



Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Aanmeldnotitie (vormvrije) mer- beoordeling herontwikkeling Sterpassage Rijswijk

Aveco de Bondt BV

Burgemeester van der Borchstraat 2, 7451 CH Holten

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 548 85 33 33

www.avecodebondt.nl

Rapport

project Sterpassage Rijswijk
projectnummer 201368
projectverantwoordelijke Juul Osinga

datum 30 juni 2021
referentie 201368_R_JOA_0001

opdrachtgever DNS Planvorming B.V.
postadres Klaprozenweg 75C, 1033 NN, Amsterdam

status Definitief
auteur Juul Osinga
gecontroleerd Rianne Arendsen



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
2	Kenmerken project	4
2.1	Ontwikkeling winkelcentrum 'In de Bogaard'	4
2.2	Kenmerken omgeving	6
2.3	Huidige situatie	7
2.4	Beoogde situatie	8
3	Procedurele en inhoudelijke aspecten (vormvrije) m.e.r. beoordeling	10
3.1	Wet- en regelgeving	10
3.2	Toetsing aan de m.e.r.-verplichtingen	11
3.2.1	Is er sprake van een plan of een besluit?	11
3.2.2	Is er sprake van een directe m.e.r.-plicht?	11
3.2.3	Is er sprake van een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht?	11
3.2.4	Is er sprake van een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht?	12
3.3	Procedure en betrokken partijen	13
4	De (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	14
4.1	De plaats en kenmerken van het project	14
4.2	Kenmerken van het potentiële effect	17
4.2.1	Archeologie en cultuurhistorie	18
4.2.2	Bodem	19
4.2.3	Niet-gesprongen explosieven	20
4.2.4	Bedrijven en milieuzonering	21
4.2.5	Externe veiligheid	22
4.2.6	Geluid	23
4.2.7	Luchtkwaliteit	25
4.2.8	Flora en Fauna	26
4.2.9	Water	28
4.2.10	Windhinder en bezonning/schaduwwerking	29
4.2.11	Verkeer en parkeren	31
4.3	Samenvatting milieueffecten	33
5	Beoordeling van de effecten en conclusies	34
5.1	Conclusie t.a.v. mogelijke aanzienlijke milieueffecten	34
5.2	Conclusie (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	34

Bijlage 1 – MER beoordeling Masterplan In de Bogaard



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Sterpassage is één van de drie overdekte passages in winkelcentrum In de Bogaard te Rijswijk. Momenteel bestaat deze passage vooral uit (leegstaande) winkelpanden. In de beoogde toekomstige situatie wordt de Sterpassage gesloopt om plaats te maken voor nieuwe commerciële voorzieningen en drie woontorens.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling zal een ruimtelijke procedure worden doorlopen voor de planologische inpassing van de ontwikkeling. Daarbij dient onderbouwd te worden dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en aan geldende wet- en regelgeving.

1.2 Toetsingskader

In het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten wanneer m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Deze aanmeldnotitie betreft de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling op basis waarvan het bevoegd gezag (de gemeente Rijswijk) kan besluiten of het mogelijk maken van de ontwikkeling al dan niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die noodzaken tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure (waaronder het opstellen van een milieueffectrapportage).

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt in gegaan op de huidige wet- en regelgeving omtrent milieueffectrapportages. Vervolgens wordt het beoogde plan getoetst aan deze wetgeving. Hoofdstuk 3 bevat de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling. In hoofdstuk 4 worden de conclusies van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling verwoord in een advies aan het bevoegd gezag.



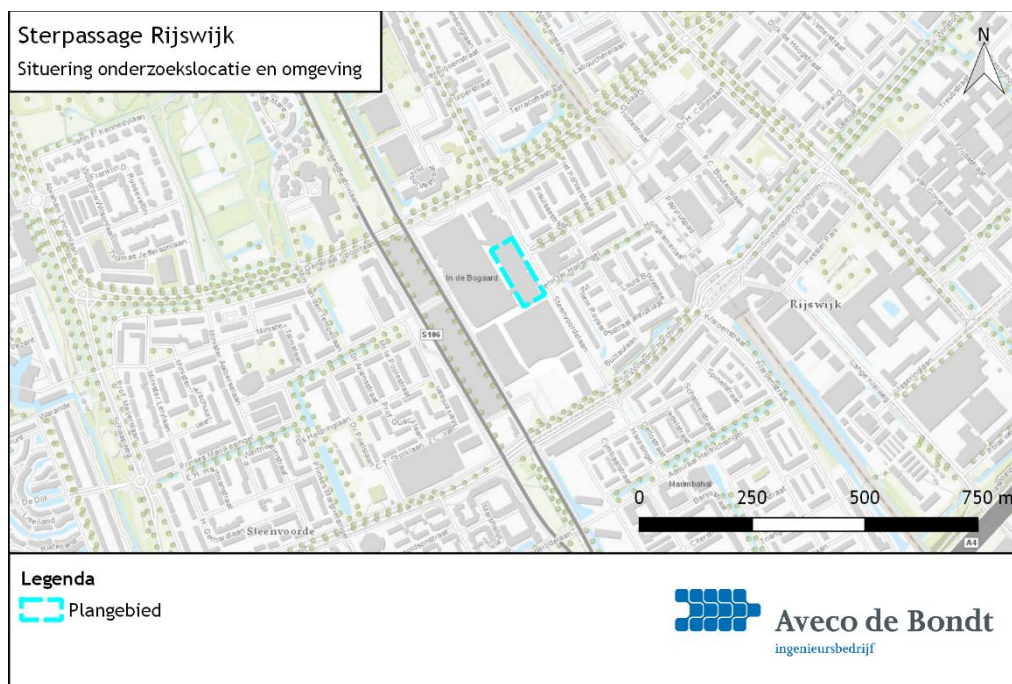
De omstandigheden zijn bovendien niet zodanig gewijzigd dat er aanleiding bestaat om een nieuwe m.e.r.-beoordeling voor de gebiedsontwikkeling In de Bogaard uit te voeren. Daarbij speelt uiteraard een belangrijke rol dat de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling ten tijde van de besluitvorming van de raad over het bestemmingsplan nog redelijk recent is (twee jaar).

In het kader van de te doorlopen ruimtelijke procedures is wel vervolgonderzoek noodzakelijk. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gedetailleerd akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van toekomstige woningen, externe veiligheidsonderzoek vanwege de route vervoer gevaarlijke stoffen en het nader ecologisch onderzoek naar beschermde diersoorten. Deze onderzoeken zijn voor de Sterpassage inmiddels uitgevoerd en daar wordt in onderhavige vormvrije m.e.r. beoordeling nader op ingegaan.

De m.e.r.-beoordeling die ten behoeve het Masterplan In de Bogaard is opgesteld en de aanvullende m.e.r.-beoordeling die in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd (onderhavig rapport), vormen samen de aanmeldnotitie voor het bestemmingsplan 'Sterpassage'.

2.2 Kenmerken omgeving

De directe omgeving van het plangebied is weergegeven in figuur 2.2



figuur 2.2: Plangebied en omgeving

De omgeving laat zich als volgt kenmerken:

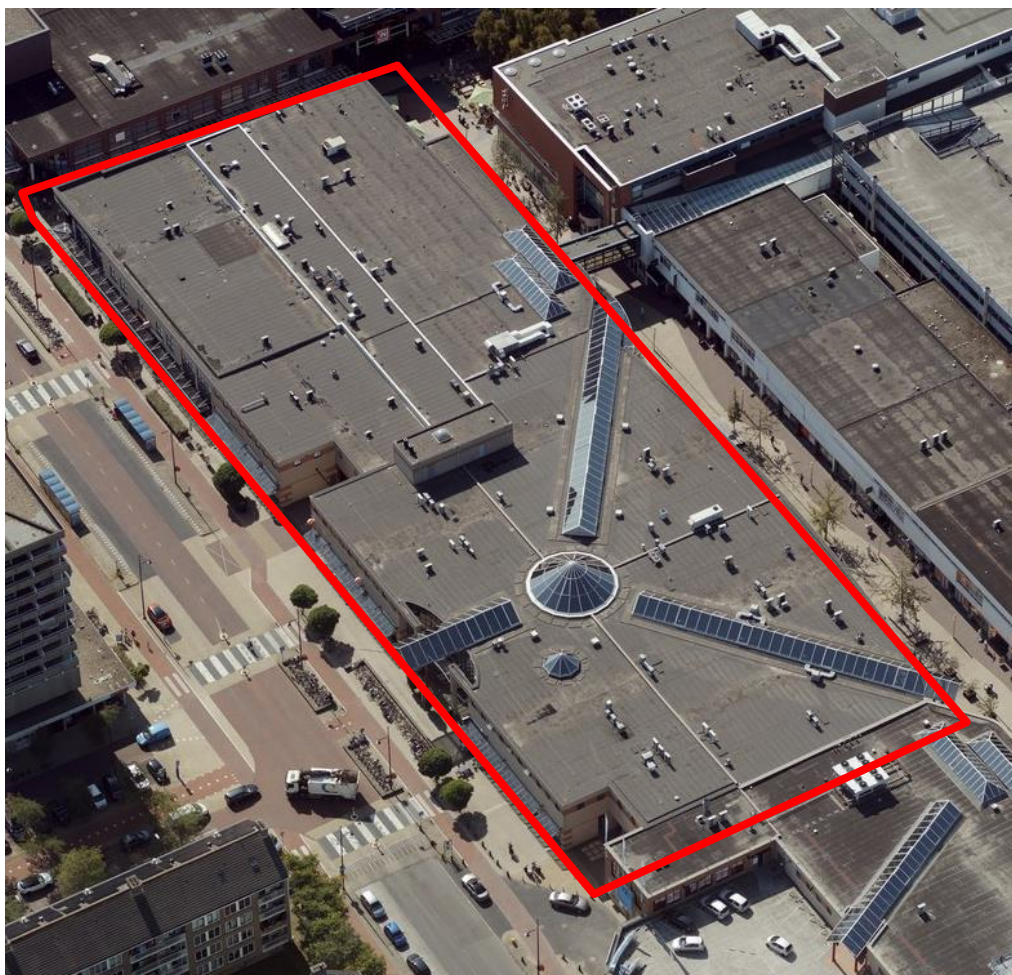
- Het plangebied is gelegen in het centrum van Rijswijk. Het centrum (<100 meter rondom het plangebied) kenmerkt zich door een gemengd gebruik met functies zoals detailhandel en horeca (begane grond), kantoren, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen (vanaf tweede bouwlaag en hoger) en woningen (vanaf derde bouwlaag en hoger).
- Net buiten het centrum (100 – 400 meter vanaf plangebied) zijn met name woningbouw en plaatselijk kantoren en andere voorzieningen aanwezig. Ten oosten van het plangebied is de spoorlijn Den Haag – Delft gelegen.
- Op grotere afstand vanaf het plangebied (>400 meter vanaf het plangebied) zijn in noordelijke, westelijk en zuidelijke richting vooral woonbuurten aanwezig. In oostelijke richting is het bedrijventerrein 'Plaspoelpolder' gesitueerd. Ten zuidoosten van het plangebied is de rijksweg A4 aanwezig.

2.3 Huidige situatie

In de huidige situatie is het plangebied volledig bebouwd met winkelcentrum de Sterpassage. Het winkelgebied van de Sterpassage bestaat uit twee verdiepingen. Op de begane grond bevinden zich vooral kleine retailers en horeca. Er staan een aantal panden leeg. Op de eerste verdieping van de Sterpassage staan nagenoeg alle winkelpanden leeg.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een winkelcentrum met circa 11.000 m² aan detailhandel en 320 m² aan horeca.

In de onderstaande figuur is een luchtfoto van het plangebied opgenomen.



Figuur 2.3: Luchtfoto plangebied

2.4 Beoogde situatie

In de toekomstige situatie zal de Sterpassage worden gesloopt om plaats te maken voor twee nieuwe gebouwen. Daar tussenin komt het nieuwe Steenvoordeplein.

Aan de noordzijde van het plangebied komt een nieuw gebouw van 16 verdiepingen. Dit 'Herenblok' wordt ca. 55 m hoog. In de plint (begane grond en eerste verdieping) van de nieuwbouw is ruimte opgenomen voor retailfuncties. De horeca is aan het nieuwe plein gevestigd, met ruimte voor terrassen. Dit draagt bij aan levendig plein en een aantrekkelijk begin van de nieuwe oost-west looproute door het winkelcentrum 'In de Bogaard'. De verdiepingen hier boven worden ingevuld met appartementen. In figuur 2.4 op de volgende pagina is een impressie opgenomen van het noordelijk deel van het plangebied.

Aan de zuidzijde van het plangebied komt een nieuw gebouw dat wordt gevormd door een rechthoekig basisdeel van ca. vier lagen (ca. 15m hoog) met daar boven op de woonbebouwing. Er zijn aan de noord- en zuidzijde hoogteaccenten bedacht. De woontoren aan de noordzijde wordt ca. 39 m en de woontoren aan de zuidzijde ca. 75 m hoog. Het lagere tussendeel wordt ca. 24 m hoog. De plinten van het alzijdige nieuwe gebouw worden ingevuld met commerciële functies (detailhandel, dienstverlening, horeca). De hogere verdiepingen krijgen een woonfunctie. In het binnenste deel van het gebouw komt ruimte voor de bevoorrading en het fietsparkeren. Aan de Steenvoordelaan komt een toegang voor de bewoners tot de inpandige parkeergarage, welke op de eerste verdieping komt. Op de begane grond van het nieuw te bouwen pand komt wederom winkelgebied. Vanaf de eerste verdieping ontstaat ruimte voor woningbouw. In figuur 2.5 op de volgende pagina is een impressie opgenomen van het noordelijk deel van het plangebied.

In de toekomstige situatie wordt binnen het plangebied een woonprogramma en een retailprogramma gerealiseerd:

- Het woonprogramma bestaat uit een gemengd programma van maximaal 510 middeldure appartementen, studentenstudio's, woningen voor senioren en zorgwoningen.
- Het retailprogramma betreft maximaal 3.500 m² en bestaat uit detailhandel, horeca en dienstverlening.



Figuur 2.4: Inpassing toekomstige situatie (noordelijk deel)



Figuur 2.5: Inpassing toekomstige situatie (zuidelijk deel)

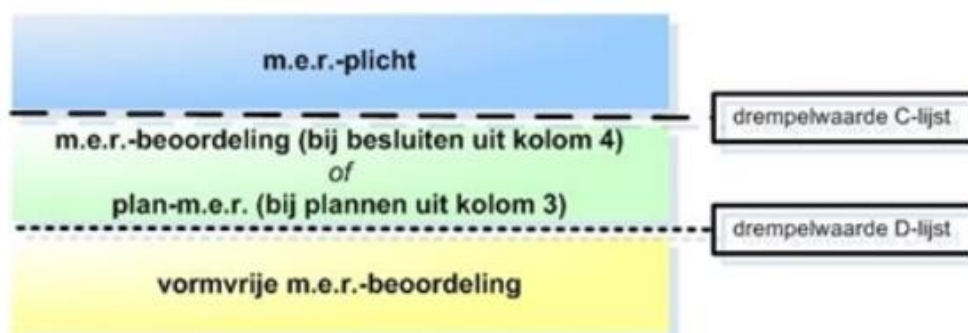
3 Procedurele en inhoudelijke aspecten (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

3.1 Wet- en regelgeving

De m.e.r.-procedure is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in plan- en besluitvorming in te brengen, om zo belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of omgevingsvergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van de m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

Voor plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben wordt de m.e.r.-toets doorlopen. Er zijn drie gradaties in de zwaarte van de m.e.r.-toets. Figuur 3.1 geeft schematisch twee drempelwaarden weer die van belang zijn waarmee wordt beoordeeld of sprake is van:

- een directe m.e.r.-plicht of
- een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht of
- een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht



Figuur 3.1: Schema m.e.r.-toets

Onderstaand zijn deze drie vormen nader toegelicht:

- m.e.r.-plicht: voor activiteiten die zijn opgenomen op de C-lijst van het Besluit m.e.r. en de drempelwaarde daarvan overschrijden geldt de directe m.e.r.-plicht. Naast de C-lijst zijn ook plannen waarvoor een passende beoordeling opgesteld moet worden m.e.r.-plichtig en kunnen provincies in een provinciale verordening m.e.r.-plichtige activiteiten aanwijzen. Voor deze activiteiten moet een milieueffectrapportage worden opgesteld om de milieugevolgen van de activiteit op de leefomgeving in beeld te brengen zodat het bevoegd gezag in staat wordt gesteld om de milieugevolgen bij haar afwegingen te betrekken. Voor een zorgvuldige afweging bevat het rapport bovendien alternatieve oplossingen met bijbehorende milieueffecten.
- m.e.r.-beoordelingsplicht of plan-m.e.r.: voor activiteiten die zijn opgenomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r. en de drempelwaarde overschrijden geldt de (formele) m.e.r. beoordelingsplicht. Indien de activiteit waarvan de drempelwaarde op de D-lijst wordt overschreden mogelijk wordt gemaakt door middel van een plan (kolom 3), dan geldt altijd en direct de plan-m.e.r.



