



Nota van Zienswijzen Bestemmingsplan de Terp, Ontwerp

d.d. 5 maart 2021

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan *de Terp* samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het ontwerpbestemmingsplan weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

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

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan "De Terp", tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 5 maart 2021 tot en met donderdag 15 april 2021. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan 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 Staatscourant. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn 5 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Drie zienswijzen zijn door privépersonen ingediend, twee door bedrijven (Woonhave en Vesteda). Alle binnen de termijn van terinzagelegging. Alle zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van privépersonen niet vermeld.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.1	<i>Leegstand</i>		
	Faillissement van de V&D en andere winkelketens en de groei van winkelen via internet hebben niet tot de huidige leegstand geleid. Dit is veroorzaakt door de gemeente die het parkeren aan Q-Park heeft verhandeld en vastgoedeigenaren die hoge huren vragen, omdat ze meer zien in woningen. Winkelcentra hebben nog steeds een toekomst. Bewijs daarvan is de Mall of the Netherlands in Leidschendam en het winkelcentrum de Savornin Lomanplein in Den Haag. De beoogde transformatie van het winkelcentrum kan ook prima zonder woningen of woontorens. Dit is niet noodzakelijk. Rond het winkelcentrum zijn al meerdere projecten voor woontorens.	Het klopt dat niet alleen het winkelen via internet de huidige leegstand hebben veroorzaakt. Stadsdeelcentra zijn in de afgelopen jaren zwaar op de proef gesteld door een aantal “winkelgebied-beïnvloedende” ontwikkelingen. Het online winkelen had inderdaad een grote impact, maar de impact van de economische crisis enige jaren terug was minstens even groot. Ook speelt de vergrijzing van ons land een rol, ouderen geven namelijk gemiddeld minder uit dan jongeren en gezinnen. De verschuiving van generaties beïnvloedt tevens de vrijetijdsbesteding, deze is voor de jongere generaties anders dan decennia terug. Al met al is er een kritische consument die minder nadruk legt op consumeren, minder tijd spendeert aan winkelen en minder geld uitgeeft in fysieke winkels. Deze ontwikkelingen hebben een duidelijke impact gehad op de retail-iconen van weleer, zoals In de Bogaard. Met als gevolg een sterke afname van bezoekersaantallen, kelderende omzetten, leegstand en het verlies van een deel van het bestaansrecht van deze winkelgebieden. Daarnaast heeft winkelcentrum In de Bogaard door de opkomst van omliggende winkellocaties zoals in Den Haag en Delft, maar ook de keuze die bijvoorbeeld in Leidschendam is gemaakt, haar rol als regionaal stadsdeelcentrum verloren. Uit onderzoek van de Stec-groep in 2018 is gebleken dat de leegstand structureel is en afname van het aantal winkelmeters in het gebied een verstandige keuze is. De tarieven van Q-park en veronderstelde hoge huren van vastgoedeigenaren spelen naar onze mening geen belangrijke rol bij deze ontwikkeling.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

		Het is de bedoeling dat de komende jaren een grootscheepse transformatie zal plaatsvinden van het winkelcentrum In de Bogaard naar een levendig, groen en aantrekkelijk stedelijk centrum waar met plezier en comfort gewoond, gewinkeld en verbleven wordt. Het toevoegen van woningen vormt een belangrijke bijdrage aan een levendig stadscentrum. Bovendien moeten er het komende decennium vele tienduizenden woningen worden gebouwd in de regio om aan de vraag naar woonruimte te voldoen. Gelegen tussen de twee grote steden van de metropoolregio wil ook Rijswijk een bijdrage leveren aan deze verstedelijkingsopgave. De transformatie van In de Bogaard biedt daarvoor een uitgelezen kans.	
1.2	Windhinder		
	Het onderzoek heeft slechts betrekking op de voorgestelde nieuwbouw en niet op de windhinder die die nieuwbouw voor de omgeving gaat veroorzaken. Het is volledig eenzijdig. Bij een beetje storm moet het kruispunt Steenvoordelaan- Churchillaan worden afgesloten en dienen er zeecontainers voor het gemeentehuis te worden geplaatst. Bovendien gaat de wind daar 2 kanten op. Bij een zware storm heb je voor het gemeentehuis wind tegen richting Churchillaan, maar aan de overkant van de straat juist weer de andere kant op. Wind draait door de hoge gebouwen gewoon rond en daar wordt totaal geen rekening mee gehouden. Iedere zware storm gaat het fout bij het gemeentehuis. Daar komt nu de Generaal ook al bij. Afgelopen december kwamen er bij de Generaal een ruit en stukken balkon naar beneden.	In het uitgevoerde windhinderonderzoek (Actiflow, d.d. 17 februari 2021) is wel degelijk rekening gehouden met de effecten die de nieuwbouw in het plangebied kan hebben op het windklimaat in de omgeving. In het onderzoeksmodel is een gebied met alle gebouwen binnen een straal van minimaal 300 meter rondom het plangebied beschouwd, zoals ook blijkt uit figuur 3.1 in het windhinderonderzoek. Hieruit volgt dat ook de gevolgen voor het windklimaat ter plaatse van de woning van de indiener onderzocht zijn. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat de nieuwbouw die het bestemmingsplan in het plangebied mogelijk maakt vooral in de directe omgeving invloed heeft op het windklimaat op maaiveld, maar dat geen sprake is van onaanvaardbare effecten. Dit geldt bijvoorbeeld ter plaatse van het door de indiener genoemde gebouw de Generaal. Overigens hadden de vallende geveldelen hier een bouwtechnische reden en waren deze niet zozeer gevolg van een (gewijzigde) windsituatie. Ter plaatse van de door de indiener genoemde Henri Ter Hallsingel, Steenvoordelaan en Churchillaan heeft de nieuwbouw in het plangebied echter geen	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De windstudie die door Peutz is uitgevoerd in het kader van het Masterplan wordt toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.

	De Henri Ter Hallsingel is bij een stevige storm een windtunnel waar de wind ook nog versneld wordt. Voor oudere mensen wordt het dan al onmogelijk het appartementengebouw te verlaten. Iets wat overigens nu ook al op de Steenvoordelaan en Churchillaan gebeurt. Met nog meer hoogbouw zal deze situatie alleen nog maar verslechteren.	relevante invloed op het windklimaat op maaiveld. De belangrijkste reden hiervoor is dat deze locaties op grotere afstand van het plangebied liggen. Overigens is in het kader van het Masterplan het windklimaat als gevolg van alle voorgenomen ontwikkelingen binnen In de Bogaard, waaronder de ontwikkeling in dit bestemmingsplangebied, inzichtelijk gemaakt (Peutz, d.d. 16 december 2019). Ook uit deze windstudie blijken geen onaanvaardbare windeffecten op te treden; op sommige locaties wordt de windsituatie juist verbeterd als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen.	
1.3	Bezonning		
	Bezonningsonderzoek is vooral gericht op de nieuwbouw. Er wordt geen rekening gehouden met andere gehouden zoals aan de Steenvoordelaan. Daarnaast kloppen berekeningen niet aangezien ervan uit is gegaan dat de kozijnen niet aan de gevel liggen, maar 1,5 m daar binnen. De minimale 2 uur wordt volgens indiener en burens nooit gehaald. Verder raakt indiener een groot gedeelte van zijn daglicht kwijt.	In de uitgevoerde bezonningsstudie (LBP Sight, d.d. 8 februari 2021) is wel degelijk rekening gehouden met de effecten die de nieuwbouw in het plangebied kan hebben op de gebouwen c.q. woningen in de omgeving. In het onderzoeksmodel zijn alle relevante gebouwen rondom het plangebied beschouwd, zoals ook blijkt uit figuur 1 in de bezonningsstudie. Uit de bezonningsstudie volgt dat de nieuwbouw die het bestemmingsplan in het plangebied mogelijk maakt geen relevante invloed heeft op de bezonnings situatie ter plaatse van de woning van de indiener. Met andere woorden: qua bezonning reikt de invloed van het bestemmingsplan niet tot de woning van de indiener. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de onderlinge afstand en de ligging van de woning ten zuidoosten van het plangebied.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.4	Parkeren		
	Er wordt geconcludeerd dat er voldoende ruimte beschikbaar is. Dit uitgaande van twee parkeergarages die amper gebruikt worden omdat er in dat gedeelte geen winkels meer zitten. Er wordt aan voorbijgegaan dat er weer winkels terugkomen. Het is een feit dat veel mensen bang zijn om in een parkeergarage te parkeren. Waar	De transformatie van In de Bogaard bestaat uit herontwikkeling van verschillende deelgebieden; De Terp is een van deze deelgebieden. Het bouwprogramma voor De Terp ligt op hoofdlijn vast. Er zijn binnen de kaders van het voorliggende bestemmingsplan nog een aantal uitwerkingen mogelijk, zoals het toevoegen van alleen appartementen en twee varianten met minder wonen en meer commerciële functies. Van al deze varianten	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	moeten de bezoekers van 2000 nieuwe woningen parkeren? En bijv. de leveranciers? Bewoners van de nieuwe woningen kunnen niet gedwongen worden om in de parkeergarages te parkeren. Als men iets thuis op moet halen ga zij niet de parkeergarage in. Als je daarnaast de keuze hebt om te parkeren buiten de betaaluren ga je ook niet de parkeergarage in. Het opperen van deelauto's om parkeerproblemen te voorkomen is een utopie.	is de parkeerbehoefte berekend. Ook in het meest ongunstige geval is de capaciteit van de parkeervoorzieningen voldoende groot. Toekomstige bewoners van de nieuwe appartementen krijgen geen parkeervergunning om op straat te parkeren. Bewoners parkeren hun auto daarom structureel in een van de twee aanwezige parkeergarages. Bewoners die niet willen parkeren in een parkeergarage, zullen hier geen appartement betrekken, afscheid nemen van hun auto of een parkeervoorziening op grotere afstand voor lief nemen. Voor kortparkeren kunnen toekomstige bewoners of bezoekers uiteraard wel gebruik maken van straatparkeerplaatsen, echter tegen betaling van het gangbare uurtarief gedurende de betaaluren. Dit laatste zal naar verwachting niet leiden tot een waarneembare verhoging van de parkeerdruk. Voor leveranciers geldt dat bij de uitwerking van het bouwplan en het inrichtingsplan voor het openbaar gebied wordt voorzien in goede opstelplekken. Deelauto's kunnen een mobiliteitsoplossing zijn voor een deel van de toekomstige bewoners. Het gaat dan vooral om bewoners die hun auto niet dagelijks gebruiken maar wel een garageabonnement nodig hebben om hun eigen auto structureel te parkeren in een parkeergarage.	
1.5	Verkeer		
	Indiener is het oneens met de conclusie dat verkeer geen belemmering vormt. Er wordt gesteld dat dit het geval is met een aanpassing van de Beatrixlaan. Dit staat nu al zo lang op de agenda dat het volkomen ongeloofwaardig is. Verder wordt er totaal geen rekening gehouden met het verkeer op de Steenvoordelaan, waar de doorstroming nu al abominabel is.	In het verkeersonderzoek zijn met het verkeersmodel V-MRDH 2.6 (verfijnd in een projectmodel waarin alle ontwikkelingen van Masterplan In de Bogaard zijn meegenomen) de intensiteiten per wegvak in de omgeving bepaald voor zowel de autonome 2040 situatie (exclusief de ontwikkeling In de Bogaard) als de plansituatie (na ontwikkeling van In de Bogaard; totaalontwikkeling Masterplan). Er is gebleken dat op de meeste wegvakken de verkeersintensiteiten nauwelijks toe- of afnemen na de ontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard.	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het verkeersonderzoek wordt tekstueel aangepast zodat de leesbaarheid wordt vergroot. De kruispuntanalyse voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard wordt als bijlage toegevoegd.

