Rijswijk

Nota van Inspraak

Ontwerp Masterplan In de Bogaard

d.d. 15 augustus 2019

Oktober 2019

1. Toelichting op de Nota van Inspraak

Ontwerp Masterplan In de Bogaard d.d. 15 augustus 2019

Op *15 augustus 2019* is het ontwerp Masterplan In de Bogaard gereed gekomen. Het plan heeft – ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening - ter inzage gelegen van vrijdag 6 september 2019 tot en met donderdag 17 oktober 2019. Een analoge versie van het plan lag 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.
In de periode van ter inzagelegging is op 16 september 2019 een inloopavond georganiseerd waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld vragen te stellen over het plan aan de gemeente.

Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn 14 inspraakreacties ontvangen. Eén van deze reacties (#14) is buiten de terinzage termijn binnen gekomen. Deze reacties is niettemin alsnog meegenomen in deze Nota van Inspraak.

In deze Nota van Inspraak worden de inspraakreacties op het ontwerp Masterplan door het college van burgemeester en wethouders formeel beantwoord. Daartoe zijn deze in paragraaf 2 kort samengevat en van een antwoord voorzien. Daarbij is tevens aangegeven of naar aanleiding van de reactie wijzigingen worden doorgevoerd in het Masterplan. Tot slot maakt ook een aantal ambtelijke reacties en voortgaande overleggen met eigenaren / ontwikkelaars een aantal wijzigingen in het Masterplan noodzakelijk. Deze staan beschreven in paragraaf 4. In paragraaf 5 is vervolgens de Staat van wijzigingen opgenomen.

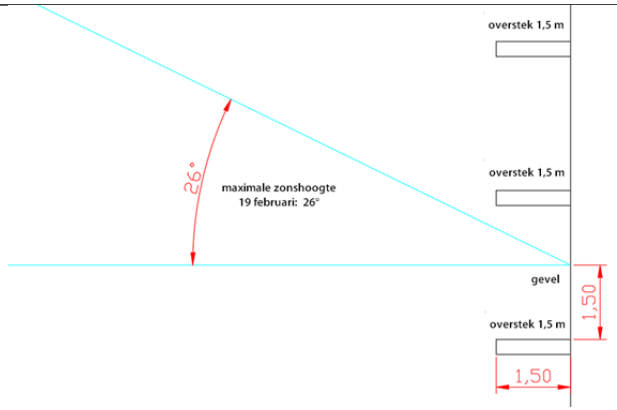
Met de beantwoording van de inspraakreacties en de verwerking van de ambtelijke reacties / aanpassingen wordt de fase van het ontwerp Masterplan afgesloten. De wijzigingen worden verwerkt in het ontwerp Masterplan waarna het Masterplan ter vaststelling naar de gemeenteraad gaat.

Nr.	Naam
1.	Inspreker #1
2.	Inspreker #2
3.	Inspreker #3
4.	Vesteda
5.	Inspreker #5
6.	Inspreker #6
7.	Inspreker #7
8.	Inspreker #8
9.	Inspreker #9
10.	Inspreker #10
11.	Veiligheidsregio Haaglanden
12.	Rijswijk Wonen
13.	Inspreker #13
14.	Inspreker #14

