Rijswijk

Nota van Zienswijzen Bestemmingsplan Sterpassage, Ontwerp d.d. juni 2021

november 2021

1. INLEIDING

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

Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is, zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4). In de als bijlage opgenomen “Staat van Wijzigingen” wordt de voorgestelde wijziging naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met een aantal wijzigingen dat ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan moet worden verwerkt.

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan “Sterpassage”, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 27 augustus 2021 tot en met donderdag 7 oktober 2021. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl en de digitale GML-versie van het plan stond op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk, op de website en in de Staatscourant. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

In totaal zijn 2 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. Eén zienswijze is door een privépersoon ingediend en één door een bedrijf (Beryllus De Terp Ontwikkeling B.V. en Beryllus De Terp Parkeren B.V.). Beide zienswijzen zijn binnen de termijn van terinzagelegging ingediend en zijn daarmee ontvankelijk. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van de privépersoon niet vermeld.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.1	*Parkeren*		
	Nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning en geen kortingsregeling bezoekersparkeren. Parkeren dient te geschieden in de aanwezige parkeergarages. Volgens indiener ontstaat er dan rechtsongelijkheid. Binnen een gebied komen er twee verschillende bedragen die je dient te betalen voor je bezoekers.	Als nieuwe bewoners van de appartementen in de Sterpassage in aanmerking zouden komen voor een goedkope parkeervergunning om op straat te parkeren, dan zouden naar verwachting veel bewoners de voorkeur geven aan een parkeerplaats op straat, boven een duurdere parkeerplaats in een bestaande of nieuw te bouwen parkeergarage. Dit zou leiden tot een grote parkeerdruk in de woonbuurten in de omgeving van de Sterpassage. Dat vindt de gemeente onwenselijk. De gemeente wil dat nieuwe bewoners en hun bezoekers gebruik maken van parkeerplaatsen in de nieuw te bouwen parkeergarage of reeds bestaande parkeergarages. Zo is dat ook vastgelegd in het Masterplan In de Bogaard. Om het parkeren in een parkeergarage te stimuleren komen nieuwe bewoners in het stadscentrum niet in aanmerking voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. Iets vergelijkbaars geldt voor bezoekers aan bewoners. Het is wenselijk dat zij zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande of nieuw te bouwen parkeergarages. De toekomstige bezoekers zullen daarom geen gebruik kunnen maken van de gemeentelijke kortingsregeling voor parkeerplaatsen op straat, in de openbare ruimte. Deze keuzes resulteren onvermijdelijk in verschillende parkeermogelijkheden en verschillende kosten voor parkeren, afhankelijk van de vraag waar iemand woont of waar iemand op visite gaat. Deze verschillen zijn voor de gemeente niet doorslaggevend, aangezien nieuwe bewoners bekend zijn met deze parkeerregelingen en deze bewust accepteren door een woning te betrekken in de Sterpassage.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

RE = Regels
VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

	Daarnaast is er geen enkele garantie dat die parkeergarages ook voor dat doel gebruikt gaan worden. Mensen parkeren niet graag in een parkeergarage. Parkeergarages staan nu leeg, terwijl de wijken rondom In de Bogaard de hele dag bomvol staan. Mensen parkeren niet in een parkeergarage als het ook op straat kan. Bij het niet kunnen vinden van een parkeerplek in de buurt kunnen bewoners en bezoekers van de Sterpassage wel in de parkeergarages terecht, terwijl indiener honderden meters van huis moet parkeren. Volgens indiener kan en mag het niet zo zijn dat er verschillende regels gelden voor mensen die in hetzelfde gebied wonen.	Nieuwe bewoners van de Sterpassage komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning om op straat te parkeren, in de omgeving van Bogaard stadscentrum. Hierdoor is parkeren voor nieuwe bewoners in een bestaande of de nieuw te bouwen parkeergarages goedkoper dan op een straatparkeerplaats, waar per uur betaald moet worden. Daarom kan aangenomen worden dat de nieuwe bewoners ervoor kiezen om te parkeren in een bestaande of de nieuw te bouwen parkeergarage. Geïnteresseerde huurders of kopers die met hun auto beslist niet in een parkeergarage willen staan, zullen geen appartement afnemen in de Sterpassage. Mensen kiezen een parkeerplaats op grond van een veelheid aan overwegingen. De meeste mensen parkeren hun auto graag droog, veilig, op een acceptabele loopafstand van hun bestemming en tegen een acceptabel tarief. De gemeente is er van overtuigd dat de aangeboden parkeeroplossing voor nieuwe bewoners van de Sterpassage en hun bezoekers zo aantrekkelijk is, dat bewoners en bezoekers nauwelijks gebruik maken van straatparkeerplaatsen in de omgeving van de Sterpassage. Bij alle bouwprojecten waar parkeerplaatsen op eigen perceel worden gerealiseerd, is het onvermijdelijk dat nieuwe bewoners wel in de openbare ruimte kunnen parkeren, als zij maar voldoen aan de geldende vereisten zoals het betalen van parkeergeld. Gelijktijdig geldt dat andere parkeerders niet per definitie gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen die op eigen perceel zijn aangelegd. Dit geldt ook voor de nieuwe bewoners van de Sterpassage. Hen kan niet verboden worden om het uurtarief te voldoen en op straat te parkeren. Maar de verwachting is dat dit niet zal gebeuren: Nieuwe bewoners en bezoekers aan bewoners parkeren	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