		Uit de etmaal- en avondspitsintensiteiten blijkt dat de omliggende wegvakken een beperkte toename van intensiteiten kan afwikkelen. Herinrichting van de Prinses Beatrixlaan (verlegging van de rijbanen, zodat compactere kruispunten ontstaan) maakt overigens deel uit van het Masterplan In de Bogaard en bevindt zich momenteel in de planuitwerkingsfase. De Terp zal op twee manieren worden ontsloten: • Via de in-/uitrit aan de Generaal Spoorlaan voor het verkeer afkomstig van P5. Vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de Prinses Beatrixlaan is aangenomen dat het overgrote deel via die richting rijdt; • Via het kruispunt Prinses Beatrixlaan – Prinses Irenelaan voor het verkeer afkomstig van P4. Het overgrote deel van het verkeer zal zich verspreiden in zuidelijke richting (A4) en noordelijke richting (Den Haag). Gezien het vorenstaande ligt het niet voor de hand dat verkeer de Steenvoordelaan gebruikt als ontsluiting. Het plangebied wordt niet ontsloten via de Steenvoordelaan, maar via de Prinses Beatrixlaan en Generaal Spoorlaan. Beide wegen zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur binnen Rijswijk. Verkeer van en naar het plangebied zal daarom in beginsel geen gebruik maken van de Steenvoordelaan. Voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard is een kruispuntenanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat er geen nieuwe knelpunten optreden in de huidige situatie als gevolg van de ontwikkelingen In de Bogaard. Het planeffect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling is verkeerskundig beperkt. Voor de vormgeving als beoogd in het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp (verlegging Prinses Beatrixlaan) vormt het kruispunt op de Sir Winston Churchilllaan een aandachtspunt. Deze staat los van de ontwikkeling van In de Bogaard en vormt ook in de autonome situatie een aandachtspunt, welke bij de	
--	--	---	--

		nadere uitwerking van de Prinses Beatrixlaan wordt opgepakt.	
2	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
2.1	<i>weerkaatsing van zonlicht in zonnepanelen en overige glazen bouwelementen</i>		
	Tijdens de informatieavond is beantwoord dat er geen onderzoek naar weerkaatsing in <i>zonnepanelen</i> was gedaan. In het verslag wordt dit nog verder aangevuld met de <i>verwachting</i> dat er gezien de oriëntatie van de panelen geen overlast voor de bestaande bebouwing zal zijn. Het huidige glazen dak van het atrium van De Terp heeft bewegende glazen panelen die in diverse standen geopend kunnen worden. In bepaalde oriëntaties geeft dit wel degelijk een zodanig verblindende, weerkaatsing van de zon in de omliggende appartementen dat je de gordijnen dicht moet doen. Het is dus wel mogelijk dat de plaatsing van zonnepanelen voor omliggende appartementen net die oriëntatie kan zijn die zonlicht een appartement in weerkaatst. Indiener beargumenteert dit door eigen ervaring. De Generaal, heeft een volledig glazen gevel en ligt tegenover indieners appartement. Als de zon op het tegenover zijn/haar appartement gelegen deel van de gevel schijnt lijkt het alsof er een spotlicht op zijn/haar appartement staat. Als suggestie wordt voorgesteld om nader onderzoek te doen naar de weerkaatsing van zonlicht van zonnepanelen en de weerkaatsing van de glazen gevelelementen van de	Allereerst wordt opgemerkt dat de realisatie van zonnepanelen en glazen gevelelementen niet specifiek door het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De realisatie van zonnepanelen op daken is vergunningvrij mogelijk op basis van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Voor glazen gevelelementen zoals ramen en borstweringen van balkons geldt dat deze binnen de geldende bouwregelgeving in beginsel zonder afwijking van het bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd. Met andere woorden: ook in de huidige situatie kunnen rondom de woning van de indiener zonnepanelen op daken en glazen gevelelementen worden gerealiseerd, waarmee dergelijke onderdelen van het bouwplan buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen. In aanvulling hierop wordt over mogelijke hinder vanwege reflecties verwezen naar de bijgevoegde, algemene notitie, die als bijlage bij het bestemmingsplan zal worden toegevoegd. Specifiek over de zonnepanelen kan daarbij nog worden opgemerkt dat deze gelet op de vaste oriëntatie en ligging van de woning van de indiener alleen in de zomer aan het begin van de avond mogelijk tot reflectie kunnen leiden. In deze situatie staat de zon echter zodanig laag dat een eventuele reflectie naar verwachting samenvalt met direct inschijnend zonlicht, dat veel sterker/meer verblindend is. Specifiek voor de glazen gevelelementen en de door de indiener genoemde kas geldt dat deze onderdelen van het bouwplan qua omvang van het reflecterende vlak relatief beperkt zijn (bijvoorbeeld in vergelijking met een dak vol zonnepanelen of de huidige glazen overkapping van De Terp). Eventuele reflecties hiervan zijn, net als in elk ander stedelijk	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De notitie weerkaatsing wordt toegevoegd als bijlage toegevoegd en verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

	nieuwbouw en de kas in de binnentuin. Met betrekking tot o.a. het glas van de balkons zou bijvoorbeeld ook gekozen kunnen worden voor andere materialen die (nagenoeg) geen licht weerkaatsen.	(woon)gebied, niet volledig uit te sluiten, maar treden vanwege de omvang in combinatie met de steeds veranderende positie van de zon alleen kortdurend op. Gezien de voorgaande, aanvullende overwegingen worden mogelijke reflecties en de eventuele hinder die dit tot gevolg kan hebben niet zodanig geacht dat deze in het kader van goede ruimtelijke ordening tot relevante (nadelige) effecten voor het woon- en leefklimaat van de indiener leiden.	
2.2	Aanblik zonnepaneelvelden		
	De bewoners op de 3e en 4e woonlaag aan de Prins Johan Friso Promenade en de bewoners op de onderste verdiepingen van het appartementengebouw op de hoek van de Pr. Beatrixlaan/ Gen. Spoorlaan krijgen zowat op ooghoogte een onaantrekkelijk uitzicht op een veld zonnepanelen. De panelen worden geplaatst op de daken van de laagbouw waar de bestaande appartementengebouwen van Woonhave op uitkijken. Op de laagbouw tussen de twee nieuwe woontorens van Reshape is een groen dak voorzien. Er lijkt nu een onderscheid gemaakt te worden tussen oudbouw en nieuwbouw. Suggestie: een evenredige verdeling over alle daken van laagbouw. Op de daken die volgens het huidige plan voor zonnepanelen staan ingepland, hoeven dan minder panelen geplaatst te worden. Als daar dan meer beplanting omheen wordt aangebracht krijgen de zonnepaneelvelden een minder industriële aanblik of ze worden op	Allereerst wordt opgemerkt dat de realisatie van zonnepanelen niet specifiek door het bestemmingsplan mogelijk wordt. De realisatie van zonnepanelen op daken is vergunningvrij mogelijk op basis van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht. Met andere woorden: al in de huidige situatie kunnen rondom de woning van de indiener vergunningvrij zonnepanelen op daken worden gerealiseerd, waarmee dit onderdeel van het bouwplan buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan valt. In aanvulling hierop kan nog het volgende worden aangegeven: • De zonnepanelen worden gerealiseerd op de daken waar de hoogste energieopbrengst mogelijk is. Met andere woorden: de dakkeuze voor de zonnepanelen is niet ingegeven door het onderscheid tussen oud- en nieuwbouw; • Het realiseren van een zichtafscherming rondom de zonnepanelen zou voor een afname van de energieopbrengst zorgen. Uitzichthinder vanwege zonnepanelen wordt niet zodanig geacht dat deze in het kader van goede ruimtelijke ordening tot relevante (nadelige) effecten voor het woon- en leefklimaat van de indiener leidt. Daarbij is mede van belang dat de woning van de indiener in een (hoog)stedelijke omgeving is gelegen	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	ooghoogte meer aan het zicht onttrokken. Er zou ook voor esthetische panelen gekozen kunnen worden waarmee bijvoorbeeld iets kunstzinnigs vormgegeven wordt (zoals een mozaïek). Of kies voor panelen die meer in de omgeving opgaan door een natuúrlijkere uitstraling.	en dat met de zonnepanelen ook een algemeen duurzaamheidsbelang wordt gediend. Welke zonnepanelen zullen worden toegepast zal in een later stadium van planuitwerking worden bepaald. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de initiatiefnemer de indiener inmiddels heeft uitgenodigd om het bouwplan via een 3D-simulatie vanuit de eigen woning te bekijken. De indiener heeft aangegeven van dit aanbod gebruik te willen maken.	
3	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
3.1	<i>Bouwhoogte</i>		
	Gelet op de bouwhoogtes die op de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan zijn weergegeven en dus mogelijk zal worden toegestaan, wijkt hetgeen het ontwerpbestemmingsplan (hierna: ontwerp-bp) mogelijk maakt aanzienlijk af van hetgeen wat is toegestaan op grond van het bestemmingsplan "In de Boogaard". Daar was grotendeels als maximale maatvoering twee respectievelijk vier bouwlagen opgenomen, terwijl het ontwerpbestemmingsplan nu hoogtes toestaat van 5 meter tot maar liefst 71 meter. Hetgeen mogelijk wordt gemaakt in het ontwerp-bp maakt door deze bouwhoogtes een inbreuk op het woon- en leefklimaat van de huurders ter plaatse van de woningen, die verder gaat dan hetgeen mag worden verwacht in een stedelijke omgeving. Naar de gevolgen van het ontwerp-bp voor het woon- en leefklimaat van de bestaande bewoners, is echter vrijwel geen onderzoek gedaan. Er is slechts summier onderzoek gedaan naar de	Het algemeen belang dat wordt gediend met voorliggend bestemmingsplan, namelijk een aanzienlijke verbetering van dit deel van de stad in de vorm van binnenstedelijke transformatie naar een gemengd stedelijk stadscentrum acht de gemeente hoog. Ontegenzeggelijk treedt daarbij een grote verandering op in de woon- en leefomgeving van genoemde bestaande bewoners. Dat echter vrijwel geen onderzoeken zijn gedaan naar de impact hiervan wordt echter bestreden. In het kader van het Masterplan zijn diverse milieuaspecten, maar ook bezonning en wind reeds uitgebreid onderzocht voor de gebiedstransformatie als geheel. Voor het bestemmingsplan De Terp is specifiek voor deze deelontwikkeling daarin een verdiepingsslag gemaakt met aanvullende onderzoeken. In de uitgevoerde bezonningsstudie (LBP Sight, d.d. 8 februari 2021) is wel degelijk rekening gehouden met de effecten die de nieuwbouw in het plangebied kan hebben op de gebouwen c.q. woningen in de omgeving. Uit de bezonningsstudie volgt dat weliswaar sprake is van een afname van bezonningsuren ter plaatse van de woningen van Woonhave, maar dat al deze woningen voldoen aan de lichte TNO-norm. Voor bezonning op woningen bestaan geen wettelijke normen. In het kader van een	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	bezonning. De toegestane bouwhoogtes in het ontwerpbestemmingsplan veroorzaken ernstige schaduw hinder en de bezonningsituatie zal onmiskenbaar verslechteren ten opzichte van de huidige situatie (ter plaatse van de woningen aan de Johan Frispromenade en Generaal Spoorlaan).	bestemmingplan moet echter een afweging worden gemaakt van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gemeente hanteert daarbij de lichte TNO-norm als toetsingskader als het gaat om bezonning.	
3.2	<i>Verslechtering bezonningsituatie</i>		
	In de bezonningsstudie staat dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de nieuwbouw en transformatie van De Terp. Hiervoor dient echter een vergelijking te worden gemaakt tussen de huidige bezonningsituatie en hetgeen het ontwerpbestemmingsplan maximaal mogelijk maakt (situatie na realisatie de Terp). Er is echter alleen gekeken naar de bezonning na de realisatie De Terp. Er is dus geen vergelijking gemaakt met de huidige situatie. Hiermee is niet inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van het bestemmingsplan en kan dus ook niet zijn beoordeeld in hoeverre sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de bezonningsstudie staat verder dat gebruik is gemaakt van de lichte TNO-norm van 2 uur per dag. Er wordt niet toegelicht waarom er gebruik wordt gemaakt van de lichte TNO-norm in plaats van de strenge TNO-norm. Met deze enkele (ongemotiveerde) stelling kan echter niet worden volstaan gezien de bestaande situatie.	Het hanteren van de lichte TNO-norm is in dit geval gebaseerd op het gemeentelijk beleid voor het gebied waarvan De Terp onderdeel is, zoals vastgelegd in het Masterplan In de Bogaard. In deze door de gemeenteraad vastgestelde visie is inzake bezonning het volgende beleidsuitgangspunt opgenomen: <i>Voor de ontwikkeling van alle bouwenvelopen in In de Bogaard geldt dat er voor bestaande woningen als gevolg van de transformatie zo min mogelijk verslechtering in de bestaande toestand optreedt. Indien er verslechtering optreedt mogen bestaande woningen niet onder de TNO-norm komen indien ze nu wel aan de norm voldoen.</i> <i>Er zijn echter (in het Masterplan) slechts een zeer beperkt aantal knelpunten ten aanzien van de TNO-norm. Deze vormen een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de bouwplannen.</i> Belangrijke overkoepelende doelen van het Masterplan zijn onder andere het verminderen van winkeloppervlak en het toevoegen van circa 2.000 woningen in het gebied In de Bogaard. Een centrale ambitie is daarbij dat in het gebied een gemengd stedelijk centrum ontstaat met bijbehorende (relatief) hoge dichtheden, waarbij nadrukkelijk ook hoogbouw mogelijk is. In het licht van de hiervoor kort weergegeven algemene beleidsuitgangspunten voor In de Bogaard, is in het Masterplan het hanteren van de lichte TNO-norm aanvaardbaar geacht. Met andere woorden: gelet op de locatie van het	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bezonningsstudie die Peutz heeft uitgevoerd in het kader van het Masterplan wordt als bijlage toegevoegd bij het bestemmingsplan.