- vormvrije m.e.r.-beoordeling: voor activiteiten die zijn opgenomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r. maar niet de drempelwaarde overschrijden geldt de (vormvrije) m.e.r. beoordelingsplicht. De procedure en inhoud van de ‘vormvrije’ versie is nagenoeg gelijk aan de (formele) m.e.r.-beoordeling. Dat betekent dat voorafgaand aan de activiteit een besluit genomen moet worden of het doorlopen van een m.e.r.-procedure (opstellen milieueffectrapportage) al dan niet noodzakelijk is. Dit besluit moet worden onderbouwd door middel van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling die aantoont dat de activiteit geen belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu c.q. leefomgeving. De inhoud van de beoordeling dient te voldoen aan de criteria zoals opgenomen in ‘bijlage III van de Europese MER richtlijn’. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Toetsing aan de m.e.r.-verplichtingen

3.2.1 Is er sprake van een plan of een besluit?

Onderhavig plan voorziet in de wijziging van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is in dit geval een besluit (kolom 4). Om te beoordelen of onderhavig plan m.e.r.(beoordeling)plichtig is volgt eerst een korte omschrijving van het project.

3.2.2 Is er sprake van een directe m.e.r.-plicht?

De eerste vraag die beantwoord moet worden is of voor het project activiteiten plaats vinden waarvoor sprake is van een directe m.e.r.-plicht. Onderhavige activiteit behoort niet tot één van de activiteiten op de C-lijst. Op basis daarvan is derhalve geen m.e.r.-procedure noodzakelijk.

Wettelijke plannen, waarvoor een Passende Beoordeling op grond van de Wet Natuurbescherming nodig is, zijn m.e.r.-plichtig (artikel 7.2a Wet milieubeheer eerste lid). Op basis van het onderzoek naar flora en fauna (soortenbescherming en gebiedsbescherming) blijkt dat het opstellen van een Passende Beoordeling op grond van de Wet Natuurbescherming niet benodigd is (zie hoofdstuk 3.2). Op basis van artikel 7.2.a lid 1 Wet milieubeheer is er derhalve geen sprake van een m.e.r.-plicht.

Door Provinciale Staten kunnen aanvullend op het Besluit m.e.r. activiteiten worden aangewezen die kunnen leiden tot m.e.r.-plicht. De provincie Zuid-Holland heeft een dergelijke aanvulling niet ingevuld. Het provinciaal beleid leidt derhalve niet tot m.e.r.-plicht.

3.2.3 Is er sprake van een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht?

Er is geen sprake van een directe m.e.r.-plicht, maar mogelijk wel van (formele) m.e.r.beoordelingsplicht. Hiervoor is de D-lijst van het Besluit m.e.r. het toetsingskader.



Toetsing aan D-lijst

De beoogde ontwikkeling komt voor als activiteit in kolom 1 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. (zie Tabel 3.1).

Tabel 3.1: D-lijst, bijlage, besluit Milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De drempelwaarden in kolom 2 wordt niet overschreden:

1. Het projectgebied heeft een oppervlak van slechts circa 7.700m², dit is veel minder dan de drempelwaarde van 100 hectare.
2. Er worden circa 510 woningen gerealiseerd, dit is veel minder dan de drempelwaarde van 2.000 woningen.
3. Het te realiseren bedrijfsvloeroppervlakte betreft circa 3.500m², dit is veel minder dan de drempelwaarde van 200.000m².

Er is derhalve geen sprake van een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht.

3.2.4 Is er sprake van een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht?

Het onderhavige plan komt als activiteit voor in kolom 1 van de D-lijst en de drempelwaarden in kolom 2 worden niet overschreden, maar het te nemen besluit (het bestemmingsplan) komt voor in zowel kolom 3 als 4. Het bestemmingsplan is te beschouwen als een 'besluit' in de zin van het Besluit m.e.r.

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling moet worden opgesteld. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling zal blijken of niet alsnog een m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r. moet worden doorlopen. De (vormvrije) m.e.r. beoordeling wordt aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie.

3.3 Procedure en betrokken partijen

Betrokken partijen

Bij deze m.e.r.-beoordelingsprocedure zijn de volgende partijen aan te merken als initiatiefnemer en bevoegd gezag. Sterpassage Rijswijk C.V. is initiatiefnemer van onderhavig plan. De Gemeente Rijswijk treedt op als bevoegd gezag. De gemeente moet immers een bestemmingsplan vaststellen om dit plan mogelijk te maken.

Procedure

De initiatiefnemer deelt aan het bevoegd gezag mede dat zij voornemens is een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit te realiseren. Dit doet de initiatiefnemer in deze aanmeldingsnotitie waarin zij de benodigde informatie opneemt op basis waarvan het bevoegd gezag een besluit kan nemen over de noodzakelijkheid tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Het bevoegd gezag beslist binnen zes weken na ontvangst van deze aanmeldingsnotitie of er al of niet een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit vormt een bijlage bij het uiteindelijk te nemen besluit: de vaststelling van het bestemmingsplan. Er staat bij een m.e.r.-beoordeling geen direct beroep en bezwaar open. Beroep en bezwaar vindt plaats in het kader van de procedure van het bestemmingsplan.

4 De (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

De (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag (gemeente Rijswijk) om te bepalen of er bij de voorgenenen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. De beoordeling dient te worden uitgevoerd op grond van de criteria uit bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectrapportage. Hierbij gelden drie thema's:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële effecten

4.1 De plaats en kenmerken van het project

Bij het kenmerk van het project moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- A. de omvang van het project;
- B. de cumulatie met andere projecten;
- C. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- D. de productie van afvalstoffen;
- E. verontreiniging en hinder;
- F. het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering;
- G. risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- H. het bestaande grondgebruik,
- I. relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) van het gebied,
- J. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - J.A. wetlands, oeverformaties, riviermondingen
 - J.B. kustgebieden
 - J.C. berg- en bosgebieden
 - J.D. natuureservaten en -parken
 - J.E. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
 - J.F. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen
 - J.G. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - J.H. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

Ad A. de omvang van het project

Zoals omschreven in hoofdstuk 2 voorziet het project in de realisatie van een nieuw gebouw met drie woontorens waarin maximaal 510 woningen en maximaal 3.500 m² aan retail wordt gerealiseerd. Het plangebied beslaat een oppervlak van circa 7.700 m².

Ad B. cumulatie met andere projecten

Het project maakt onderdeel uit van het Masterplan In de Bogaard. Ten behoeve van dit masterplan is in 2019 een M.e.r.-beoordeling uitgevoerd door Rho Adviseurs (Herontwikkeling In de Bogaard, Rijswijk, M.e.r.-beoordeling, Rho Adviseurs, 20190576, 15 juli 2019). Uit de resultaten van deze m.e.r.-beoordeling blijkt dat de herontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard op basis van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het 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 deze m.e.r. beoordeling is ook de cumulatie met ontwikkelingen buiten het Masterplan In de Bogaard in beschouwd genomen. Geconcludeerd wordt dat cumulatie van milieugevolgen niet te verwachten is.

Ad C. gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en woonrijp maken zijn bouwmaterialen en grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit en water nodig zijn. De woningen worden niet op aardgas aangesloten en krijgen een hoge score van de energielabel (energieprestatie).

Ad D. de productie van afvalstoffen

De productie van afvalstoffen is beperkt tot de bouwafvalstoffen tijdens de realisatie van onderhavig plan en toekomstige huishoudelijke en bedrijfsmatige afvalstoffen afkomstig van woningen en de aanwezige commerciële functies. De productie van afvalstoffen vormen naar aard en omvang geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapportage.

Ad E. verontreiniging en hinder

In de sloop en aanlegfase kan tijdelijk sprake zijn van verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Deze situatie is tijdelijk en leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen. In de gebruiksfase worden ten gevolge van de activiteiten geen belangrijke nadelige effecten verwacht. Verder leidt dit project niet tot onevenredige aantasting van beschermde natuurgebieden.

Ad F. het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering

De realisatie en ingebruikname van woningen en retail betreft geen risicovolle inrichtingen. Nabij het plangebied is wel sprake van transport van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijk weg vanwege bevoorrading van het LPG-station aan de Schaapweg. Dit LPG vulpunt wordt in maart 2025 ontmanteld en de route wordt dan ook opgeheven. In paragraaf 4.2. wordt verder ingegaan op het aspect externe veiligheid. Extreme weersomstandigheden zoals extreme temperaturen en veel neerslag komen steeds vaker voor door klimaatverandering. Dit geeft aanleiding tot



o.a. meer overstromingen op meer verschillende plaatsen, een hoger waterpeil van oppervlaktewateren en aanhoudende periodes van extreme droogte. De hoeveelheid verhard oppervlak blijft door de ontwikkeling gelijk. Door de realisatie van groene daken zal de ontwikkeling een positief invloed hebben op de risico's op rampen door klimaatverandering. In paragraaf 4.2 wordt daar verder op ingegaan als onderdeel van het aspect water.

Ad G. risico's voor menselijke gezondheid

Onderhavig plan heeft geen relevante emissie van gevaarlijke/verontreinigende stoffen die schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid.

Ad H. het bestaande grondgebruik

Zoals omschreven in hoofdstuk 2 bestaat het bestaande grondgebruik in het plangebied volledig uit het winkelcentrum de Sterpassage. Het plangebied kent volgens het vigerend bestemmingsplan 'In de bogaard' de enkelbestemming 'Centrum – 1'. De omgeving wordt gekenmerkt als stedelijk gebied. In paragraaf 4.2. wordt hierop ingegaan.

Ad I. relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) van het gebied

Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en is grotendeels bebouwd en verhard. Het plangebied en de omgeving hebben geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen, waardoor maar beperkt sprake is van kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen. In paragraaf 4.2 is nader ingegaan op de (potentieel) aanwezige natuurwaarden.

Ad J. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Het plangebied is niet gelegen in een stiltegebied of een grondwaterbeschermingsgebied zoals vermeld in de Provinciale omgevingsverordening Zuid-Holland. Het plangebied maakt ook geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Solleveld en Kapittelduinen) ligt op een afstand van circa 6 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN gebied bevindt zich op een afstand van circa 550 meter van het plangebied. Het plangebied en omgeving ligt niet in een gebied waar sprake is van een overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit (zie paragraaf 4.2). In het plangebied is een archeologische verwachting aanwezig, hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 4.2.

4.2 Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria die besproken zijn onder paragraaf 3.1 (de plaats en kenmerken van het project) in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten;
- de aard van het effect;
- het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten;
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

De mogelijke milieueffecten worden, indien aan de orde, aan de hand van de verschillende relevante thema's beschreven.

4.2.1 Archeologie en cultuurhistorie

Potentiele effecten ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie zijn met name gerelateerd aan verstoring van eventueel aanwezige archeologische waarden en aantasting van cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen het plangebied.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Actualisering Nota Cultureel Erfgoed met bijbehorende archeologische en cultuurhistorische waardenkaart (2013)
- Geldend bestemmingsplan 'In de Bogaard' (vastgesteld 11 februari 2014)

Huidige situatie

Het plangebied kent volgens het gemeentelijk archeologisch beleid de status 'middelhoge verwachting Neolithicum, Lage verwachting Brons- en IJzertijd'. Ten tijde van het opstellen van het geldende bestemmingsplan 'In de Bogaard' is archeologisch onderzoek uitgevoerd voor de Sterpassage, wat heeft geleid tot het afwaarderen van de verwachtingswaarde. Dit heeft als gevolg gehad dat er in 2014 geen beschermingsregime in het bestemmingsplan 'In de Bogaard' is opgenomen voor de Sterpassage. Voor de nieuwe ontwikkeling is geen noodzaak tot verder archeologisch onderzoek.

Uit de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Rijswijk blijkt dat in het plangebied zelf geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig zijn. Op ruimte afstand ten noordwesten van het plangebied ligt de Landgoederenzone welke zich kenmerkt door meerdere landgoederen met cultuurhistorische waarde.

Effecten ontwikkeling op archeologie en cultuurhistorie

Voor de gronden die nu bebouwd zijn, is sprake van een verstoring tot 1,5m onder maaiveld. Daar geldt een onderzoeksplicht voor grondroerende werkzaamheden dieper dan 1,5m en groter dan 100 m². Voor de gronden die nu niet bebouwd zijn, wordt een regime opgenomen waar voor grondroerende werkzaamheden dieper dan 0,5m onder maaiveld en groter dan 100 m² een onderzoek nodig is. Op deze manier zijn eventuele archeologische resten beschermd. Er geldt bovendien een wettelijke meldingsplicht (zorgplicht) indien tijdens grondwerkzaamheden archeologische resten worden gevonden. Gelet op de onderzoeksplicht en zorgplicht kan verstoring van eventueel aanwezige archeologie waarden voorkomen worden.

Conclusie

De beoogde ontwikkelingen leiden niet tot een negatief effect op eventueel aanwezige archeologische waarden en cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan.

4.2.2 Bodem

Potentiele effecten ten aanzien van bodem zijn niet te verwachten. Er wordt geen activiteit mogelijk gemaakt die een mogelijk bodemrisico met zich meebrengt.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Verkennend bodemonderzoek aan de Steenvoordelaan te Rijswijk, InpijnBlokpoel ingenieurs, d.d. 8 januari 2021;

Huidige situatie

Binnen het plangebied is in verband met de voorgenomen herontwikkeling een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Vanwege de nog in gebruik zijnde panden beschrijft dit onderzoek slechts de resultaten van de eerste fase van het onderzoek, het terreindeel wat momenteel, doch in beperkte mate, toegankelijk was. Na sloop van de aanwezige bebouwing zal in fase II het resterende projectgebied moeten worden onderzocht, als ook zal een verkennend asbest bodemonderzoek voor het gehele projectgebied moeten worden uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat in de bodem geen bodemvreemde materialen zijn aangetroffen. Analytisch zijn in de uitpandige bovengrond ten hoogste licht verhoogde gehalten aangetoond. De zandige bodemlaag direct onder de bebouwing is ten hoogste licht verontreinigd. Voor het overige zijn geen verhoogde gehalten in de vaste bodem aangetoond. In het grondwater van het noordelijk deelgebied zijn geen gehalten boven de desbetreffende streefwaarde aangetoond. Het grondwater op het zuidelijk deelgebied is ten hoogste licht verontreinigd.

Effecten ontwikkeling op bodem

De conclusie van het verkennend bodemonderzoek is dat de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de geplande herontwikkeling.

Binnen de beoogde herontwikkeling zijn geen activiteiten voorzien die een risico vormen voor de bodemkwaliteit binnen het gebied. De beoogde ontwikkelingen hebben dan ook geen negatief effect op de milieuhygienische kwaliteit van de bodem.

Conclusie

De beoogde ontwikkelingen leiden niet tot een negatief effect op de milieuhygienische kwaliteit van de bodem binnen het plangebied en de directe omgeving daarvan.