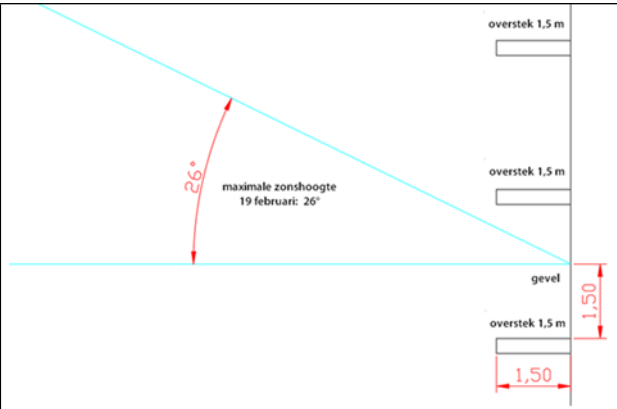
		straks niet of zeer beperkt op straatparkeerplaatsen in de omgeving van het stadscentrum, omdat parkeren in een bestaande of nieuwe parkeergarage aantrekkelijker is.	
1.2	*Verkeer*		
	Op 10 december 2020 is een schouw op de Steenvoordelaan uitgevoerd van 16:30 tot 17:15 uur en dan ook nog eens tijdens Covid-19. Volgens indiener een miezerige 45 minuten op basis waarvan vergaande conclusies getrokken worden. Indiener komt tot andere conclusies als iemand die al jaren langs de Steenvoordelaan woont en daar dagelijks op uitkijkt. Los van de calamiteiten staat het verkeer geregeld en op verschillende dagen en tijden vast. Laden en lossen vindt plaats op de Steenvoordelaan en niet in de laad- en loszones. Het stopverbod wordt genegeerd en ook gebruikt voor laden en lossen. 30 km regel is volgens indiener een lachertje. Iedereen, inclusief de HTM bussen, rijdt standaard te hard. Wat een overzichtelijke verkeerssituatie zou moeten zijn, is dat volgens indiener totaal niet door al de verkeerd geparkeerde auto's. Misschien dat 45 minuten net iets te kort is om zoiets te constateren. De aanwezigheid van 4 voetgangersoversteekplaatsen binnen 100 meter draagt ook niet echt bij aan de verkeersdoorstroming.	De schouw op de Steenvoordelaan is uitgevoerd om de fysieke kenmerken van de weg in beeld te brengen. Hierbij kunt u denken aan het geldende snelheidsregime, de opbouw van het wegprofiel en verkeersveiligheidsaspecten zoals goed zicht op andere verkeersdeelnemers. Omdat de schouw enkel gebruikt is voor het in beeld brengen van de huidige feitelijke situatie en niet op calamiteiten of doorstroming, kon deze in een relatief korte tijdsduur worden uitgevoerd. Van 'vergaande conclusies' uit de schouw, is geen sprake. Meer functionele aspecten zoals de verkeersdoorstroming vragen om diepgaander onderzoek dat ook is uitgevoerd; uit verkeersmodellering en kruispuntberekeningen is gebleken dat de toekomstig te verwachten verkeersstromen op de Steenvoordelaan goed afgewikkeld kunnen worden. We zijn ervan op de hoogte dat er de afgelopen jaren calamiteiten op de Steenvoordelaan hebben plaatsgevonden en dat de doorstroming op sommige momenten gehinderd wordt door het negeren van de verkeersregels door bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer. Deze knelpunten worden echter grotendeels veroorzaakt door het gedrag van de verkeersdeelnemers en niet door de ruimtelijke inrichting van de weg. Wel is de gemeente op termijn van plan om nader te onderzoeken of er aspecten in de ruimtelijke inrichting zijn die verbeterd kunnen worden, waardoor de verkeersveiligheid en/of doorstroming verder geoptimaliseerd kunnen worden. Dit onderzoek maakt geen onderdeel uit van de huidige herinrichtingsplannen voor Bogaard stadscentrum, maar het ligt in de lijn van verwachting	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