2. INSPRAAKREACTIES

#	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
1.	**Onduidelijkheid**		
	Het is onduidelijk wat er gaat gebeuren aan het Bogaardplein. Er lijkt een hoge toren vlak voor de woning van inspreker te komen. Onduidelijkheid wat er gaat gebeuren met parkeermogelijkheden voor bewoners en of bomen langs de Beatrixlaan worden gekapt of niet.	Het ontwerp voor het Bogaardplein gaat op korte termijn ter vaststelling naar het college. De aanbesteding zal in het eerste kwartaal van 2020 plaatsvinden. De toren voor de woning van inspreker is herbezien; er vinden aanpassingen plaats in de ontwikkelstrook. Zie hiervoor ook de beantwoording bij inspraakreactie #7. Voor bestaande bewoners wordt de vergunningensituatie gehandhaafd. De parkeergelegenheid in de middenberm zal verdwijnen. In de ontwikkelstrook worden te zijner tijd gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd, afhankelijk van noodzaak en behoefte. Langs de Prinses Beatrixlaan zullen te zijner tijd wel een aantal bomen gekapt moeten worden ten behoeve van de verlegging van rijbanen, maar vooral aan de zijde van In de Bogaard zal zeer veel groen herplant worden.	Er wordt een aanpassing doorgevoerd in de ontwikkelstrook, ter plaatse van het torentje voor Hoog Bogaard.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
2.	**Inclusief voor alle mensen**		
	Wens om inclusief te denken in ontwikkelingsplannen. Ten eerste voor burgers die langer thuis willen wonen en mensen in een rolstoel. Ten tweede inclusief voor gezinnen met zorg-intensieve kinderen d.m.v. voorzieningen als een gezondheidscentrum, park en recreatie, parkeren met aangepaste auto. Ten derde zou het betrekken van een kerk een meerwaarde kunnen hebben in de leefbaarheid.	We onderschrijven deze inspraakreactie van harte en geven een diversiteit aan functies graag een plek in het nieuwe stadscentrum. Het Masterplan biedt hiervoor de kaders en de stimulans. Nadere programmatische invulling gebeurt in overleg met eigenaren, ontwikkelaars en maatschappelijke organisaties.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Inclusief voor flora en fauna		
	Zorg ervoor dat ontwikkelingen vogel- en insectvriendelijk worden door experts te betrekken. Groene stadsmuren, goede groene water afvoer en genoeg gras is hiervoor belangrijk. Met de toename en regenval en hoge temperaturen zou de Bogaard een groene oase kunnen zijn.	Ook deze inspraakreactie onderschrijven wij van harte. Natuurinclusief bouwen, aandacht voor klimaatadaptie en voorkomen van hittestress zijn onderdelen van het Masterplan en de nadere uitwerking daarvan. In de Bogaard is op dit moment een stenig en introvert winkelcentrum. Vanuit zowel de Stadsvisie als de Gebiedsvisie is aangegeven dat Rijswijk zich juist wil profileren met haar groene identiteit. Gelegen tussen de Landgoederenzone en de Stadspark-zone is In de Bogaard dan ook een logische, maar ontbrekende schakel. Met het Masterplan hebben we de ambitie om het groenste stadscentrum van Nederland realiseren. De nieuwe groenstructuur zet in op de landschapstypen die in	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		en om Rijswijk gevonden kunnen worden. De straten en pleinen van In de Bogaard vormen een groen landschap waarin bijzondere planten en bomen uit de regio een plek krijgen. Ook is er ruimte voor in het oog springende plantensoorten die relateren aan lokale beplanting. Het Masterplan streeft naar een prettige en groene verblijfsruimte voor nieuwe en bestaande buurtbewoners en wil met circa 230 extra bomen in het totale plangebied een bijdrage leveren aan een leefbaar en groen Rijswijk. Door het creëren van routes met voldoende beplanting en het introduceren van water in de openbare ruimte kan hittestress worden tegengegaan.	
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
3.	**Uitzicht**		
	Inspreker verliest vrije uitzicht en krijgt inkijk in de woning.	Dat het uitzicht en aanzicht van het gebied wijzigt, is ontegenzeglijk waar, maar wij zijn van mening dat de voorliggende planontwikkeling een positieve impuls geeft aan de stad op deze locatie en dat de voorgestelde ontwikkelingen in het Masterplan stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn. De belangen van de huidige bewoners worden naar onze mening niet onevenredig geschaad. Er zal bij de nadere uitwerking van de plannen op een zorgvuldige wijze omgegaan worden met de privacy van omliggende woningen. De mogelijkheid dat, ondanks zorgvuldige inpassing, enige inkijk ontstaat, is echter inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Bezonning		
	Uit de berekening van de bezonning blijkt niet dat er rekening is gehouden met de ligging van de kozijnen, welke 1,5m binnen de gevel liggen. De minimale 2 uur zou dus niet worden behaald. Lichtinval is nu al beperkt hierdoor. Met een grote toren voor de woningen wordt dit nog minder.	Bij een bezonningsonderzoek voor grote gebieden is het uit praktische overwegingen gebruikelijk de omgevingsbebouwing op vereenvoudigde wijze te modelleren. Er is dan ook uitgegaan van een rechte gevel, zonder de specifieke raamposities of galerijen. In situaties waar de schaduwwerking kritisch blijkt, wordt het model vervolgens meer gedetailleerd onderzocht. De resultaten van het onderzoek hebben geen aanleiding gegeven voor een verdere detaillering van de woningen boven de kappersschool. De reden hiervoor is dat op de maatgevende datum 19 februari in de geplande situatie zeker 2 zonuren resteren en dat met een maximale zonshoogte van 26° op deze datum meer dan de helft van de gevel in de zon kan vallen. Dit is in onderstaande afbeelding verduidelijkt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		 Op andere data kan de zon hoger staan waardoor het overstek meer effect heeft. Aangezien het aantal zonuren in de geplande situatie op deze data veel groter is, verwachten wij dat de bezonning van 2 uur op een groot deel van de gevel (in de hoogte gezien) mogelijk blijft. We zien geen reden dit in dit stadium nader te onderzoeken. Bij de nadere bouwplanuitwerking kunnen meer gedetailleerde bezonningsonderzoeken noodzakelijk zijn.	
	Parkeren		
	Op de plek waar woontorens komen is geen ruimte voor extra parkeerplaatsen, als die verder van de torens worden geplaatst zal iedereen alsnog zo dichtbij mogelijk parkeren. De afstand van huidige woningen tot parkeervoorzieningen is al 100 meter. Vraag of dit verbeterd gaat worden. Verder kunnen bewoners van nieuwe woningen en bezoekers betaald parkeren gebruiken, waarom zouden zij dat niet doen?	Parkeerplaatsen worden zo veel mogelijk binnen de eigen ontwikkelingen per plot gerealiseerd. Bij nieuwe woontorens betekent dit dat ofwel ondergronds, ofwel in de tweede bouwlaag (e/o hoger) binnen het bouwblok in parkeervoorzieningen zal worden voorzien. Nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een vergunning om op straat te parkeren en parkeren dus in de garages. Bezoekers aan bewoners maken in principe ook gebruik van de parkeergarages, er wordt daarvoor voldoende capaciteit gecreëerd. Visite kan weliswaar ook besluiten om betaald in omliggende wijken op straat te parkeren, maar het is niet de verwachting dat dit op grote schaal gaat gebeuren. Bezoekers aan winkelvoorzieningen kunnen eveneens kiezen om in de garage te staan, of op straat in de wijk. Het is zaak om passende maatregelen te treffen als er teveel bezoekers of winkelbezoekers kiezen voor een straatparkeerplaats in de wijk. De parkeerdruk in omliggende wijken zal hiertoe consequent worden gemonitord.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	Verkeer		
	De toename van verkeersdrukte zou door de herinrichting van de Beatrixlaan opgevangen moeten worden. Inspreker vraagt zich af of deze wel gerealiseerd kan worden, aangezien het al jaren lang niet kan en dit niet af te dwingen is met bouwplannen.	Voor de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan is een bestuursakkoord gesloten tussen de gemeente Rijswijk, de gemeente Den Haag en de MRDH. Niet door deze af te dwingen middels bouwplannen, maar als randvoorwaarde om de doorstroom van verkeer te kunnen blijven afwikkelen, ook met toevoeging van woningen. Dit wordt gezien als een reële en waardevolle tussenoplossing om uiteindelijk mogelijk een ondergrondse oplossing te realiseren op lange termijn.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Wind		
	Meer hoogbouw zal de situatie rondom wind verslechteren. De huidige situatie is al problematisch rond de Henri Ter Hallsingel, Steenvoordelaan en Churchilllaan.	Er is uitgebreid windonderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat de windsituatie met de nieuwe ontwikkelingen op een aantal plekken, waaronder de entrees van woningen aan de Henri Ter Hallsingel, juist verbeterd. Er wordt zorgvuldig naar de windsituatie rond hoogbouw gekeken, ook bij nadere uitwerkingen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Waardedaling koopwoning		
	Inspreker verwacht dat de woning minder waard gaat worden.	Indien inspreker onderbouwd kan aantonen dat er sprake is van de waardevermindering van zijn woning als gevolg van de herontwikkeling van het gebied met o.a. woontorens, kan hij een verzoek indienen voor een vergoeding voor planschade als gevolg van een planologisch besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan of omgevingsvergunning). Alle bewoners hebben het recht om gemotiveerd een schadevergoeding aan te vragen bij de Gemeente Rijswijk. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt vervolgens of iemand in aanmerking komt voor een schadevergoeding aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling planschade wordt gebaseerd op een onherroepelijk planologisch besluit zoals een onherroepelijke omgevingsvergunning of bestemmingsplan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
4	**Onttrekken parkeerplaatsen**		
	Voor bewoners van ‘De Generaal’ nabij P3 van Q-park worden door beoogde woningbouw parkeervoorzieningen verdreven. In het Masterplan wordt gebruik van parkeervoorzieningen ‘In de Bogaard’ toegestaan, terwijl in de Nota Parkeernormen uitgangspunt is dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Dit zal een probleem worden voor toekomstige bewoners van de appartementen die niet op eigen terrein kunnen parkeren	Voor de ontwikkeling van ‘De Generaal’ geldt, dat op eigen terrein niet te voorzien is in voldoende parkeerplaatsen om aan de parkeernormen te voldoen. In de anterieure overeenkomst is tussen de ontwikkelaar en de gemeente om die reden bepaald dat de overige benodigde parkeerplekken moeten worden opgevangen in de bestaande parkeergarages en parkeerterreinen van het omliggende winkelcentrum ‘In de Bogaard’. De ontwikkelaar heeft hiertoe bindende afspraken gemaakt met de exploitant van de parkeervoorzieningen, opdat er	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		tijdens en na realisatie van het totale projectgebied voldoende en kwalitatief passend parkeeraanbod is voor deze parkeervraag. Ruimtelijk gezien wordt in de parkeerbalansen van het Masterplan In de Bogaard ook rekening gehouden met deze parkeervraag vanuit bewoners van De Generaal; er zijn en/of worden voldoende parkeerplaatsen in het gebied gecreëerd om bewoners en bezoekers van De Generaal te faciliteren. Daarmee voorzien wij in beginsel geen probleem voor toekomstige bewoners.	
	Afstand tot parkeerplaatsen		
	Het is van belang dat een redelijke afstand tot parkeerplaatsen voor toekomstige bewoners van 'De Generaal' geborgd blijft. Vraag of er rekening is gehouden met de ontbrekende parkeerplaatsen en hoe die worden ondervangen in de parkeerbalans. Bewoners zullen niet bereid zijn te betalen voor een parkeerplaats op grote afstand.	In de directe omgeving van De Generaal zijn P4 en P5 gelegen, waarbinnen in de huidige abonnementen afgesloten kunnen worden. In de ontwikkelstrook zullen naar verwachting ook parkeervoorzieningen gerealiseerd (moeten) worden, die potentieel geschikt zijn voor bewoners vanuit De Generaal. In de parkeerbalans is hier mee gerekend. Ten aanzien van loopafstanden geldt dat binnen een straal van ca. 300 m in kwantitatieve zin voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn op basis van bovenstaande. Binnen een centrum stedelijk gebied met betaald parkeren wordt dat als acceptabel gezien. Daarbij is uiteraard van belang dat er kwalitatief goede looproutes aanwezig zijn tussen de woning en de parkeervoorzieningen. Daarvoor wordt in het Masterplan en de verdere uitwerking daarvan zorg gedragen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Dubbelgebruik parkeerplaatsen		
	Dubbelgebruik voor bezoekers gaat niet samen met de verplichting bewoners ten allen tijde te laten parkeren in het gebied. Dit vindt zijn grondslag niet in de Nota parkeernormen van de gemeente. Het niet parkeren op eigen terrein vergt een nadere onderbouwing en de nodige parkeeronderzoeken. Hier gaat het Masterplan onvoldoende op in.	Het is bekend dat de bezettingsgraad van parkeerplaatsen voor bewoners op zaterdagmiddag en zondagmiddag tussen de 60% en 70% is. De parkeerplaatsen die in het weekend niet benut worden door bewoners kunnen heel goed gebruikt worden door bezoekers aan de winkelvoorzieningen. Omgekeerd geldt dat parkeerplaatsen voor bewoners het meest gebruikt worden in de avond en nachtelijke uren. Op deze tijdstippen is de vraag naar parkeerplaatsen door winkelend publiek nihil. Op deze wijze is een gedeeltelijk dubbelgebruik heel goed mogelijk en is het niet noodzakelijk om voor alle doelgroepen parkeerplaatsen aan te leggen voor eigen gebruik alleen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Tarifering		
	Voor het parkeren wordt geleund op de bereidheid van Q-park om het parkeren ter beschikking te stellen voor een redelijk tarief. Vraag hoe het College grip wil hebben op de	In het gebied is momenteel een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Ook in de toekomst is er, zo wordt in het Masterplan inzichtelijk gemaakt, voldoende capaciteit.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	voorwaarden en tarieven van Q-park. Dit zou ruimtelijk moeten worden verzekerd.	Q-park is de exploitant van een groot deel van de parkeerplaatsen in het gebied en daarmee belangrijk onderdeel van de parkeeroplossing. Tussen ontwikkelaars c.q. eigenaren, gemeente en Q-park zullen daarom goede afspraken gemaakt moeten worden over beschikbaarheid en de prijs van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoek aan bewoners.	
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
5	**Zienswijze HBG**		
	Het is merkwaardig dat de tervisielegging van het Masterplan eerder dan gepland gebeurt. De zienswijze voor het plan van de HBG is nog niet behandeld, terwijl hier veel van dezelfde onderwerpen aan de orde komen. De rechtsgang van de HBG zou van invloed kunnen zijn op het Masterplan. Belangrijke onderwerpen zoals bezonning, omzeilen van de MER plicht, verkeersafwikkeling en andere punten uit de zienswijze van het HBG zijn onderdelen van het Masterplan. Dit zou nog niet ter visie gelegd mogen worden. Hetzelfde geldt voor de samenhang met de Churchilltower, waar door Peutz met onjuiste gegevens en een achterhaalde rekenmethode een berekening is gemaakt over verkeer.	De terinzagelegging van het ontwerp Masterplan is niet eerder dan gepland. Inderdaad zijn de zienswijzen van het bestemmingsplan HBG-locatie nog niet behandeld. Dit plan doorloopt een zelfstandige bestemmingsplanprocedure en maakt in die zin geen onderdeel uit van het plangebied van het Masterplan, maar is – evenals de andere ontwikkelingen aan de westzijde van de Pr. Beatrixlaan – opgenomen in het bredere studiegebied (zie pagina 15 Masterplan). De afhandeling van zienswijzen van het bestemmingsplan voor de HBG-locatie staat dan ook los van de procedure van onderhavig Masterplan. In het Masterplan is echter wel de samenhang met de HBG-locatie en de Churchilltower beschouwd; ook in de onderliggende onderzoeken zoals de bezonningsstudie, m.e.r. beoordeling en verkeerskundige onderzoeken.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Gemeente volgt ontwikkelaars		
	De gemeente is volgend in de planvorming van ontwikkelaars, die geld willen verdienen. Gemeente heeft geen convenanten met de eigenaren voor taxatie van de gronden en gebouwen of om een impasse te kunnen doorbreken.	Het Masterplan wordt in nauw overleg met de eigenaren / ontwikkelaars vorm gegeven. De gemeente heeft hierin een regisserende en faciliterende rol. De gemeente heeft geen actief grondbeleid of aankoopbeleid en ook onvoldoende vermogen. Voor de concrete ontwikkelingen staat de markt aan de lat. Met het Masterplan bieden we een integraal kader waarbinnen de gewenste ontwikkelingen van eigenaren in samenhang worden bezien en afgewogen en waarmee de gemeente kwaliteitseisen en ambities vastlegt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Samenhang projecten		
	Er is een samenhang tussen de projecten HBG, Churchilltower, Beatrixlaan en In de Bogaard. Nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ontwikkeling moeten worden onderbouwd. Door in te stemmen met het Masterplan wordt ingestemd met een onomkeerbaar traject zonder inspraak in de planvorming. De Steenvoordelaan maakt bijvoorbeeld geen deel uit van het plangebied en de MER, terwijl hier laden en lossen plaats gaat vinden en nieuwe	Het Masterplan beoogt juist deze samenhang in ogenschouw te nemen en de verschillende deelontwikkelingen binnen het gebied integraal af te wegen. Er is daarbij geen sprake van een onomkeerbaar traject zonder inspraak. Het Masterplan, waarvoor een participatie- en inspraakproces is doorlopen, geeft het richtinggevende kader voor de diverse ontwikkelingen in het gebied, zonder daarbij een blauwdruk te zijn of een	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	ontsluitingen en parkeerplaatsen komen.	realisatieplicht te hebben. Bij de verdere uitwerking van het Masterplan, in planologische procedures, bouwplannen en inrichtingsplannen, zullen steeds gedetailleerdere onderzoeken en studies gemaakt worden. Daarbij zullen ook alle benodigde wettelijke inspraakprocedures gevolgd worden. In de onderzoeken die aan het huidige Masterplan ten grondslag liggen is de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkelingen op hoofdlijnen onderzocht. Dit geldt ook voor de de Steenvoordelaan waar niet meer, maar op sommige plekken anders georganiseerde laad- en losvoorzieningen voorzien worden.	
	MER beoordeling		
	Er ontbreekt een MER beoordeling van de HBG, de Churchilltower en van het Masterplan, inclusief verkeersonderzoeken. De Milieu effecten rapportage is gedaan op basis van door de gemeente aangeleverde gegevens, welke geen onderdeel zijn van het conceptplan. Omdat realisatie plaatsvindt in overleg met ondernemers in een langlopend traject staat er nog niets vast. Bij wijzigingen zal er opnieuw onderzoek moeten worden gedaan.	In de m.e.r. beoordeling die voor het Masterplan is uitgevoerd is cumulatie met de ontwikkelingen op de HBG-locatie en de Churchilltower meegenomen. 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 zullen de diverse (milieukundige) onderzoeksaspecten steeds opnieuw bekeken en eventueel onderzocht worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Prinses Beatrixlaan		
	De verlegging van de Beatrixlaan is in tegenspraak met de rapporten van Peutz (t.b.v. de HBG-locatie). Daar is geen overschrijding van de toegestane waarden m.b.t. lawaai en luchtkwaliteit gemeten. De verlegging gaat ten koste van de ruimtelijke woonkwaliteit in omliggende woonwijk. De bebouwingsdichtheid is te hoog en groen ontbreekt in de wijk. In het Bestuursakkoord over de Pr. Beatrixlaan wordt niet genoemd dat het tegen de woonwijk aan wordt geplakt. Er staat ook niet in dat de doorstroming verbeterd wordt. Er is geen onderbouwing voor gegeven in het Bestuursakkoord en er is geen inspraak over geweest. De Pr. Beatrixlaan heeft een sleutelpositie in het plan. Er dient dus eerst overeenstemming te zijn tussen MRDH en gemeente en er moet inspraak plaatsvinden, voordat het	Voor de onderzoeken van de HBG-locatie is uitgegaan van de feitelijke situatie. Voor de verlegging van de Prinses Beatrixlaan is nog geen (planologische) procedure doorlopen, zodat hier ook niet mee gerekend kan worden. Wel is er een bestuursakkoord gesloten, op basis waarvan het nieuwe profiel is opgenomen in het Masterplan. De haalbaarheid van dit nieuwe profiel, vanuit onder meer geluid en luchtkwaliteitsnormen, is in het kader van het bestuursakkoord getoetst. Het toetsingsrapport zal als bijlage bij het Masterplan worden toegevoegd, ter informatie. Er is overeenstemming tussen MRDH en gemeente (nl. bestuursakkoord). Op basis van dit bestuursakkoord wordt	Het onderzoeksrapport t.b.v. de haalbaarheid verlegging Prinses Beatrixlaan zal als bijlage worden toegevoegd aan het Masterplan. Voor het overige leidt deze reactie niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	Masterplan ingestemd kan worden.	het ontwerp voor de Prinses Beatrixlaan nader uitgewerkt, worden alle noodzakelijke en relevante, meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd en worden (wettelijke) inspraakprocedures doorlopen. Verlegging van de Prinses Beatrixlaan biedt juist ook een kans voor verbetering van de woon- en ruimtelijke kwaliteit in het gebied, middels meer vergroening in het profiel, een betere oversteekbaarheid, afname van de wachtrijlengte ter plaatse van de verschillende kruisingen tijdens de spitsperiodes, stil asfalt etc.	
	Q-park		
	Het contract met Q-park over de parkeerterreinen op de middenberm loopt af en de gemeente zal het contract beëindigen. Dan is het geen parkeerterrein meer. Er zal een oplossing moeten komen. Het ongebruikt laten is geen optie.	Het contract is beëindigd met oog op verlegging van de Prinses Beatrixlaan. Er zal uiteraard een tijdelijke invulling van de middenberm komen (dat kan ook zijn: tijdelijke continuering van de parkeerterreinen). Nadien is er in de ontwikkelstrook de ruimte om, indien nodig, extra (tijdelijke) parkeervoorzieningen te realiseren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Nader onderzoek		
	Het is raadzaam nader onderzoek te doen, omdat het hier zou gaan om een nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling. Zie het Platform Programma Stedelijke Vernieuwing, het onderzoek van de Brink groep en onderzoeken van de Rebel groep. Daaruit blijken verliezen voor de gemeente. Door onder andere kosten van parkeervoorzieningen, inrichting van de openbare ruimte en de infrastructuur.	Genoemde onderzoeken en potentiële verliezen daarbij zien vooral op gebiedsontwikkelingen waarbij de gemeente risicodragend participeert. Binnen In de Bogaard gaat het om private ontwikkelingen en loopt de gemeente financieel weinig risico. Kosten in het openbaar gebied zullen voor zover mogelijk bij ontwikkelaars verhaald worden via anterieure overeenkomsten (kostenverhaal). Hierbij gelden de beginselen van profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid. Bij het niet besteden van deze gelden zullen ze evenwel terugbetaald moeten worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
6	**Procedures**		
	De procedures van ontwikkelingen rondom de Beatrixlaan lijken bewust ‘geknipt’ om de WRO en WM eisen of de Europese aanbesteding te omzeilen. Het snelle opvolgen van procedures van o.a. de Churchilltower, HBG en Masterplan zijn een uitputtingsslag voor inspreken.	Er is geen sprake van een bewuste knip. Het Masterplan is juist bedoeld om de integrale samenhang tussen ontwikkelingen te bewaken en borgen. Omdat de ene ontwikkeling sneller gaat dan de andere (afhankelijk van initiatief van betrokken eigenaren), worden planologische procedures per deelproject doorlopen. Zo zijn opeenvolgend al (deels) procedures doorlopen voor De Generaal, de Churchilltower en de HBG. In het Masterplan worden deze ontwikkelingen als gegeven meegenomen. Dat er sprake is van een opeenstapeling van procedures is onontkoombaar, gezien de wettelijke vereisten aan inspraak en de zorgvuldigheid waarmee wij dit voor elke	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		ontwikkeling willen vormgeven. De situatie rond In de Bogaard is te schrijnend om alles procedureel integraal achter elkaar te doen. Ook is de economische situatie momenteel gunstig en goed voor het investeringsklimaat. Willen we niet heel lang tegen leegstand en verpaupering aan kijken, dan moeten ook zaken naast elkaar lopen.	
	Integraliteit		
	De gemeente lijkt het Masterplan te willen inzetten als structuurvisie, maar voldoet niet aan de vereisten hiervoor. Inspreker heeft vragen over: - de te doorlopen wettelijke procedure; - de juridische rechtsgang van de burger; - de motivering waarom er niet gekozen is voor een formele structuurvisie; - de betrokkenheid van andere overheden; - het afwijken van de hoogbouwvisie en structuurvisie mobiliteit. Met het Masterplan wordt de Beatrixlaan in kleine stukken geknipt wordt het integrale probleem uit het oog verloren. Wanneer wordt dat aangepakt? Verder lopen de contouren van de stadsassen niet gelijk met de gegevens van de provincie: hoe zijn die afgestemd?	Met opeenvolgend de vaststelling van de Stadsvisie 2030 en de Gebiedsvisie In de Bogaard is in de afgelopen jaren een richtinggevend perspectief geschetst 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 beoogt het Masterplan als vervolgstap de visie en de ruimtelijke kaders vast te leggen 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. De rol van de raad wordt daarbij uitermate serieus genomen, omdat zij op alle niveaus betrokken is door besluitvorming (Masterplan, bestemmingsplannen, evt. uitgebreide Wabo). Er is geen verschil tussen de doorlopen procedure van onderhavig Masterplan en van een structuurvisie. Ook tegen een structuurvisie staat geen juridische rechtsgang open. 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 bestemmingsplannen. De Hoogbouwvisie Rijswijk voorziet in een concentratie van hoogbouwvoorzieningen rond voorzieningen; de ontwikkelingen in het Masterplan voldoen daaraan. 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.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		Voor de verlegging van de Beatrixlaan wordt het gehele tracé tussen A4 en Generaal Spoorlaan bekeken. Anders dan gesteld is er derhalve geen sprake van 'opknippen'. De gemeente Rijswijk werkt intensief samen met de provincie aan de verstedelijkingsopgave van Rijswijk en de regio (het toevoegen van ruimte voor wonen, werken en andere functies). De 'stadsas' is een indicatief zoekgebied waarbinnen Rijswijk verder kan verstedelijken en is in het Masterplan schetsmatig weergegeven. Voor andere doeleinden, zoals monitoring (registeren hoeveel er gebouwd wordt bijvoorbeeld) is het nodig om meer exacte grenzen aan te houden. In overleg met de provincie en andere overheden is er dus ook een kaart met exacte grenzen opgesteld. Het blijft echter een indicatief gebied. De provincie onderschrijft de ambitie van de gemeente om de verstedelijkingsopgave vooralsnog vooral in dit gebied te laten plaatsvinden. Dit staat ook in de Stadsvisie.	
	MER		
	Het Masterplan heeft de waarde van een Structuurvisie dus is een uitgebreide MER verplicht. De verbreding van de A4 is ook MER plichtig. Deze hangen met elkaar samen dus moeten gecoördineerd worden op basis van de Wet Milieubeheer. - Hoe wordt dit gecoördineerd ? - Wat is de reactie van de MER commissie? - Graag een volwaardige en gecoördineerde MER - In de MER wordt gesproken over verschillende verkeersstudies, welk zijn dit naast het genoemde rapport van Royal Haskoning DHV? De gemeente dien voor een goede ruimtelijke ordening te kijken naar de samenhang met de plannen in de Plaspoelpolder en het Havengebied. - Waarom wordt afgeweken van de gebiedsvisie In de Bogaard e.o. van 2017, waarin staat dat de visie wordt vertaald in één bestemmingsplan/omgevingsplan met integratie van afzonderlijke bestemmingsplannen (HBG, WCT)? - De berekening van stikstof toevoegen i.v.m. nabijheid van Natura 2000 en NNN In de MER staat dat het Masterplan geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Echter er blijkt ook dat er veel uitgewerkt moet worden. Er kan dus niet met zekerheid worden gesteld dat er geen negatieve effecten zijn.	Het Masterplan heeft niet de status van een structuurvisie en is derhalve niet plan MER plichtig. Wel is een m.e.r. beoordeling uitgevoerd vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid. Voor het vergroten van de capaciteit van de A4 wordt momenteel een MER opgesteld. Het initiatief voor het opstellen en het voorleggen aan de MER commissie van het MER-A4 ligt bij Rijkswaterstaat. De resultaten uit de MER zullen met de gemeente Rijswijk worden gedeeld. Cumulatie met de ontwikkelingen van de Prinses Beatrixlaan zal daarbij worden beschouwd. Reden om dit Masterplan te maken is juist dat de Gebiedsvisie onvoldoende handvatten bood voor de herstructurering van het winkelgebied en om tot één integraal nieuw bestemmingsplan te komen. De inkrimping was daarbij niet concreet voorzien. Het Masterplan biedt concretere kaders op grond waarvan bestemmingsplanherzieningen wel gemaakt kunnen worden. Dat daarbij gewerkt wordt met afzonderlijke bestemmingsplannen voor deelontwikkelingen heeft te maken met het feit dat de ene deelontwikkeling sneller gaat dan de andere en daarmee – naast integraliteit – ook voortgang wordt geborgd.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		De berekening naar stikstof is (nog) niet te maken gezien de globaliteit van het Masterplan. Bij de uitwerking in bestemmingsplannen zullen deze berekeningen zeker gemaakt worden. De m.e.r. beoordeling is juist bedoeld om op hoofdlijnen te beoordelen of het Masterplan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Op basis van de effectbeoordeling van uitgevoerde onderzoeken wordt dit uitgesloten. Dat er nadere onderzoeken uitgevoerd moeten worden doet niet af aan deze conclusie. Hooguit zijn op basis van die onderzoeken aanvullende randvoorwaarden of maatregelen nodig.	
	Woningaantallen		
	- Wat is de waarde van de genoemde woningaantallen, is dit het maximum? - Aantal J.C. Markenlaan 3-5 ligt hoger dan genoemde 100 - Hoogvoorde is niet meegenomen in totaal aantal woningen, maar wel in parkeervraag - Hoeveel woningen zijn al aanwezig in het plangebied? - Wat is het totaal aan geplande woningen, inclusief HBG, WTC en J.C. van Markenlaan?	De woningaantallen betreffen een indicatie op basis van huidige inzichten. Het exacte aantal woningen voor de J.C. van Markenlaan is nog niet bekend. Aangezien er alleen nog maar ontwerpstudies zijn gedaan, is het woningaantal nog indicatief. De plannen voor de transformatie van Hoogvoorde zijn nog niet concreet. Vanuit 'worst case' benadering is deze transformatie wel meegenomen in de parkeerbalans. Het bestaand aantal woningen in het gebied is 326 woningen. Het totaal aan geplande woningen staat in de tabel in het Masterplan. Het definitieve aantal woningen moet nog blijken bij verdere uitwerking.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Parkeren		
	- Waarom wordt afgeweken van de vigerende parkeernorm? - Hoe is rekening gehouden met parkeervraag van nieuwe (sociale) woningen? - Hoe is rekening gehouden met het invloedsgebied van de ontwikkelingen? - In het HBG plan is parkeren voor bezoekers op het parkeerterrein van de Beatrixlaan, waar komt deze terug bij opheffing van dit terrein? - Ontwikkelaars worden uitgedaagd slimme maatregelen in te zetten, hoe wordt dit afgedwongen? - Graag motiveren hoe de parkeerregulering bedacht is en op basis van waarvan de gemeente denkt dat dit gaat functioneren? - Hoe is het aantal fiets-parkeerplekken te onderbouwen? Onduidelijkheid over de parkeerbalans: - Waarom verschilt het aantal op te heffen parkeerplaatsen per moment van de dag?	- De vigerende parkeernormennota uit 2011 is achterhaald. Zo zijn parkeernormen voor grondgebonden woningen uit de vigerende parkeernormennota uit 2011 te laag en de parkeernormen voor appartementen te hoog. De gemeente wenst de bandbreedte van het aantal aan benodigde parkeerplaatsen zo goed mogelijk te schetsen, en gaat daarom uit van kentallen die in 2019 zijn gegenereerd over gegevens over autobezit in Rijswijk uit 2018. - Bij het bepalen van de parkeervraag van nieuwe (sociale) woningen wordt uitgaan van het autobezit onder huishoudens woonachtig in vergelijkbare bestaande (sociale) woningen. - Ten aanzien van het invloedsgebied geldt dat het uitgangspunt is dat de gehele parkeerbehoefte van alle huidige en toekomstige functies ten oosten van de Beatrixlaan die onderdeel uitmaken van het Masterplan In de Bogaard gefaciliteerd worden in het	Een tabel met fietsparkeernormen wordt in de bijlage bij het Masterplan toegevoegd. Voor het overige leidt deze reactie niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	- Waar komt het verschil van de plaatsen in de ontwikkelstrook vandaan? - Wat is de parkeerbehoefte van bestaande woningen, de nieuwe multifunctionele ruimte en bestaande retail? - Hoogvoorde staat wel genoemd met 107 parkeerplaatsen, maar niet bij de parkeerbehoefte - Ontwikkelingen aan de Beatrixlaan staan wel in de tabellen, maar niet in de parkeerbalans - De tabellen moeten afgestemd worden op totale parkeerbalans in het gebied. Door te knippen en niet integraal te kijken naar het plangebied en het beïnvloedingsgebied worden ongewenste effecten in de hand gewerkt. - Als spelregel geldt dat er elke ontwikkeling moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Is dit de behoefte met of zonder bezoekers parkeren? Met betrekking tot de gebiedsparkeernorm wordt verwezen naar metingen in omliggende wijken bij vergelijkbare appartementen complexen. - Welke complexen betreft het en op welke manier zijn deze vergelijkbaar? Is deze vergelijkbare situatie geëvalueerd met de bewoners? Wat is de ervaring/tevredenheid van deze bewoners? - Graag de metingen toevoegen ter motivatie van de keuze. - Is er nagedacht over de borging van de brandveiligheid met elektrische auto's in een parkeergarage?	gebied dat omsloten wordt door Beatrixlaan, Spoorlaan, Steenvoordelaan en Churchilllaan. - In het aangepaste plan voor de HBG locatie wordt P3 niet meer genoemd als potentiële locatie voor parkeren van bezoekers. - Ontwikkelaars worden uitgedaagd om slimme maatregelen in te zetten door hen te belonen met een lagere parkeereis als zij maatregelen goed kunnen onderbouwen. - De huidige parkeerregulering is gebaseerd op de aanname dat mogelijke parkeerhinder vooral wordt veroorzaakt door winkelend publiek. De huidige reguleringstijden van betaald parkeren zijn daarom afgestemd op de openingstijden van winkels. In de toekomst kan het noodzakelijk zijn om deze reguleringstijden te verruimen, om parkeerhinder buiten de huidige winkelopeningstijden te voorkomen of te bestrijden. Het is daarbij goed om te benadrukken dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. - Om het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers te bepalen wordt gebruik gemaakt van de 'Leidraad Fietsparkeren' van het CROW. Een tabel met fietsparkeernormen wordt in de bijlage bij het Masterplan toegevoegd. Parkeerbalans - Het aantal op te heffen parkeerplaatsen is constant: het betreft de parkeerplaatsen P2, P3 en P8. In de tabel wordt echter alleen gerekend met de *bezetting* van de plaatsen die worden opgeheven, want dat geeft het aantal auto's aan dat elders zal moeten gaan parkeren. - Op de ontwikkelstrook wordt op termijn een parkeervoorziening gemaakt die het tekort aan parkeerplaatsen aanvult. In het ene scenario is dat tekort kleiner dan in het andere scenario. Daarmee kan worden ingespeeld op wijzigende inzichten ten aanzien van parkeervraag. - De parkeerbehoefte van de bestaande woningen en bestaande voorzieningen is niet afzonderlijk in kaart gebracht. Uitgangspunt is dat de bestaande parkeerbehoefte in de bestaande parkeervoorzieningen (die is vastgesteld op basis van tellingen) ook in de toekomst blijft bestaan. De	