4.2.3 Niet-gesprongen explosieven

Potentiële effecten ten aanzien van niet-gesprongen explosieven betreft vooral de hinder die ontstaat als gevolg van de aanwezigheid en ruiming daarvan.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Historisch Vooronderzoek Conventionele Explosieven Sterpassage Rijswijk, IDDS Explosieven B.V., d.d. 11 augustus 2020.

Huidige situatie

Het is niet bekend of er rekening gehouden dient te worden met het aantreffen van conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog in de (water)bodem.

Effecten ontwikkeling

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat er in (de omgeving van) het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Er zijn echter te weinig indicaties om vast te kunnen stellen dat hierdoor CE zijn achtergebleven binnen het onderzoeksgebied. Op basis van de resultaten van dit vooronderzoek en de conclusies is het onderzoeksgebied daarom onverdacht op CE. Het is niet noodzakelijk om vervolgstappen te ondernemen in de CE-opsporing voorafgaand aan de voorgenomen werkzaamheden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van niet-gesprongen explosieven geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.



4.2.4 *Bedrijven en milieuzonering*

Potentiele effecten ten aanzien van bedrijven en milieuzonering zijn met name gerelateerd aan de realisatie van milieubelastende activiteiten en de beoordeling of er voldoende afstand is tussen milieuhindergevoelige bestemmingen en milieubelastende activiteiten.

Huidige situatie

Binnen het plangebied is reeds detailhandel, horeca en dienstverlening aanwezig en toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan. De directe omgeving van het plangebied bestaat uit winkels, horeca en publieke dienstverlening. Het gebied is te typeren als een gemengd gebied. De aanwezige functies in en om het plangebied vallen onder de lichtste categorie (milieucategorie 1) op basis van de VNG handreiking 'bedrijven en milieuzonering'.

Effecten ontwikkeling op bedrijven en milieuzonering

Het beoogde plan maakt aanvullend op het geldende bestemmingsplan alleen woningen mogelijk. Woningen zijn in een gemengd gebied direct grenzend aan milieucategorie 1 bedrijven toelaatbaar. Het plan heeft daarmee geen effect op de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving en binnen het plangebied zal sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

De beoogde ontwikkelingen leiden niet tot een negatief effect op de bedrijfsvoering van aanwezige bedrijven en/of het woon- en leefklimaat van woningen in het plangebied en de directe omgeving daarvan.

4.2.5 Externe veiligheid

Potentiele effecten ten aanzien van externe veiligheid zijn met name gerelateerd aan de aanwezigheid van risicobronnen in de omgeving van het gebied en/of de realisatie van risicovolle inrichtingen binnen het plan.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Quicksan externe veiligheid, Herontwikkeling Sterpassage Rijswijk, Aveco de Bondt BV, 201368, 3 juni 2021;

Huidige situatie

Het plangebied ligt in de omgeving van de route voor vervoer gevaarlijke stoffen Prinses Beatrixlaan- Generaal Spoorlaan.

Effecten ontwikkeling op externe veiligheid

Het Plaatsgebonden risico (PR) van de transportroute wordt niet overschreden. Het groepsrisico voor deze ontwikkeling is berekend. Het project leidt tot een toename van de bevolkingsdichtheid in het gebied. Als gevolg daarvan kan het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijk wegen toenemen. Uit het uitgevoerde onderzoek naar de hoogte van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde blijkt dat het groepsrisico zowel in de huidige als de toekomstige situatie kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Er is sprake van een beperkte (<10%) toename ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Omdat geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en de toename minder is dan 10% wordt geconcludeerd dat conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes een verdere verantwoording van het groepsrisico achterwege kan blijven. Wel dient de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van externe veiligheid geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

4.2.6 *Geluid*

Potentiële effecten ten aanzien van geluid zijn met name gerelateerd aan de toename van het aantal verkeersbewegingen dat het plan met zich mee brengt. Daarnaast dient de geluidsbelasting op de te realiseren woningen in beschouwing te worden genomen.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï, Peutz, SD/MH//HC 7352-2-RA, d.d. 18 maart 2021)
- Parkeren en verkeer herontwikkeling Sterpassage Rijswijk, Goudappel Coffeng, d.d. 30 juni 2021.

Huidige situatie

In de huidige situatie zorgt het winkelcentrum voor geluidseffecten op de omgeving, bijvoorbeeld als gevolg van de bevoorrading van de winkels en de geluidseffecten van de verkeersaantrekkende werking van het winkelcentrum. Het gaat hierbij vooral om wegverkeerslawaaï.

Effecten ontwikkeling op geluid binnen plangebied

Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) mogelijk. Er is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting van wegverkeer op de gevels van de woningen. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat niet overal voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48dB op basis van de Wet geluidhinder. Er treden ten gevolge van wegverkeer over de Prinses Beatrixlaan en de Steenvoordelaan (weggedeelte waar maximaal 50 km/uur geldt) ter plaatse van de gevels van het beoogde bouwplan geluidbelastingen op tot ten hoogste respectievelijk 51 en 54 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh). De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden zodat bebouwing met een geluidgevoelige bestemming op de betreffende locatie mogelijk is.

Onderzocht is of bron- en overdrachtsmaatregelen toegepast kunnen worden om de geluidbelasting te reduceren. Geconcludeerd is dat met betrekking tot het voorliggende plan bron- en overdrachtsmaatregelen redelijkerwijs niet mogelijk zijn of dat deze onvoldoende effect hebben in relatie tot de kosten en omvang van het plan. In voorliggende situatie worden (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger dan ook als meest kansrijk geacht. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen zal te zijner tijd nog een akoestisch onderzoek verricht moeten worden naar de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie.

Voor die woningen waar ter plaatse van de gevels de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden als gevolg van de Steenvoordelaan of Prinses Beatrixlaan dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Daarmee is de realisatie van woningbouw haalbaar binnen de wettelijke kaders op het gebied van geluidhinder.



Effecten ontwikkeling op geluid buiten plangebied

De te realiseren woningen, detailhandel, horecafuncties en commerciële dienstverlening trekken verkeer aan. Anderzijds vervalt de bestaande detailhandel, hetgeen een afname van verkeer tot gevolg heeft. Verkeersbewegingen hebben invloed op de geluidsbelasting van (woningen in) de omgeving. Voor het uitstralingseffect (de gevolgen van de verkeersgeneratie van nieuwe ontwikkelingen voor de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen) gelden geen wettelijke normen.

Uit het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar verkeer en parkeren (zie paragraaf 4.2.11 voor nadere toelichting daarop) blijkt dat de verkeersgeneratie van het plan ca. 1.306 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddeld) bedraagt. In de bestaande situatie is sprake van een verkeersgeneratie van ca. 1.347 motorvoertuigen per etmaal (weekdag). Uit de berekeningen blijkt dus dat netto sprake is van een afname van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Bij uitoefening van het plan zal de geluidsbelasting op de omgeving als gevolg van wegverkeer dus omlaag gaan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van geluid geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

4.2.7 *Luchtkwaliteit*

Potentiele effecten ten aanzien van luchtkwaliteit zijn met name gerelateerd aan de toename van het aantal verkeersbewegingen die het plan met zich mee brengt. Daarnaast dient de luchtkwaliteit in het gebied in beschouwing te worden genomen.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Notitie Sterpassage te Rijswijk – beschouwing luchtkwaliteitsaspecten, Peutz bv, d.d. 19 februari 2021.
- Parkeren en verkeer herontwikkeling Sterpassage Rijswijk, Goudappel Coffeng, d.d. 30 juni 2021.

Huidige situatie

De jaargemiddelde concentraties ter plaatse van het plangebied bedragen (op grond van de gegevens die binnen de NSL-monitoring beschikbaar zijn) voor het jaar 2020 25 µg/mg/m³ voor stikstofdioxide (NO₂) en 20 en 12 µg/mg/m³ voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De huidige luchtkwaliteit in het plangebied voldoet derhalve ruimschoots aan de van toepassing zijnde grenswaarden.

Effecten ontwikkeling op luchtkwaliteit

In de huidige situatie is reeds sprake van beïnvloeding van de luchtkwaliteit als gevolg van verkeersgeneratie die het winkelcentrum met zich meebrengt en de verwarming van de aanwezige opstallen.

Door de realisatie van de woningen, detailhandel, horecafuncties en commerciële dienstverlening zal het verkeer van en naar het plangebied toenemen. Anderzijds vervalt de bestaande detailhandel, hetgeen een afname van verkeer tot gevolg heeft. Dit heeft invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Uit het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar verkeer en parkeren (zie paragraaf 4.2.11 voor nadere toelichting daarop) blijkt dat de verkeersgeneratie van het plan ca. 1.306 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddeld) bedraagt. In de bestaande situatie is sprake van een verkeersgeneratie van ca. 1.347 motorvoertuigen per etmaal (weekdag). Uit de berekeningen blijkt dus dat netto sprake is van een afname van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

Bij uitoefening van het plan zal de concentratie in de buitenlucht van verontreinigende stoffen per saldo dus verbeteren of ten minste gelijk blijven. Er wordt derhalve voldaan aan artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van luchtkwaliteit geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

4.2.8 Flora en Fauna

Potentiële effecten ten aanzien van flora en fauna zijn met name gerelateerd aan soortenbescherming binnen en direct rondom het plangebied en gebiedsbescherming van natuurgebieden.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Sterpassage te Rijswijk, inventarisatie Gierzwaluw, Huismus en vleermuizen in het kader van de natuurwetgeving, Van der Goes en Groot, d.d. 11 november 2020;
- Stikstofonderzoek woningbouw Sterpassage Rijswijk, IDDS b.v., d.d. 8 juni 2021.

Huidige situatie

Voor het Masterplan In de Bogaard is in 2019 een ecologische quickscan uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde soorten flora en fauna. Het bestemmingsplangebied voor de Sterpassage valt daar binnen. Uit de quickscan is gebleken dat er alleen voor wat betreft de vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen niet uitgesloten kan worden dat deze in het plangebied van de Sterpassage aanwezig zijn en er mogelijk effecten op kunnen treden.

Uit het nader onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen. In het plangebied kunnen wel broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Verder blijkt uit het nader onderzoek dat in het plangebied alleen langsvliegende, in vlucht baltsende en foeragerende vleermuizen zijn waargenomen. Verblijfplaatsen van vleermuizen konden niet worden vastgesteld in het plangebied. De in vlucht baltsende vleermuizen vertoonden geen gebouwgebonden activiteit en konden niet aan aanwezige bebouwing worden gekoppeld.

Het plangebied maakt geen deel uit van beschermd natuurgebied zoals Natura-2000 of NNN. De dichtstbijzijnde Natura-2000 gebieden betreffen Westduinpark & Wapendal (op 6 km afstand), Solleveld & Kapittelduinen (op 6 km afstand) en Meijendel & Berkheide (op 7 km afstand)

Effecten ontwikkeling op soortenbescherming

Uit het nader onderzoek blijkt dat geen sprake is van verblijfplaatsen van vleermuizen en/of andere beschermde gebruiksfuncties die in betekenende mate worden aangetast. Het foerageergebied voor vleermuizen binnen het plangebied maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen essentieel deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken. Het aanvragen van ontheffing in het kader van Wet natuurbescherming is derhalve niet benodigd.

Wel kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Door de werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen uit te voeren, is te voorkomen dat mogelijk aanwezige broedvogels verstoord worden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen duurt ruwweg van half maart tot half juli. Mocht in het broedseizoen gewerkt gaan worden is het mogelijk voorafgaand aan het broedseizoen of voorafgaand aan de vestiging van broedvogels het plangebied ongeschikt te maken als

(nog) geen nesten aanwezig zijn. Dit is een aandachtspunt in het kader van de uitvoering en volgt uit de zorgplicht uit de Wet natuurbescherming.

Effecten ontwikkeling op gebiedsbescherming

Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering van beschermd natuurgebied zijn niet aan de orde. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring, verzuring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

De stikstofemissie van het plan is bepaald en met behulp van AERIUS berekent of sprake is van stikstofdepositie op nabij gelegen Natura-2000 gebieden. Ten behoeve van dit onderzoek is rekening gehouden met de sloop van de bestaande bebouwing, de realisatie van het nieuwe plan en het gebruik daarvan.

Naar verwachting zal de totale bouwphase, inclusief sloop, ongeveer 3 jaar in beslag nemen. Tijdens deze aanlegfase vindt stikstofemissie plaats door mobiele werktuigen en verkeersbewegingen. Uit de berekening volgt dat in de rekenjaren 2022 en 2023 er een beperkte (0,01 mol/ha/jr) depositie is op de gebieden 'Meijendel & Berkheide', 'Wetsduinpark & Wapendal' en 'Solleveld & Kapittelduinen'. Gelet op de berekende overschrijding in de toekomstige situatie, is er een verschilberekening opgesteld om te achterhalen of de toekomstige situatie ondanks de verhoging van > 0,00 mol/ha/jr leidt tot een betere situatie dan de oude situatie. De uitkomst hiervan is dus dat met behulp van intern salderen ten opzichte van de referentiesituatie in 2021 er per saldo $\leq 0,00$ mol/ha/jr stikstofdepositie optreedt op gevoelig Natura 2000-gebied.

Tijdens de gebruiksfase vindt stikstofemissie uitsluitend plaats als gevolg van verkeersbewegingen, de bebouwing wordt niet aangesloten op het gasnet. Op basis van de totale verkeersgeneratie van het plan zijn de AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat ook tijdens de gebruiksfase geen sprake is van stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van Flora en Fauna (soortenbescherming en gebiedsbescherming) geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

4.2.9 Water

Potentiele effecten ten aanzien van water betreffen met name de waterkwaliteit, noodzaak tot waterberging, behandeling van regen- en afvalwater, etc.

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Watersleutel, Hoogheemraadschap Delfland, d.d. 15 oktober 2020.

Huidige situatie

Het plangebied is in de huidige situatie volledig bebouwd en/of verhard. Afvalwater betreft uitsluitend het vuilwater afkomstig van de voorzieningen in het winkelcentrum. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen primaire- of regionale waterkeringen aanwezig. Het plangebied is dan ook niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering. Ook ligt het gebied niet in een drinkwaterbeschermingsgebied. Parallel aan de Steenvoordelaan, onder het plangebied door loopt een duiker. Deze duiker verbindt het water in de wijken ten noorden van de Generaal Spoorlaan met onder andere het water bij Henri ter Hallsingel en Willem Royaardsstraat en verder naar het zuiden toe.

Effecten ontwikkeling op water

Voor het project is de zogenoemde Watersleutel van Hoogheemraadschap Delfland uitgevoerd. De watersleutel berekent de benodigde waterberging, zowel voor het compenseren van verharding als om gevolgen van klimaatverandering op te vangen.

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 7.730 m². Daarvan is in de huidige situatie 7.150 m² bebouwd en de rest is verhard (580 m²). In de toekomstige situatie wordt ca. 6.150 m² bebouwd en zal ca. 1.480 m² verhard zijn en ca. 100 m² aan onverhard (inschatting van de omvang van het groen in de openbare ruimte). Omdat er geen sprake is van een toename aan verhard oppervlak is ook geen extra waterberging nodig is. Wel is er 103 m² aan waterberging nodig om rekening te houden met heviger neerslag door klimaatverandering. In kubieke meters komt dit neer op 60 m³ aan waterberging. Met dit wordt in het ontwerp rekening gehouden door waterbergende capaciteit op het dakoppervlak toe te voegen.

In de openbare ruimte die wordt toegevoegd door het nieuwe Steenvoordeplein ontstaat ruimte voor meer groen en daarmee samenhangend ruimte voor waterinfiltratie. Ook wordt in het bouwplan een groen dak opgenomen met ruimte voor waterberging. Hiermee ontstaat een verbetering van de waterbergende capaciteit ten opzichte van de huidige situatie. De hoeveelheid neerslag die niet direct wordt opgenomen door de vegetatie op het dak wordt deels vertraagd afgevoerd. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verbetering en wordt het rioleringsstelsel door hemelwater minder belast zodat wateroverlast zoveel mogelijk wordt beperkt.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van Water geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.