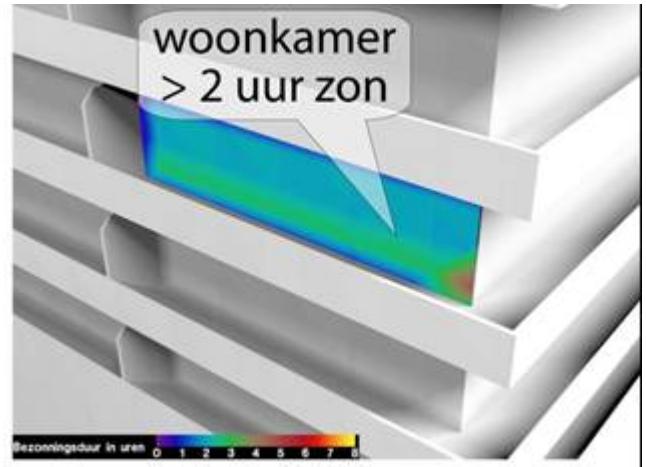
		om dit in het vervolg op te pakken.	
	Gebruik van deelauto's mag ook geen factor zijn in deze. Gebruik is niet gegarandeerd. Mensen zijn nog altijd vrij om anders te kiezen en dat levert dus weer extra parkeerdruk op.	De aanwezigheid van deelauto's heeft een drukkend effect op het autobezit onder nieuwe bewoners. Nieuwe bewoners die hun auto maar weinig gebruiken worden, door het aanbod van een deelauto op zeer korte afstand van hun appartement, gestimuleerd om hun particuliere auto van de hand te doen en niet mee te nemen naar de Sterpassage (of nog waarschijnlijker, niet aan te schaffen, in geval van starters). Zij besparen daarmee – naast de voornoemde aanschaf- en (onderhouds-, wegenbelasting, etc.) kosten van een auto - de huurkosten van een parkeerplaats in een bestaande of de nieuw te bouwen parkeergarage. Hierdoor mag verwacht worden dat het particuliere autobezit in de Sterpassage lager is dan in een situatie waarbij geen deelauto's aanwezig zouden zijn. Voor de gemeente is het aanbod van deelauto's daarom aanleiding om akkoord te gaan met de aanleg van een lager aantal parkeerplaatsen in de nieuw te bouwen parkeergarage. Het is daarbij niet de verwachting dat alle nieuwe bewoners de deelauto's links laten liggen en in plaats daarvan een (extra) auto meenemen. Als veel bewoners echter wel een (extra) auto meenemen, zal door de nieuwe bewoner voor deze (extra) auto een parkeerabonnement afgenomen moeten worden in een bestaande of de nieuw te bouwen parkeergarage. Nieuwe bewoners parkeren naar verwachting niet op straat in de omgeving van de Sterpassage aangezien zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. Hierdoor is parkeren voor nieuwe bewoners in een bestaande of de nieuw te bouwen parkeergarage goedkoper dan op een straatparkeerplaats, waar per uur betaald moet worden.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
1.3	*Windhinder*		
	Het onderzoek heeft slechts betrekking op de voorgestelde nieuwbouw en niet op de windhinder die de nieuwbouw	Het windeffect op maaiveld rond de nieuwbouw is ook onderzocht, tot en met de overzijde van de Steenvoordelaan. Ten behoeve van het Masterplan	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	voor de omgeving gaat veroorzaken. Het is volledig eenzijdig. Door de huidige hoogbouw is er al een gigantisch probleem. Bij een beetje storm moet het kruispunt Steenvoordelaan-Churchilllaan al worden afgesloten en dienen er zeecontainers voor het gemeentehuis te worden geplaatst. Een gemeentehuis waar overigens de panelen vanaf vliegen. Bovendien gaat de wind daar ook nog eens 2 kanten op. Bij een zware storm heb je voor het gemeentehuis wind tegen richting de Churchilllaan, maar aan de overkant van de straat juist weer de andere kant op. Wind draait door de hoge gebouwen gewoon rond en daar wordt totaal geen rekeningen mee gehouden. Iedere zware storm gaat het fout bij het gemeentehuis. De Henri Ter Hallsingel is bij een stevige storm een windtunnel waar de wind dan ook nog eens versneld wordt. Voor oudere mensen wordt het dan al onmogelijk het appartementengebouw te verlaten. Buiten de centrale toegangsdeur worden ze direct omver geblazen. Iets wat overigens nu ook al op de Steenvoordelaan en Churchilllaan gebeurt. Met nog meer hoogbouw zal deze situatie alleen nog maar verslechteren. Windonderzoek laat slechts de wind rond de nieuwbouw zien, maar niet hoe dat uitpakt in combinatie met omliggende gebouwen. Bovendien is het op 1,75 meter hoogte. Indiener woont dus wel iets hoger en	In de Bogaard is een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt inderdaad in de huidige situatie sprake te zijn van aanzienlijke windhinder voor de entree van woningen aan de Henri ter Hallsingel (zie rode cirkel in afbeelding 1). Als gevolg van de bebouwing die op grond van het Masterplan kan worden gerealiseerd neemt deze windhinder echter, door de afschermende werking van de nieuwbouw van de Sterpassage, sterk af (zie afbeelding 2).  *Afbeelding 1* *Afbeelding 2* In het Masterplan was voor de Sterpassage uitgegaan van een gebouw met een hoogte van 50 meter aan de noordzijde en een gebouw met een hoogteaccent van 100 meter aan de zuidzijde. Vervolgens is tijdens het ontwerpproces van de Sterpassage een nieuw onderzoek verricht naar windeffect waarin de omliggende gebouwen ook in zijn meegenomen. Ten opzichte van het Masterplan is de bebouwing aan de noordzijde ongeveer gelijk gebleven in hoogte, maar heeft wel een grotere footprint gekregen. De toren op het zuidelijke gebouw is lager geworden (75 meter in plaats van 100 meter) en de richting is gedraaid. Dit heeft – ook op de Steenvoordelaan - een beter windklimaat opgeleverd ten opzichte van het Masterplan (zie afbeelding 3 in vergelijking tot afbeelding 2).	