		parkeerbehoefte van de nieuwe multifunctionele ruimte is in de parkeerbalans beschouwd als maatschappelijke voorziening. Hierbij hoort een normatieve parkeerbehoefte van 3,6 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO. - Hoewel voor Hoogvoorde nog geen concrete plannen bestaan is voor dit pand aangenomen dat deze deels wordt getransformeerd tot woningen. De omvang van de parkeerbehoefte is afhankelijk van de gekozen parkeernormen en is per scenario dus verschillend. De behoefte is dus wel degelijk in beide scenario's meegenomen. - Mede gezien acceptabele loopafstanden is het uitgangspunt is dat de gehele parkeerbehoefte van alle huidige en toekomstige functies ten oosten van de Beatrixlaan die onderdeel uitmaken van het Masterplan In de Bogaard gefaciliteerd worden in het gebied dat omsloten wordt door Beatrixlaan, Spoorlaan, Steenvoordelaan en Churchilllaan. En evenzo dat alle ontwikkelingen ten westen van de Beatrixlaan ten westen van de Beatrixlaan parkeren. - Een parkeerbalans dient aan te tonen dat de parkeerbehoefte in een bepaald (deel)gebied gefaciliteerd kan worden door beschikbare bestaande en nieuw aan te leggen parkeerplaatsen in datzelfde (deel)gebied. Samenvoegen zou suggereren dat alle parkeerplaatsen door iedereen gebruikt kunnen worden en dat is qua loopafstanden geen reële optie. Om te garanderen dat deze parkeerplaatsen gebruikt worden zoals is bedoeld, dienen flankerende maatregelen genomen te worden. - Uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat ontwikkelingen dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte, dit is inclusief de parkeerbehoefte van bezoekers. Gebiedsparkeernorm - Bij de bepaling van de gebiedsnorm is een vergelijking gemaakt met alle wooneenheden in vergelijkbare buurten. Er is daarbij een onderscheid gemaakt naar woningtype (dus: m.n. appartementen), woningoppervlakte en huur/koop. - Een samenvatting van de metingen is gepresenteerd in het Masterplan (bronbestand is een excel bestand met draaitallen) - In deze fase zijn nog geen ontwerptekeningen	