4.2.10 *Windhinder en bezonning/schaduwwerking*

Geraadpleegde informatie/onderzoeken

- Masterplan In De Bogaard en bijlagen, Gemeente Rijswijk. d.d. 12 september 2019
- Bestemmingsplan 'Sterpassage', In de Bogaard te Rijswijk, Beoordeling windklimaat en bezonning, Peutz bv, d.d. 13 januari 2021.

Huidige situatie

In de huidige situatie is er geen sprake van hoogbouw binnen het plangebied. De aanwezige bebouwing heeft een bouwhoogte van maximaal 2 bouwlagen.

Effecten ontwikkeling op windhinder

Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk tot 75 meter hoog. Het voorkomen van windhinder is grotendeels afhankelijk van het ontwerp van het gebouw. Bij gebouwen hoger dan 30 meter is het uitvoeren van een windhinderonderzoek verplicht. In het Masterplan is mogelijke windhinder in beeld gebracht op basis van de bedachte stedenbouwkundige opzet met hoogbouwlocaties. Samenvattend levert dit de volgende conclusies op:

- Ten opzichte van de bestaande situatie wordt het windklimaat in het ontwerp Masterplan plaatselijk overwegend gunstiger (bijvoorbeeld rondom De Generaal) en op enkele andere plekken ongunstiger.
- Het te verwachten windklimaat aan het Bogaardplein is verbeterd.
- Het windklimaat bij de kopgevels van het stadhuis wordt gunstiger dan in de bestaande situatie dankzij de geprojecteerde laagbouwwolumes. Er is hierdoor naar verwachting niet langer sprake van een slecht windklimaat voor doorlopen.
- Voor het Masterplan is nergens in het plangebied windgevaar of een slecht windklimaat voor doorlopen vastgesteld.

In verband met een gewijzigde gebouwworm ten opzichte van het masterplan heeft aanvullend onderzoek naar windhinder en bezonning plaatsgevonden door Peutz. De conclusie van dit aanvullend onderzoek is dat het te verwachten windklimaat rond de nieuwbouw geschikt zal zijn voor doorlopen en op de meeste plaatsen ook voor slenteren, zodat sprake zal zijn van een prettige omgeving voor winkelen en verblijven, zeker op het nieuwe Steenvoordeplein en in de winkelstraten.

Effecten ontwikkeling op bezonning/schaduwwerking

In het kader van het Masterplan is een bezonningsstudie uitgevoerd op basis van de stedenbouwkundige opzet. Voor de ontwikkeling van alle bouwenvoloppen 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. Er zijn echter slechts een zeer beperkt aantal knelpunten ten aanzien van de TNO-norm. Deze vormen een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de bouwplannen.



In verband met een gewijzigde gebouwworm ten opzichte van het masterplan heeft aanvullend onderzoek naar bezonning plaatsgevonden door Peutz. De conclusie van dit aanvullend onderzoek is dat voor de meeste bestaande woningen rondom het bestemmingsplangebied de bezonningseffecten vergelijkbaar zijn met het Masterplan. Voor enkele appartementen op de kruising van de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan treedt een kleine verslechtering op, ondanks dat de hoogte van het zuidelijke hoogbouwdeel omlaag is gebracht van 100 m naar 75 m. De breedte van het zuidelijke hoogbouwdeel is in het bestemmingsplan iets ingekort, om de effecten enigszins te beperken. Desondanks blijft sprake van een negatief effect op bezonning. Dit is echter inherent aan de keuze om het winkelcentrum In de Bogaard te intensiveren middels hoogbouw. Het verder verkleinen van de bouwmassa zou leiden tot een vergroting van een ander gebouwdeel, wat ook een effect kan hebben op de bezonning of het windklimaat. Het bouwplan voor de Sterpassage betreft een binnenstedelijke ontwikkeling waarmee een groot maatschappelijk belang gediend is. Gelet op het grote maatschappelijke belang wordt de relatief beperkte mate waarin voor enkele woningen niet aan de lichte TNO-norm kan worden voldaan, aanvaardbaar geacht.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van windhinder geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor de omgeving. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van bezonning/schaduwwerking plaatselijk het plan tot een negatief effect leidt. Dit wordt echter niet als een dusdanig belangrijk nadelig gevolg voor het milieu of de omgeving beschouwd waarvoor het uitvoeren van een volwaardige m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

4.2.11 Verkeer en parkeren

Potentiele milieueffecten ten aanzien van verkeer en parkeren zijn met name gerelateerd aan de toename van het aantal verkeersbewegingen die het plan met zich mee brengt en de realisatie van voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied. Eventuele gevolgen daarvan ten aanzien van geluid, natuur en luchtkwaliteit zijn reeds in eerdere paragrafen in beschouwing genomen. Andere of aanvullende milieueffecten als gevolg van verkeer en parkeren zijn niet te verwachten.

Beschikbare informatie/onderzoeken

- Parkeren en verkeer herontwikkeling Sterpassage Rijswijk, Goudappel Coffeng, d.d. 30 juni 2021.

Huidige situatie

In de bestaande situatie is sprake van een verkeersgeneratie van ca. 1.347 motorvoertuigen (mvt) per etmaal (weekdag) of 1.482 motorvoertuigen (mvt) per etmaal (werkdag).

In de huidige situatie zijn (afgerond) 228 parkeerplaatsen benodigd. De parkeerkundig maatgevende momenten zijn de koopavond en zaterdagmiddag.

Effecten ontwikkeling op verkeer

De verkeersgeneratie van het toekomstige plan bedraagt ca. 1.306 mvt/weekdag etmaal of ca. 1.422 mvt/werkdag etmaal. Er is dus sprake van een afname van verkeer ten opzichte van de bestaande situatie. Dit komt omdat de detailhandel in de bestaande situatie een grotere verkeersaantrekkende werking heeft dan woningen (er gaan meerdere malen mensen heen en weer, verspreid over de dag). Behoudens de ochtendspits neemt op alle momenten de verkeersdruk van de locatie af. Om te beoordelen wat het effect is van de planontwikkeling op de verkeerssituatie bij de Steenvoordelaan is door Goudappel Coffeng een schouw ter plaatse uitgevoerd. De toename van minder dan 1 auto per minuut in de ochtendspits op het drukste uur, is verkeerskundig beperkt en leidt naar verwachting niet tot knelpunten. De beoogde locatie van de inrit van de parkeergarage komt ter plaatse van de huidige laad- en losruimte. Het vrachtverkeer dat hier momenteel in- en uitgaat wordt vervangen door personenauto's. Er komt voldoende opstelruimte om veilig het aanwezige fietspad te kruisen en te kunnen wachten om de weg op te kunnen gaan danwel om de garage in te rijden.

Vanwege de ruimtelijke complexiteit en het schaalniveau van de ontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard is een projectmodel uitgewerkt om meer inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Uit het projectmodel blijkt dat het planeffect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling verkeerskundig beperkt is. Het verkeer rondom In de Bogaard kan in de toekomstige situatie goed worden afgewikkeld.



Effecten ontwikkeling op parkeren

In de toekomstige situatie is sprake van een (ongewogen) parkeervraag van 306 parkeerplaatsen voor de woningen. Het parkeren van bewoners van de woningen wordt grotendeels opgevangen in een nieuwe parkeergarage met 213 parkeerplaatsen. Door het aanbieden van een mobiliteitsconcept aan bewoners (inzet deelauto's) bedraagt de parkeervraag 257 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er sprake is van een resterend parkeeraanbod van 44 parkeerplaatsen dat niet in de nieuwe garage wordt opgevangen (257-213). Het resterend benodigd parkeeraanbod voor de toekomstige bewoners (ca. 44 parkeerplaatsen) wordt opgevangen in de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving. Hiervoor wordt een reserveringsovereenkomst afgesloten.

De parkeervraag van de commerciële voorzieningen en de parkeervraag van de bezoekers van de woningen kan worden afgewenteld op de bestaande parkeervoorzieningen in het winkelcentrum. Op basis van het verschil tussen de huidige en toekomstige situatie is de maximaal benodigde parkeervraag in de omgeving berekend, deze bedraagt 145 parkeerplaatsen (op zaterdagavond). Er is voldoende ruimte in de bestaande voorzieningen in de directe omgeving beschikbaar om dit op te vangen.

In de omgeving van het plangebied is sprake van betaald parkeren in de openbare ruimte. De toekomstige bewoners en ook bezoekers van de woningen en van de commerciële voorzieningen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor het parkeren op straat.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van verkeer en parkeren geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor de omgeving.



4.3 Samenvatting milieueffecten

In tabel 3.1 zijn de conclusies van de beoordeling van de potentiële effecten van de ontwikkeling samengevat en is aangegeven of het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

Tabel 4.1: Samenvatting milieueffecten

(milieu)thema	Conclusie beoordeling potentiële effecten	Doorlopen m.e.r.-procedure noodzakelijk?
Archeologie en cultuurhistorie	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Bodem	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van bodem geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Niet-gesprongen explosieven	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van niet-gesprongen explosieven geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Bedrijven en milieuzonering	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van bedrijven en milieuzonering geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Externe veiligheid	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van externe veiligheid geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Geluid	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van geluid geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Luchtkwaliteit	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van luchtkwaliteit geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Flora en fauna	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van flora en fauna geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Water	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van water geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Windhinder en bezonning/schaduwwerking	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van windhinder en bezonning/schaduwwerking geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee
Verkeer en parkeren	Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van verkeer en parkeren geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten voor het milieu.	Nee

5 Beoordeling van de effecten en conclusies

5.1 Conclusie t.a.v. mogelijke aanzienlijke milieueffecten

Het voornemen om de Sterpassage te Rijswijk te herontwikkelen waarbij woningbouw en commerciële activiteiten worden ontwikkeld binnen het projectgebied leidt in beperkte mate tot effecten voor het milieu en de omgeving. Voor alle onderzochte aspecten geldt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten.

Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet noodzakelijk om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

5.2 Conclusie (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

Op basis van de huidige kennis en uitgangspunten ten tijde van het uitvoeren van deze m.e.r.beoordeling, kan voor alle aspecten worden uitgesloten dat onderhavig plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu oplevert.

Geadviseerd wordt om het college van B&W van de gemeente Rijswijk op basis van deze notitie te laten besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.



Aveco de Bondt
ingenieursbedrijf

Bijlage 1 – MER beoordeling Masterplan In de Bogaard

MER

beoordeling

Masterplan



Rijswijk

Herontwikkeling In de Bogaard

M.e.r.-beoordeling



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Herontwikkeling In de Bogaard, Rijswijk

M.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20190576

projectleider:

ir. M. van der Meulen

auteur(s):

ir. M. van der Meulen
ing. E.E. Barendregt

planstatus

datum:

15-07-2019

opdrachtgever:

Gemeente Rijswijk

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	6
1.3. Leeswijzer	7
2. Plaats en kenmerken van het project	9
2.1. Plaats van het project	9
2.2. Kenmerken van het project	15
2.3. Transformatieprojecten rondom In de Bogaard	19
3. Kenmerken van de milieueffecten	21
3.1. Algemeen	21
3.2. Verkeer en parkeren	21
3.2.1. Beoordelingskader	21
3.2.2. Effectbeoordeling	21
3.3. Luchtkwaliteit	22
3.3.1. Effectbeoordeling	23
3.4. Wegverkeerslawaaï	26
3.4.1. Beoordelingskader	26
3.4.2. Effectbeoordeling	26
3.5. Bodem en water	28
3.5.1. Beoordelingskader	28
3.5.2. Effectbeoordeling	28
3.6. Natuur	28
3.6.1. Beoordelingskader	28
3.6.2. Effectbeoordeling	29
3.7. Risico's op zware ongevallen of rampen	30
3.7.1. Externe veiligheid	30
3.7.2. Risico's op rampen door klimaatverandering	31
3.8. Windhinder en schaduwwerking	31
3.8.1. Beoordelingskader	31
3.8.2. Effectbeoordeling	31
3.9. Aanlegwerkzaamheden	31
3.10. Cumulatie van milieugevolgen	32
3.11. Mitigerende maatregelen	32
4. Conclusie	33

Bijlage

Quicksan Wet natuurbescherming

1.1. Aanleiding

Het winkelcentrum In de Bogaard in Rijswijk is verouderd en heeft te maken met veel leegstand. Er zijn plannen om het winkelcentrum en de omgeving te transformeren van een naar binnen gekeerd en monofunctioneel winkelgebied naar een groen, open, levendig en multifunctioneel stadscentrum. Als eerste stap is in 2017 de Gebiedsvisie In de Bogaard en omgeving vastgesteld, waarin de ambities zijn vastgelegd. Bij de totstandkoming van de gebiedsvisie is een groot aantal belanghebbenden betrokken. Om de ambities verder uit te werken is vervolgens gestart met een proces dat moet leiden tot een vastgesteld masterplan. Om de beoogde herontwikkeling mogelijk te maken is een aanpassing van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'In de Bogaard' uit 2014 noodzakelijk. De herontwikkeling komt gefaseerd tot stand waarbij de komende jaren naar verwachting verschillende bestemmingsplanprocedures worden doorlopen om de verschillende deelontwikkelingen mogelijk te maken. In samenhang met de transformatie van het winkelcentrum vindt een herinrichting van de Prinses Beatrixlaan plaats.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. In het masterplan dat in voorbereiding is wordt uitgegaan van het toevoegen van ruim 2.000 woningen aan het gebied (waarvan circa 1.200 op de locatie In de Bogaard en circa 1.000 op omliggende locaties). De navolgende tabel geeft een overzicht van de indicatieve woningaantallen zoals opgenomen in het masterplan.