	moet straks zijn ramen en deuren dicht houden, omdat indiener uit zijn woonkamer geblazen wordt.	 *Afbeelding 3* Sinds dit uitgevoerde onderzoek zijn de ontwerpen van de gebouwen nader uitgewerkt en op enkele onderdelen gewijzigd. Per saldo zal het windklimaat hier niet door wijzigen. Er kan geconcludeerd worden dat er rond de Henri ter Hallsingel geen sprake is van een van een slecht windklimaat als gevolg van de herontwikkeling van de Sterpassage, maar dat juist een verbetering optreedt. Het kruispunt Steenvoordelaan-Churchilllaan en het gedeelte rond het stadhuis maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan	

		“Sterpassage”, zie de verbeelding bij het bestemmingsplan. Het windeffect van de nieuwbouw van de Sterpassage reikt, blijkens de afbeelding op pagina 4 van bijlage 11 bij de toelichting op het bestemmingsplan (Beoordeling windklimaat en bezonning), ook niet tot het verderop gelegen kruispunt Steenvoordelaan-Churchilllaan.	
1.4	*Bezonning*		
	Bezonningsonderzoek is vooral gericht op de nieuwbouw. Dat er ook nog andere oudere gebouwen staan is verwaarloosbaar. Dat er een appartementencomplex aan de Henri Ter Hallsingel ligt dat grenst aan de Steenvoordelaan wordt aan voorbij gegaan.	Zowel in het bezonningsonderzoek dat is uitgevoerd voor het Masterplan als voor het ontwerpbestemmingsplan zijn ook de effecten op de bestaande woningen aan de Henri Ter Hallsingel beoordeeld.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Bezonning hoort te worden gemeten ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Voor de rekenkundige bezonning is gebruik gemaakt van een 3D model. Uit niets blijkt dat bij die berekening rekening is gehouden met het feit dat de kozijnen van de indiener niet aan de gevel liggen, maar 1,5 meter daarbinnen. Onderzoek is dus niet toereikend. Bovendien heeft het appartementengebouw waarin indiener woont opstaande balkonranden en overhangende plafondranden. Lichtinval is nu al beperkt. Met een grote toren recht voor zijn woning, heeft indiener straks helemaal geen lichtinval meer. Daar mag volgens indiener ook wel eens rekening mee gehouden worden, los van de bezonning.	Bij een bezonningsonderzoek voor grote gebieden is het uit praktische overwegingen gebruikelijk de omgevingsbebouwing op vereenvoudigde wijze te modelleren (met rechte gevels). Er is in het uitgevoerde bezonningsonderzoek 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. Er is in principe geen aanleiding voor een verdere detaillering van de woning van indiener. 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.	De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bezonningsonderzoek en de toelichting op het bestemmingsplan.