		plangebied in een (hoog)stedelijke omgeving is het hanteren van de lichte TNO-norm als maatstaf voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat qua bezonning redelijk geacht. Uit het voorgaande, specifieke beleidsuitgangspunt voor bezonning volgt tevens dat een verslechtering van bezonning in beginsel acceptabel wordt geacht zolang voor bestaande woningen nog aan de lichte TNO-norm voldaan wordt. Uit de uitgevoerde bezonningsstudie (LBP Sight, d.d. 8 februari 2021) blijkt dat voor alle woningen van Woonhave wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. In het bezonningsonderzoek dat in het kader van het Masterplan is uitgevoerd (Peutz, d.d. 9 september 2019) is de huidige situatie wel onderzocht. De verslechteringen die uit dit onderzoek naar voren kwamen, zijn binnen het eerdergenoemde beleidsuitgangspunt voor bezonning acceptabel geacht. Deze bezonningsstudie zal als bijlage bij de toelichting worden toegevoegd.	
3.3	Schaduwhinder		
	Er is ten onrechte niet onderzocht wat de gevolgen van het ontwerp-BP zijn voor schaduwhinder op de woningen van Woonhave. De bezonningsstudie schetst geen volledig beeld van de gevolgen van het ontwerp-bp op de woningen. Voor het volledige beeld heeft Woonhave aan Mirck Architecture opdracht gegeven om te onderzoeken wat de gevolgen zijn voor de bezonning en wat de schaduweffecten zijn van de bebouwing die het bestemmingsplan mogelijk maakt. - Ten aanzien van de woningen aan de Generaal Spoorlaan 487 (1 t/m 28) geldt dat er als gevolg van het ontwerp-bp	In reactie op de door de Woonhave meegezonden schaduw- c.q. bezonningsstudie wordt allereerst opgemerkt dat niet is uitgegaan van de lichte TNO-norm, waarbij specifiek de volgende zaken opvallen: • In plaats van een onderzoeksperiode van 8 maanden (conform de TNO-norm) is het gehele jaar beschouwd, dat wil zeggen: ook de 4 maanden van het jaar waarin de zon per definitie het minst en het kortst schijnt. Hiermee is ten opzichte van de lichte TNO-norm sprake van een worst case-uitgangspunt; • Uit de studie wordt op geen enkele wijze duidelijk op welke punten van de gevel de beschaduwing c.q. bezonning is beschouwd. Daarom kan bijvoorbeeld niet worden uitgesloten dat hiervoor punten zijn gekozen waar schaduweffecten niet relevant zijn,	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan De afbeeldingen en bijbehorende toelichting op afname van bezonning zijn ter nadere duiding van de beantwoording als bijlage 1 opgenomen bij deze nota van zienswijzen.

	jaarlijks 40% minder zon op de gevel staat dat in de huidige situatie. - Uit het onderzoek van Mirck Architecture ten aanzien van de Generaal Spoorlaan blijkt dat sprake is van een onaanvaardbare verslechtering van de bezonningssituatie in de winter, herfst en lente als gevolg van de (bouw)mogelijkheden die het bp biedt en dat door de toegestane bouwhoogten in het ontwerp-bp sprake is van onaanvaardbare schaduw hinder. - De verslechtering van de bezonning en de schaduw hinder als gevolg van het ontwerp-bp is ter plaatse van de Johan Frispromenade al zeer ernstig. Uit het onderzoek volgt dat er door hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt jaarlijks 75% minder zon op de gevel staat. In de winter is dit zelfs 100%, van 6 uur zon naar 0 (!) uur zon per dag.	bijvoorbeeld omdat hier geen raam aanwezig is. Daar komt nog bij dat niet duidelijk is of in de studie is uitgegaan van slechts één of van meerdere meetpunten per gevel. Dit is ten opzichte van de lichte TNO-norm erg grofmazig, want hiervoor wordt van iedere afzonderlijke woning de woonkamer beoordeeld; • De in de studie genoemde percentages zijn, mede gelet op het voorgaande, niet te controleren. Daar komt bij dat deze zijn bepaald op basis van één gevelvlak, terwijl voor de woningen aan de Generaal Spoorlaan 487 geldt dat alle woonkamers aan twee gevelvlakken gesitueerd zijn. Los daarvan is het in het geheel niet aannemelijk dat de genoemde percentages voor alle afzonderlijke woningen gelden, ook op dit punt is de studie erg grofmazig. Zoals onder punt 3.2 reeds is aangegeven is in het bezonningsonderzoek dat in het kader van het Masterplan is uitgevoerd (Peutz, d.d. 9 september 2019) de huidige situatie wel onderzocht. Ter aanvulling op de in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde bezonningsstudie LBP Sight, d.d. 8 februari 2021) zijn de verschillen ten opzichte van de huidige situatie per woning en conform de lichte TNO-norm in beeld gebracht. De aanvulling laat zien dat de afname van bezonning voor de woningen van Woonhave in de meeste gevallen tussen de 0-2 uur per dag en per gevelvlak ligt. De afbeeldingen en bijbehorende toelichting zijn als bijlage 1 opgenomen bij deze nota van zienswijzen.	
3.4	<i>Verslechtering uitzicht</i>		
	In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met mogelijke inkijk in de woningen en op de balkons van de woningen. Ook is geen aandacht	Op grond van het geldende bestemmingsplan 'In de Bogaard' kan in het gehele bouwvlak tussen de woningen van Woonhave al bebouwing met een bouwhoogte van 10 meter worden gerealiseerd (2	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	besteed aan het verlies van uitzicht, het toestaan van bebouwing op korte afstand van de woningen en de gevolgen door het toestaan van een dakterras. In het ontwerp-bp kan het gehele bouwvlak naast de woningen bebouwd worden tot 9,5 meter hoog - en daartussen 12,5 meter hoog. Dit betekent dat de gebruiksmogelijkheden van de woningen en het woon- en leefklimaat ernstig worden aangetast, door het verlies aan uitzicht. In plaats van een zichttuin, zal grotendeels sprake zijn van bebouwing. De open binnenruimte ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding is verder aanzienlijk kleiner dan de huidige zichttuin en verder van de woningen van Woonhave af gelegen, terwijl met omgevingsvergunning zelfs alsnog bebouwing mogelijk kan worden in deze 'open binnenruimte'. Het uitzicht van vrijwel alle bewoners zal aanzienlijk verslechteren.	bouwlagen van elk maximaal 5 meter hoog). Direct naast de woningen wordt de maximale bouwhoogte dus met 0,5 meter verlaagd. Daar komt nog bij dat nabij de woningen een open groene binnenruimte c.q. binnentuin van circa 2.300 m² wordt bestemd op een locatie waar in het geldende bestemmingsplan nog tot 10 meter hoog gebouwd kan worden. Wel is het zo dat op enige afstand van de woningen in een deel van het bouwvlak tot maximaal 12,5 meter hoog gebouwd kan worden. Deze 2,5 meter extra bouwhoogte heeft met name gevolgen voor het uitzicht vanuit een deel van de woningen van Woonhave op de derde bouwlaag, maar in alle gevallen blijft uitzicht 'langs' deze qua omvang relatief beperkte verhogingen/opbouwen mogelijk. In combinatie met de ligging in een stedelijke omgeving worden deze effecten qua uitzicht aanvaardbaar geacht. Dat het uitzicht (en aanzicht) van het gebied wijzigt is ontegenzeggelijk waar, maar de gemeente is van mening dat de voorliggende planontwikkeling een positieve impuls geeft aan deze locatie en de stad.	
3.5	<i>Inbreuk privacy</i>		
	Naast een verlies van uitzicht zal er sprake zijn van een inbreuk op de privacy. Op 10 meter afstand van de woningen aan de Prins Johan Friso Promenade is een bouwhoogte van maar liefst 12,5 meter toegestaan. Met een dergelijk bouwhoogte op zo'n korte afstand van de woningen, zullen de huurders van in elk geval de onderste woonlagen van het gebouw een betonnen muur voor hun raam krijgen. Het is zelfs mogelijk dat er ramen of	Voor wat betreft de toegestane bouwhoogten wordt verwezen naar het voorgaande antwoord onder 3.4. Om tegemoet te komen aan de bezwaren inzake privacy zullen raampartijen in de zijwanden van de verhogingen/ opbouwen in het bestemmingsplan worden uitgesloten teneinde de privacy (verder) voor bestaande bewoners te borgen. Tevens zullen dakterrassen binnen dakvlakken tussen bestaande woningen en genoemde verhogingen/opbouwen expliciet worden uitgesloten. Ook collectieve, grootschalige dakterrassen zijn daarmee niet (meer) mogelijk. Op deze punten wordt het	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. - In drie zijgevels van de nieuwe woningen aan de Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan worden aan de zijden van de bestaande woningen gevelopeningen uitgesloten; - Dakterrassen op dakvlakken tussen bestaande woningen en de nieuwe woningen aan de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan worden uitgesloten