		gemaakt. Nieuw te bouwen parkeergarages dienen te voldoen aan wettelijke vereisten die onder andere betrekking hebben op brandwerendheid. Brandcompartimenten kunnen in een parkeergarage de brand beheersbaar houden en uitbreiding binnen de gehele parkeergarage of naburige panden voorkomen. De borging van brandveiligheid vindt plaats in nader overleg met de Veiligheidsregio bij de uitwerking van de bouwplannen.	
	Duurzaamheid		
	- In 2020 dienen woningen energieneutraal te zijn. Hoe wordt dit gecoördineerd? - De opwekking van elektriciteit is niet onderbouwd/ Waaruit blijkt dat deze concentratie van nieuwbouwwoningen kan voldoen aan de BENG norm? Hoe verhoudt het totaal bruikbare PV oppervlakte zich tot aantal woningen?	Dit betreft een wettelijk vereiste en is primair de verantwoordelijkheid van ontwikkelende partijen. Uiteraard heeft dit bij de nadere planuitwerkingen volop de aandacht. De opwekking van energie en de manier waarop aan BENG normeringen word voldaan zal nog nader uitgezocht worden in het kader van de diverse deelontwikkelingen. Ook dit wordt gedaan in nauw overleg met eigenaren / ontwikkelaars. Dit betreft echter een vervolgstap op het Masterplan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Bouwoverlast		
	Er is rekening gehouden met ruimte voor een tunnel in de toekomst. Is het geotechnisch onderzocht of het boren/bouwen van een tunnel zo dicht bij bebouwing mogelijk is?	Op basis van ervaringen elders in den lande worden op voorhand geen onoverkomelijke technische bezwaren gezien voor realisatie van een tunnel op de hiervoor gereserveerde locatie. Geotechnisch onderzoek wordt bij eventuele nadere uitwerking van de ondertunneling tijdig specifieker uitgevoerd.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Verkeer		
	- Hoe is de fasering afgestemd met de werkzaamheden van de A4, Churchilltower, HBG locatie? Verwacht dat er langdurig een doorstromingsprobleem zal zijn met overlast door sluipverkeer. - Er staat “de gevolgen voor de plannen voor de verkeersafwikkeling worden als positief beoordeeld”. Waaruit blijkt dit?	Fasering vraagt nadere afstemming bij uitvoeringsplanningen. Elk bouwplan moet tijdig een BVLC plan voorleggen (Bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, communicatie). Rijswijk is nauw betrokken bij de planvorming rondom de A4. De fasering voor de Prinses Beatrixlaan en andere gemeentelijke projecten in relatie tot de aanlegwerkzaamheden voor de A4 zal in een vervolgstadium integraal worden bekeken. Aangezien de Prinses Beatrixlaan ook een functie heeft voor regionaal verkeer en het een grootschalig project betreft, zal er tevens afstemming plaatsvinden in het regionale Bereikbaarheidsoverleg waarin Den Haag, Provincie, Rijkswaterstaat, hulpdiensten en OV bedrijven	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		vertegenwoordigd zijn. Verkeersstudies laten zien dat de verkeersafwikkeling – de nieuwe ontwikkelingen mede in ogenschouw nemend – passend is binnen de bestaande en beoogde wegenstructuur. Daarmee word dit als positief beoordeeld.	
	Mobiliteit		
	Hoe wordt inzetten van deelauto's onderbouwd? Er wordt verwezen naar de grote steden ten aanzien van deelmobiliteit. Naast variatie in modaliteiten vraagt dat ook een gevarieerder bewoners aanbod. Rijswijk zet nog steeds in met de ontwikkelingen op groepen die niet tot de gebruikers van deelmobiliteit behoren. - Past de populatie binnen het profiel van deelauto-gebruikers? - Hoe ziet de gemeente de uitvoering van het regelmatig monitoren en tijdig bijsturen ten aanzien van de fasering en de planontwikkelingen? - Waar is vastgelegd hoe de gemeente concreet vorm geeft aan deelauto's en hoe gebruik te stimuleren? - Op welke termijn denkt gemeente deelautogebruik te hebben ingericht? - Waar komt de 20% reductie parkeerplaatsen voor deelmobiliteit vandaan? Openbaar vervoer: Hoe en wanneer gaat gemeente het OV verbeteren?	In het Masterplan wordt gestreefd naar een mix van doelgroepen met als gemeenschappelijke deler dat zij bewust kiezen voor een stedelijke omgeving met hoge bebouwingsdichtheden. Deze bewuste keuze voor een stedelijke leefomgeving biedt goede kansen voor de toepassing van deelautosystemen. - De gemeente voert op regelmatige basis verkeerstellingen uit op basis waarvan, indien nodig, planontwikkelingen kunnen worden bijgestuurd of andere maatregelen worden genomen - Er is nog niet vastgelegd hoe concreet vorm wordt gegeven aan deelautobeleid. Er wordt momenteel parkeerbeleid ontwikkeld waarin de inzet van deelauto's tot een reductie van het aantal benodigde pp kan leiden en er wordt een mobiliteitsplan ontwikkeld om een deelautosysteem concreet handen en voeten te kunnen geven. - Een exacte termijn is hieraan niet te hangen, omdat dit – concreet voor In de Bogaard - in samenspraak met ontwikkelende partijen zal gebeuren. - 20% reductie is een inschatting op basis van ervaringscijfers elders Het verbeteren van het openbaar vervoer op regionale schaal ligt bij de MRDH. MRDH is concessieverlener van het openbaar vervoer voor de regio. Op landelijke niveau is het ministerie van I&W concessieverlener. De gemeente Rijswijk is in gesprek met de MRDH over het verbeteren van het openbaar vervoer. Dit is ook onderdeel van de bestuurlijke afspraken van de Prinses Beatrixlaan (flankerend beleid).	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Geluid		
	- Waar blijkt uit dat de maximale ontheffingswaarde t.a.v. geluid niet zal worden overschreden? Hoe is dat bepaald? - Hoeveel geluidsgestoorde personen zijn er door deze ontwikkeling? - Het geluidsprofiel bij de HBG is al op het maximum (68dB). In het plan staat een toename van 1,5dB, zorgt	Het aspect geluid is globaal onderzocht door Goudappel in het kader van de Prinses Beatrixlaan. Daaruit blijkt dat het realiseren van woningen langs de (verlegde) Prinses Beatrixlaan niet op voorhand op onoverkomelijke bezwaren stuit vanuit het aspect geluid. Het onderzoeksrapport wordt als bijlage toegevoegd aan het	Het onderzoeksrapport t.b.v. de haalbaarheid verlegging Prinses Beatrixlaan zal als bijlage worden toegevoegd aan het