		 Op andere data kan de zon hoger staan waardoor het overstek meer effect heeft. Aangezien het totaal aantal zonuren in de geplande situatie op deze data veel groter is, is aangenomen dat de bezonning van 2 uur op een groot deel van de gevel (in de hoogte gezien) mogelijk blijft. De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding voor een verdere detaillering van de woning van indiener. Desalniettemin is het bezonningsonderzoek geactualiseerd op basis van het in het bestemmingsplan vastgelegde volume voor de Sterpassage. Hierin is specifiek – naar aanleiding van deze zienswijze – het appartement (met gemodelleerde gevel) van indiener, nader inzichtelijk gemaakt. Uit het geactualiseerde onderzoek blijkt dat op de voor het appartement van indiener maatgevende peildatum van 21 april de bezonningsduur afneemt met 1 tot 4 uur ten opzichte van de huidige situatie. De afname van de bezonning wordt deels (tot maximaal circa 1 uur) veroorzaakt door de wijzigingen in de Sterpassage ten opzichte van het Masterplan. Verder blijkt dat ook met de gedetailleerdere modellering in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de lichte TNO-norm van een bezonningsduur van 2 uren op de woonkamer (zie de overheersend lichtblauwe kleur op het plaatje	

		“Bezonningsduur geplande situatie 21 april”).  Bezonningsduur geplande situatie 21 april Het hanteren van de lichte TNO-norm is in dit geval gebaseerd op het gemeentelijk beleid voor het gebied waarvan de Sterpassage onderdeel is, zoals vastgelegd in het Masterplan In de Bogaard. In deze door de gemeenteraad vastgestelde visie is inzake bezonning het volgende beleidsuitgangspunt opgenomen: *Voor de ontwikkeling van alle bouwenveloppen in In de Bogaard geldt dat er voor bestaande woningen als gevolg van de transformatie zo min mogelijk verslechtering in de bestaande toestand optreedt. Indien er verslechtering optreedt mogen bestaande woningen niet onder de TNO-norm komen indien ze nu wel aan de norm voldoen.*	
2	**Zienswijze**	**Beantwoording**	**Conclusie**
2.1	*Loopbrug voor voetgangers (P4)*		
	In de huidige, feitelijke situatie is sinds 2000 een loopbrug aanwezig die de gebouwen van De Terp verbindt met de Sterpassage. De loopbrug is bestemd	Allereerst merken wij graagop dat de betreffende loopbrug géén onderdeel uitmaakt van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Sterpassage. Verwezen wordt in dat kader naar de	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	voor voetgangers. Op de kadastrale onderlegger gezien, verbindt de loopbrug het kadastraal perceel nummer 8045 (geen eigendom van indiener) met het kadastraal perceel nummer 8377 (ook geen eigendom indiener). Deze loopbrug hangt boven de Prins Johan Friso Promenade (kadastraal perceel nummer 8046).	verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden wordt de loopbrug ook niet expliciet besproken in (de toelichting op) het ontwerpbestemmingsplan. Gewenste sloop van de loopbrug is weliswaar een gevolg van het bouwplan van de Sterpassage, maar geen harde voorwaarde daarvoor. Om die reden worden gesprekken over de sloop in beginsel in het privaatrechtelijke spoor gevoerd tussen betrokken partijen. Er zijn in dat kader reeds meerdere gesprekken geweest tussen private partijen waarbij in gevallen ook de gemeente aanwezig was. In de toekomst blijft de gemeente bereid om gesprekken tussen private partijen te faciliteren, samen met partijen naar de mogelijkheden te kijken om tot een oplossing te komen en te bemiddelen indien noodzakelijk. Daarmee wil de gemeente zich inspannen om een bijdrage te leveren aan een oplossing voor deze kwestie. Hoewel dus nadrukkelijk onverplicht in het kader van dit bestemmingsplan, zullen wij – voor zover mogelijk – onderstaand toch ingaan op de gestelde punten.	
	Deze loopbrug leidt voetgangers van parkeergarage P4 en het winkelcentrum naar een trap die toegang geeft tot de Friso Promenade en vice versa. Het gaat in wezen om een openbaar pad. Deze loopbrug en deze fysieke in- en uitgang van en naar de parkeergarage en het winkelcentrum kan niet worden gemist.	Er is op dit moment onduidelijkheid over de juridische eigendom van de loopbrug. Mede om die reden gaan we in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet inhoudelijk in op de juridische stellingen van De Terp. Deze discussie en zoektocht naar een oplossing wordt in beginsel in het private spoor gevoerd tussen betrokken partijen.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Uit de plannen zoals deze nu ter inzage liggen, leidt De Terp af dat de loopbrug zal gaan verdwijnen (maar overwegingen lijken hieraan niet te worden gewijd in de toelichting van het bestemmingsplan). Terzake is in de	Zoals in de bovenstaande beantwoording al aangegeven is de gemeente nu en in de toekomst bereid om gesprekken tussen private partijen te faciliteren, mee te denken in mogelijkheden en te bemiddelen.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	tussen De Terp en de gemeente ondertekende anterieure overeenkomst een inspanningsverplichting opgenomen voor de gemeente om een publieke ingang van P4 aan de Prins Johan Frisopromenade functioneel in stand te houden.		