	balkons komen die op korte afstand zijn gesitueerd van de woningen van Woonhave, waardoor er sprake is van inkijk in de woningen. Door het mogelijk maken van woningen op dermate korte afstand en door de toegestane bouwhoogte zal dit ook gevolgen hebben voor het licht dat in deze woningen valt. De gevolgen van deze 'muur' op korte afstand van woningen, waarbij ook ramen mogelijk zijn op minder dan 10 meter afstand van de woningen van Woonhave zijn echter in het geheel niet onderzocht. Dit geldt ook voor de woningen aan de Generaal Spoorlaan, waar ook de ramen direct aan de zichttuin liggen. De zichttuin is niet toegankelijk (voor omwonenden). Zoals eerder gesteld maakt het ontwerp-bp woningen mogelijk ter plaatse van de zichttuin. Ingevolge het ontwerp-bp is het toegestaan om dakterrassen op platte daken mogelijk te maken, dus ook ter plaatse van de huidige zichttuin. Dakterrassen op die locatie zouden voor ernstige (geluid)overlast zorgen (mede door de weerkaatsing van het geluid) en wederom een inbreuk maken op de privacy van de bewoners omdat de dakterrassen dan op gelijke hoogte dan wel hoger zijn gelegen dan de ramen en balkons van de huurders van Woonhave op de onderste woonverdieping.	bestemmingsplan aangepast. Voor de dakterrassen die als buitenruimte bij woningen zijn voorzien geldt dat deze zijn georiënteerd op de open binnenruimte c.q. binnentuin en daarmee niet op de woningen van Woonhave. Daar komt bij dat deze dakterrassen alleen bij geschikte weersomstandigheden worden gebruikt. Tot slot is nog van belang dat sprake is van een stedelijke omgeving. Voor zover met inachtneming van de genoemde aanpassingen van het bestemmingsplan nog sprake is van enige inkijk c.q. inbreuk op de privacy wordt deze gelet op het voorgaande aanvaardbaar geacht. De mogelijkheid dat, ondanks zorgvuldige inpassing, enige inkijk ontstaat, is namelijk inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Omdat dakterrassen direct naast bestaande woningen worden uitgesloten in het bestemmingsplan wordt relevante geluidhinder niet verwacht. Daar komt nog bij dat voor de woningen van Woonhave geldt dat nu al balkons/buitenruimtes bij aangrenzende woningen aanwezig zijn, op kortere afstand dan de balkons/buitenruimtes bij de nieuwe woningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.	in de regels en op de verbeelding. Direct grenzend aan de bestaande woningen blijft het wel mogelijk om een dakterras te realiseren. Bovenstaande wijzigingen zijn in een afbeelding in de Staat van Wijzigingen verduidelijkt.
3.6	<i>Uitvoerbaarheid en planschade</i>		
	In het ontwerp-bp is de uitvoerbaarheid met betrekking tot (plan)schade niet verzekerd. Er is namelijk niet aangegeven dat de vergoeding van	Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid geldt dat een privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) is gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	(plan)schade is geborgd, terwijl de verwachting is dat de woningen van Woonhave ernstig in waarde zullen dalen n.a.v. de mogelijkheden die het (ontwerp)bp biedt en de gevolgen die deze mogelijkheden met zich brengen. Mocht het bestemmingsplan in stand blijven, gelet op de ontwikkelingen die daarin mogelijk worden gemaakt, langdurige en bovendien zeer ernstige (geluids)hinder voor de huurders van Woonhave met zich mee zal brengen. Daarbij vreest Woonhave voor claims van haar huurders (waaronder verzoeken tot verlaging van de huur), en opzeggingen. Dit hangt zodanig samen met de ontwikkeling dat ook deze schade voor rekening en risico is van de ontwikkelaar, ook deze kosten betreffen namelijk (plan)schade. Uit niets blijkt dat hiermee rekening is gehouden. Bovendien wordt opgemerkt dat Woonhave in het verleden (bij de ontwikkeling van de Generaal) nooit door de gemeente of door de ontwikkelaar is betrokken bij de (uitvoerings)plannen van projecten in directe nabijheid van de woningen. Gelet op de impact van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt, dient Woonhave tijdig betrokken te worden bij de planning en wijze van uitvoering zodat zij haar huurders hierover kan informeren en voorts kan worden gezien hoe de hinder voor de huurders van Woonhave zo veel als technisch mogelijk beperkt kan blijven.	het kostenverhaal en planschade zijn verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht. Tussen initiatiefnemer en Woonhave heeft meermaals overleg plaatsgevonden over de voorgenomen bouwplannen. Ook met de huurders is rond de vaststelling van het Masterplan specifiek in contact getreden, waarbij ook het aspect overlast tijdens de bouw is besproken. Dit overleg zal worden gecontinueerd.	
3.7	<i>Bouwoverlast</i>		

	Mocht het bestemmingsplan in stand blijven, dan zal de overlast tijdens de bouw aanzienlijk zijn voor de huurders van Woonhave. Hoewel dit geen onderdeel uitmaakt van het besluitvormingsproces, wil Woonhave benadrukken dat deze overlast zodanig zal zijn dat Woonhave vreest voor claims van haar huurders (waaronder verzoeken tot verlaging van de huur), en opzeggingen. Dit hangt zodanig samen met de ontwikkeling dat ook deze schade voor rekening en risico is van de ontwikkelaar.	Het streven is nadrukkelijk om de overlast voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. Hierover zullen met de ontwikkelaar / bouwer afspraken worden gemaakt en zal richting omwonenden te zijner tijd gecommuniceerd worden. Zie ook beantwoording onder 3.6.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
4.1	<i>Samenhang plannen</i>		
	Het ontwerpbestemmingsplan van De Terp maakt onderdeel uit van het Masterplan In de Bogaard en heeft sterke samenhang met onder andere de verbreding van de A4, de verlegging van de Beatrixlaan, de aanleg van Warmteling, de woningbouw net over de grens bij Den Haag en de aanleg van de tunnel in de toekomst. Alle (woning)bouw ontwikkelingen binnen het Masterplan vormen één plan welke boven de drempelwaarde in de WM komt. Dit plan is derhalve als geheel MER-plichtig. Met de keuze om te knippen gaat de raad voorbij aan de rechtszekerheid van de burger. Binnen het Masterplan loopt er een Raad van State procedure waarin de door de raad goedgekeurde salamitactiek ook een onderwerp is. 1. Wanneer gaat de gemeente de structuurvisie herzien met de	Deze zienswijze ziet grotendeels op Masterplan en niet alles heeft betrekking op deze bestemmingsplanprocedure. Vanuit zorgvuldigheid is deze zienswijze wel volledig beantwoord. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is - ondanks het feit dat het Masterplan geen formeel planologische status heeft als zijnde kaderstellend plan - een m.e.r. beoordeling opgesteld die als bijlage bij het ontwerp Masterplan is gevoegd. Daarin is eveneens geconcludeerd dat de herontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard op basis van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het totale Masterplan niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is om deze reden geen aanleiding voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure. In het kader van de planologische procedures voor de verschillende deelontwikkelingen, zoals De Terp, worden de diverse (milieukundige) onderzoeksaspecten steeds opnieuw bekeken en eventueel onderzocht. Ontwikkelingen die nog niet planologisch vastgelegd zijn, waaronder de verbreding van de A4 en de herinrichting van de	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	wettelijke procedures, zodat er niet voorbij wordt gegaan aan de rechtszekerheid van de Burger? Welke stappen en planning wordt door de gemeente aangehouden? 2. Wat is de reden dat de Gemeente Rijswijk van het Masterplan niet formeel een structuurvisie heeft gemaakt? 3. Wanneer heeft de raad besloten dat er geen MER opgesteld hoeft te worden en waar blijkt dit uit? Indien dit besluit niet door de Raad is genomen, waar is dit besluit dan wel genomen en was dit bevoegd gezag t.a.v. besluitvorming rondom een bestemmingsplan? 4. Op welke manier zijn het Rijk, de Provincie, het Hoogheemraadschap, de brandweer etc. betrokken bij de totstandkoming van het masterplan en het huidige voorliggende plan en waar blijkt dit uit? 5. Het masterplan (en dit plan) wijkt af van de kaders in de hoogbouwvisie en in de structuurvisie mobiliteit (m.b.t. hoogbouw). De gemeente geeft echter aan dat hieraan getoetst wordt. Hoe verantwoordt de gemeente deze keuze? Op welke grond wordt er van de hoogbouwvisie afgeweken?	Beatrixlaan, hoeven niet meegenomen te worden in de m.e.r. beoordeling. In de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan “Herontwikkeling HBG-locatie” wordt niet erkend dat sprake is van een zogenaamde salamitactiek. 1. Op grond van de nieuwe Omgevingswet bestaat de verplichting om een Omgevingsvisie op te stellen. Deze Omgevingsvisie moet uiterlijk 31-12-2024 gereed zijn. Op dit moment is nog onduidelijk wanneer er gestart wordt met het proces om te komen tot een Omgevingsvisie. Welke stappen hiervoor zullen worden aangehouden is daarom nu nog niet aan te geven. Een omgevingsvisie wordt in ieder geval voorbereid via afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het proces voorafgaand aan deze wettelijke procedure zal nog vorm moeten krijgen. 2. Eerdere vaststelling van de Stadsvisie 2030 en de Gebiedsvisie In de Bogaard vormden reeds een richtinggevend perspectief voor de transformatie van In de Bogaard naar een aantrekkelijk gebied voor wonen, winkelen, werken en verblijven. Om daaraan meer concreet uitvoering te kunnen geven zijn met het Masterplan als vervolgstap de visie en de ruimtelijke kaders vast gelegd voor de transformatie van In de Bogaard. Daarmee vormt het Masterplan het ruimtelijk richtinggevend raamwerk voor de integrale opgave die rondom In de Bogaard speelt, zonder dat daarbij sprake is van een ‘blauwdruk’. Er is bewust gekozen voor een planologische koers op basis van een visie (Masterplan) en uitwerking daarvan in kleinere bestemmingsplannen. Dit waarborgt zowel de integraliteit als de voortgang, zodat	
--	--	---	--