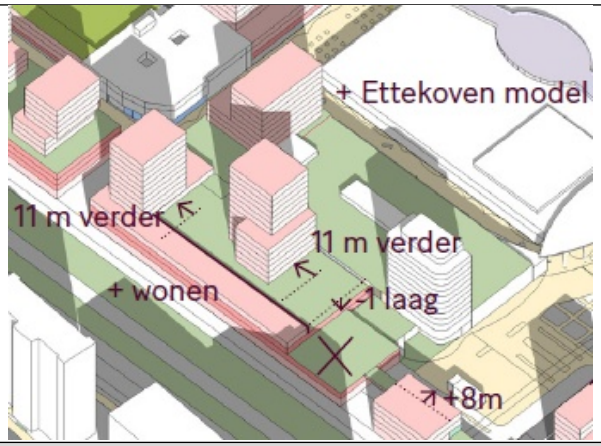
	voor een geluidsbelasting van 70dB, is boven de maximum waarde. - Wat is de berekening van de verandering van het geluidscontour van de weg door het verleggen van de wegassen? - Er wordt beperkt gebruik gemaakt van geluid reducerend asfalt. Ook zal dit door schaduw op de weg en zal het nat blijven, wat funest is voor dit asfalt. - De Beatrixlaan is niet geschikt voor geluidsabsorberend asfalt vanwege de opstelstroken, stoplichten en het feit dat er weinig zon zal komen in de winterperiode. Mocht er wel voor gekozen worden betekent dit hogere onderhoudskosten en overlast voor het verkeer bij onderhoud. Hoe wordt dit gefinancierd? - Wat is het cumulatieve effect van de plannen rondom de Beatrixlaan? - Er kan niet worden uitgesloten dat er onaanvaardbare akoestische gevolgen zullen optreden. Dit dient eerst grondig te worden onderzocht. - I.v.m. geluid zullen er dove gevels moeten komen langs de Beatrixlaan, wat effect heeft op het beeld en de beleving.	Masterplan. Alle milieukundige aspecten zijn op hoofdlijn onderzocht en daaruit zijn geen belemmeringen gebleken. Verdere uitwerking / onderzoeken bij planologische procedures en in de planuitwerkingsfase van de Prinses Beatrixlaan. Er ligt een ontwerpuitdaging om waar mogelijk levendige of aantrekkelijke plinten te realiseren, indien dove gevels nodig zijn. Hier zullen oplossingen voor moeten komen bij de uitwerking van bouwplannen. Dit is echter op meer plaatsen in Nederland gelukt en zeker niet op voorhand onmogelijk. Afwegingen ten aanzien van de keuze van de verharding en eventueel hogere onderhoudskosten zullen bij de nadere uitwerking van het ontwerp voor de Beatrixlaan worden gemaakt, maar is zeker het overwegen waard.	Masterplan. Voor het overige leidt deze reactie niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Waterberging		
	- Waaruit blijkt dat er geen probleem is m.b.t. waterberging? Is gerekend conform NEN/NTR normen? Verticale oppervlakte en een neerslag van 500L p/s per ha dienen ook meegenomen te worden in de berekeningen. - Hoe is rekening gehouden met water voor groene oppervlakten in periodes van droogte? Hoe zijn de volgende punten uit de MER bij de structuurvisie Beatrixlaan verwerkt in de plannen: - De duikers en overkluizingen bij In de Bogaard zijn te lang. - Er zou een neerslag overstort plaatsvinden vanuit het riool naar het oppervlakte water, wat een direct effect heeft op de waterkwaliteit. - De waterberging van de Noordpolder (landgoederenzone), Plaspoelpolder en Schaapweipolder is onvoldoende. - De Gist is gestopt met het oppompen van grote hoeveelheden water (danwel aan het afbouwen).	Er is afstemming geweest met Hoogheemraadschap. Er geldt geen waterbergingsopgave voor dit gebied, dat nu al nagenoeg geheel verhard is. Waterberging voor droge periodes en opvang van piekbuien heeft nadrukkelijk de aandacht bij de nadere planuitwerking. Hiervoor worden ook ontwerprichtlijnen meegegeven aan ontwikkelende partijen als het gaat om bijvoorbeeld inrichting van de groene daken. Daarnaast wordt er een Masterplan riolering voor In de Bogaard en omgeving opgesteld (waarin onder meer de locatie HBG wordt meegenomen), evenals een Masterplan kabels en leidingen voor alle overige ondergrondse infrastructuur. Om tot deze bovengenoemde plannen te komen wordt in de komende periode een plan van aanpak opgesteld in nauw overleg met betrokken netbeheerders. De daken van de bestaande gebouwen en nieuwe gebouwen spelen een belangrijke rol in het Masterplan, onder meer voor het vasthouden van water.Regenwater kan worden verzameld en worden gebruikt voor het	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

		bewateren van groen en beplanting. Door het water te filteren kan bovendien de slag worden gemaakt om het te gebruiken voor het doorspoelen van toiletten of voor gebruik in wasmachines. Dit heeft nadrukkelijk aandacht in de verdere planuitwerkingen. De verwijzing naar de structuurvisie Beatrixlaan betreft vermoedelijk een verwijzing naar het concept dat hiervoor in 2011 is opgesteld in het kader van een mogelijke andere (overbouwde) oplossing voor de Beatrixlaan. Deze structuurvisie heeft echter geen status en ging om een tunnelvariant studie met een groene overkluizing daarboven. Genoemde punten kunnen dan ook niet goed worden geplaatst in het kader van onderhavig Masterplan. Zoals gezegd heeft er overleg met het Hoogheemraadschap plaatsgevonden en zijn genoemde punten niet als knelpunt voor de beoogde ontwikkeling naar voren gekomen.	
	Sociaalmaatschappelijk programma		
	- In hoeverre is onderzocht of er behoefte is aan sociaalmaatschappelijke functies van de functionele menukaart? Hoe verhoudt zich dit tot leegstand?	Er heeft geen formeel onderzoek plaatsgevonden naar de behoefte aan sociaalmaatschappelijke functies van de menukaart. Wel heeft er een inventarisatie plaatsgevonden onder een aantal sociaal maatschappelijke lokale partijen waaruit de menukaart is voortgekomen. Hieruit zijn echter tot op heden nog geen concrete verzoeken voor huisvesting gekomen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Retailvisie		
	De retailvisie In de Bogaard geeft geen duidelijke kaders en randvoorwaarden. - Wie gaat de kosten van het aquisitieteam en de organisatie betalen? Waaruit blijkt dat dit kans van slagen heeft? - Graag het adviesrapport “Toekomstbestendig In de Bogaard” toevoegen	- De inzet van een acquisitieteam is enkel een advies dat is opgenomen in de retailvisie. Er is tot op heden geen voornemen een dergelijk team aan te stellen en zal ook niet geformaliseerd worden voordat het Masterplan is vastgesteld. In samenspraak met de betrokken vastgoedeigenaren en projectontwikkelaars zal hier verder invulling aangegeven worden. - Gerefereerd wordt naar het onderzoeksrapport van STEC naar een toekomstbestendig winkelcentrum In de Bogaard. Het rapport is door het college vastgesteld medio 2018 en ter kennisgeving aan de raad gestuurd. Het rapport zal als bijlage aan het Masterplan worden toegevoegd.	Het STEC rapport ‘Toekomstbestendig In de Bogaard’ wordt als bijlage toegevoegd aan het Masterplan. Voor het overige leidt deze reactie niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Hoogbouwvisie		
	Het Masterplan sluit niet aan bij de hoogbouwvisie. Gebouwen van 100 meter worden in de hoogbouwvisie aangemerkt als landmark en niet ‘hoogte accent’ of hoogbouw. Het Masterplan haalt de stedenbouwkundige argumenten van de landmark op	De Hoogbouwvisie Rijswijk voorziet onder andere in een concentratie van hoogbouwvoorzieningen rond voorzieningen; de ontwikkelingen in het Masterplan voldoen daaraan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	de HBG locatie onderuit. De hoogtes van de HBG en Churchilltower in de windberekeningen komen niet overeen met de huidige inzichten voor de locaties. Er staat bij dat een update volgt. Waarom zijn de hoogtes niet gelijk juist meegenomen in dit plan?	De toren op de HBG-locatie zal als landmark en icoon blijven fungeren, naast de overige hogere bebouwing van In de Bogaard. Er is sprake van kleine verschillen tussen de gehanteerde hoogtes voor de HBG en WCT, als gevolg van het gehanteerde 3D model ten behoeve van het onderzoek. Dit betreffen echter marginale afwijkingen ten opzichte van de maximale hoogte uit de betreffende bestemmingsplannen, die geen significante invloed hebben op het resultaat van het windonderzoek.	
	Wind		
	De windberekeningen zijn gedaan voor de loopgebieden. Hoe is er rekening gehouden met de wind op de gevel op grotere hoogte door de plaatsing van hoge gebouwen dicht bij elkaar? Wat betekent dit voor bestaande gevels en hoe wordt dit meegegeven in de constructieve eisen?	Bij de nadere bouwplanuitwerkingen zal de invloed van wind en de constructieve vereisten die dit met zich meebrengt nader worden beschouwd.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Relatie met MGA/bestuursovereenkomst		
	Voor dit plan wordt uitgegaan van een verlegging van de wegassen. Er wordt in de bestuursovereenkomst van uitgegaan dat de situatie nog rek heeft van 15% en dat 2030 groei niet meer mogelijk is. Nu staat de Beatrixlaan regelmatig vol, waardoor bewoners de wijk niet uit kunnen komen, de Generaal Spoorlaan op. In de stukken staat dat er door de ontwikkeling een groei van 40% wordt verwacht. De cijfermatige onderbouwingen en de weging van de feiten van de MGA zijn niet openbaar gemaakt. Er wordt in dit stuk wel naar deze berekeningen en afwegingen verwezen. Graag deze stukken inclusief multi criterium matrix van de MGA toevoegen - Worden de huidige verkeersproblemen met de aanpak opgelost én is er nog 15% rek? - Wat doet de gemeente na 2030? Een tunnel heeft geruime tijd nodig (wellicht zelfs 10 jaar). - Het Rijk heeft in februari 2019 aangegeven niet bij te dragen aan de oplossing uit de bestuursovereenkomst, omdat deze niet voldoet aan de beschreven capaciteitsuitbreiding. In mei 2018 heeft het Rijk aangegeven dat, indien Rijswijk niet komt met een plan in de zomer van 2018, ze kiezen voor de Diepenhorstlaan als inprikker. Wat is op dit moment het plan ten aanzien van de verbreding A4 en waar wordt welke capaciteit middels inprikkers toegevoegd? Wat heeft dit als gevolg voor de totale verkeersbalans op de wegen in de brede	- Wie op dit moment verkeersproblemen ondervindt zal een verbetering merken die losstaat van het Masterplan en losstaat van de reconstructie. De verkeerslichtenregelingen in de gehele streng van de Prinses Beatrixlaan en de kruisingen die daar onderdeel van uitmaken worden de komende twee jaar voorzien van zogeheten iVRi's vanuit het programma Talking Traffic. De doorstroming van alle kanten en met alle soorten vervoer worden verbeterd. Dit loopt vooruit op de reconstructie van de Prinses Beatrixlaan, staat los van de scope van het Masterplan en is gericht op de kortere termijn. - De aanpak is om tussen nu en 2030 in te zetten op voorbereiding van maatregelen voor beter openbaar vervoer (bijvoorbeeld een snelle buslijn over de Beatrixlaan aan die zijde van het Masterplan met halte) en op maatregelen van smart mobility (Talking Traffic zal zich verder ontwikkelen) en deelauto's. Dit is het pakket aan flankerende maatregelen om de groei van de automobiliteit te dempen naar 2030 en later. - Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de A4. De toevoerwegen/inprikkers zijn een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ter hoogte van de op- en afritten komen partijen 'elkaar tegen'. Er wordt samengewerkt aan plannen waarbij de leefbaarheid,	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	omtrek? - Is de HTM al gekend in het verplaatsen van de Beatrixlaan?	verkeersveiligheid en bereikbaarheid uitgangspunt zijn. - In de planuitwerkingsfase van de reconstructie Prinses Beatrixlaan wordt de HTM als stakeholder betrokken. Het huidige ontwerp tast de tramroute niet aan, nog de busverbindingen. - In de planuitwerkingsfase worden diverse verkeers-onderzoeken in meer detail uitgevoerd.	
	Bijlagen		
	Er wordt gesproken over tabel 'fietsparkeerdata' deze kan ik in de stukken niet vinden, deze graag toevoegen.	Deze tabel is abusievelijk komen te vervallen en zal weer worden toegevoegd.	De tabel 'fietsparkeerdata' zal worden toegevoegd in de bijlagen
	Er wordt op diverse plaatsen verwezen naar de bijlage "Plot- en spelregels", deze heb ik niet kunnen vinden, graag toevoegen	Deze wordt niet als bijlage toegevoegd. Dit betreft een apart document, inmiddels 'Kwaliteitsleidraad' genaamd, dat door college wordt vastgesteld en dient als een soort beeldkwaliteitplan en inspiratiebron. Dit vormt de basis voor gesprekken tussen het Q-team en ontwikkelaars/ontwerpers. Deze Kwaliteitsleidraad zal anterieur worden geborgd met de ontwikkelende partijen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Zorg voor voldoende inrijhoogte bij parkeergarages, zodat ook hogere voertuigen voor In de Bogaard kunnen parkeren. Hoe gaat de gemeente dit coördineren?	De inrijhoogtes van de parkeergarages zullen voldoen aan wettelijke vereisten. In overleg met ontwikkelaars zal bekeken worden of grotere inrijhoogtes wenselijk zijn.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Luchtkwaliteit		
	Er wordt verondersteld dat de 'buffers' (ik neem aan bomen) tussen de weg en de groene gevels de luchtkwaliteit noemenswaardig verbeteren. Kunt u de wetenschappelijke publicaties verstrekken waar dit uit blijkt?	Er is een wetenschappelijk onderzoek van Dr. Kristi Ashworth van het Lancaster Environment Centre (zie: https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs13280-019-01164-3). Dit onderzoek laat zien dat groen de potentie heeft om luchtkwaliteit te verbeteren en derhalve als 'buffer' kan fungeren. Uiteraard komt dit nauw als het gaat om configuratie en ontwerp van de groenstructuur (niet alleen bomen, maar ook bosschages en onderbegroeiing). In genoemd onderzoek worden de basisprincipes toegelicht van luchtzuivering t.a.v. verkeerswegen (zie schema pagina 4). Een nauwkeurig ontwerp daarbij vanzelfsprekend essentieel en de daadwerkelijke uitwerking zal getest en gemonitord moeten worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Bezonning		
	In de management samenvatting staat dat de woningen qua bezonning niet onder de TNO norm uit mogen komen. Echter uit de bezonningsstudie van Peutz blijkt ten minste 13 appartementen zijn waar de bezonningsduur in de nieuwe situatie onder de grenswaarde komt.	Als uitgangspunt wordt inderdaad de lichte TNO norm gehanteerd; in die zin geeft de samenvatting het representatieve beeld. Uit de bezonningsstudie die is uitgevoerd blijkt inderdaad dat nog niet op alle plekken aan die TNO norm wordt voldaan als gevolg van de	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	- Graag toelichting waarom de management samenvatting geen representatief beeld geeft? - Graag toelichting hoe de gemeente gaat zorgen dat de nieuwe ontwikkeling wel aan de TNO norm gaat voldoen? - Hoe zijn de betrokken (toekomstige) bewoners van de betreffende appartementen geïnformeerd?	voorgestelde volumes in het Masterplan. Dit vraagt nadere detailstudies bij de verdere uitwerkingen en/of eventuele maatwerkoplossingen. In overleg met de ontwikkelaars / eigenaren wordt gezocht naar passende oplossingen per geval. Actie hiervoor ligt primair bij de 'veroorzakende' ontwikkelaars / eigenaren, ook als het gaat om informeren van en overleggen met (toekomstige) bewoners.	
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
7	**Bereikbaarheid**		
	Bereikbaarheid ingang appartementengebouw Hoog Bogaard voor onder meer hulpvoertuigen, minder valide bewoners en bezoekers, verhuiswagens e.d.	De bereikbaarheid van de entree van Hoog Bogaard zal te allen tijde worden gewaarborgd. Hulpdiensten zullen ook het Bogaardplein via deze route moeten kunnen bereiken. Bereikbaarheid voor minder valide bewoners, inclusief parkeervoorzieningen, zal nader worden beschouwd bij de verdere uitwerking van het plan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Overlast		
	Overlast voor bewoners Hoog Bogaard gedurende een lange periode.	Het is onvermijdelijk dat er sprake zal zijn van een zekere overlast. Het streven is echter nadrukkelijk om de overlast voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden. De transformatie brengt echter op termijn ook positieve effecten met zich mee: een grotere afstand tot de Prinses Beatrixlaan, meer groen en levendigheid e.d.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Bezonning		
	Knelpunten op het gebied van lichtopbrengst. Zonlicht, schaduwwerking en uitzicht	Er is – naar aanleiding van overleg met bewoners van Hoog Bogaard (zie verslag in bijlage 2) - onderzocht of een optimalisatie van de ontwikkelstrook ter plaatse van Hoog Bogaard haalbaar is. Daarmee kan tegemoet worden gekomen aan de grootste bezwaren ten aanzien van beschaduwing en uitzicht. De voorgestelde wijziging (zie onderstaande afbeelding) zal worden verwerkt in het Masterplan.	Er wordt een aanpassing doorgevoerd in de ontwikkelstrook, ter plaatse van het torentje voor Hoog Bogaard.