	Er heeft recent overleg plaatsgevonden met De Terp over het amoveren van de loopbrug en eventuele alternatieve oplossingen daarvoor, maar die oplossingen moeten volgens indiener van de initiatiefnemer van de Sterpassage komen. Tot nu toe zijn er geen voorstellen gedaan. Het is niet duidelijk of en zo ja op welke (andere) wijze de gemeente denkt de publieke ingang in stand te houden. De Terp spreekt de gemeente in deze aan op de gemaakte afspraken in de anterieure overeenkomst.	De ontwikkelaar van de Sterpassage werkt, mede op verzoek van de gemeente, voorstellen uit om te komen tot een potentiële gedragen oplossing. De gemeente denkt hierin uiteraard graag mee. Hierover zal op afzienbare termijn met De Terp gesproken worden.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Indien deze loopbrug en derhalve deze uitgang verdwijnt, resteert alleen een uitgang via de inpandige trappen van twee winkels die niet in eigendom zijn van De Terp. Dit is een onwenselijke situatie, omdat daarmee het voortbestaan van deze uitgang afhankelijk is van de openingstijden en de wil van derden (de eigenaren van de betreffende gebouwen c.q. de exploitanten van de betreffende winkels).	Ook de uitgang via de loopbrug en de Sterpassage is afhankelijk van openingstijden en de wil van derden. Over de instandhouding van publieke uitgangen en het belang daarvan worden, zoals gezegd, in het private spoor nadere gesprekken gevoerd.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	De brug is een feitelijk aanwezig bouwwerk waarvoor, voor zover kan worden nagegaan, in juridische zin geen opstalrecht of erfdienstbaarheid is gevestigd. Dat is destijds (bij de bouw) wel de bedoeling geweest, maar de concept documenten daarvoor zijn nooit	Zoals De Terp in haar zienswijze aanhaalt, is er in 2009 inderdaad een concept overeenkomst/akte tot vestiging van een recht van opstal voor de loopbrug opgesteld. Deze concept overeenkomst/akte is om onduidelijke redenen nooit getekend/gepasseerd. Feit is daarmee inderdaad dat er geen erfdienstbaarheid of opstalrecht is gevestigd. Waarom dit voor de	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	definitief gemaakt. Dit is wel gebeurd voor de loopbrug die verderop boven de Friso Promenade aanwezig is (kadastraal perceel nummer 7982). Voor deze brug is een opstalrecht gevestigd, alsmede een erfdienstbaarheid van inbalking en inankering en het recht om zich van en naar de (door middel van de loopbrug met elkaar verbonden) gebouwen te begeven.	andere loopbrug wel is gebeurd is in dit kader niet relevant.	
	Met betrekking tot de andere loopbrug maakt indiener aanspraak op dezelfde privaatrechtelijke rechten, al dan niet op de grondslag dat deze rechten verkregen zijn op grond van verjaring. Dat betekent dat de loopbrug niet mag worden gesloopt, maar behouden moete blijven in het plan. Het slopen van de loopbrug wordt evident belemmerd door privaatrechtelijke rechten en belangen met betrekking tot het aanwezig hebben en houden van de loopbrug.	Er is op dit moment onduidelijkheid over de juridische eigendom van de loopbrug. De gemeente treedt om die reden in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet in de beoordeling van juridische stellingen van De Terp. Deze discussie en zoektocht naar een oplossing wordt in beginsel in het private spoor gevoerd tussen betrokken partijen.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
	Uit de toelichting van het bestemmingsplan kan niet worden afgeleid dat de aanwezigheid van de loopbrug en de functie van de loopbrug in relatie tot de bereikbaarheid van P4 een rol heeft gespeeld bij de afwegingen en keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. In het hoofdstuk over de mobiliteit, parkeren en de verkeersafwikkeling wordt wel gekeken naar de effecten van het plan voor de Sterpassage op de aan- en afvoerroutes en het beschikbare parkeerareaal, maar niet op de looproutes van en naar de parkeerplaatsen zelf. Dat is een gemis,	Zoals eerder gesteld merken wij op dat de betreffende loopbrug géén onderdeel uitmaakt van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Sterpassage. Verwezen wordt in dat kader naar de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan. Om die reden wordt de loopbrug ook niet expliciet besproken in (de toelichting op) het ontwerpbestemmingsplan. Parkeerplaatsen kunnen en zullen te allen tijde bereikbaar blijven. Over de routing vanuit de Prins Johan Frisopromenade naar P4 vinden zoals gezegd in het private spoor nadere overleggen plaats.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	want uiteindelijk is het natuurlijk wel relevant hoe een bezoeker te voet van en naar de parkeerplaats komt.		
2.2	*Parkeren*		