		deelprojecten niet onnodig op elkaar hoeven te wachten. Er is geen verschil tussen de doorlopen procedure van het Masterplan en van een structuurvisie. Ook tegen een structuurvisie staat geen juridische rechtsgang open. 3. Dit heeft de raad niet besloten. In de Wet milieubeheer (zie m.n. art. 7.1, vierde lid) is aangegeven, dat onder bevoegd gezag verstaan wordt het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het <u>voorbereiden</u> dan wel vaststellen van een plan of een besluit. Een plan of besluit moet hier worden gelezen als het ruimtelijk instrument dat de activiteit/project mogelijk maakt, zie art. 7.1, vierde lid Wet milieubeheer (doorgaans een bestemmingsplan of omgevingsvergunning). Bij bestemmingsplannen is het college het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden ervan. In dat kader kan ook het college de m.e.r.-beoordelingsbeslissing nemen. In dit geval heeft het college op 2 maart 2021 dit besluit genomen. 4. Andere overheden zijn op hoofdlijnen betrokken bij het tot stand komen van het Masterplan. Nadere afstemming volgt in het kader van het wettelijk vooroverleg van de separate bestemmingsplannen. Het concept ontwerpbestemmingsplan voor de Terp, is in het kader van het wettelijk vooroverleg, naar de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland en de Veiligheidsregio Haaglanden gestuurd. Middels het E-formulier is het voorgelegd aan de provincie Zuid-Holland en uit de vragenlijst is gebleken dat er geen sprake is van strijdigheid met provinciaal beleid. Dit is tijdens periodiek overleg met de provincie bevestigd. Zowel het Hoogheemraadschap van Delfland als de Veiligheidsregio	
--	--	---	--

		Haaglanden hebben gereageerd. De reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland is als separate bijlage opgenomen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. De reactie van de Veiligheidsregio Haaglanden is als bijlage opgenomen in het onderzoek externe veiligheid dat als bijlage is opgenomen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. 5. De Hoogbouwvisie Rijswijk voorziet in een concentratie van hoogbouwvoorzieningen rond voorzieningen; de ontwikkelingen in het Masterplan voldoen daaraan, evenals het bestemmingsplan voor de Terp. In het kader hiervan is aandacht besteed aan specifieke hoogbouwaspecten zoals bezonning en windhinder. Er is geen sprake van een fundamentele afwijking van de beleidslijnen uit de structuurvisie mobiliteit. Het Masterplan sluit aan of vormt een nadere uitwerking van de hoofdthema's uit de structuurvisie Mobiliteit zoals een betrouwbare bereikbaarheid van Toplocaties en het stimuleren van fiets en faciliteren van voetgangers. Ook het bestemmingsplan voor de Terp is niet strijdig met de structuurvisie mobiliteit, omdat het in beginsel geen negatief effect heeft op de mobiliteit in de omgeving.	
4.2	Beatrixlaan		
	6. Waar is er formeel besloten dat de Beatrixlaan aangepast wordt met het nieuwe wegprofiel? 7. Wanneer wordt de verlegging van de Beatrixlaan integraal opgepakt? De berekeningen gaan namelijk uit van deze aanpassing. 8. Hoe verhoudt zich de berekende verkeersbelasting	6. Op 8 januari 2019 heeft de gemeenteraad daartoe het besluit genomen. Er is een bestuursakkoord gesloten, op basis waarvan het nieuwe profiel is opgenomen in het Masterplan. Op basis van dit bestuursakkoord wordt het schetsontwerp voor de Prinses Beatrixlaan nader uitgewerkt tot voorlopig ontwerp. Ook worden alle noodzakelijke en relevante, meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd.	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De kruispuntanalyse voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard wordt als bijlage toegevoegd.

	(incl. luchtkwaliteit, geluid etc.) vanuit de plan MER A4 zich tot de cijfers van de MGA procedure (en dus de in dit plan gehanteerde cijfers)? 9. Wanneer publiceert de gemeente de MGA procedure en de daarbij behorende wegingsmatrix? 10. Met welke versie van het verkeersmodel (V-MRDH) heeft de gemeente gerekend in dit plan en waar blijkt dit uit? In de aanmeldnotitie MER beoordeling en het verkeer en parkeeronderzoek zijn niet dezelfde uitgangspunten gehanteerd. 11. Op welke manier heeft de gemeente rekening gehouden met alle ontwikkelingen m.b.t. de verkeersintensiteit van In de Bogaard en omgeving? Indiener wil graag de berekeningen zien. 12. Indien verwezen wordt naar de V-MRDH graag aangeven in welke versies hiervan de verschillende ontwikkelingen gerelateerd aan het Masterplan zijn meegenomen. 13. Waar blijkt uit dat de verkeersintensiteit uit het laatste model (V-MRDH 2.6) lager ligt dan de intensiteit van het gebruikte model? 14. De verlegde Beatrixlaan kan tot maximaal 2030 de verkeerstoename aan. Wat is de planning van de gemeente	Bovendien zal er nog een planologische procedure doorlopen moeten worden, omdat de herinrichting op sommige delen strijdig is met de geldende bestemmingsplannen. 7. De voorbereidingen voor dit project zijn nu in volle gang. De uitvoering van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan wordt naar verwachting gestart in de tweede helft van 2023. 8. De MER A4 is nog niet in procedure en de planning vooralsnog onzeker (zie ook beantwoording onder punt 36), waarmee een exacte beantwoording van deze vraag niet te geven is. In algemene zin geldt dat verkeersmodellen niet statisch zijn, maar worden doorontwikkeld gedurende de jaren op basis van actuele inzichten. 9. Bij het raadsbesluit van 8 januari 2020 zijn de documenten gevoegd van de onderbouwing die uit het MGA proces kwamen. Deze documenten zijn te lezen op de raadspagina van de gemeentesite. 10. Gerekend is met het model V-MRDH 2.6 plansituatie 2040 waarbij voor geheel Rijswijk de laatste inzichten zijn toegevoegd qua socio-ontwikkelingen, waarop een verfijning is aangebracht (met betrekking tot de ontsluiting van de deelgebieden) specifiek voor de herontwikkeling van In de Bogaard conform het Masterplan (projectmodel). In de aanmeldnotitie m.e.r. zijn wel degelijk dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in het verkeer- en parkeeronderzoek. In het kader van de aanmeldnotitie is vanwege het meer globale karakter van de beoordeling en het ontbreken van significante milieueffecten qua verkeer en parkeren niet uitvoerig op deze aspecten ingegaan. Het verkeer- en parkeeronderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan is	
--	--	---	--

	qua tijd en geld om dit op te pakken? 15. In het Masterplan wordt verwezen naar stadsassen, zoals vastgelegd in de stadsvisie. In het Masterplan is een plattegrond opgenomen met de contouren. Binnen de gedefinieerde stadsas valt ook de Plaspoelpolder en het havengebied. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet ook de sterke samenhang met deze plannen integraal worden meegenomen. Hoe gaat de gemeente hiermee om? 16. Kan de gemeente aangeven waar de wezenlijke verschillen liggen met de MER van het Masterplan in relatie tot de MER van De Terp?	opgesteld, bevestigt dit uitgangspunt. 11. Zoals bij de beantwoording onder 10 aangegeven is op het (regionale) model V-MRDH 2.6 een specifieke verfijning aangebracht waarin de totale herontwikkeling van In de Bogaard conform het Masterplan is. Dit verkeersmodel kan door indiener worden ingezien bij de gemeente. De effecten zijn in het ontwerpbestemmingsplan kwalitatief beschouwd, maar worden met de inmiddels uitgevoerde kruispuntanalyse (die als bijlage zal worden toegevoegd bij het bestemmingsplan) ook kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard is een kruispuntenanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat er geen nieuwe knelpunten optreden in de huidige situatie als gevolg van de ontwikkelingen In de Bogaard. Het planeffect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling is verkeerskundig beperkt. Voor de vormgeving als beoogd in het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp (verlegging Prinses Beatrixlaan) vormt het kruispunt op de Sir Winston Churchilllaan een aandachtspunt. Deze staat los van de ontwikkeling van In de Bogaard en vormt ook in de autonome situatie een aandachtspunt, welke bij de nadere uitwerking van de Prinses Beatrixlaan wordt opgepakt. 12. Zie beantwoording onder 11. 13. Het gebruikte model is een nadere verfijning (projectmodel) van model V-MRDH 2.6. In het projectmodel heeft onder meer een nadere specifiekere toedeling van het verkeer van en naar In de Bogaard plaatsgevonden, waardoor kleine verschuivingen op omliggende wegen zichtbaar zijn ten opzichte van het basismodel V-MRDH 2.6.	
--	---	---	--