			
	Dichtheid		
	- Eerdere plannen beloofden vooral groen, nu steeds meer bebouwing vooral gericht op het ontwikkelgebied middenberm thans parkeerterrein. Te veel hoogbouw. - Bouwdichtheid waardoor duidelijk vermindering van de privacy van de appartementen Hoog Bogaard. - Drukte, leefklimaat door meer verkeer, doorstroming van het verkeer	Ook in de huidige plannen wordt ingezet op een forse vergroening van het gebied. Er zal inderdaad sprake zijn van een hogere bebouwingsdichtheid met meer ruimte voor hoogbouw, maar dit wordt passend geacht voor deze locatie in Rijswijk, als her te ontwikkelen stadscentrum met een uitermate goede bereikbaarheid. Daarbij is er als gevolg van de toename van woningen sprake van een positief effect op het draagvlak van het winkelcentrum en andere voorzieningen. De impact ten aanzien van factoren als verkeer, parkeren en luchtkwaliteit zijn in het kader van het Masterplan onderzocht en leiden niet tot onevenredig negatieve effecten.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Waardevermindering		
	Waardevermindering van onze appartementen door bovenstaande punten.	Indien indiener zorgen heeft over de waardevermindering van zijn woning als gevolg van de herontwikkeling van het gebied kan hij een verzoek indienen voor een vergoeding voor planschade als gevolg van een planologisch besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan of omgevingsvergunning). Alle bewoners hebben het recht om een schadevergoeding aan te vragen bij de Gemeente Rijswijk. Het college van burgemeester en wethouders bepaalt vervolgens of iemand in aanmerking komt voor een schadevergoeding aan de hand van een aantal criteria. De beoordeling planschade wordt gebaseerd op een onherroepelijk planologisch besluit zoals een onherroepelijke omgevingsvergunning of bestemmingsplan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	Oplossing		
	Naar aanleiding van genoemde punten komen wij tot de volgende suggestie: - Gebouw tussen appartementengebouw Hoog Bogaard en Middin niet hoger dan AH. - Gebouw ten noordwesten van Hoog Bogaard wat nu als allerhoogste gebouw het dichtst bij ons gebouw gepland is, schuiven in noordelijke richting en fors verlagen daar anders de helft van onze bewoners te maken krijgt met een duidelijk verminderde lichtinval/zonopbrengst en verminderde privacy. - De hogere bebouwing plannen tussen de Prinses Irenelaan en de Generaal Spoorlaan.	Deze oplossingssuggesties zijn serieus meegenomen bij de nadere ontwerpstudie van de ontwikkelstrook en hebben geleid tot aanpassingen van de ontwikkelstrook in de nabijheid van Hoog Bogaard.	Er wordt een aanpassing doorgevoerd in de ontwikkelstrook, ter plaatse van het torentje voor Hoog Bogaard.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
8	**Kopie van reactie 6**		
	Deze inspraakreactie is gelijkluidend aan reactie 6	Zie beantwoording reactie 6	Zie reactie 6
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
9	**Kopie van reactie 6**		
	Deze inspraakreactie is gelijkluidend aan reactie 6	Zie beantwoording reactie 6	Zie reactie 6
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
10	**Kopie van reactie 6**		
	Deze inspraakreactie is gelijkluidend aan reactie 6	Zie beantwoording reactie 6	Zie reactie 6
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
11	**Veiligheid**		
	De VRH wordt graag betrokken bij de (her)ontwikkeling. In het Masterplan is de ruimtelijke veiligheid en de brandveiligheid van objecten niet beschouwd. Geadviseerd wordt om deze thema's wel op te nemen in het Masterplan.	Wij bedanken jullie voor jullie advies. We gaan graag in overleg en betrekken jullie advies graag bij de uitwerking van de plannen. In het Masterplan zal een paragraaf worden opgenomen met deze thema's.	In het Masterplan wordt een paragraaf 'Veiligheidsaspecten' opgenomen
	Verdichting		
	Door de toename van het aantal personen i.c.m. de schaarse ruimte is het van belang om rekening te houden met voldoende ontvluchtingscapaciteit in de omgeving. Daarbij dient rekening gehouden te worden met risicobronnen die effect hebben op het plangebied. Op objectniveau worden gebouwen hoger, dieper en complexer. Hierdoor is het belangrijk dat gebouwen een hogere weerbaarheid hebben tegen branden.	Wij beschouwen dit als een waardevol advies, dat bij de verdere uitwerking van de plannen in ogenschouw zal worden gehouden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Hoogbouw		
	In het Masterplan staat op pagina 54 aangegeven dat er ook	Een terecht punt, dat bij de verdere uitwerking van de	Deze reactie leidt niet tot

	hogere gebouwen worden gerealiseerd. Om hoogbouw op een veilige manier te realiseren zijn extra voorzieningen nodig.	bouwplannen zal worden meegegeven aan de ontwikkelaars.	een aanpassing van het Masterplan.
	Vergrijzing		
	In het Masterplan is aangegeven dat deze locatie geschikt is voor bewoning van senioren, mogelijk met innovatieve woonvormen waarin zorg en wonen worden gecombineerd. Voor doelgroepen met zorg is alleen wettelijke regelgeving om een brand vroegtijdig te signaleren opgenomen. Er zijn geen nadere eisen met betrekking tot vluchten of langer beschermd blijven. Gezien de hogere risico's voor bewoners met een zorgbehoefte is het wenselijk om aanvullende maatregelen te treffen.	Wij beschouwen dit als een waardevol advies, dat bij de verdere uitwerking van de plannen in ogenschouw zal worden gehouden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Externe veiligheid		
	Over de Prinses Beatrixlaan worden brandbare vloeistoffen en brandbaar gas vervoerd. Het plangebied ligt volledig binnen het invloedsgebied van een incident met brandbaar gas. Tevens ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van het transport van giftige vloeistoffen en giftige gassen over de Rijksweg A13 en het Knooppunt Ypenburg. Hierdoor kunnen brand, overdruk of giftige effecten plaatsvinden bij een incident.	Externe veiligheid is een aspect dat bij alle bestemmingsplan herzieningen, ook die volgend op het Masterplan aandacht behoeft en nader zal worden onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r. beoordeling is er geen reden op voorhand aan te nemen dat er onoverkomelijke knelpunten zijn ten aanzien van dit aspect.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Energietransitie		
	Aan de energietransitie zijn veiligheidsrisico's verbonden, zoals risico's rond elektrisch rijden/parkeren, waterstof en grootschalig gebruik van zonnepanelen in combinatie met Energie opslag systemen (EOS). In het Masterplan wordt in elk geval aangegeven dat zonnepanelen en warmte/koude opslag toegepast zullen worden. Door vroegtijdig de mogelijkheden en risico's inzichtelijk te maken en eventuele risico beperkende maatregelen te nemen, kan de energietransitie op een veilige manier vormgegeven worden.	Wij beschouwen dit als een waardevol advies, dat bij de verdere uitwerking van de plannen in ogenschouw zal worden gehouden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Hulpdiensten		
	Voor de hulpdiensten is het van belang dat de omgeving zodanig is ingericht dat een snelle en effectieve hulpverlening mogelijk is. Dit vertaalt zich in goede bereikbaarheid van alle objecten en de aanwezigheid van opstelplaatsen en aanwezigheid van voldoende bluswatervoorzieningen. Gezien het verdichte karakter van het plangebied, is het van belang dat de hulpdiensten alle objecten in het plangebied kunnen bereiken.	Een terecht punt, dat bij de verdere uitwerking van de bouwplannen in ogenschouw zal worden gehouden. Er zal ook specifiek met de hulpdiensten worden overlegd bij verdere uitwerking van de plannen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
12	**Sociale woningbouw**		
	(reactie Rijswijk Wonen) - In het Masterplan staat geen aandeel voor sociale	In de ontwikkeling tot nu toe is inderdaad niet gekozen voor een aandeel sociaal. Hiervoor zijn een aantal	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het