	Het is de indiener opgevallen dat met betrekking tot parkeren het bezoekersparkeren wordt afgewenteld op parkeergarages in de omgeving (onderdeel van de toelichting, paragraaf 5.6.2): *In een te realiseren parkeergarage wordt voorzien in een capaciteit van 213 parkeerplaatsen voor de bewoners van de woningen. Dit betekent een tekort van 44 parkeerplaatsen. Dit tekort wordt opgevangen in een nabijgelegen parkeergarage, waarvoor een reserveringsovereenkomst wordt afgesloten tussen de ontwikkelaar en aanbieder van parkeervoorzieningen van In de Bogaard.* *Bezoekers van commerciële voorzieningen en bezoekers van de woningen zullen parkeren in de openbare parkeergarages, net als in de huidige situatie het geval is voor bezoekers van het winkelcentrum.* Het is onduidelijk op welke parkeergarage de reserveringsovereenkomst betrekking heeft en op welke parkeergarage het bezoekersparkeren wordt afgewenteld. Let wel, het bezoekersparkeren betreft circa 102 parkeerplaatsen. Dat is geen kleine parkeerbehoefte en het is onduidelijk op grond waarvan verondersteld wordt dat in de toekomst voldoende parkeercapaciteit aanwezig zal zijn. Voor wat betreft P4 is van belang dat in	Het is vooralsnog onbekend op welke parkeergarage de reserveringsovereenkomst voor bewonersparkeerplaatsen betrekking heeft. De reserveringsovereenkomst maakt te zijner tijd onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning en is voorwaardelijk voor deze vergunning. Op het moment dat de reserveringsovereenkomst is ondertekend, zal duidelijk zijn in welke parkeergarage een deel van de parkeerbehoefte van bewoners gefaciliteerd zal gaan worden. Wel is inmiddels duidelijk dat conform de gebiedsparkeerbalans, die in opdracht van de gemeente, indiener en Q-park, is opgesteld door een extern bureau, voor bewoners in de eindfase van de gebiedstransitie voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is in een of meer parkeergarages in het gebied. Ook Q-park heeft dit schriftelijk bevestigd richting ontwikkelaar. Het bezoekersparkeren betreft parkeren door bezoekers aan bewoners. Het maatgevende moment van die parkeervraag is zaterdagavond en in mindere mate zondagmiddag. Conform de gebiedsparkeerbalans, die in opdracht van de gemeente, indiener en Q-park is opgesteld door een extern bureau, is voor bezoekers aan bewoners in de eindfase van de gebiedstransitie voldoende parkeergelegenheid beschikbaar in een of meer openbaar toegankelijke parkeergarages in het gebied. In de eindfase van de gebiedstransitie van Bogaard stadscentrum zijn naar verwachting minimaal vier parkeergarages openbaar toegankelijk voor bezoekers aan bewoners. Het gaat daarbij om drie reeds bestaande parkeervoorzieningen (P1, P4 en P5) en minimaal één nog te realiseren	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	het kader van de onderbouwing van de parkeerbehoefte voor De Terp, geconcludeerd is dat er in één van de varianten (t.b.v. de realisatie van de bestemming) slechts sprake is van een parkeeroverschot van 21 parkeerplaatsen op de piekmomenten. Het is onduidelijk op welk onderzoek de parkeerbehoefte is gebaseerd. Ook is onduidelijk welke onderlegger is gehanteerd voor de conclusie dat het bezoekersparkeren in openbare parkeergarages kan worden afgewenteld.	parkeergarage. De gebiedsparkeerbalans van de gezamenlijke parkeervoorzieningen biedt voldoende ruimte om bezoekers aan bewoners van de Sterpassage te faciliteren.	
	Tot slot zijn de parkeerplaatsen waar de reserveringsovereenkomst betrekking op heeft, niet geborgd in de vorm van een voorwaardelijke verplichting (gebruiksverbod behoudend gegarandeerde beschikbaarheid van de benodigde parkeerplaatsen). Nog daargelaten of een privaatrechtelijke overeenkomst hierin een rol kan vervullen. Wat is de visie van de gemeente hierop?	Dit is voldoende geborgd middels de regeling in artikel 12 van het bestemmingsplan. In artikel 12 is de gemeentelijke standaardbepaling parkeren opgenomen, waarin middels een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en dat deze in stand dient te worden gehouden.	De zienswijze is niet gegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.3	*Wind en bezonning*		
	De wind- en bezonningsstudie van Peutz is gedateerd op 13 januari 2021. Het ontwerpplan voor De Terp is nadien ter visie gelegd. Alhoewel de wind- en bezonningsstudie gebaseerd is op het masterplan, is de invulling van De Terp uiteindelijk toch maatwerk. De Terp vreest dat er voor tenminste een gedeelte van de nieuwbouw op De Terp, sprake is van een zodanige vermindering van de bezonning dat de lichte TNO-norm niet wordt gehaald. Vereist is dat de wind- en bezonningsstudie geactualiseerd wordt	Voor de gebiedsontwikkeling van De Bogaard is, zoals bekend, op 17 december 2019 het Masterplan In de Bogaard vastgesteld. Als onderdeel van dit Masterplan is voor de in het Masterplan vastgelegde volumes door Peutz de studie wind & bezonning d.d. 16 september 2019 uitgevoerd, welke als bijlage 1 bij het Masterplan is gevoegd. Nu het Masterplan (onder meer) de ruimtelijke kaders voor de gebiedsontwikkeling vastlegt kan de voornoemde studie van Peutz dienen als onderbouwing voor de wind- en bezonningseffecten van de verschillende deelontwikkelingen ten opzichte van elkaar. Desalniettemin is het bezonningsonderzoek voor wat betreft het thema bezonning nog geactualiseerd	De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bezonningsonderzoek en de toelichting op het bestemmingsplan.