Tabel 1.1 Woningaantallen op basis van masterplan (indicatief)

<i>Deellocatie</i>	<i>Aantal woningen</i>
In de Boogaard	1.243
Winston Churchill Tower	316
JC Van Markenlaan 3 -5	100
HBG Locatie	550
Totaal	2.209

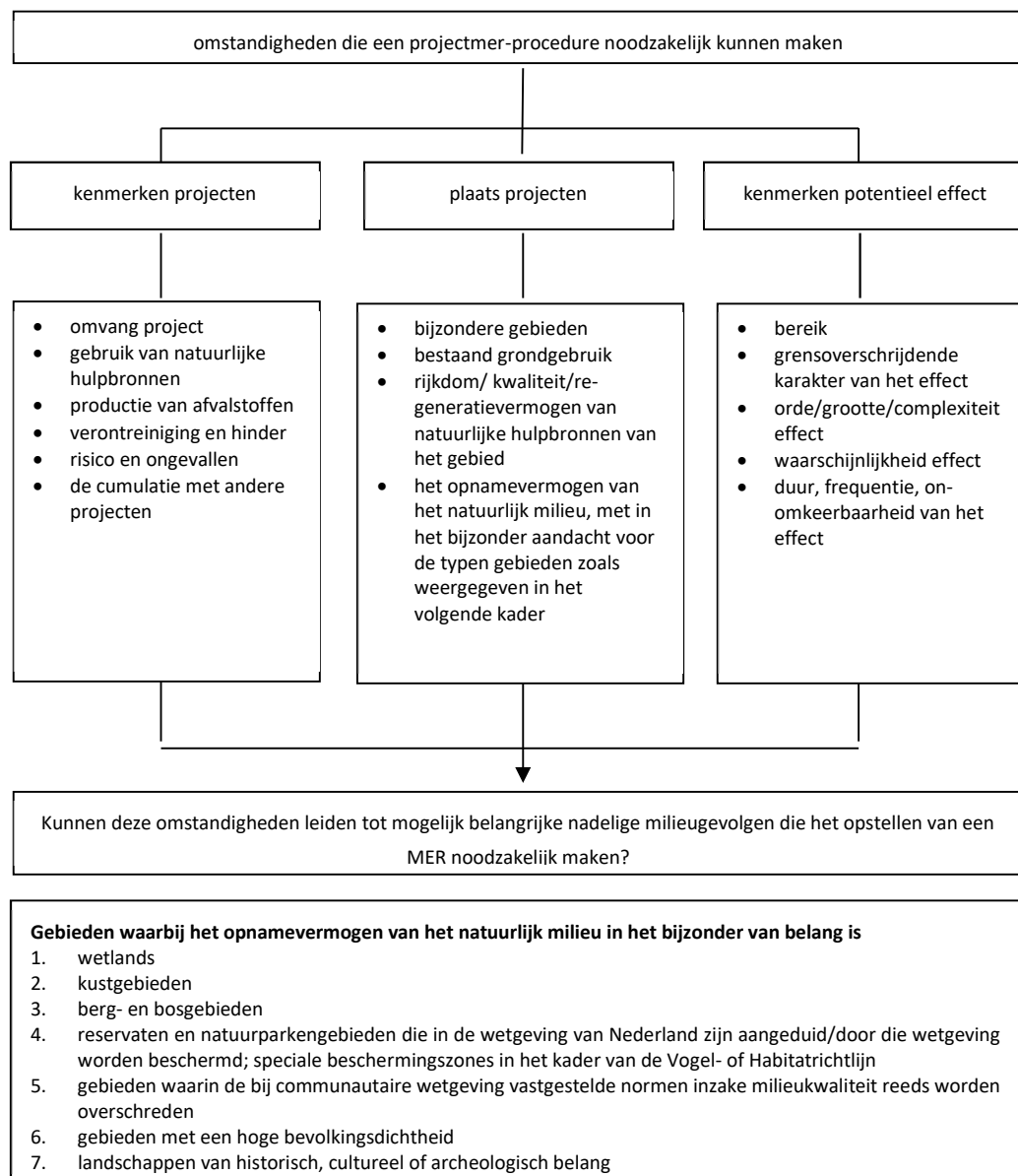
Voor de Churchill Tower en de HBG-locatie is ten behoeve van de ruimtelijke procedures inmiddels een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Ook voor 'De Generaal' is een planologische procedure doorlopen. Het aantal toe te voegen woningen ter plaatse van het winkelcentrum In de Boogaard ligt met circa 1.200 woningen onder de drempelwaarde van 2.000 woningen uit het Besluit milieueffectrapportage waarmee een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. De gemeente Rijswijk kiest er echter wel voor om in de m.e.r.-beoordeling alle programmatische uitgangspunten zoals die worden vastgelegd in het masterplan in samenhang te beschouwen. Formeel is de m.e.r.-beoordelingsplicht echter niet gekoppeld aan het masterplan, maar aan het eerste bestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht om (een deel van de) de beoogde herontwikkeling van het winkelcentrum mogelijk te maken.

1.2. Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die de ontwikkeling voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het plan;
- de omvang van het plan;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Deze omstandigheden zijn in het navolgende schema uitgewerkt.



Het bevoegd gezag dient (bij voorkeur in een zo vroeg mogelijk stadium) een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het plan, de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

Relatie m.e.r.-beoordeling, masterplan en ruimtelijke procedures

Formeel is de m.e.r.-beoordelingsplicht niet gekoppeld aan het masterplan, maar aan het eerste bestemmingsplan (of omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan) dat in procedure wordt gebracht om de beoogde herontwikkeling van het winkelcentrum of een deel daarvan mogelijk te maken. Door in een vroegtijdig stadium in het kader van het masterplan een m.e.r.-beoordeling uit te voeren, ontstaat er duidelijkheid over het al dan niet optreden van belangrijke nadelige milieugevolgen. Bij de verdere uitwerking van de plannen kan in het kader van de verschillende ruimtelijke procedures worden verwezen naar het genomen m.e.r.-beoordelingsbesluit en is niet steeds opnieuw een m.e.r.-beoordelingsbesluit noodzakelijk. Voorwaarde is wel dat de initiatieven passen binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals vastgelegd in het masterplan en er geen sprake is van andere ontwikkelingen of omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling. De voorliggende m.e.r.-beoordelingsnotitie richt zich op de vraag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. In het kader van de ruimtelijke procedures zal op onderdelen nog meer specifiek en/of vervolgonderzoek noodzakelijk zijn.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en de kenmerken van het project;
- geeft in hoofdstuk 3 inzicht in de verwachte milieueffecten;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van de informatie uit het masterplan 'In de Bogaard' en diverse studies in het kader van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan en ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van het winkelcentrum.

2. Plaats en kenmerken van het project

9

2.1. Plaats van het project

Het plangebied 'In de Bogaard' ligt in het Stationskwartier op de hoek van de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan. Het gebied wordt begrensd door deze hoofdwegen en door de Sir Winston Churchilllaan en de Steenvoordelaan. Zie figuur 2.1 voor de globale ligging van het plangebied binnen de kern Rijswijk.



Figuur 2.1. Globale ligging projectgebied binnen de kern Rijswijk

Figuur 2.2 laat de ligging van de verschillende transformatielocaties (onderdeel van het masterplan) in de omgeving van het winkelcentrum zien.



Figuur 2.2. Ligging deellocaties masterplan In de Bogaard

Het winkelcentrum vormt een monofunctioneel en gesloten, naar binnen gekeerd eiland binnen Rijswijk. Op de begane grond van het winkelcentrum bevinden zich vooral kleine bedrijven, horeca en een aantal grote winkelformules. De eerste verdieping van het complex wordt voornamelijk door grote winkelformules bezet. De eigendomsverhoudingen zijn sterk versnipperd. Binnen het winkelcentrum is sprake van een structurele leegstand van circa 30%, met name binnen het noordelijke deel. Ook staat een groot deel van de (in totaal 2.600) parkeerplaatsen een groot deel van de dag leeg. Gezien de huidige ontwikkelingen in de retailmarkt is het niet aannemelijk dat kan worden getransformeerd naar een florerend winkelcentrum van deze omvang.

De Prinses Beatrixlaan is een regionale hoofdweg door Rijswijk. De weg heeft op dit moment ter hoogte van In de Bogaard een zeer breed wegprofiel van bijna 100 meter breed met twee dubbele rijbanen en grote parkeerterreinen in de middenberm (zie figuur 2.3). Hierdoor vormt de Prinses Beatrixlaan een barrière tussen het winkelcentrum en de omliggende wijken.



Figuur 2.3. Overzicht van het winkelcentrum (met op de voorgrond de Prinses Beatrixlaan)

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

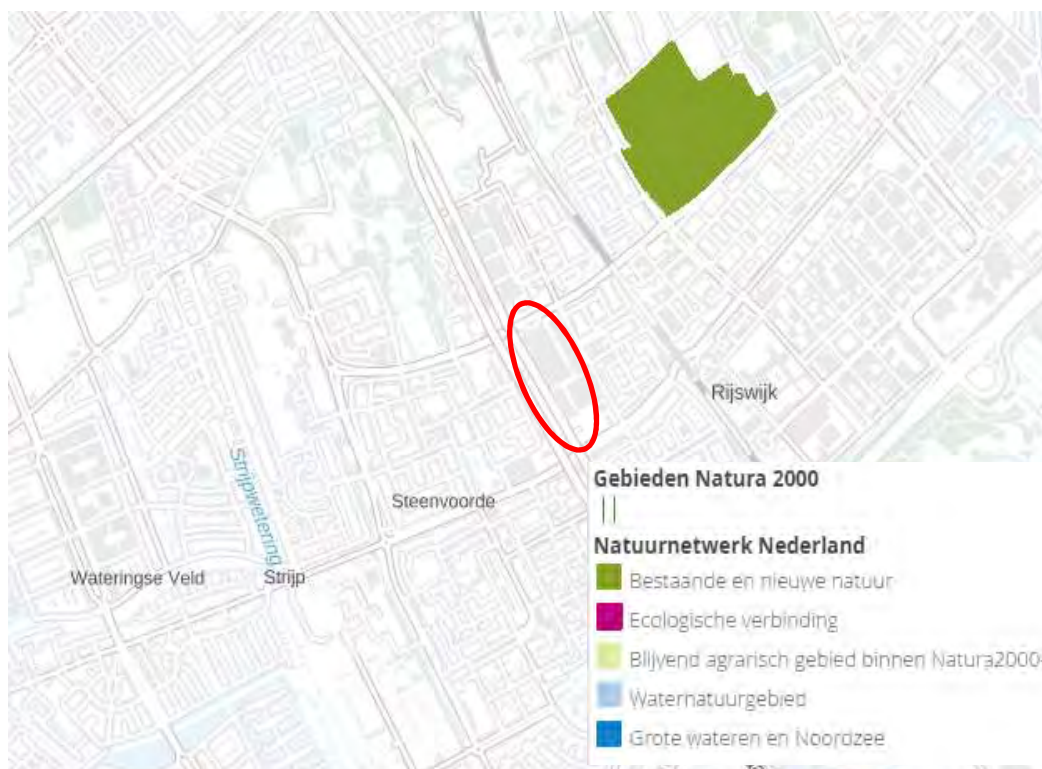
Uit figuur 2.4 blijkt dat het plangebied niet is gelegen in een stiltegebied of een grondwatergebied zoals vermeld in de Provinciale omgevingsverordening Zuid-Holland.

Het plangebied maakt ook geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen, ligt op een afstand van circa 6 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN gebied bevindt zich op een afstand van circa 550 meter van het plangebied (zie figuur 2.4).

Het plangebied en omgeving ligt niet in een gebied waar sprake is van een overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit (zie paragraaf 3.3).



Figuur 2.4. Plangebied (rode cirkel) ten opzichte van milieubeschermingsgebieden
(bron: Provinciale Milieuverordening)

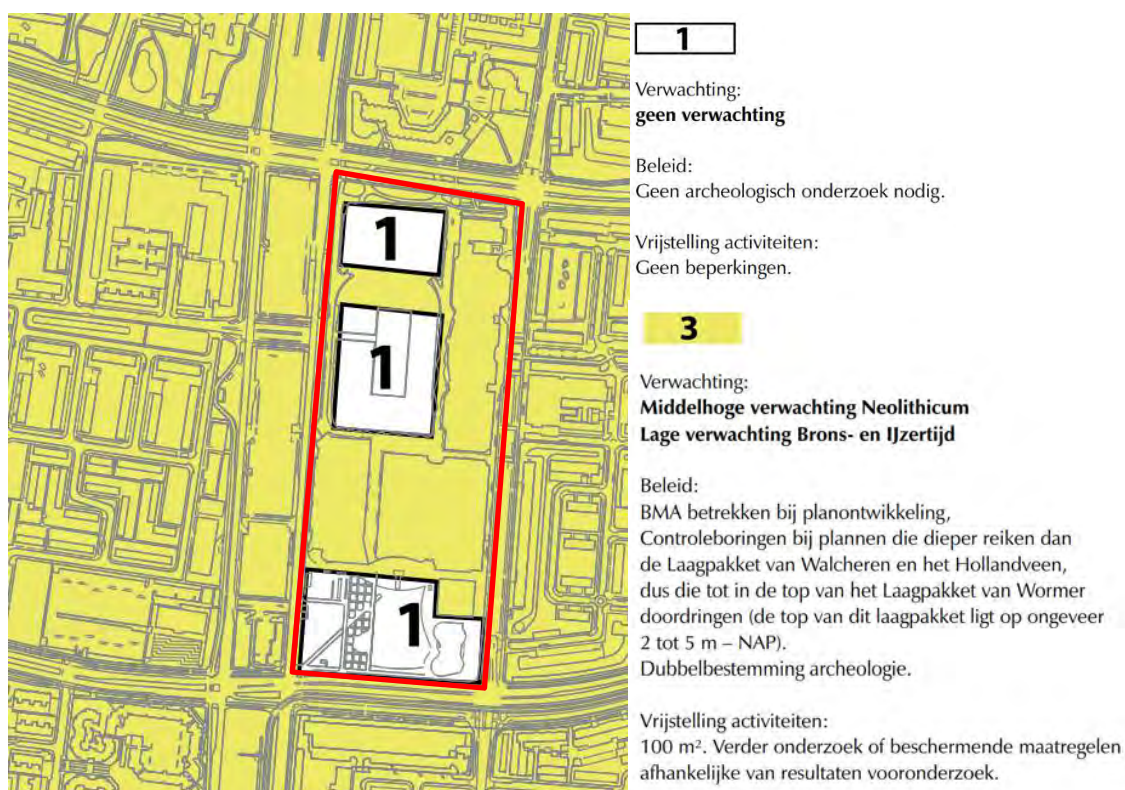


Figuur 2.5. Plangebied (rode cirkel) t.o.v NNN
(bron: Provincie Zuid-Holland)

Archeologie

De gemeentelijke archeologische waarden- en beleidskaart heeft twee niveaus (kaartbladen) op basis van de ouderdom en diepteligging in de bodem. De bewoningsresten uit de Neolithicum, Brons- en IJzertijd liggen in een groot deel van Rijswijk op een diepte van meer dan 1,5-2 meter beneden maaiveld. De bewoningsresten uit de Romeinse tijd en jonger liggen in heel Rijswijk op een diepte vanaf de onderzijde van de bouwvoor. De dikte van de bouwvoor verschilt in Rijswijk echter per gebied.

Op het kaartblad Neolithicum, Brons- en IJzertijd (legenda nr. 3) heeft een gedeelte van het plangebied de status 'Middelhoge verwachting Neolithicum, Lage Verwachting Brons- en IJzertijd'. Het beleid is het betrekken van het gemeentelijk taakveld Archeologie bij de ontwikkeling van plannen. Een (verkenkend) booronderzoek is nodig bij plannen die dieper reiken dan het Laagpakket van Walcheren en het Hollandveen (en is dus nodig voor plannen waarbij het grondwerk reiken tot in de top van het Laagpakket van Wormer doordringen. Dit is ongeveer 2 tot 5 m - NAP. Verder onderzoek (of beschermende maatregelen) is (zijn) afhankelijk van de resultaten van het vooronderzoek. De vrijstelling is tot 100 m². De overige gedeeltes van het plangebied aangegeven met cijfer 1 (figuur 2.6) omvatten geen archeologische verwachtingen.