	woningbouw. Om een stedelijk centrum te maken met een gevarieerde populatie zal de sociale doelgroep een plek moeten krijgen. Ervaring leert dat van tevoren gestuurd moet worden op een sociale voorraad. - Met sociale huur bedoelen wij sociale DAEB huurwoningen van sociale woningcorporaties. Dat is wezenlijk, omdat bij sociale huurwoningen in eigendom van ander partijen het risico bestaan dat deze na bepaalde tijd uit de voorraad verdwijnen. Bovendien kan de gemeente bij toewijzing aan de corporaties beter haar invloed houden. - In de lokale prestatieafspraken staat dat de gemeente de sociale woningvoorraad van de woningcorporaties op 30% van de totale woningvoorraad wil houden. Als er in In de Bogaard 2.000 woningen bijkomen zonder sociaal, zakt dit naar 28%. - De sociale huurwoningen dienen geschikt te zijn voor 2 of 3 persoonshuishoudens. Daarbij hanteren we een minimum oppervlak van 50-60m2. Graag meenemen in de ontwikkelvisie om te voorkomen dat ontwikkelaars slechts microwoningen voor een macro prijs aanbieden. - Gezien het tekort aan huurwoningen in het middensegment, is Rijswijk Wonen bereid te onderzoeken of zij een rol kunnen spelen in het realiseren van woningen voor deze doelgroep. - De mogelijkheid onderzoeken om in “onze gebieden” te verdichten met koopwoningen en/of middeldure huurwoningen in ruil voor locaties voor sociale woningbouw In de Bogaard. - Vragen aandacht voor parkeerdruk en/of –overlast in de omliggende wijken. - Rijswijk Wonen verkent het scenario om eigen kantoorhuisvesting naar In de Bogaard te verplaatsen. Hiermee ondersteunen we de levendigheid.	redenen aan te dragen: - in de wijken direct aansluitend aan het gebied In de Bogaard valt een meerderheid van de woningen in de sociale huur; - voor het functioneren van het winkelcentrum is het gunstig dat er woningen voor koopkrachtige bewoners worden toegevoegd, dus middeldure- en dure appartementen; - een focus op middeldure huur zorg voor een doorstroming vanuit de sociale huurmarkt. Dit sluit ook aan bij het woningmarktonderzoek waar o.a. deze behoefte uit blijkt aan middeldure huur; - een minimaal vereist percentage sociale woningbouw legt een claim op de businesscase van ontwikkelende partijen. Gezien het feit dat het hier gaat om relatief complexe en dure binnenstedelijke transformatie en er veel wordt gevraagd op het gebied van duurzaamheid, vergroening, kwaliteit van de buitenruimte e.d. zet dat de haalbaarheid van ontwikkelingen onder druk; De gemeente wil wel onderzoeken waar in latere fases van de ontwikkeling nog sociale woningbouw kan worden toegevoegd. Mogelijk zou dat kunnen op de toekomstige ontwikkelstrook grenzend aan de Prinses Beatrixlaan, al is dat nog allerminst zeker. De gemeente staat positief tegenover uw voornemen om te onderzoeken of Rijswijk Wonen een rol kan spelen in de ontwikkeling van middeldure appartementen, inderdaad een segment waar veel vraag naar is. Hiervoor is echter met name contact tussen Rijswijk Wonen en eigenaren en ontwikkelende partijen noodzakelijk. Uitruil van locaties zou nadere studie behoeven en ook hiervoor geldt dat er met name contact zou moeten zijn tussen Rijswijk Wonen en eigenaren / ontwikkelende partijen. Parkeerdruk in de omliggende wijken heeft de aandacht. Uitgangspunt is dat de transformaties binnen In de Bogaard geen significant negatief effect op de parkeerdruk in omliggende wijken zou mogen hebben. Uw initiatief om eigen kantoorhuisvesting binnen In de Bogaard te verkennen zien wij als een positieve	Masterplan.

		ontwikkeling.	
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
13	**Bezonning**		
	Het schijnt dat een aantal woningen van De Generaal volgens de TNO-norm onvoldoende zonlicht ontvangen als er nog andere hoogbouw bijkomt in In de Bogaard. Wat gaat hieraan gedaan worden?	Bij de nadere planuitwerking wordt onderzocht of dit kan worden opgelost door ruimtelijke ingrepen bij de nieuwbouw. Mocht dit niet mogelijk blijken, dan zal de ontwikkelaar van de nieuwbouw anderszins met een oplossing moeten komen richting eigenaren van de betreffende appartementen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
	Parkeren		
	Inspreker heeft een parkeerplaats op eigen terrein gekocht. Voor de andere woningen die er zullen komen behoort dit niet tot de mogelijkheid en er zullen nog meer bestaande parkeerplekken verdwijnen. Wat ziet het college als oplossing voor deze problematiek? Het zou op z'n minst mogelijk moeten zijn om een parkeervergunning voor visite te kunnen aanvragen, zodat wij onze familie/vrienden niet hoeven te belasten met kosten om bij ons op bezoek te komen.	Toekomstige bewoners parkeren straks in parkeergarages die er al zijn (P1, P4, P5) of in nieuw te bouwen parkeergarages. Tussen de ontwikkelaar van De Generaal en de exploitant van de parkeergarages zijn hierover ook afspraken vastgelegd. Bezoek aan bewoners krijgt de mogelijkheid om eveneens gebruik te maken van dezelfde parkeergarages. Er zullen geen parkeervergunningen voor parkeren op straat in omliggende wijken worden uitgegeven, ook niet voor bezoekers. Dit om de parkeerdruk in deze omliggende wijken niet te verzwaren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.
#	**Inspraakreactie**	**Beantwoording**	**Conclusie**
14	**Parkeren**		
	In het Masterplan wordt weinig aandacht besteed aan de parkeerproblematiek in In de Bogaard. In de jaren '60 waren er 10.000 gratis parkeerplaatsen. Dat waren goede tijden voor winkeliers. In de jaren daarna begon de afbraak van de parkeermogelijkheid en dat leidde tot de ondergang van het winkelcentrum. - Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is op dit moment een klein 2.600. Dat is gewoon schandalig. - Bij gebruik van de parkeergarage voelt inspreker zich bestolen, dit is geen goede beleving. Waarom niet de eerste 2 – 3 uur gratis? - De parkeerplaatsen voor bewoners moeten ook gratis zijn. - In het Masterplan staat dat er circa 2.000 woningen worden toegevoegd met bijbehorende, adequate parkeernorm. Welke norm? Het moet de norm van de 2020ers zijn, dat betekent 2+ parkeerplaatsen per woning. Er moeten veel meer dan 4.000 parkeerplaatsen bij	De gedachte van indiener dat de teloorgang van het winkelcentrum te wijten is aan een tekort aan parkeerplaatsen onderschrijven wij niet. In de huidige situatie is zelfs sprake van een forse overcapaciteit aan parkeerplaatsen, zo blijkt ook uit de bezettingsgraad. Er zullen, als onderdeel van de diverse ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden, op basis van actuele parkeernormen. Gezien het feit dat er sprake is van een gemengd stedelijk centrum, is er daarbij volop ruimte voor dubbelgebruik. Winkelend publiek maakt immers 's avonds ruimte voor bewoners en vice versa. Realisatie van 4.000 extra parkeerplaatsen is dan ook geenszins reëel of nodig. In Leidschenhage is sprake van een geheel andere situatie, met één eigenaar die (gratis) parkeren faciliteert en dus ook bekostigt. Bij In de Bogaard hebben we te maken met een zittende exploitant van bestaande	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het Masterplan.

	komen. - Er zou een parkeergarage met meerdere lagen moeten komen op P2 met gratis parkeren. De buitenkant moet bedekt worden met glazen panelen. Dat past goed in de omgeving. - Winkelcentrum Leidsenhage is een voorbeeld van hoe het wel moet.	parkeervoorzieningen, die van verschillende eigenaren zijn. Gratis (of deels) parkeren is daardoor niet eenvoudig te realiseren; daarvoor is overleg met, commitment van en bekostiging door verschillende partijen noodzakelijk.	

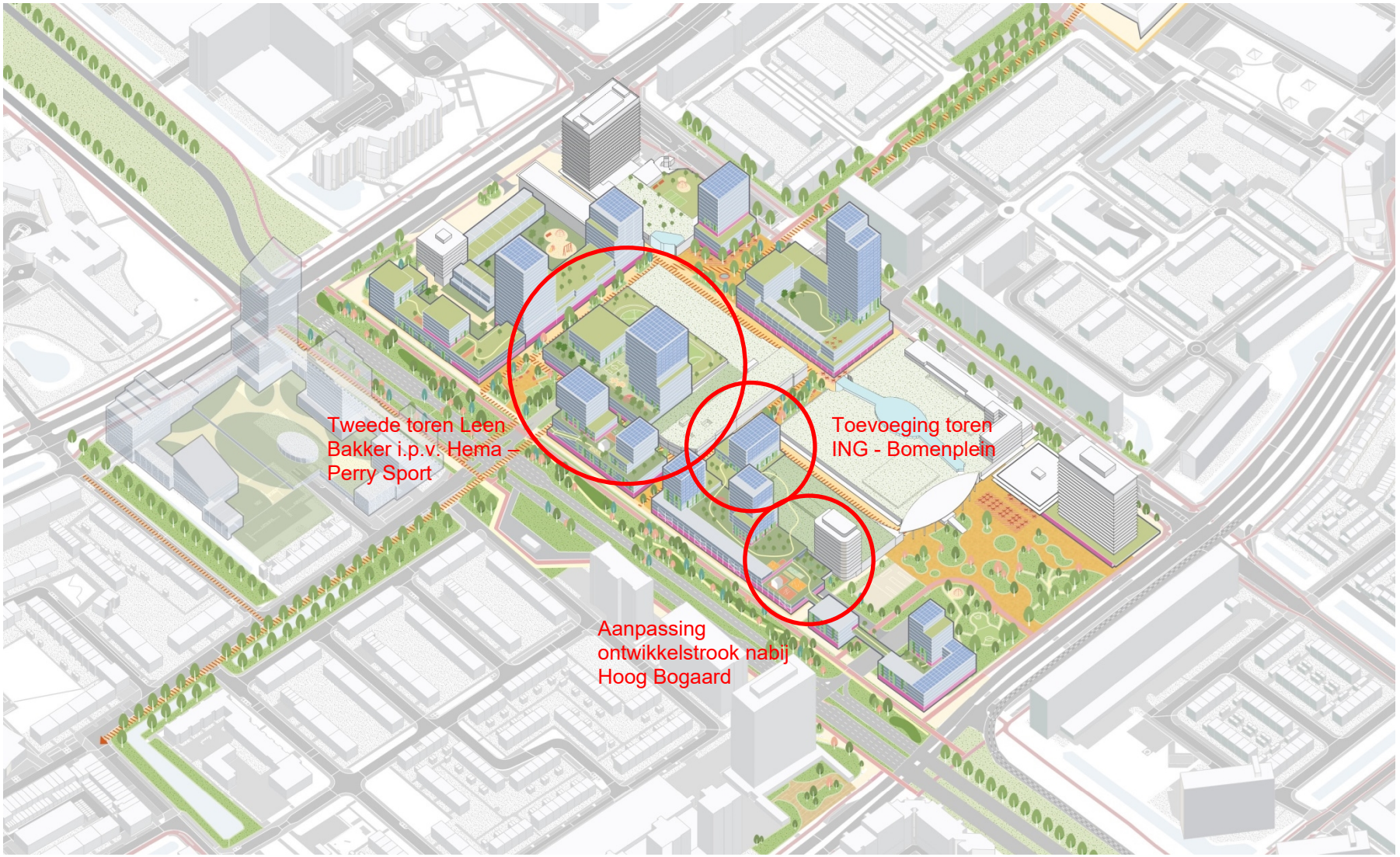
4. AMBTELIJKE REACTIES / AANPASSINGEN

#	Ambtelijke reacties / aanpassingen	Conclusie
1.	Op basis van voortgaande overleggen met de betreffende eigenaar wordt op de hoek 'ING – Bomenplein' een herontwikkeling toegevoegd die voorziet in ontwikkeling van een woon-zorgtoren met voorzieningen in de plint (zie 3D impressie op de volgende pagina)	
2.	Op basis van voortgaande overleggen met de betreffende eigenaar wordt afgezien van realisatie van een woontoren op de locatie 'Hema – Perry Sport'. Daarvoor in de plaats is de ontwikkeling in het blok 'Leen Bakker' aangepast tot realisatie van twee woontorens (respectievelijk 30 m en 70 m hoog) op een stedelijke laag (zie 3D impressie op de volgende pagina)	
3.	In samenhang met genoemde ontwikkeling onder punt 1. en de inspraakbeantwoording onder #7 zijn in de ontwikkelstrook een aantal wijzigingen doorgevoerd (zie 3D impressie op de volgende pagina)	
4.	Er wordt een update van de windstudie en van de bezonningsstudie toegevoegd in het Masterplan	
5.	Er wordt een paragraaf 'Financieel / kostenverhaal' toegevoegd	
6.	Bij de functionele kaartjes (pagina 44, 46, 48) wordt duidelijker verbeeld dat het om indicatieve programma's gaat	
7.	Er worden diverse tekstuele aanpassingen / verduidelijkingen doorgevoerd in het Masterplan	

5. STAAT VAN WIJZIGINGEN

#	De volgende wijzigingen worden doorgevoerd in het Masterplan	Conclusie
1.	Zie paragraaf 4 hierboven voor de ambtshalve wijzigingen	
2.	Er wordt een aanpassing doorgevoerd in de ontwikkelstrook, ter plaatse van het torentje voor Hoog Bogaard (zie 3D impressie op de volgende pagina)	
3.	De notitie 'Verkennende analyse geluid en lucht Prinses Beatrixlaan' t.b.v. de haalbaarheid verlegging Prinses Beatrixlaan zal als bijlage worden toegevoegd aan het Masterplan	
4.	Een tabel met fietsparkeernormen wordt in de bijlage bij het Masterplan toegevoegd	
5.	Het STEC rapport 'Toekomstbestendig In de Bogaard' wordt als bijlage toegevoegd aan het Masterplan.	
6.	In het Masterplan wordt een paragraaf 'Veiligheidsaspecten' opgenomen	

Bijlage 1 – 3D impressie vast te stellen Masterplan na wijzigingen (rood omcirkeld belangrijkste wijzigingen t.o.v. ontwerp Masterplan)



Bijlage 2 – Verslag bewonersavond Hoog Bogaard

Gespreksverslag bewonersavond eigenaren Hoog Bogaard

Datum 08-10-2019
Locatie: Gemeente Rijswijk, Bogaardplein
Aanwezig vanuit Gemeente: Arjen Stam, Anita Kauderer en Tijs Roubos. Elena Bulanova aanwezig vanuit haar rol als stedenbouwkundige namens PosadMaxwan.