		14. De verlegde Beatrixlaan kan <u>in ieder geval</u> tot 2030 de verkeerstoename aan. Met de herinrichting van de Beatrixlaan wordt het mogelijk gemaakt dat groeiende intensiteit in de regio opgevangen wordt en de doorstroming goed is. Communicatie over de planning van het project, de voorbereidingen en het omgevingsmanagement start rond deze zomer o.a. via de gemeentesite en via een (digitale) nieuwsbrief. Informatie over de financiële aspecten is opgenomen in de gemeentelijke Begroting. 15. Op dat schaalniveau dient de Stadsvisie. Deze Stadsvisie zal straks onder de nieuwe Omgevingswet worden vervangen door een Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie vormt straks een samenhangende visie op strategisch niveau. Tevens zal er een programma Stadsontwikkeling worden opgestart binnen de gemeente waarin de uitwerking van het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving zal worden opgenomen. 16. Er zijn geen wezenlijke verschillen. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is - ondanks het feit dat het Masterplan geen formeel planologische status heeft als zijnde kaderstellend plan - een m.e.r. beoordeling opgesteld. Daarin is geconcludeerd dat de herontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard op basis van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het totale Masterplan niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is om deze reden geen aanleiding voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure. In het kader van de bestemmingsplan-procedure voor De Terp is ingevolge artikel	
--	--	---	--

		7.16 Wet milieubeheer in het verlengde daarvan een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Hierbij is nader ingezoomd op diverse deels geactualiseerde (milieukundige) aspecten. Daarbij is uiteraard opnieuw de cumulatie met de totale ontwikkeling van het Masterplan In de Bogaard in ogenschouw genomen. Ook hieruit blijkt dat bij het plan geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden en derhalve geen volledige m.e.r. procedure doorlopen hoeft te worden.	
4.3	Parkeren		
	17. De ontwikkelingen rondom 'In de Bogaard' lijken niet gemiddeld met de Beatrixlaan al Inprikker en de verdubbeling van de Omgevingsdichtheid tot ruim boven de grens van sterk verstedelijkt gebied. Het lijkt of de CROW norm één op één overgenomen is. Is dat juist en zo ja, waarom is er geen maatwerk nodig? Zo niet, op welke wijze is er dan maatwerk geleverd? 18. Wanneer komt de gemeente met een nieuwe parkeernorm, zodat niet elk plan zijn eigen norm en oplossing bedenkt? 19. Op welke wijze gaat de gemeente garanderen dat alle toekomstige ontwikkelingen over gaan op deelauto's? Als er geen deelauto's worden toegepast zal als uitgangspunt de huidige parkeernorm moeten gaan gelden. Op welke wijze wordt hier rekening mee gehouden?	17. De parkeernormen zijn niet overgenomen van het CROW, maar voor een deel wel gebaseerd op kentallen van het CROW, waarbij binnen de bandbreedte gekozen is voor een gemiddelde norm (supermarkt) of ruime norm (commerciële functies algemeen). De parkeernormen voor de functie 'wonen' zijn overgenomen uit het door de raad vastgestelde Masterplan In de Bogaard. De parkeernormen in het Masterplan zijn gebaseerd op het feitelijk waargenomen autobezit van vergelijkbare woningen van vergelijkbare omvang op vergelijkbare locaties in Rijswijk, vermeerderd met een toeslag vanwege leaseautogebruik. De gemeenteraad heeft tijdens de raadsbehandeling van het Masterplan besloten om de oorspronkelijk voorgestelde parkeernormen (op basis van bovenstaande) met 0,2 pp per woning te verhogen. Daarmee is sprake van maatwerk. 18. De gemeente bereidt een nieuwe mobiliteitsvisie voor. De parkeervisie en de parkeernormen zijn voor een deel een afgeleide van deze mobiliteitsvisie. De verwachting is dat zodra deze mobiliteitsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad, een	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	20. De aanwezige openbare parkeergarages kunnen niet als opvang gelden van de door het plan gestelde parkeernorm. In de plannen van o.a. de HBG is het uitgangspunt dat het parkeren van extra auto's en bezoekers in een van de betaald parkeren opties moet. De parkeerplaatsen tussen de wegdelen van de Beatrixlaan worden opgeheven en in het bestemmingsplan HBG wordt het veroorzaakte parkeerprobleem bij de gemeente neergelegd. Indien er wordt verzocht om het uitgangspunt van het gebruik van de openbare parkeergarages aan te passen. 21. Evenals een overkoepelend verkeersonderzoek (Rapport Goudappel Coffeng) zal er ook een overkoepelend parkeeronderzoek moeten worden opgesteld, zodat ongewenste effecten worden uitgesloten. Door te knippen en niet integraal te kijken naar het plangebied en het beïnvloedingsgebied worden ongewenste effecten in de hand gewerkt. Hoe gaat de gemeente de integraliteit tussen de plannen bewaken? 22. Het fietsparkeren hangt sterk samen met het totale mobiliteitsplan van Rijswijk, (deel) auto, fiets en OV. Wanneer is dit gereed?	nieuwe parkeervisie en parkeernormennota is voorbereiding zal worden genomen. 19. Op dit moment garanderen we niet dat alle toekomstige ontwikkelingen over gaan op deelauto's. We stimuleren dit echter wel. Het is dus afhankelijk van de ontwikkelaars. De vastgestelde norm is de basis, maar het inzetten van deelauto's leidt tot een "korting" op de parkeernorm. 20. Bij de HBG-locatie zal inderdaad op piekmomenten een potentiële overloop van parkeren naar de omliggende openbare ruimte plaatsvinden. Om de haalbaarheid hiervan te bezien is in een eerder stadium op basis van parkeeronderzoek van Empaction de parkeerdruk in de directe omgeving in beeld gebracht. Hieruit bleek dat er voldoende capaciteit in de directe omgeving (binnen een straal van 200 meter van het plangebied) is om deze parkeerpiek op te vangen, buiten de openbare parkeergarages om. Uitgangspunt bij De Terp is dat bezoekers parkeren in de (openbare) parkeergarages in de Bogaard. Daar is voldoende capaciteit voor. 21. Een overkoepelend parkeeronderzoek is reeds bij het Masterplan opgesteld. Dit onderzoek wordt momenteel geactualiseerd op basis van laatste inzichten. 22. Eisen die de gemeente stelt aan fietsparkeren maken integraal onderdeel uit van de nieuwe parkeernormennota, zie ook beantwoording van vraag 18. De planning is om de Mobiliteitsvisie in september 2020 aan de gemeenteraad ter vaststelling aan te bieden.	
--	---	---	--

4.4	Verkeersgeneratie		
	23. Waaruit blijkt dat de toevoeging van ruim 2500 woningen uit het Masterplan is meegenomen in de V-MRDH 2.6? Naast het vervallen van de tunnel uit de Beatrixlaan zijn er geen gerelateerde aanpassingen te vinden. Waaruit blijkt dat de toevoeging van de woningen/retail volgens het Masterplan mee is genomen in V-MRDH 2.6? 24. In het proces bij de RVS (HBG) gaf de gemeente aan dat het geadviseerde onderzoek, integraal op basis van dynamische modellen, reeds plaats heeft gevonden. Echter het bovengenoemde advies uit het bestemmingsplan van de Terp doet anders vermoeden. Indien er wil graag toelichting hierover. Indien het onderzoek er daadwerkelijk is, graag bijvoegen bij het bestemmingsplan. Indien dit er niet is, wanneer pakt de gemeente het overkoepelend verkeersonderzoek op? Zonder dit onderzoek is niet te beoordelen wat de invloed van het bestemmingsplan De Terp is. 25. Door het bestemmingsplan HBG ontstaat er ter hoogte van de Prinses Irenelaan een verhoogd risico op kop staart botsingen wegens afslaand verkeer. Op ditzelfde punt wordt	23. Juist om alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen goed in samenhang te kunnen beoordelen wordt gebruikt gemaakt van een geavanceerd verkeersprognosemodel. In dit verkeersmodel worden ontwikkelingen in de gehele regio opgenomen. Daarnaast is voor de volledige ontwikkeling van het Masterplan In de Bogaard een meer gedetailleerde plansituatie uitgewerkt (projectmodel) in het verkeersmodel V-MRDH 2.6 in de autonome situatie 2040 Hoog. Dit verkeersmodel is als basis voor het verkeerskundig onderzoek voor De Terp gehanteerd. 24. Voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard is een kruispuntenanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat er geen nieuwe knelpunten optreden in de huidige situatie als gevolg van de ontwikkelingen In de Bogaard. Het planeffect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling is verkeerskundig beperkt. Voor de vormgeving als beoogd in het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp (verlegging Prinses Beatrixlaan) vormt het kruispunt op de Sir Winston Churchilllaan een aandachtspunt. Deze staat los van de ontwikkeling van In de Bogaard en vormt ook in de autonome situatie een aandachtspunt, welke bij de nadere uitwerking van de Prinses Beatrixlaan wordt opgepakt. 25. Bij de HBG-locatie is, evenals voor dit plan, beoordeeld dat het verkeer op aanvaardbare wijze kan worden afgewikkeld zonder dat er een verkeersonveilige situatie zal ontstaan. Voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard is een kruispuntenanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat er geen nieuwe knelpunten optreden in de huidige situatie als gevolg van de ontwikkelingen In de Bogaard. Het	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het verkeersonderzoek wordt tekstueel aangepast zodat de leesbaarheid wordt vergroot. De kruispuntanalyse voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard wordt als bijlage toegevoegd.

	de parkeergarage P4 ontsloten. Doordat dit verkeer op dezelfde momenten deelneemt als het verkeer van de HBG locatie wordt het risico in de spits een nog hoger risico. Wanneer pakt de gemeente de inrichting van de Beatrixlaan in zijn geheel op? Hoe garandeert de gemeente de verkeersveiligheid op de Beatrixlaan?	planeffect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling is verkeerskundig beperkt. Voor de vormgeving als beoogd in het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp (verlegging Prinses Beatrixlaan) vormt het kruispunt op de Sir Winston Churchilllaan een aandachtspunt. Deze staat los van de ontwikkeling van In de Bogaard en vormt ook in de autonome situatie een aandachtspunt, welke bij de nadere uitwerking van de Prinses Beatrixlaan wordt opgepakt. Voor de planning van de verlegging van de Prinses Beatrixlaan wordt verwezen naar de beantwoording bij punt 7. Verkeersveiligheid maakt vanzelfsprekend deel uit van de afwegingen bij de herinrichting.	
4.5	Ondergrondse infra		
	26. Op welke wijze is rekening gehouden met de zwaardere belasting van het bestaande riool door de toevoeging van ruim 2500 woningen? Waaruit blijkt dit?	26. Er is een rioolberekening voor hele Masterplan In de Bogaard, waaruit blijkt dat het bestaande riool ter plaatse van In de Bogaard dit aan kan. Hierbij is de toename van het vuile water ten opzichte van de huidige situatie onderzocht. Voor wat betreft het regenwater: het gebied is nu bijna geheel verhard en in de toekomst wordt minder verhard oppervlak verwacht. De afvoer van regenwater zal dus afnemen.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.6	Windhinder		
	27. Er is geen inzicht in de huidige windsituatie, dit maakt de beoordeling van de windhinder als gevolg van het plan niet mogelijk. De huidige windhinder dient aan het plan te worden toegevoegd. 28. De windberekeningen zijn gedaan voor de loopgebieden. Echter de bouw van hoge gebouwen dicht bij elkaar geeft een bepaalde dynamiek tussen	27. In het kader van het Masterplan is zowel de huidige als toekomstige windsituatie al onderzocht. Voor de conclusies die dit opleverde wordt verwezen naar het Masterplan en het hiervoor uitgevoerde windhinderonderzoek. Dit onderzoek zal ook als bijlage bij het bestemmingsplan worden toegevoegd. Specifiek voor De Terp is onderzocht in hoeverre de nieuwbouw die het bestemmingsplan mogelijk maakt invloed heeft op het windklimaat op maaiveld. Daarbij is geconcludeerd dat geen sprake is van	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De windstudie die door Peutz is uitgevoerd in het kader van het Masterplan wordt toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.