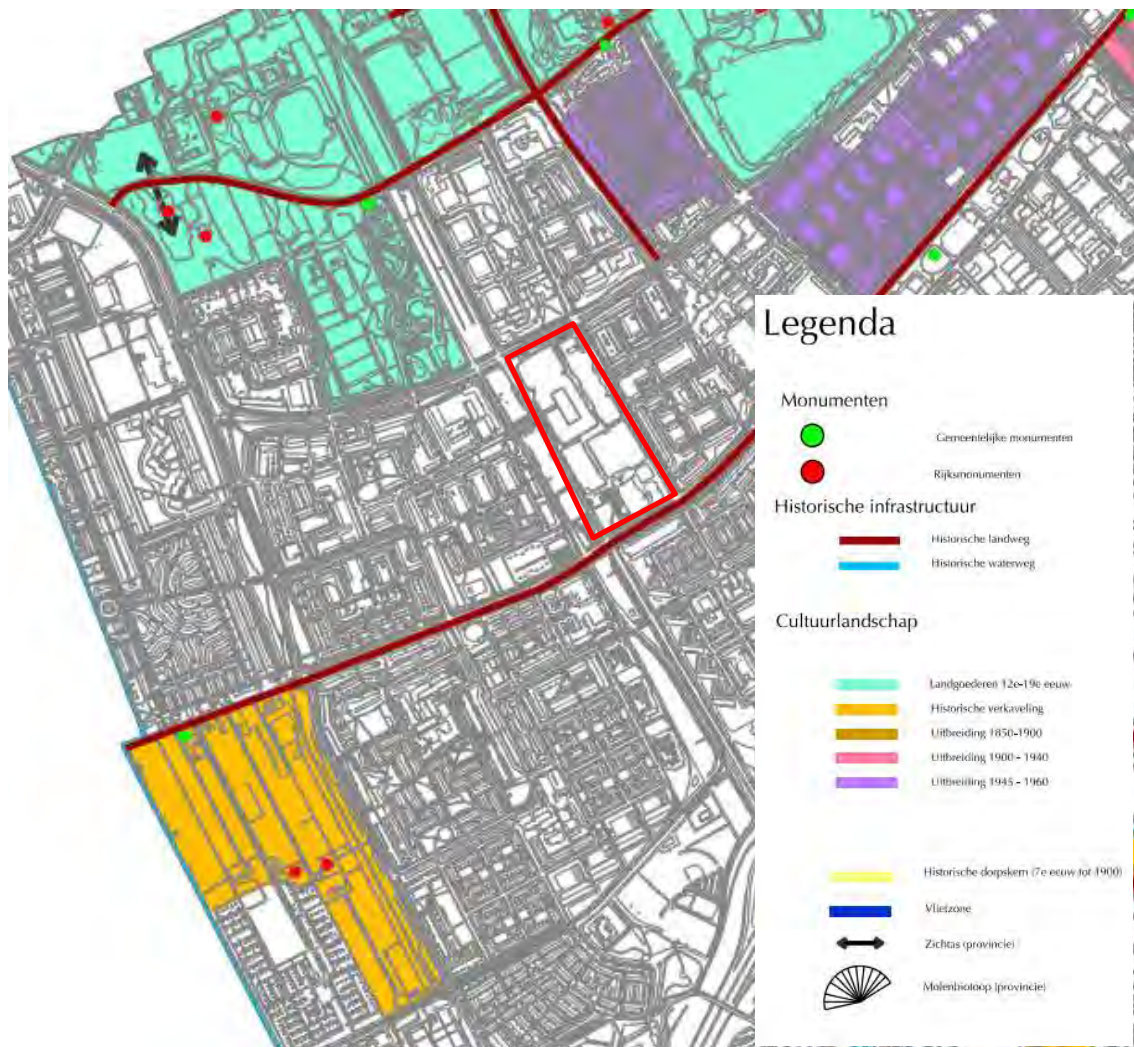
Figuur 2.6. Kaartblad Neolithicum, Brons- en IJzertijd, archeologische waarden- en beleidskaart, gemeente Rijswijk

Op het kaartblad Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd heeft het plangebied de status 'Lage verwachting Romeinse tijd en Lage Verwachting Late Middeleeuwen/ jonger'. Het beleid is het betrekken van het gemeentelijk taakveld Archeologie bij de ontwikkeling van plannen. De eisen voor (voor)onderzoek worden per situatie bekeken. Er geldt een vrijstelling tot 100 m² en voor werkzaamheden tot 50 cm beneden maaiveld.

Waar nodig zal bij de verdere uitwerking van de plannen archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Cultuurhistorie

Uit de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Rijswijk blijkt dat ten noordwesten van het plangebied de Landgoederenzone ligt welke zich kenmerkt door meerdere landgoederen met cultuurhistorische waarde. Deze waarden hebben echter geen invloed op het voorliggende plangebied of andersom. In het plangebied zelf zijn geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig.



Figuur 2.7. Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart Rijswijk (het winkelcentrum is rood omkaderd)

Relatieve rijkdom aan/kwaliteit en re-generatievermogen van natuurlijke hulpbronnen in het gebied

Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en is grotendeels verhard. Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het plangebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het plangebied is geen producent meer van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvorraden (zoals drinkwater);
- Het plangebied heeft in het huidige gebruik een zeer geringe functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het plangebied heeft een beperkte functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen. In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op de (potentieel) aanwezige natuurwaarden.

2.2. Kenmerken van het project

Ambities

Het Masterplan gaat uit van de transformatie van een aanzienlijk deel van het winkelcentrum In de Bogaard en de omliggende leegstaande kantoren naar een breed scala aan typen woningen. Met het oog op de beoogde functies moet de leefkwaliteit in het gebied worden verbeterd zodat een prettig woongebied ontstaat. In het masterplan zijn de volgende ambities geformuleerd (in willekeurige volgorde):

1. *Dit gebied wordt het meest groene, stedelijk centrum in Nederland.*
2. *Een goede leefkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit zijn randvoorwaardelijk voor de voor te stellen verkeersoplossing voor de Beatrixlaan.*
3. *De herontwikkeling van In de Bogaard heeft de hoogste prioriteit voor een toekomstbestendige, vitale en duurzame stad.*
4. *Minimaal 17.500 m² BVO van het winkelloppervlak binnen het winkelcentrum In de Bogaard wordt getransformeerd. Zo ontstaat een kleiner en compacter winkelcentrum.*
5. *In het gebied komt de focus te liggen op verblijven en ontmoeten. De functies en inrichting van het gebied worden daar op afgestemd.*
6. *Er worden minimaal 2.000 woningen toegevoegd met een bijbehorende, adequate parkeernorm.*
7. *Er komt meer ruimte en voorrang voor de fietsers en voetgangers in- en rondom In de Bogaard.*
8. *Hoogbouw is in principe geen bezwaar.*
9. *Dit planvormingsproces wordt samen met de stakeholders doorlopen en vormgegeven, in bijzonder met de eigenaren.*
10. *Rijswijk en in het bijzonder dit gebied is een belangrijke schakel in de regio als het gaat om bereikbaarheid, wonen en winkelen. Dat belang wordt breed uitgedragen bij de partner-overheden (MRDH, gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland, ministerie I&W).*

Programma en inrichting op hoofdlijnen

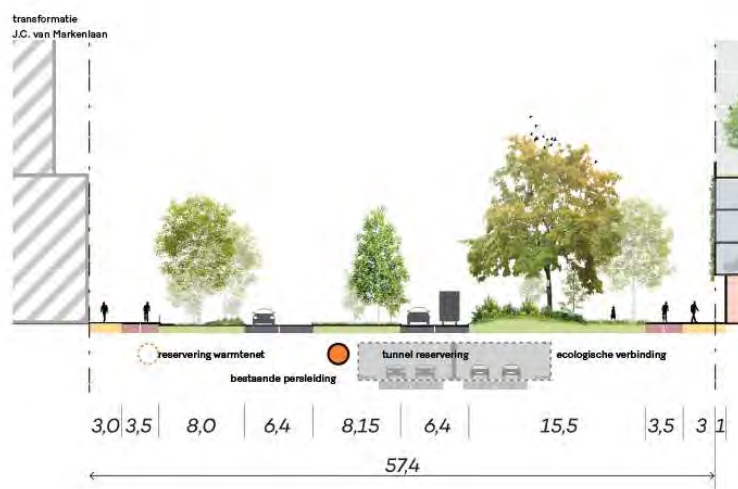
Met de uitgangspunten zoals vastgelegd in het Masterplan ontstaat een levendig, bruisend en gemengd stedelijk gebied. De noordzijde van In de Bogaard transformeert naar een woonbuurt met ongeveer 1.200 nieuwe woningen, deze worden deels toegevoegd in woontorens en deels als grondgebonden stadswoningen. Het winkelcentrum wordt compacter en meer gemêleerd. In dit gebied komt meer ruimte voor sociaal-maatschappelijke functies, horeca en leisure. Daarnaast wordt het gebied veel groener en attractiever dan het op dit moment is.

Er zijn verschillende routes die in en door het gebied heen lopen. Een nieuwe oost-west verbinding zorgt er voor dat men gemakkelijk vanuit de Ministersbuurt naar het station kan lopen en fietsen. De twee nieuwe pleinen openen het voorheen gesloten winkelgebied en zorgen voor een plek voor ontmoeting, beweging en ruimte om op een terras te zitten.



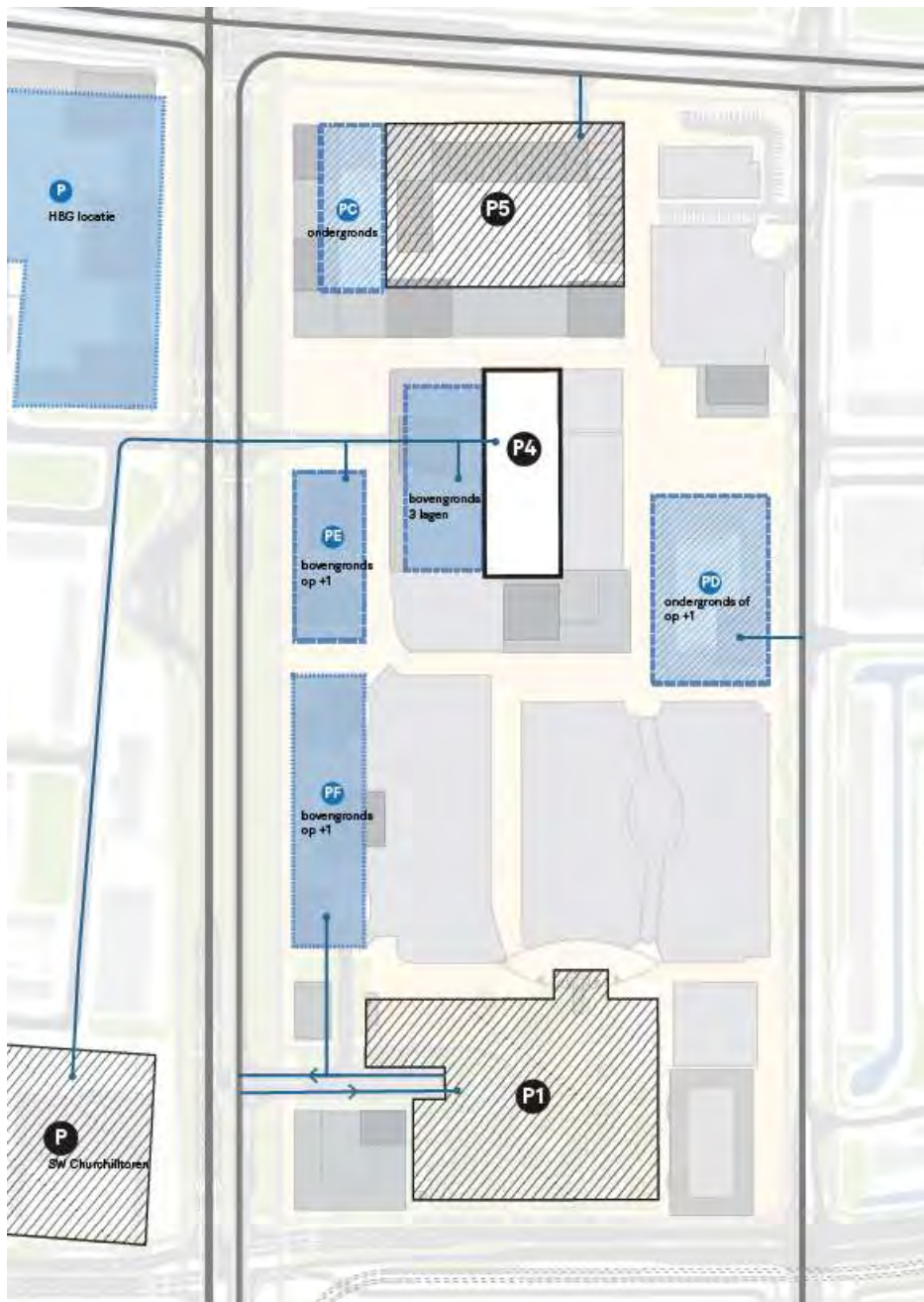
Figuur 2.8. Impressie beoogde inrichting plangebied
(bron: masterplan In de Bogaard)

De Prinses Beatrixlaan heeft nu ter hoogte van het winkelcentrum een breed profiel. Voor deze straat is behoefte aan een integrale verbetering van ruimtelijke kwaliteit, oversteekbaarheid en leefbaarheid. Het parkeerterrein in het midden van de weg wordt niet voldoende gebruikt. Dat biedt de kans om de rijbanen naar elkaar toe te schuiven, waardoor tevens de doorstroming wordt bevorderd. De oversteekbaarheid wordt verbeterd en de inrichting wordt groener. Door de nieuwe inrichting van de Beatrixlaan kan er ook een strook ten westen van de huidige In de Bogaard ontwikkeld worden voor nieuwe gebouwen met bijbehorende parkeerplekken, maatschappelijke voorzieningen en woningen. Er is ook een strategische reservering gemaakt voor een mogelijke verkeerstunnel in de toekomst. Ook ligt er een reservering voor een warmteleiding. In de natuurlijke inrichting van het profiel komen meer bomen terug dan in het huidige profiel.



Figuur 2.9 Beoogde profiel en inrichting Prinses Beatrixlaan
(bron: masterplan In de Bogaard)

In paragraaf 3.1 van deze notitie is ingegaan op verkeersafwikkeling en parkeervoorzieningen. Figuur 2.10 geeft een beeld van de beoogde ontsluitingsstructuur zoals opgenomen in het masterplan. De Steenvoordelaan vormt zowel in de huidige situatie als toekomstige situatie een belangrijke route in de bevoorrading van de winkels.



Figuur 2.10. De toekomstige ontsluiting van het plangebied

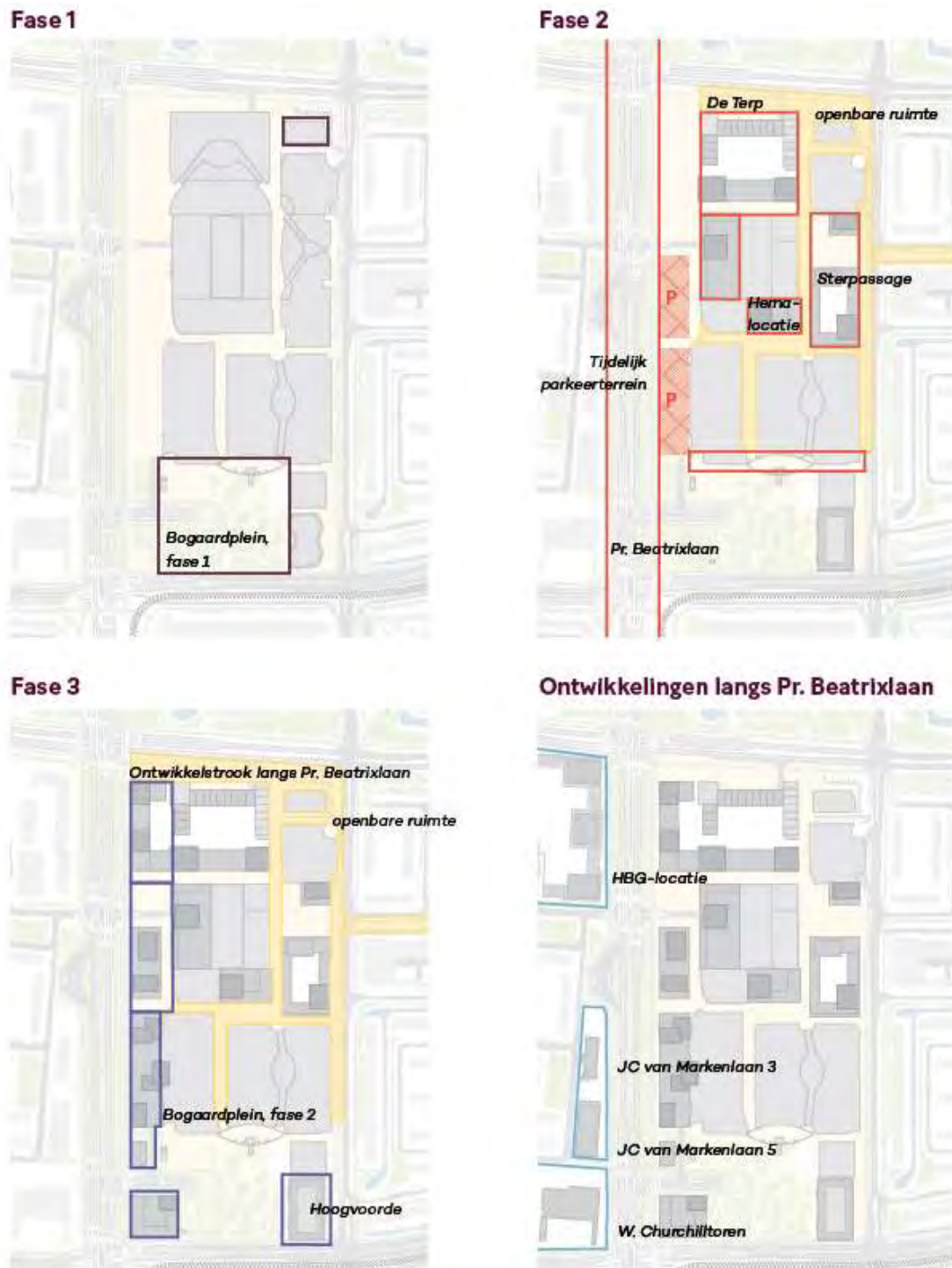
Duurzaamheid en energie

Bij de transformatie van In de Bogaard ontstaan kansen voor duurzame energie, bijvoorbeeld door de toepassing van PV-cellen voor zonne-energie. Verder geldt voor alle nieuwbouw woningen dat ze tenminste een energielabel A moeten hebben. Voor het genereren van warmte kunnen slimme combinaties van programmatische functies worden benut. De toepassing van warmte-koude-opslag biedt tevens mogelijkheden om in de winter te verwarmen en in de zomer te koelen. De mogelijkheden hiertoe moeten per plot en ontwikkeling nader worden onderzocht. Een mogelijke warmteleiding onder de

Prinses Beatrixlaan kan mogelijk worden aangetakt aan de nieuw te ontwikkelen bebouwing van In de Bogaard om tot een effectiever warmte-systeem te komen.