Aanleiding:
Op dinsdagavond 8 oktober is een bewonersavond georganiseerd voor de bewoners van Hoog Bogaard. In totaal hebben 13 bewoners deze bijeenkomst bezocht. Er hebben dit jaar meerdere informatiebijeenkomsten plaatsgevonden, naar aanleiding van het Masterplan dat momenteel ter inzage ligt. Mede door de signalen die deze bewoners hebben afgegeven tijdens de inloopavond op 16 september, heeft de Gemeente Rijswijk besloten een aparte bijeenkomst te organiseren en de bewoners enerzijds bij te praten over de ontwikkelingen en anderzijds de ruimte te geven om de eventuele zorgen te uiten.
De voorzitter van de VvE geeft voorafgaand aan de introductie te kennen het op prijs te stellen, namens de vereniging, dat de gemeente de moeite heeft genomen voor een dergelijke informatieavond. Men had namelijk niet het gevoel dat er ook geluisterd wordt naar de bewoners, maar enkel naar de ontwikkelaars en ondernemers in het winkelgebied.
Gestart wordt met een korte toelichting op het Masterplan, de aanleiding, het doorlopen proces en de gemaakte keuzes tot op heden.
Zorgpunten:
In een korte voorstelronde heeft iedere bewoner vervolgens de mogelijkheid om enerzijds aan te geven waar hij of zij woont in het gebouw (verdieping en zijde) en anderzijds wat de belangrijkste zorgpunten zijn van bewoners ten aanzien van de herontwikkeling van het gebied zoals opgenomen in het Masterplan.

Alle belangrijkste zorgpunten zijn uitgesproken, leidend tot het volgende overzicht:
1. Bereikbaarheid van de entree van Hoog Bogaard, ook voor hulpdiensten e.d.
2. Parkeergelegenheid incl. invalidenparkeren en oplaadpunten voor elektrische auto's
3. Overlast over lange periode 4. Belemmering zonlicht / daglicht en uitzicht door hoogbouw
5. Waardevermindering van woningen
6. Drukte / bebouwingsdichtheid
7. Horizonvervuiling / uitstraling
8. Doorstroming van het verkeer
9. (Lucht)Vervuiling / milieuaspecten

1. Bereikbaarheid:
Een van de grootste zorgen is de bereikbaarheid van de woontoren, voor taxi's, hulpdiensten e.d.. In de huidige situatie is de bereikbaarheid voor bewoners al een probleem (mede door bevoorrading van winkels). Een belangrijk punt is de parkeergelegenheid voor invaliden en minder validen. Advies voor de gemeente om hier rekening mee te houden in de nieuwe plannen, aangezien het aantal plekken nu ook al schaars is. De gemeente geeft aan dat met bereikbaarheid terdege rekening wordt gehouden (ook de bereikbaarheid van het Bogaardplein voor de brandweer dient via deze zijde gegarandeerd te zijn) en te zullen zoeken naar een passende oplossing voor invalidenparkeerplekken.

2. Parkeergelegenheid:
Aanvullend op punt 1 is de parkeergelegenheid voor de bewoners een punt van zorg. De meeste bewoners hebben een wijkvergunning en parkeren in de Ministersbuurt. De parkeerplekken in omringende wijken van In de Bogaard raken vol en de middenberm komt te vervallen als parkeervoorziening. De druk op deze

plekken neemt alsmaar toe als de bouwplannen van de nieuwe woontorens worden gerealiseerd. De gemeente geeft aan dat nieuwe bewoners binnen In de Bogaard geen vergunning voor de omliggende wijken zullen krijgen en dat binnen het gebied zelf voorzien zal worden in voldoende (nieuwe) parkeervoorzieningen om in de totale behoefte te voorzien (met aandacht voor elektrische oplaadpunten). Ook voor de bewoners van Hoog Bogaard kan naar een passende oplossing worden gezocht, indien parkeren in de omliggende wijk niet als wenselijk wordt ervaren.

3. Overlast over lange periode:
Een bewoner spreekt uit zich zorgen te maken over overlast tijdens de bouwperiode. Ten aanzien van de planning geeft de gemeente aan dat de totale transformatie van het gebied zoals beoogd inderdaad circa 10 jaar in beslag zal nemen. Verlegging van de Prinses Beatrixlaan staat in de huidige planning voor ca. 2023, waarna ook de (bouw)werkzaamheden binnen de ontwikkelstrook van start zouden kunnen.

4. Belemmering zonlicht / daglicht en uitzicht door hoogbouw
Grootste zorg die werd uitgesproken is de belemmering van zonlicht / daglicht door de komst van nieuwe woontorens in de nabijheid van de woningen van betrokkenen. Daarnaast wordt het uitzicht wat men nu heeft aan de zijde van de Pr. Beatrixlaan ernstig verstoord in de huidige plannen. De gemeente geeft aan dat er rekening is gehouden met de hoogte en onderlinge afstanden van deze woontorens. Niettemin zal dit punt nogmaals serieus worden overwogen door de gemeente en wordt er naar andere opties gekeken. Al schetsend ontstaat een denkrichting met bijvoorbeeld maximaal 2 verdiepingen ter hoogte van de Albert Heijn, met een groene dakbedekking / daktuin. Ook wordt er gekeken naar de mogelijkheden om de hogere toren ten noordwesten van Hoog Bogaard in de ontwikkelstrook enigszins te verplaatsen in noordelijke richting.

5. Waardevermindering van woningen:
Bij de inwoners leeft de zorg dat door de bebouwing rondom Hoog Bogaard waardevermindering optreedt van de woningen door bijvoorbeeld belemmering van het zonlicht en het uitzicht. De gemeente geeft aan dat de kwaliteitsimpuls die met het Masterplan wordt beoogd voor In de Bogaard anderzijds ook tot waardevermeerdering zou kunnen leiden. Een discussie die ter tafel niet verder gevoerd wordt.
De gemeente geeft aan dat bewoners die zich zorgen maken over de waardevermindering van hun woning als gevolg van de herontwikkeling van het gebied met o.a. woontorens, een verzoek kunnen indienen voor een vergoeding voor planschade. Alle bewoners hebben het recht om zo'n schadevergoeding aan te vragen bij de Gemeente Rijswijk. Het college van b. en w. bepaalt vervolgens of iemand in aanmerking komt voor een schadevergoeding aan de hand van een aantal criteria. Een verzoek voor planschadevergoeding kan pas ingediend worden als de wijziging van het bestemmingsplan of andere planologische wijziging volledig rond is.

6. Drukte/ bebouwingsdichtheid:
Door een toename van het aantal woningen zoals is opgenomen in het Masterplan wordt de druk op de omgeving vergroot en ontstaat een stadsdeel met een hoge bebouwingsdichtheid. Dat wordt onderschreven door de gemeente. Anderzijds is er een groot woningtekort en een winkelcentrum dat grotendeels leeg staat. Mede door de functiemenging van wonen, winkels, horeca en andere activiteiten wil de Gemeente het gebied vernieuwen en aantrekkelijker maken. Daarbij wordt inderdaad de slag gemaakt naar een stedelijk, gemengd centrum met ruimte voor nieuwe hoogbouw. Deze locatie in Rijswijk leent zich hier ook voor, aangezien er al de nodige hoogbouw in en rond het gebied aanwezig is.

7. Horizonvervuiling / uitstraling:
Er wordt opgemerkt dat oude plannen van de herontwikkeling van het gebied de focus hadden op vergroening (met een tunnel onder de Prinses Beatrixlaan en daarboven een stadspark), maar nu de nadruk ligt op bebouwing (als oplossing van woningtekort) aangevuld met groene elementen. Dit gaat ten koste van de uitstraling van het gebied en leidt tot horizonvervuiling. De gemeente geeft aan dat de plannen voor ondertunneling op dit moment financieel niet haalbaar zijn, maar dat er een reservering in het nieuwe profiel voor de Prinses Beatrixlaan is opgenomen voor een tunnel op termijn. Niettemin kan ook in het huidig voorgestelde profiel voor de Prinses Beatrixlaan een flinke vergroeningsslag worden gemaakt. De plannen voor het nieuwe centrum zien op een mix van nieuwe

(hoog)bouw, maar wel met nadrukkelijk aandacht voor vergroening, ook op de daken. Gebruiksgroen (daktuinen e.d.) behoort daarbij tot de mogelijkheden. Dit biedt wellicht ook interessante kansen voor bestaande bewoners.

8. Doorstroming van het verkeer:
De doorstroming op de Prinses Beatrixlaan is nu al een probleem, laat staan met de toevoeging van zoveel nieuwe woningen. De gemeente geeft aan dat er door Gemeente en MRDH onderzoek is gedaan om de doorstroming op deze belangrijke verbindingsweg te verbeteren. De resultaten hiervan, in de vorm van verlegging van de rijbanen en compactere kruispunten, zijn opgenomen in het Masterplan. Verkeersmodellen laten zien dat deze oplossing tot een verbeterde doorstroom van 10 tot 15% kan leiden, rekening houdend met toevoeging van de nieuwe woningen zoals opgenomen in het Masterplan. Bewoners zetten vraagtekens bij de doelmatigheid van deze investering en de daadwerkelijke impact op het verkeer, maar begrijpen dat een tunnel op dit moment niet haalbaar is.

9. (Lucht)Vervuiling / milieuaspecten:
Uitstoot van het verkeer met name op de Prinses Beatrixlaan zorgt ervoor dat dit gebied één van de meest verontreinigde woonlocaties is in Nederland, zo geven bewoners aan. En juist op die locatie komen zoveel meer woningen, waardoor nog veel meer mensen hieraan blootgesteld worden.
De gemeente geeft aan dat de diverse milieuaspecten, waaronder luchtkwaliteit zijn onderzocht. Er kan in dit gebied binnen wettelijke normen worden gebouwd. Als gevolg van een toename van het aantal elektrische auto's in de stad vermindert bovendien de uitstoot van schadelijke stoffen op termijn. Om dit te stimuleren moeten de bewoners voldoende faciliteiten hebben om elektrische auto's op te kunnen laden. De vraag vanuit de aanwezigen is om dit te onderzoeken en mee te nemen in de ontwikkelingen (zie ook punt 2).

Het vervolg / afspraken:
De gemeente neemt de zorgpunten serieus en zal deze aandachtspunten waar mogelijk meenemen bij een optimalisatie van het Masterplan, voor vaststelling in de raad (planning: december). Afgesproken wordt dat de Gemeente binnen 4 weken het verslag van dit overleg zal delen met de aanwezigen, tezamen met een voorstel voor mogelijke (ruimtelijke) aanpassingen op basis van bovenstaande.
Toegezegd wordt dat dit verslag meegenomen zal worden als inspraakreactie. Niettemin hebben bewoners natuurlijk het recht een ieder individueel een inspraakreactie in te dienen op het ontwerp Masterplan In de Bogaard.