	de gebouwen op grotere hoogte en hebben grote invloed op de gevels en kan bijv. resulteren in het loslaten van geveldelen. In hoeverre is hier aan gerekend, wat betekent dit voor bestaande gevels en in hoeverre wordt dit meegegeven in de constructieve eisen?	onaanvaardbare effecten. 29. De windstudies worden inderdaad gedaan voor het maaiveldniveau. Vanuit de bouwregelgeving gelden constructieve eisen voor de bevestiging van materialen en de materialen zelf die in gevels van (hoge) gebouwen worden toegepast. Dit aspect valt derhalve buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.	
4.7	Bezonnning		
	30. In de kwaliteitsdraad van het Masterplan In de Bogaard wordt gesteld dat de woningen voldoen aan de TNO norm en dat daar voldoende ruimte voor is. Uit de bezonningsstudie blijkt dat er door deze ontwikkeling 6 woningen niet voldoen aan deze norm. Uit het Masterplan blijkt dat dit aantal alleen maar groter wordt door de overige ontwikkelingen (in totaal 13). In de 'Nota van Inspraak ontwerp Masterplan in de Bogaard d.d. 16 augustus 2019' staat dat de verantwoordelijkheid voor een maatwerk oplossing bij de veroorzakende ontwikkelaar ligt. Op welke wijze gaat de ontwikkelaar van de Terp dit oplossen met respectievelijke bewoners van De Generaal? 31. Hoe is dit aangetoond bij het 'Quality Team' en is dit akkoord bevonden en waaruit blijkt dat? 32. Het lijkt a.h.v. de bezonningsduur van De Terp	30. Het is inderdaad zo dat voor de door de indiener genoemde 6 woningen niet volledig aan de lichte TNO-norm kan worden voldaan. Voor één van die woningen geldt dit overigens ook al in de huidige situatie. In het bouwplan is gezocht naar ruimtelijke oplossingen om dit te voorkomen, maar potentiële oplossingen hebben een te grote impact op de haalbaarheid van het plan. Op dit punt is in de toelichting van het bestemmingsplan daarom een specifieke beoordeling/belangenafweging opgenomen (in paragraaf 4.13), met de volgende conclusie: gelet op het grote maatschappelijke belang wordt de relatief beperkte mate waarin voor enkele woningen niet aan de lichte TNO-norm kan worden voldaan, aanvaardbaar geacht. Om die reden is de door de indiener genoemde oplossing niet aan de orde. Overigens kan niet één op één uit het Masterplan worden afgeleid dat het aantal woningen waarbij niet aan de lichte TNO-norm kan worden voldaan alleen maar groter wordt, zoals indiener stelt; dit zal moeten blijken bij nadere uitwerking van de overige deelplannen, waarbij telkens naar optimalisatie wordt gezocht.	De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De bezonningsstudie die door Peutz is uitgevoerd in het kader van het Masterplan wordt als bijlage toegevoegd.

	en de omgeving dat grote delen van De Terp ook niet gaan voldoen aan de vereiste bezonningsduur. Hoe heeft het 'Quality Team' hierover geoordeeld? 33. Waarom is dit punt niet opgenomen in de aanmeldnotitie MER die van latere datum is dan de bezonningsstudie? 34. In dit stuk ontbreekt de schaduwwerking van het plan op de omgeving. Indien er wordt verzocht om de schaduwwerking uit te werken, waarbij de gehele lengte van de schaduw gedurende de dag op de 'TNO-norm dagen' wordt aangegeven. 35. De schaduwwerking van alle hoogbouw in het masterplan zorgt dat gedurende de wintermaanden het kruispunt Generaal Spoorlaan/Beatrixlaan voortdurend in de schaduw ligt. Ten behoeve van geluid wordt gerekend met geluid reducerend asfalt. Echter is dit kwetsbaar voor vocht, voor afslaand verkeer etc. en lastiger te onderhouden. Hoe worden de extra kosten van dit onderhoud gedekt en wat gaat de bewoner van Rijswijk daarvan merken?	31. De normering voor bezonning maakt onderdeel uit van het door de raad vastgestelde Masterplan en wordt als zodanig ook in de Kwaliteitsleidraad genoemd. Het Q-team beoordeelt plannen primair aan de hand van deze Kwaliteitsleidraad, maar toetst niet specifiek op bezonningsonderzoeken. Bezonning is een van aspecten die – net als het advies van het Q-team – onderdeel uitmaken van de integrale beoordeling van een bouwplan. Zoals in de beantwoording onder punt 30 benoemd is hierin een integrale afweging gemaakt. 32. Zoals in de beantwoording onder punt 31 aangegeven, beoordeelt het Q-team niet expliciet het aspect bezonning. 33. Bezonning is niet expliciet in de aanmeldnotitie opgenomen als zijnde milieu effect. Wel is in het bezonningsonderzoek en in de toelichting beoordeeld of significant nadelige gevolgen aan de orde zijn als gevolg van bezonning. Dat is niet het geval. Met andere woorden: ook qua bezonning is geen sprake van zodanige effecten dat een MER noodzakelijk is. 34. Allereerst wordt opgemerkt dat schaduwwerking op de grotendeels versteende omgeving van het plangebied niet per definitie nadelig hoeft te zijn, bijvoorbeeld omdat hiermee hittestress wordt verminderd. Daar komt bij dat schaduwwerking op de meeste gevoelige functies in de omgeving c.q. woningen is beoordeeld aan de hand van de lichte TNO-norm. In de omgeving van het plangebied zijn verder geen functies aanwezig waarvoor relevante nadelige effecten qua schaduwwerking aan de orde zijn. In de bezonningsstudie bij het Masterplan, die toegevoegd zal worden aan	
--	---	--	--

		de bijlagen bij dit bestemmingsplan, is de schaduwwerking op de bredere omgeving wel weergegeven. 35. Dit aspect valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Het doel van stilasfalt is het creëren van geluidreductie en zal bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Het is bekend dat een wegdek met stilasfalt iets meer onderhoud nodig heeft dan conventioneel asfalt. Inmiddels zijn er op de markt ook stil asfalttypen met een levensduur langer dan 10 jaar. De onderhoudskosten van het stilasfalt zullen begroot worden in het onderhoudsprogramma wegen.	
4.8	<i>Uitvoering</i>		
	36. Welke planning heeft de gemeente voor de ontwikkelingen rondom de stadsassen en de A4 in relatie tot de langjarige overlast vanuit doorstroming en omgevingsveiligheid? Als er op de Beatrixlaan een ongeluk gebeurt, staat in de wijde omgeving (coronatijd) het verkeer vast. 37. Wat is de verwachte overlast in de omliggende wijken tijdens de totale uitvoering van de bouwplannen (wat zeker 5/10 jaar duurt)? 38. Parkerende bouwbusjes passen niet in de parkeergarages en geven veel overlast in de omliggende wijken, hoe is dit uitgedacht in de fasering?	36. Volgens planning zou de uitvoering van de maatregelen aan de A4 starten in 2022/2023. Echter door een uitspraak van de Raad van State over stikstofdeposities in het kader van het project ViA15 heeft de minister nog geen tracébesluit genomen over de A4. De Minister is nu aan het bezien wat de gevolgen, o.a. voor de planning, zijn van de uitspraak van de Raad van State voor de A4. Voor de overige ontwikkelingen binnen de Stadsas (naast In de Bogaard ook in Plaspoelder / Havenkwartier) geldt dat inderdaad veel ontwikkelingen tegelijkertijd gaan spelen de komende jaren. De fasering van de verschillende ontwikkelingen wordt goed in de gaten gehouden, de komende periode steeds verder verfijnd en vervolgens gemonitord. De bereikbaarheid (BLVC) wordt in overleg met Bereikbaar Haaglanden en (vooral) het Wegbeheerdersoverleg vormgegeven. 37. Er zal sprake zijn van overlast voor de omliggende wijken. Dat is inherent aan nieuwe ontwikkelingen. Op dit moment is nog niet specifiek aan te geven wat de overlast	

