen dat de overeenkomst wordt nagekomen door de wederpartij. In zo'n geval is voor die gronden voldaan aan het criterium 'anderszins verzekerd', ongeacht de hoogte van de afgesproken bijdrage.

In het kader van deze planologische procedures is er d.d. **P.M.** 2011 een anterieure overeenkomst gesloten tussen Vestia / Dura Vermeer en de gemeente Rijswijk. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van het bouwplan verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 3 november 2011 is er een inloopavond georganiseerd, een ieder kan zich dan laten informeren over het bouwplan. Men is in de gelegenheid gesteld een reactieformulier in te vullen waar in een later stadium door de gemeente op wordt teruggekomen.

Het ontwerp van het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt overeenkomstig de wettelijke bepalingen gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder een zienswijze indienen.

8. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Het bouwplan past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Plaspoelpolder I' uit 1981 dat voor de projectlocatie de bestemming 'Kantoren' geeft. Voorts past het bouwplan niet geheel en direct in het ontwerp-bestemmingsplan 'Plaspoelpolder' dat op dit moment in procedure is.

Vanwege de strijdigheid met het bestemmingsplan is besloten om voor dit project de afwijkingsprocedure als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen (Wabo) te doorlopen. Dat betekent dat voor dit plan een omgevingsvergunningsvergunning wordt verleend, waarin eveneens de activiteit als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub c van de Wabo is besloten.

Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo stelt de eis dat, om te kunnen afwijken van het bestemmingsplan, de motivering van de omgevingsvergunning een zogenaamde 'goede ruimtelijke onderbouwing' dient te bevatten waarin gemotiveerd aangegeven wordt waarom een project past binnen de toekomstige bestemming. Middels dit document wordt voorzien in een dergelijke 'goede ruimtelijke onderbouwing'.

Onderhavig project past in beginsel binnen de uitgangspunten zoals opgenomen in het gemeentelijke, regionale, provinciale en nationale ruimtelijke beleid. Voorts zijn er geen milieu- en / of omgevingsaspecten die een belemmering vormen voor deze ontwikkeling.

Vanwege het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal er parallel met de procedure voor de omgevingsvergunning een procedure hogere waarden moeten worden doorlopen.