	ten opzichte van de situatie zoals die in het bestemmingsplan voor De Terp is vastgelegd. Onaanvaardbare schaduwwerking moet worden voorkomen.	(bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan) op basis van het in het bestemmingsplan vastgelegde volume voor de Sterpassage. Hierin is ook de invloed op de bezonning van de omliggende bebouwing van het plan Sterpassage, waaronder specifiek – naar aanleiding van deze zienswijze – het plan De Terp, nader inzichtelijk gemaakt. De lichte TNO-norm is overigens niet van toepassing op toekomstige woningen. Aan dit criterium is derhalve niet getoetst. Het plan De Terp is vrijwel conform de Masterplan-volumes ontwikkeld, waardoor voor De Terp het Masterplan-volume is gehandhaafd in het geactualiseerde onderzoek. Het plan Sterpassage bevat, zoals toegelicht in het bestemmingsplan Sterpassage (paragraaf 3.3.4. toelichting), enkele nadere uitwerkingen ten opzichte van het Masterplan. Deze zijn verwerkt in het geactualiseerde onderzoek. Uit het geactualiseerde onderzoek blijkt dat de gevels van de Terp in de ochtend plaatselijk tot een uur en zeer plaatselijk tot maximaal anderhalf uur extra in de schaduw van de Sterpassage vallen. Ten gevolge van de lagere bouwhoogte en andere vormgeving zijn er ook enkele verbeteringen van de bezonning vastgesteld. Na 10.30 uur draait de schaduw voorbij de Terp en wijzigt de bezonning de rest van de dag niet meer. In het Masterplan In de Bogaard bestaat de ambitie om een gemengd stadscentrum te realiseren met bijbehorende (relatief) hoge dichtheden, waarbij nadrukkelijk ook hoogbouw mogelijk is. Zowel de ontwikkeling van De Terp en de Sterpassage maken onderdeel uit van deze gebiedsontwikkeling. Daarom wordt een in omvang en tijd beperkte toename van schaduw, zoals in dit geval aan de orde, aanvaardbaar geacht.	

BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Sterpassage

Voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen:

N.a.v. zienswijze #	Voorgestelde wijzigingen	RE / VB / TOE
1 en 2	Het bezonningsonderzoek is aangepast op basis van de zienswijzen. De rapportage is opgenomen als bijlage 12 bij de toelichting. Ook is paragraaf 5.13 van de toelichting aangepast op basis van het geactualiseerde onderzoek.	TOE

Voorgestelde ambtshalve wijzigingen:

#	Voorgestelde wijzigingen	RE / VB / TOE
1.	In het plan worden diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) doorgevoerd.	TOE
2.	Hoofdstuk 8 van de toelichting (Procedure) wordt geactualiseerd.	TOE
3.	Het IDN wordt gewijzigd van NL.IMRO.0603.bpSterpassage-ON01 naar NL.IMRO.0603.bpSterpassage-VA01.	REG
4.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 8 bij de toelichting) is geactualiseerd op basis van de meest recente versie van het verkeersonderzoek. De conclusie is gelijk gebleven.	TOE
5.	Het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 9 bij de toelichting) is geactualiseerd aan de hand van lagere bezettingsgraad van de bestaande situatie. De conclusie is gelijk gebleven.	TOE