Fasering

De beoogde ontwikkeling komt gefaseerd tot stand. Figuur 2.11 geeft een beeld van de fasering.



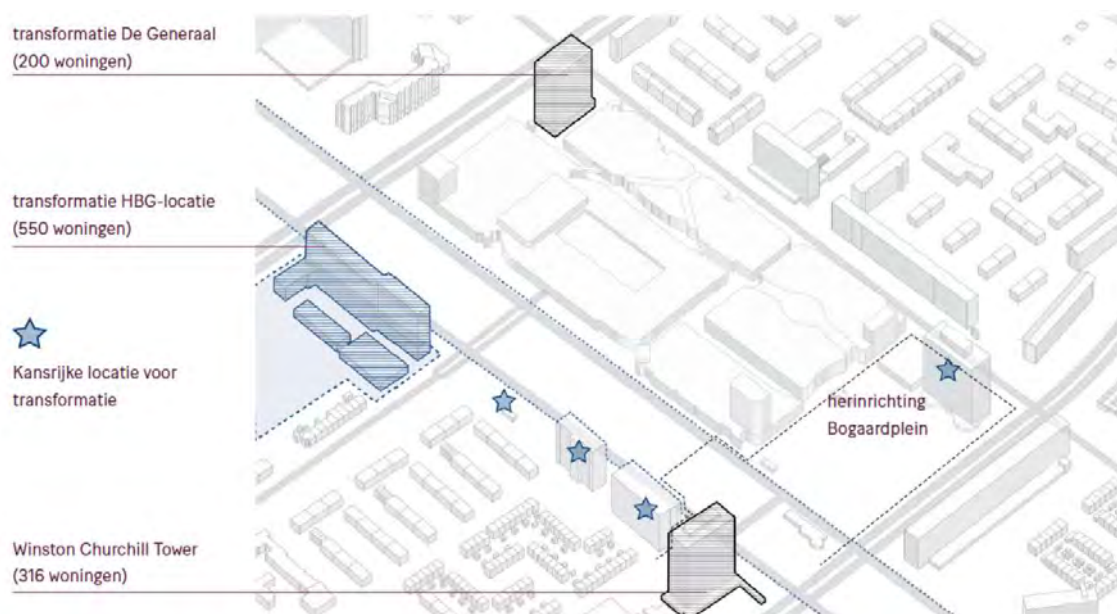
Figuur 2.11. Fasering

Op dit moment wordt gewerkt aan de transformatie van het voormalige belastingkantoor naar woongebouw ('De Generaal'). Tevens wordt de laatste hand gelegd aan het ontwerp van het nieuwe Bogaardplein. Vervolgens (fase 2) wordt gestart met de transformaties 'De Terp' en de 'Sterpassage'

(zie figuur 2.10). Ook kan begonnen worden met het aanpassen van het profiel van de Prinses Beatrixlaan en de herinrichting van het Bogaardplein. Na de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan, kan in fase II de vrijgekomen ontwikkelstrook bebouwd worden. Daarbij wordt op enkele plekken direct aangesloten op de bebouwing van fase I om nieuwe bouwblokken te vormen of af te maken. Ook kan vanaf dat moment de groenstrook worden aangelegd als onderdeel van het nieuwe profiel van de Prinses Beatrixlaan alsmede de ecologische verbinding binnen Rijswijk.

2.3. Transformatieprojecten rondom In de Bogaard

In de omgeving van het winkelcentrum In de Bogaard vinden verschillende andere transformatieprojecten plaats. De Winston Churchill Tower (316 woningen), de JC Van Markenlaan 3-5 (102 woningen) en de HBG-locatie (550 woningen) worden beïnvloed door de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan en zijn om deze reden integraal onderdeel van het masterplan traject. Verder is ten noorden van het projectgebied 'De Generaal' gelegen (200 woningen). De bouwwerkzaamheden worden naar verwachting eind 2019 afgerond.



Figuur 2.12. Transformatieprojecten in de omgeving

3. Kenmerken van de milieueffecten

21

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het masterplan en diverse onderzoeken in het kader van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan.

3.2. Verkeer en parkeren

3.2.1. Beoordelingskader

Waar het gaat om de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeren is geen sprake van wettelijke normen en regels. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden gemotiveerd op welke wijze een goede en veilige verkeersafwikkeling is gewaarborgd en op welke wijze ongewenste parkeersituaties worden voorkomen. Daarbij kan worden aangesloten bij de richtlijnen van het CROW. De gemeente heeft parkeernormen vastgelegd in de Nota Parkeernormen (2011). Mede in verband met een herijking van deze nota wordt voor het project In de Bogaard geanticipeerd op nieuwe beleidslijnen waarin meer rekening wordt gehouden met trends en ontwikkelingen zoals gedeeld autogebruik en fietsen.

3.2.2. Effectbeoordeling

Verkeersafwikkeling

Uit verschillende verkeersstudies volgt dat er, zonder aanvullende maatregelen, in de toekomst knelpunten ontstaan met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de Prinses Beatrixlaan. Met name tijdens de avondspits ontstaan er lange wachtrijen. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de verschillende verkeerskundige oplossingen in beeld te brengen. In de onderliggende verkeersprognoses is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving waaronder de herontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard. Uiteindelijk is gekozen voor een variant met gelijkvloerse verkeerstechnische oplossingen. Voor de vier belangrijkste kruispunten op de Prinses Beatrixlaan (Admiraal Helfrichsingel, Sir Winston Churchilllaan, Prinses Irenelaan en Generaal Spoorlaan) zijn de gevolgen voor de verkeersafwikkeling gedetailleerd in beeld gebracht¹. Uiteindelijk is gekozen voor een variant waarbij de oostelijke rijbaan wordt verschoven en capaciteitsverruimende maatregelen worden getroffen ter plaatse van de verschillende kruispunten. Deze aanpassingen leiden tot een afname van de wachtrijlengte ter plaatse van de verschillende kruisingen tijdens de spitsperiodes. Ook het aantal voertuigverliesuren neemt af. De reistijd neemt op bepaalde routes wel beperkt toe. Dat komt met name door het wegvallen van de 'groene golf' regeling zoals die nu van kracht is om terugslag effecten te voorkomen. Op dit punt is een verdere optimalisatie mogelijk. De gevolgen van de beoogde plannen voor de verkeersafwikkeling worden als positief beoordeeld.

¹ Royal Haskoning DHV, Simulatiestudie kruispunten Prinses Beatrixlaan te Rijswijk, d.d. 4 april 2018.

Actualisatie verkeersmodel (MRDH)

Op dit moment wordt gewerkt aan een update van het verkeersmodel voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Uit een vergelijking van de verkeersprognoses op basis van het nieuwe MRDH-model en de verkeersprognoses uit het Verkeersmodel Haaglanden (VMH) die ten grondslag liggen aan het verkeersonderzoek, blijkt dat de meest actuele verkeersmodelgegevens de etmaalintensiteiten op de Prinses Beatrixlaan beperkt lager liggen dan in de prognoses die in de onderzoeken zijn gehanteerd. De conclusie blijft dat met de beoogde aanpassingen aan de Prinses Beatrixlaan het verkeer op een goede manier kan worden afgewikkeld. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen op kruispuntniveau zal moeten worden bekeken of de nieuwe prognoses plaatselijk leiden tot andere ontwerpprincipes.

Door de asverschuiving neemt het aantal kruisingsvlakken en daarmee het aantal conflictpunten sterk af. Daarnaast raken door de verbeterde verkeersafwikkeling geen kruisingen geblokkeerd door wachtend verkeer, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Aandachtspunt vormt de vormgeving van de kruising van de tram met de rijbanen op de Prinses Beatrixlaan.

Parkeren

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is er op dit moment sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen in en rond het winkelcentrum In de Bogaard. Parkeren vindt plaats in en onder het winkelcentrum en in de middenberm van de Prinses Beatrixlaan. Er is in totaal sprake van ruim 2.600 parkeerplaatsen.

De parkeerterreinen in het midden van de Prinses Beatrixlaan worden opgeheven, maar op andere plekken zullen nieuwe parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De verschillende deelontwikkelingen binnen het gebied moeten voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Er wordt uitgegaan van een gedifferentieerde parkeernorm en balans in het gebied, waarbij de OV-aansluiting, het aanbieden van concepten als deelauto's en woningtype en doelgroepen uiteindelijk de parkeernorm bepalen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal per deelontwikkeling worden gemotiveerd op welke wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte zodat ongewenste effecten in de omgeving kunnen worden uitgesloten.

In de ontwikkelstrook zal ruimte ingezet worden om voldoende parkeervoorzieningen te bieden aan de winkels in het gebied. Ontwikkelaars en exploitanten worden uitgedaagd om slimme voorzieningen en maatregelen in te zetten, bijvoorbeeld door te denken over hoe door de dag de verschillende gebruikers en bezoekers van het gebied in het gebied kunnen parkeren.

Verder zal worden voorzien in voldoende fietsparkeerplekken, zowel in de openbare ruimte als binnen de verschillende deelontwikkelingen en gebouwen.

3.3. Luchtkwaliteit**Beoordelingskader**

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat normen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is voor dit plan de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De Europese grenswaarden van stikstofdioxide en fijnstof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 3.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

In dit Besluit niet in betekenende mate bijdragen is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Ook onder de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit kunnen gezondheidseffecten optreden. De Wereldgezondheidsorganisatie hanteert voor PM₁₀ een advieswaarde van 20 µg/m³ en voor PM_{2,5} een advieswaarde van 10 µg/m³.

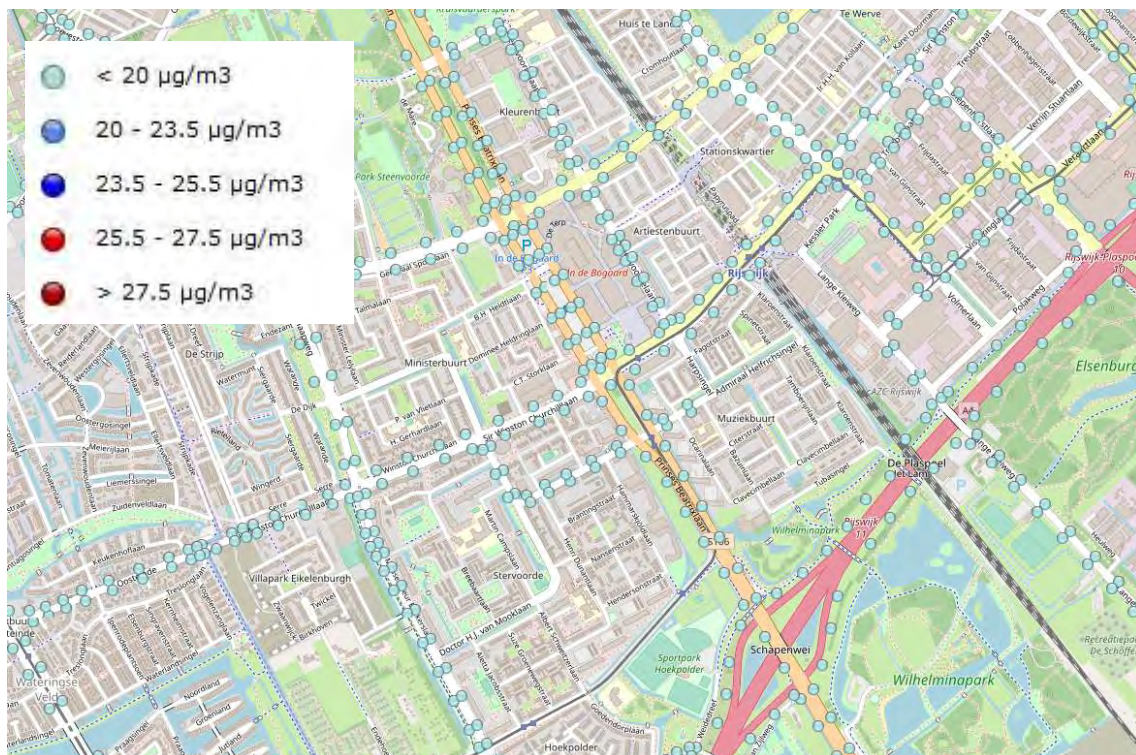
3.3.1. Effectbeoordeling

Referentiesituatie op basis van de monitoringstool

Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de monitoringstool (onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen in 2020 binnen de hele kern Rijswijk ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden liggen. Volgens de gegevens die beschikbaar zijn via de monitoringstool bedragen de concentraties langs de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van het winkelcentrum circa 26 µg/m³ voor NO₂, 21 µg/m³ voor PM₁₀ en 12 µg/m³ voor PM_{2,5}. De concentraties fijn stof liggen daarmee in 2020 net boven de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie. Volgens de monitoringstool zullen de concentraties tussen 2020 en 2030 verder dalen door de toepassing van schonere technieken.



Figuur 3.1. Concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM_{10}) in 2020
(bron: www.nsl-monitoring.nl).



Figuur 3.2. Concentraties fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$) in 2020
(bron: www.nsl-monitoring.nl).

Met het oog op de mogelijke gezondheidseffecten zijn ook de concentraties roet (elementair koolstof, EC) van belang. De roetdeeltjes zijn onderdeel van de concentraties (ultra)fijn stof. Voor elementair koolstof gelden op dit moment geen wettelijke normen. Figuur 3.3 geeft inzicht in de concentraties in 2020 langs de belangrijkste ontsluitingsroutes. De verwachting is dat de concentraties roet de komende jaren zullen dalen, onder andere door steeds schonere dieselauto's.



Figuur 3.3. Concentraties elementair koolstof (EC) in 2020
(bron: www.nsl-monitoring.nl).

Effecten

Ontwikkelingen die betrekking hebben op minder dan 3.000 woningen (bij minimaal 2 ontsluitingswegen) zijn in principe vrijgesteld van toetsing aan de wettelijke grenswaarden omdat dergelijke ontwikkelingen worden geacht 'niet in betekende mate' bij te dragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. In het kader van de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng¹. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de jaren 2018, 2020 en 2030. Hiervoor zijn de emissiefactoren en achtergrondconcentraties, waarbij (worstcase) gebruik is gemaakt van de verkeersprognoses voor het jaar 2030 (inclusief de herontwikkeling In de Bogaard), gehanteerd. De navolgende tabellen geven inzicht in de berekeningsresultaten voor het jaar 2020 en 2030.

¹ Goudappel Coffeng, Verkennde analyse geluid en lucht Prinses Beatrixlaan, d.d. 11 januari 2019.