		zal zijn en hoe lang dit zal duren. Dat is ook afhankelijk van de fasering van plannen. Zie ook de beantwoording onder punt 36. 38. Dit is een onderwerp van nadere studie, zie ook de beantwoording onder punt 36.	
#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
5.1	<i>Parkeerbalans gebied In de Bogaard</i>		
	Mede gezien het antwoord van de gemeente in de Nota van Inspraak, ziet Vesteda dringende aanleiding om opnieuw de aandacht te richten op de parkeersituatie in het te (her)ontwikkelen gebied, en dan specifiek voor de bewoners van complex De Generaal. De waargenomen bezettingsgraad voor parkeren in het gebied is opgenomen op het moment dat complex De Generaal nog niet was opgeleverd. Bovengenoemde parkeergelegenheid P3, met honderden parkeerplaatsen, maakte hier onderdeel van uit. De gemeente heeft inmiddels de overeenkomst met de exploitant van P3, Q-Park, opgezegd. Vesteda heeft hiertegen sterke bezwaren geuit, omdat P3 een ideale parkeerlocatie, op loopafstand, voor de bewoners van De Generaal is. Als gevolg van het wegvallen van P3 had de gemeente haar rol moeten pakken zodat er met betrokken partijen afspraken over alternatief beschikbare en toekomstbestendige parkeerplaatsen gemaakt konden worden. Vanwege deze gewijzigde situatie op P3 zijn Q-Park en Vesteda in overleg getreden en heeft Q-Park vervolgens P5 als alternatieve parkeergelegenheid voorgesteld, onderdeel van ontwikkeling	De parkeerbalans voor het hele gebied maakt onderdeel uit van het vastgestelde Masterplan en niet van dit bestemmingsplan. De afspraken over parkeren voor bewoners van De Generaal zijn vastgelegd tussen de ontwikkelaar van De Generaal en de gemeente. Daarin is geen specifieke parkeergarage aangeduid, maar is afgesproken dat bewoners van De Generaal contracten afnemen bij Q-park. Afspraken over de locatie voor parkeren voor bewoners van De Generaal zijn dan ook vooral te maken tussen de eigenaar van De Generaal en Q-park. De gemeente bewaakt de parkeerbalans in het gebied als geheel (cf. vermeld in Masterplan) en is in dat kader ook meermaals in overleg geweest met Vesteda. Daarin zijn ook de mogelijke alternatieven na sluiting van P3 besproken, voor korte en langere termijn. Met het vervallen van P3, na herinrichting van de Prinses Beatrixlaan, ontstaat namelijk de Ontwikkelstrook, waar (ook) een deel van de parkeervraag vanuit het gebied een plek zal moeten vinden. Daar zouden – al dan niet tijdelijk – mogelijkheden kunnen liggen voor het opvangen van de parkeervraag vanuit De Generaal. Doordat er veel ontwikkelingen spelen in het gebied de komende jaren is het lastig op voorhand 100% duidelijkheid te bieden over de exacte locatie waar bewoners van De Generaal kunnen parkeren. Zoals gezegd hangt dit ook samen met de afspraken die Vesteda zelf maakt met Q-park danwel eigenaren van parkeergarages. De ontwikkelaar van De Generaal heeft er immers voor gekozen in zijn	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De Terp. De eerste bewoners van De Generaal maken hier nu gebruik van, maar ook deze situatie is -opnieuw- onzeker voor de bewoners van De Generaal, gezien de herontwikkeling van De Terp. Vesteda verlangt van de gemeente dat zij dan ook duidelijkheid geeft over de volledige parkeerbalans. De voorziene parkeersituatie in het bestemmingsplan mag niet alleen uitgaan van de veranderingen door nieuwe ontwikkelingen, maar moet altijd ook de volledige parkeersituatie beschouwen, inclusief de bestaande bewoning zoals De Generaal en rekening houdende met aangegane verplichtingen. Zoals dat de bewoners van De Generaal worden verplicht in het gebied te parkeren, maar onduidelijk is waar dat in de nabije omgeving op een toekomstbestendige wijze mogelijk is. Daarnaast is straat-parkeren in dit gebied niet toegestaan, wat de situatie voor De Generaal alleen nog maar lastiger maakt. In de parkeerbalans zien we graag terug wat de parkeernorm is voor het winkelgebied, per woongebouw (bestaand) en voor de nieuwe ontwikkelingen. Het lijkt erop dat de parkeernormen voor woongebouwen in het gebied niet gelijk zijn verdeeld, en verschillend worden ingevuld door de gemeente. Er wordt in het ontwerp-bestemmingsplan geen rekening gehouden met de door de gemeente zelf opgelegde parkeerverplichting aan de bewoners van De Generaal en de situatie dat zij thans via Q-Park tijdelijk	parkeervraag te voorzien middels abonnementen voor zogeheten 'zwerfplekken' binnen het gehele gebied In de Bogaard. De gemeente blijft echter van mening dat aan de afspraken zoals anterieur overeen gekomen voldaan kan worden en blijft open staan voor overleg met Vesteda, indien daartoe noodzaak is. Aanvullend kan worden opgemerkt dat het overkoepelend parkeeronderzoek zoals dat bij het Masterplan is opgesteld momenteel wordt geactualiseerd op basis van laatste inzichten. Ook daarbij zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met parkeervraag vanuit De Generaal.	
--	--	--

	parkeergelegenheid afnemen in de nabije parkeergelegenheid P5, eigendom van Reshape Properties B.V.		
5.2	<i>Nabijheid van parkeren</i>		
	Doordat nu niet is benoemd welke bewoner waar kan of moet parkeren, is er geen toekomstige zekerheid dat dit te allen tijde goed is vastgelegd. Vesteda verzoekt de gemeente de bewoners van De Generaal hierover meer duidelijkheid te geven, in het bestemmingsplan de huidige situatie van tijdelijk parkeren in P5 door de bewoners van De Generaal te benoemen en inzage te geven hoe de gemeente concreet waarborgt dat de parkeerbehoefte in de nabijheid van complex De Generaal meegenomen wordt in iedere opvolgende (her)ontwikkeling, en dan met name bij De Terp.	De gemeente is niet de partij die dit kan waarborgen. Dat zit in afspraken tussen de ontwikkelaar van De Generaal c.q. Vesteda zelf en Q-park (danwel de initiatiefnemer van De Terp als eigenaar van P5).	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.3	<i>Parkeertarieven</i>		
	Zoals ook meerdere keren aan uw gemeente aangegeven, maakt Vesteda zich zorgen om de in het gebied In de Bogaard door Q-Park te hanteren (algemene) voorwaarden en parkeertarieven. De gemeente geeft Q-Park als monopolist de mogelijkheid om in dit gebied het parkeren te exploiteren, maar wat kunt u zeggen over uw visie / invloed op deze voorwaarden en het bewaken van de marktconformiteit van de tarieven en indexeringen? Op welke wijze borgt u dat -via Q-Park- naar uw inwoners?	De gemeente heeft geen invloed op de voorwaarden en tarieven van commerciële garages. Q-park is de exploitant en bepaalt de tarieven. Dit aspect valt overigens buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan voor De Terp.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.4	P4	De gemeente wijst niet aan. De ontwikkelaars zijn primair verantwoordelijk voor hun eigen parkeervoorzieningen. De ontwikkelaar van De Generaal heeft daartoe afspraken gemaakt met Q-park, die in een overeenkomst met de gemeente zijn geborgd. De gemeente gaat niet over de vraag op welke exacte locatie bewoners dan parkeren. P4 wordt door de initiatiefnemer van De Terp opgeknapt en de toegankelijkheid wordt verbeterd (vanuit de nieuwe leefstraat), waarbij (sociale) veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Aanvullend kan worden opgemerkt dat het overkoepelend parkeeronderzoek zoals dat bij het Masterplan is opgesteld momenteel wordt geactualiseerd op basis van laatste inzichten. Ook daarbij zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met parkeervraag vanuit De Generaal.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Naast dat Q-park aan de bewoners van De Generaal P5 had aangeboden, was ook P4 (eigendom Reshape Properties B.V.) een optie. Vesteda merkt echter op dat, mocht de gemeente parkeergelegenheid P4 aanwijzen als bestemming om te parkeren voor bezoekers in het winkelgebied of specifiek voor de bewoners van De Generaal, zij de huidige staat en benadering van P4 onveilig vinden. De looproute naar P4 moet voor voetgangers licht en veilig kunnen plaatsvinden en moet naar de mening van Vesteda aan nieuwbouwnorm Politie Keurmerk Veilig Wonen voldoen. Op welke wijze wordt in de uitwerking hiervoor zorg gedragen? Vestada vraagt nadrukkelijk in de reactie de eerdere antwoorden opgenomen in de Nota van Inspraak te betrekken, zodat de gemeente een nadere toelichting geeft op welke wijze en waar de gemeente in het gebied en in de (uit te werken) ontwikkelingen/ontwikkelstrook concreet in haar parkeerbalans rekening houdt met de parkeervraag vanuit bewoners en de bezoekers van complex De Generaal.		

BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan De Terp

Voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen:

N.a.v. zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen	RE / VB / TOE
1 en 4	Het windonderzoek uit het Masterplan wordt toegevoegd als bijlage.	TOE
1	Het verkeersonderzoek wordt tekstueel aangepast zodat de leesbaarheid wordt vergroot.	TOE
1	De kruispuntenanalyse voor de gehele ontwikkeling In de Bogaard wordt toegevoegd.	TOE
2	De notitie weerkaatsing wordt toegevoegd als bijlage en verwerkt in de toelichting.	TOE
3 en 4	De bezonningsstudie uit Masterplan wordt toegevoegd als bijlage.	TOE
3	In drie zijgevels van de nieuwe woningen aan de Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan worden aan de zijden van de bestaande woningen gevelopeningen uitgesloten. Het gaat om de groene aangeduide gevels in onderstaande afbeelding.	REG / VERB

3	Dakterrassen op dakvlakken tussen bestaande woningen en de nieuwe woningen aan de Generaal Spoorlaan en de Prinses Beatrixlaan worden uitgesloten in de regels en op de verbeelding. Het gaat om de rood omlijnde dakvlakken in bovenstaande afbeelding. Direct grenzend aan de bestaande woningen blijft het wel mogelijk om een dakterras te realiseren.	REG / VERB

Voorgestelde ambtshalve wijzigingen:

#	Voorgestelde wijzigingen	RE / VB / TOE
1.	In het plan worden diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) doorgevoerd.	TOE
2.	De onderbouwing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking in paragraaf 3.2.2 wordt op onderdelen aangescherpt en geactualiseerd op basis van meest recente inzichten.	TOE
3.	De beschrijving van het provinciaal beleid in paragraaf 3.2 wordt geactualiseerd.	TOE
4.	De uitgevoerde Mer-beoordeling wordt nader toegelicht in paragraaf 4.1	TOE
5.	De paragraaf luchtkwaliteit in 4.3 wordt geactualiseerd en verduidelijkt.	TOE
6.	Hoofdstuk 7 van de toelichting (Procedure) wordt geactualiseerd.	TOE
7.	De gebiedsparkeernormen worden opgenomen als bijlage bij de toelichting (i.p.v. bijlage bij regels) en er wordt een verwijzing hiernaar opgenomen in de betreffende planregel.	TOE / REG
8.	Het IDN wordt gewijzigd van NL.IMRO.0603.bpDeTerp-ON01 naar NL.IMRO.0603.bpDeTerp-VA01.	REG
9.	Aan artikel 4.5.5 sub b wordt toegevoegd: 'en aangetoond is dat zich ter plaatse geen nieuwe supermarkt kan of zal vestigen.'	REG
10.	Artikel 4.1 sub e wordt vervangen door: 'voor het behoud van de aanwezige groene binnentuin ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – groene binnentuin'.	REG
11.	In artikel 4.2.2 en 4.3 en op de verbeelding wordt 'specifieke bouwaanduiding – open binnenruimte' vervangen door 'specifieke bouwaanduiding – groene binnentuin'.	REG / VERB
12.	Artikel 4.2.4 sub a wordt vervangen door: 'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - parkeren ondergronds', zijn onder maaiveld uitsluitend ondergrondse parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, bergingen en bijbehorende voorzieningen toegestaan'.	REG
13.	De minimale hoogte van de onderdoorgang wordt verlaagd van 4 naar 3,5 meter.	REG
14.	In de verbeelding worden enkele wijzigingen van ondergeschikte aard doorgevoerd, zoals een aanpassing van de aanduidingsgrens van de onderdoorgang, het verwijderen van een 'overbodige' aanduidingsgrens en het rechte trekken van de aanduidingsgrens aan de zuidzijde van de torens (was te ruim opgenomen).	VB

Bijlage 1 Toelichting bezonningsstudie