Tabel 3.2 Berekeningsresultaten 2020

locatie	stikstofdioxide NO ₂ (µg/m ³)	fijn stof PM10 (µg/m ³)	fijn stof OD PM10 (da- gen)	fijn stof PM2,5 (µg/m ³)
norm Wet milieubeheer	40	40	35	25
advieswaarde Wereldgezondheidsorganisatie	40	20	-	10
1. ten noorden van Generaal Spoorlaan	23,7	20,7	8	12,2
2. tussen Generaal Spoorlaan – Sir W. Churchilllaan	24,1	20,8	8	12,3
3. ten zuiden van Sir W. Churchilllaan	27,5	21,7	10	12,6

Tabel 3.3 Berekeningsresultaten 2030

locatie	stikstofdioxide NO ₂ (µg/m ³)	fijn stof PM10 (µg/m ³)	fijn stof OD PM10 (da- gen)	fijn stof PM2,5 (µg/m ³)
norm Wet milieubeheer	40	40	35	25
advieswaarde Wereldgezondheidsorganisatie	40	20	-	10
1. ten noorden van Generaal Spoorlaan	17,0	18,1	6	10,0
2. tussen Generaal Spoorlaan – Sir W. Churchilllaan	17,3	18,2	6	10,1
3. ten zuiden van Sir W. Churchilllaan	18,6	19,0	7	10,3

Op basis van de beschikbare informatie uit de monitoringstool en het onderzoek van Goudappel Coffeng wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen in geen enkel geval leiden tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden. Op de Prinses Beatrixlaan worden in 2020 de advieswaarden voor fijnstof van de Wereldgezondheidsorganisatie overschreden. In 2030 zijn de concentraties PM₁₀ lager dan de advieswaarde en de concentraties PM_{2,5} gelijk aan of beperkt hoger dan de advieswaarde. De berekende concentraties worden voor een belangrijk deel bepaald door de achtergrondconcentraties. De bijdrage van het lokale verkeer aan de berekende concentraties is beperkt. De beoogde ontwikkelingen en de daarmee samenhangende verkeerseffecten zullen dan ook geen relevante bijdrage leveren aan de optredende concentraties.

3.4. Wegverkeerslawaaï

3.4.1. Beoordelingskader

Langs alle wegen – met uitzondering van de 30 km/u-wegen – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de stedelijke of buitenstedelijke ligging. Binnenstedelijke wegen met twee rijstroken hebben een geluidzone van 200 meter aan weerszijden van de weg. De ten hoogste toelaatbare waarde ingevolge de Wgh voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in stedelijk gebied bedraagt $L_{den} = 48$ dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor woningen $L_{den} = 63$ dB (binnenstedelijk).

Voor het uitstralingseffect (de gevolgen van de verkeersgeneratie van nieuwe ontwikkelingen voor de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen) gelden geen wettelijke normen.

3.4.2. Effectbeoordeling

Geluidbelasting bestaande woningen

Het grootste deel van het verkeer in het plangebied wordt ontsloten op de Prinses Beatrixlaan. De noordelijke deellocaties worden ontsloten via de Generaal Spoorlaan en een beperkt deel van het verkeer zal gebruik maken van de Steenvoordelaan. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor

het menselijk oor hoorbaar is). De netto verkeerstoename in het plangebied is beperkt omdat het gedeeltelijke gaat om transformaties van bestaande functies. Daarnaast kennen de relevante wegvakken in de huidige situatie reeds een hoge verkeersintensiteit. Het is daarom uitgesloten dat de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen op de ontsluitende wegen meer dan 40% zal bedragen.

In verband met de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan is een verkennend akoestisch onderzoek uitgevoerd¹. In dat onderzoek zijn op een aantal maatgevende punten de akoestische gevolgen van de beoogde aanpassingen in beeld gebracht. Daarbij is zowel gekeken naar de geluidseffecten ten gevolge van de verkeerstoename tussen 2015 en 2030 als de geluidseffecten ten gevolge van de fysieke aanpassingen aan de weg.



Figuur 3.4. Beoordelingspunten akoestisch situatie

De verkeerstoename tussen 2015 en 2030 leidt tot een geluidtoename die varieert van 0,2 dB tot maximaal 0,7 dB. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt (afgerond) 63 dB. Wanneer naast de groei van het verkeer ook rekening wordt gehouden met de beoogde asverschuiving van de Prinses Beatrixlaan ontstaat een gedifferentieerd beeld waarbij op sommige punten sprake is van een afname van de geluidbelasting (tot -2,8 dB) en op andere punten een toename (tot maximaal 2,2 dB). De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt (afgerond) 62 dB. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal op basis van het wegontwerp meer gedetailleerd akoestisch onderzoek plaatsvinden. Voor de bestaande woningen waar de aanpassingen aan de Prinses Beatrixlaan leiden tot een geluidtoename van 2 dB of hoger (boven de voorkeursgrenswaarde) zal inzicht worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te beperken, zoals de toepassing van geluidreducerend asfalt. Gezien de uitkomsten van het verkennend akoestisch onderzoek kunnen zo nodig hogere waarden worden vastgesteld. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen onaanvaardbare akoestische gevolgen zullen optreden.

Nieuwe geluidgevoelige functies

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal in het kader van de te doorlopen ruimtelijke procedures gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Gezien de resultaten van het voorgenoemde verkennende akoestisch onderzoek, wordt de maximale ontheffingswaarde naar verwachting niet

¹ Goudappel Coffeng, Verkennende analyse geluid en lucht Prinses Beatrixlaan, d.d. 11 januari 2019.

overschreden. Bij de inrichting en het gebouwoontwerp voor de verschillende deellocaties dient rekening te worden gehouden met de akoestische situatie. Waar nodig kunnen hogere waarden worden vastgesteld.

3.5. Bodem en water

3.5.1. Beoordelingskader

Bodemkwaliteit

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Water

Bij ruimtelijke ontwikkeling dient de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. In het Waterbeheerplan 5 (WBP 5) beschrijft het Hoogheemraadschap van Delfland zijn strategie voor de uitvoering van de kerntaken voor de komende jaren.

De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor de ruimtelijke aspecten in het stedelijk gebied en voor de inzameling en afvoer van afvalwater, hemelwater en grondwater. De uitgangspunten zijn vastgelegd in het gemeentelijk Rioleringsplan en het Waterplan.

3.5.2. Effectbeoordeling

Bodemkwaliteit

Binnen de beoogde herontwikkeling zijn geen activiteiten voorzien die een risico vormen voor de bodemkwaliteit binnen het gebied. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal in het kader van de te doorlopen ruimtelijke procedures en omgevingsvergunningen moeten worden aangetoond dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de nieuwe functies. Zo nodig dienen eventuele verontreinigingen te worden gesaneerd.

Water

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen primaire- of regionale waterkeringen aanwezig. Het plangebied is dan ook niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering. Ook ligt het gebied niet in een drinkwaterbeschermingsgebied.

Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel volledig verhard. Met de uitgangspunten zoals vastgelegd in het masterplan ontstaat er meer ruimte voor groen en water. Ook worden groene daken toegepast. De herontwikkeling zal dan ook positieve gevolgen hebben voor de waterberging. Zowel in het kader van het masterplan als in het kader van de vervolgpcedures vindt afstemming plaats met de waterbeheerder.

3.6. Natuur

3.6.1. Beoordelingskader

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse

Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Bescherming van natuurgebieden wordt gewaarborgd door de Wet natuurbescherming en de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Wnb en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt beschermd door de Wro. Soortenbescherming is geregeld in de Wnb.

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk ontwikkeling moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

3.6.2. Effectbeoordeling

Inrichting

In het masterplan is de ambitie opgenomen om met de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan een ecologische verbinding te realiseren tussen de zuidelijke parken en de landgoederenzone ten noorden van Rijswijk (zie figuur 3.5). Daarbij wordt aangesloten bij de doelsoorten zoals genoemd in het Rijswijkse groenbeleidsplan. Verder is het belangrijk dat bomen met zachte houtsoorten aanwezig zijn en dat een aantal bestaande (oude) bomen behouden worden. De beplantingstypen bevatten lokale soorten en vallen onder ecologisch beheer. Met de nieuwe ecologische verbinding kan de herontwikkeling een positieve bijdrage leveren aan het vergroten van de natuurwaarden in en rond het gebied.



Figuur 3.5. Beoogde ecologische verbinding

Gebiedsbescherming

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven maken de ontwikkelingen geen deel uit van beschermd natuurgebied zoals Natura-2000 of NNN. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring, verzuring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

Soortenbescherming

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (Van der Goes en Groot, 16 juni 2019). Hieruit blijkt dat in het plangebied jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels kunnen voorkomen, namelijk die van huismus, gierzwaluw en slechtvalk. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uitgesloten kunnen worden, is bij de verdere uitwerking van de plannen vervolgonderzoek naar voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze vogelsoort(en) noodzakelijk. Mocht daadwerkelijk sprake zijn van beschermde soorten, dan dienen zo nodig maatregelen te worden getroffen om strijdigheid met de Wet natuurbescherming te voorkomen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van broedende vogels.

3.7. Risico's op zware ongevallen of rampen

3.7.1. Externe veiligheid

Beoordelingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Effectbeoordeling

Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de professionele risicokaart (<https://nederlandprof.risicokaart.nl>) blijkt dat over de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan op beperkte schaal gevaarlijke stoffen worden getransporteerd ten behoeve van de bevoorrading van LPG-tankstations. In 2016 zijn verschillende varianten doorgerekend om de risicosituatie in beeld te brengen¹. Uit de resultaten blijkt dat geen sprake is van een PR10⁻⁶-contour. Knelpunten met betrekking tot het plaatsgebonden risico kunnen dan ook worden uitgesloten. In het onderzoek zijn waar het gaat om het groepsrisico verschillende scenario's beschouwd waarin verschillende ruimtelijke ontwikkelingen langs de transportroute zijn meegenomen. In de meest vergaande variant zijn onder andere het herbestemmen van de Winston Churchill Tower, Hoogvoorde, JC van Markenlaan 3-5 en De Generaal doorgerekend. De transformatie zoals die is voorzien ter plaatse van het winkelcentrum is geen onderdeel van het onderzoek. Wel is een bioscoop ter plaatse van De Terp en herontwikkeling van Het Bogaardplein meegenomen in de berekeningen. Uit de resultaten blijkt dat ook in het meest vergaande scenario de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Bij de verdere planvorming zal in het kader van de ruimtelijke procedures een actualisatie van het onderzoek noodzakelijk zijn. De verwachting is dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden wordt. De plannen zullen voor advies

¹ Antea Group, Externe veiligheid zone Prinses Beatrixlaan, d.d. 14 juli 2016.

moeten worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio Haaglanden. Met name binnen de deellocaties op korte afstand van de transportroute kunnen maatregelen noodzakelijk zijn met het oog op de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid bij eventuele calamiteiten.

Ook over de A4 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De minimale afstand tussen het projectgebied en de A4 bedraagt ruim 800 meter. Op deze afstand zullen de beoogde ontwikkelingen niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico. In de huidige situatie ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Bij de verdere uitwerking van de plannen is in het kader van de ruimtelijke procedures een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Verder zijn er in de directe omgeving van het projectgebied geen relevante risicobronnen aanwezig.

3.7.2. Risico's op rampen door klimaatverandering

De beoogde ontwikkeling zorgt met de groene uitstraling en het realiseren van groene daken voor een afname in verharding. Door de afname van het verhard oppervlak zal de ontwikkeling geen invloed hebben op de risico's op rampen door klimaatverandering. Ook wordt bij de planvorming aandacht besteed aan het tegengaan van hittestress, onder andere door het creëren van routes met voldoende beplanting en het introduceren van water in de openbare ruimte.

3.8. Windhinder en schaduwwerking

3.8.1. Beoordelingskader

Voor de beoordeling van het windklimaat wordt de Nederlandse norm NEN 8100 gebruikt. Hierbij wordt gekeken naar windhinder en windgevaar. In de norm NEN 8100 wordt voor windhinder een drempelwaarde aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau.

Bezonning en beschaduwing wordt beoordeeld op basis van de in Nederland gangbare TNO-norm voor bezonning: "Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonning op de voor en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden."

3.8.2. Effectbeoordeling

Windhinder komt vaak voor bij hoge gebouwen. De nieuwe hoogbouw wordt toegepast waar het geen bezonningsproblemen geeft op het maaiveld of op andere (bestaande) gebouwen. Daarnaast wordt er rekening gehouden met de wind, door de torens een set-back of juist een uitkraging te geven. In een zone van 20 meter kan geen ander gebouw staan en directe inkijk vanuit andere gebouwen wordt ook uitgesloten. De hoogbouwzone bevindt zich langs de Prinses Beatrixlaan, de noordkant van de leefstraat en in het verlengde van het Wethouder Hillenaarplantsoen en de Henri ter Hallsingel.

3.9. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. De werkzaamheden ter plaatse van de Winston Churchill Tower starten tweede helft van 2019. Naar verwachting starten de werkzaamheden ter plaatse van het HBG terrein ongeveer een jaar later. Vervolgens wordt begin 2021 gestart met de transformatie ter plaatse van het winkelcentrum. Parallel worden de voorbereidende werkzaamheden in verband met de herinrichting van de Prinses Beatrixlaan gestart.

Het bouwverkeer zal voor een belangrijk deel gebruik maken van de Prinses Beatrixlaan. De Beatrixlaan is een gebiedsontsluitingsweg van 2 x 2 rijstroken. De transportbewegingen die samenhangen met de

aanlegfase gaan snel op in het heersende verkeersbeeld. Verder gaat het bij de realisatie om reguliere werkzaamheden die samenhangen met stedelijke herontwikkeling, waarbij zo nodig maatregelen worden getroffen om hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

3.10. Cumulatie van milieugevolgen

In het gebied rond het winkelcentrum In de Bogaard vinden verschillende transformatieprojecten plaats. Cumulatie van milieugevolgen kan met name plaatsvinden als het gaat om de verkeersgerelateerde effecten. Alle concrete ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel, zowel de ontwikkelingen in de directe omgeving als andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de verkeersintensiteiten binnen het studiegebied. In dit hoofdstuk is ingegaan op de effecten ten aanzien van verkeer, wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit. Op grond van de uitkomsten van de effectbeoordelingen worden geen nadelige milieugevolgen verwacht.

De verschillende ontwikkelingen op korte afstand van de transportroute voor gevaarlijke stoffen zouden kunnen leiden tot cumulatieve gevolgen waar het gaat om de hoogte van het groepsrisico. Vandaar dat er aanvullend onderzoek zal worden uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van het aanvullend onderzoek zullen maatregelen worden uitgewerkt.

Voor de overige aspecten kan cumulatie op voorhand worden uitgesloten, gezien de effectbeoordelingen in dit hoofdstuk. Veelal is sprake van beperkte, lokale effecten waarbij geen relevante cumulatie van milieugevolgen kan optreden.

3.11. Mitigerende maatregelen

In de m.e.r.-beoordeling staat de vraag centraal of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Uit de effectbeoordeling blijkt dat dergelijke negatieve gevolgen kunnen worden uitgesloten. Daarbij dienen wel de randvoorwaarden en uitgangspunten zoals vastgelegd in het masterplan in acht te worden genomen. Op onderdelen is er bij de verdere uitwerking van de plannen (in het kader van de te doorlopen ruimtelijke procedures) vervolgonderzoek noodzakelijk. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gedetailleerd akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ter plaatse van toekomstige woningen, externe veiligheidsonderzoek vanwege de route vervoer gevaarlijke stoffen en het nader ecologisch onderzoek naar beschermde diersoorten. Deze onderzoeken kunnen leiden tot aanvullende randvoorwaarden of maatregelen. Datzelfde geldt voor het beperken van milieuhinder in de aanlegfase.

Uit de resultaten van de m.e.r.-beoordeling blijkt dat de herontwikkeling van het winkelcentrum In de Bogaard op basis van de uitgangspunten zoals vastgelegd in het masterplan niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is om deze reden geen aanleiding voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen