



Nota van Inspraak

Nota van Uitgangspunten Te Werve

Februari 2023

Nota van Inspraak bij de Nota van Uitgangspunten Te Werve Rijswijk d.d. 7 september 2022

1. Toelichting

De concept Nota van Uitgangspunten Te Werve, hierna te noemen de NvU, beschrijft de uitgangspunten voor het ontwerpen en bouwen van een nieuwe gevarieerde woonwijk in Te Werve Oost. Deze NvU is mede opgesteld naar aanleiding van de buurtgesprekken en enquêtes die eerder in de wijk hebben plaatsgevonden. We hebben omwonenden en belanghebbenden gevraagd wat ze van de NvU vinden. Daarvoor heeft de NvU ter inzage gelegen van vrijdag 28 oktober 2022 tot en met vrijdag 2 december 2022. Op 15 november 2022 hebben we ook een inspraakavond georganiseerd waarbij aanwezigen konden reageren en vragen stellen. Een papieren versie van de Nota was op afspraak in te zien bij de publieksbalie van het stadhuis aan het Bogaardplein. De pdf-versie van het plan stond op de website www.wonenintewerve.nl.

In de termijn van terinzagelegging hebben we 17 inspraakreacties ontvangen. In verband met de bescherming van persoonsgegevens vermelden we nooit naam- en adresgegevens. Met de beantwoording van de inspraakreacties in deze Nota van Inspraak sluiten we de fase van de concept NvU af. De hierin voorgestelde wijzigingen zijn verwerkt in de definitieve versie. De Nota van Inspraak wordt samen met de NvU vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. In vervolg op de vastgestelde NvU stellen we een Ontwikkelkader op. Deze wordt medio 2023 ter vaststelling aan de raad aangeboden.

Deze Nota van Inspraak is het formele antwoord van het college op de ontvangen inspraakreacties. De reacties zijn in paragraaf 2 per thema kort samengevat en van antwoord voorzien. Daarbij geven we aan welke wijzigingen we precies aanbrengen in de NvU. Behalve wijzigingen naar aanleiding van de ontvangen reacties hebben we de NvU op enkele punten verduidelijkt. In paragraaf 3 vindt u de beantwoording van de 17 inspraakreacties, zoveel mogelijk genummerd naar inspreker en opnieuw gegroepeerd per thema.

2. Samenvatting op hoofdlijnen

Hoogbouw

Uitgangspunt

We stellen in de NvU voor om langs de Churchilllaan bebouwing te realiseren met een hoogte van 12 tot 14 lagen op een aantal plaatsen. Het gaat hier om een kleine 300 appartementen met daaronder een parkeergarage, die voor auto's bereikbaar is vanaf de Churchilllaan. In de hoogbouwvisie van 2007 is de Churchilllaan benoemd als één van de vier gebieden in Rijswijk waar hoogbouw passend is.

Reacties

De meeste insprekers vinden de hoogteaccenten te hoog. Volgens hen worden de gebouwen dan te kolossaal, nemen ze het (aan)zicht weg en hebben ze negatieve effecten zoals schaduw, inkijk en windhinder. Daarnaast vindt men dat de bebouwing te dicht op de Karel Doormanlaan staat, die daardoor erg nauw wordt. Op basis van de hoogte van andere gebouwen in de buurt vindt men 5 tot 7 lagen het maximum.

Wat we doen

We houden vast aan hogere bebouwing langs de Churchilllaan. Dit is nodig om voldoende woningen te kunnen bouwen voor een gevarieerde wijk, waarin ook plaats is voor voldoende sociale huurwoningen voor bewoners die hier willen blijven wonen. We gaan wel onderzoeken of hetzelfde woningprogramma gerealiseerd kan worden met lagere hoogteaccenten en we gaan ook kijken of we die kunnen verschuiven naar plaatsen waar dat minder negatieve effecten heeft voor de omgeving. Ook kijken we of de gebouwen dan een plek kunnen krijgen die in de Karel Doormanlaan meer ruimte en groen oplevert. Dit nemen we op in de NvU en de conclusies van deze onderzoeken worden in het Ontwikkelkader vastgelegd.

Woningprogramma

Reacties

In het verlengde van de zorgen over de bouwhoogte vinden veel insprekers 200 extra woningen teveel voor de wijk. Men vreest dat de leefbaarheid in het gedrang komt door drukte van mensen en auto's. Tegelijkertijd is er begrip voor het feit dat er woningen gebouwd moeten worden en is er steun voor een gevarieerde wijk.

Wat we doen

We houden vast aan maximaal ca. 550 woningen om voldoende woningprogramma te hebben voor een gevarieerde wijk en voor een haalbaar plan. Er wordt een mix van woningtypes gemaakt. Meer woningen betekent daarom niet automatisch meer bewoners.

Hinder

Reacties

De insprekers verwachten hinder van de langjarige bouwactiviteiten, maar verwachten ook negatieve effecten van de hoge gebouwen op het gebied van bezonning, windhinder en privacy.

Wat we doen

Overlast door de bouwactiviteiten is helaas niet te voorkomen. In de uitvoeringsperiode moet elke aannemer vooraf beschrijven hoe hij zijn zaken organiseert op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC-plan). Ook gaan we een gemeentelijke omgevingsmanager aanstellen die dit aanstuurt en contact houdt met alle belanghebbenden. Dit nemen we op in de NvU en later ook in het Ontwikkeldkader.

De ontwikkelaar moet bij het maken van zijn bouwplan standaard rekening houden met onder meer bezonning, windhinder en privacy. De gemeente beoordeelt of het bouwplan aan de eisen voldoet. Belanghebbenden kunnen in een later stadium bezwaar maken indien zij van mening zijn dat onvoldoende met hun belangen rekening is gehouden.

Voorzieningen

Reacties

De insprekers stellen een buurthuis of wijkhuiskamer op prijs en zien ook verschillende manieren om dit in te vullen. Sommigen willen extra voorzieningen zoals een zorgcentrum of horeca.

Wat we doen

Rond maart 2023 gaat Welzijn Rijswijk een aantal ruimtes gebruiken in de Rehobothschool in de Meester Fockstraat. Er komt onder andere een ontmoetingsruimte en een activiteitenruimte. Ook zijn de gemeente, Rijswijk Wonen en Welzijn Rijswijk begonnen met een traject om te zorgen voor dat bewoners elkaar kunnen blijven ontmoeten en elkaar kunnen leren kennen juist tijdens de herstructureringsperiode. We gaan met Rijswijk Wonen en Synchroon uitwerken hoe een vaste buurtfunctie een meerwaarde kan zijn in de wijk en de afspraken vastleggen in het Ontwikkeldkader. Dit was ook een specifieke wens vanuit bewoners in de buurtgesprekken. Daarbij kijken we ook naar de relatie met voorzieningen in het Huis van de Stad.

Parkeren

Reactie

Insprekers ervaren al parkeeroverlast en vrezen nog meer overlast door de extra woningen. Ze vragen ook aandacht voor specifieke parkeersituaties, zoals bezoekersparkeren, invalideparkeerplaatsen en bestaande parkeerrechten.

Wat we doen

In de NvU wordt in algemene zin beschreven hoe we omgaan met parkeren. We kiezen voor een oplossing waarbij we voldoen aan de parkeerbehoefte van zowel bewoners als bezoekers en waarbij geen overlast ontstaat door geparkeerde en parkerende auto's.

Uit de inspraakreacties blijkt dat de NvU op dit punt onvoldoende duidelijk is en we zullen daarom de toelichting verbeteren. De parkeergarage onder de bebouwing langs de Churchilllaan krijgt een ontsluiting vanaf de Churchilllaan. Het betreft een doodlopende weg voor auto's en leidt niet tot sluipverkeer via de Van Vollenhovenlaan. Bewoners in de wijk parkeren op privé-parkeerplaatsen, bezoekers kunnen parkeren in de openbare ruimte. Nieuwe bewoners krijgen geen vergunning voor parkeren in de openbare ruimte.

Verkeer

Reactie

De insprekers vinden dat het druk is met auto's op de hoofdwegen naar hun wijk en op de smalle wegen in hun wijk. Zij vrezen dat de extra woningen tot extra autoverkeer leidt en daarmee tot meer overlast in de wijk. Veel sprekers willen een autoluwe en veilige woonomgeving en reageren op specifieke situaties of ingrepen.

Wat we doen

De verkeersdruk op het Rijswijkse hoofdwegennet lossen we met dit plan niet op, maar er komt in ieder geval geen extra verkeer in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Dat komt omdat alle auto's van de extra woningen rechtstreeks vanaf de Churchilllaan de parkeergarage inrijden. Daarnaast proberen we de wijk autoluwer te maken door die in te richten volgens het zogenaamde STOMP-principe¹. Dat betekent vooral dat we meer ruimte maken voor voetgangers en fietsers. Aan ontwikkelaars vragen we om te komen met initiatieven zoals deelauto's. Daardoor wordt het voor huishoudens zonder auto aantrekkelijk om juist in Te Werve Oost te huren of te kopen en verwachten we minder auto's in de wijk. Uit de inspraakreacties blijkt dat de NvU op dit punt onvoldoende duidelijk is en we zullen daarom de toelichting verbeteren.

Openbare ruimte

Reactie

Insprekers hechten aan een goed ingerichte openbare ruimte met voldoende groen in het algemeen en binnen het straatprofiel van de Karel Doormanlaan in het bijzonder. Men stoort zich aan de vele auto's, fietsen en vuilcontainers en aan de grote drukte op speelterreinen.

Wat we doen

Bij de verdere uitwerking van de plannen hoort ook het plan voor de inrichting van de openbare ruimte, te baseren op de NvU en het Ontwikkeldkader. In dat proces komen participatiemomenten waarop bewoners en belanghebbenden kunnen aangeven wat hun wensen zijn en hun mening geven over het voorgestelde ontwerp. Deze participatiemomenten nemen we op in de NvU.

Duurzaamheid

Reactie

Insprekers suggereren om op het gebied van duurzaamheid aandacht te besteden aan het opwekken van eigen energie en te kiezen voor groene daken, zo mogelijk geschikt voor het verbouwen van groenten. Natuur-inclusieve gebouwen met groene wanden en waterbuffers zijn andere suggesties.

Wat we doen

De suggesties passen binnen de ambities zoals geformuleerd in de NvU.

¹ STOMP = **S**tappen (voetgangers), **T**rappen (fietsers), **O**penbaar vervoer, **MAAS** (Mobility As A Service: deelauto's en deelscooters), **P**rivéauto

3. INSPRAAKREACTIES

	Inspiraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Hoogbouw		
1	Insprekers vinden de bebouwing te hoog. In de wijk vindt men voornamelijk laagbouw. Kolossale gebouwen in de lengte van Karel Doormanlaan draagt in deze smalle straat niet bij aan leefbaarheid en heeft een negatief effect op het uitzicht van de huizen in de straat. De torens steken met 12 tot 14 hoog dan letterlijk en figuurlijk boven de wijk uit, met ongewenste wind- en schaduw effecten. Hoge woontorens zijn ook niet wenselijk vanwege het aanzicht en de groei van het aantal mensen die er zullen komen te wonen. Er is nergens in de wijk zo hoog gebouwd en dat maakt de wijk juist prettig om in te wonen. Toen de Drie Hofdames van vijf bouwlagen gebouwd werden is met de hoogte rekening gehouden, omdat men niet wilde afwijken van de rest van de wijk d.m.v. torenhoge flats. Op de oude GGD-locatie wordt nieuwbouw gerealiseerd met 5-7 woonlagen. Dat past bij het beeld van Te Werve. Een gebouw van 12 tot 14 lagen is wel een abrupte overgang. In de nota wordt de hoogte vergeleken met de Hofmeesters. Deze zijn gelegen aan de overzijde van de Sir. W. Churchillaan, dat is een andere wijk. Daar is hoogbouw algemeen goed. De hoge massieve torens van maximaal 14 lagen, met wat uitsparingen, zullen vanwege de smalle Karel Doormanlaan te dicht op de overige/huidige woningen komen. Door insprekers wordt wisselend voorgesteld om niet hoger te bouwen dan 5 of 7 bouwlagen. Dit sluit beter aan op de rest van Te Werve en op deze manier blijft de wijk leefbaarder. Graag wordt onder andere gezien dat de huidige indeling van bebouwing in Te Werve	Bij het voorstel om aan de Karel Doormanlaan hogere bebouwing te situeren zijn de volgende drie aspecten overwogen, op achtereenvolgens het niveau van de stad, de wijk en de locatie. A. In de hoogbouwvisie zoals de gemeenteraad die in 2007 heeft vastgesteld, is de SWChurchilllaan aangemerkt als een van de vier zones in de stad waar hoogbouw vanwege ligging en functie denkbaar en wenselijk is. De realisatie van De Hofmeesters is hier een voorbeeld van. De NvU gaat uit van 12 tot 14 lagen; ofwel <u>maximaal</u> 55 meter hoog. Belangrijk hierbij is dat het over een <u>maximale bandbreedte</u> gaat. Graag onderzoeken we samen verder waar wel en geen accenten zoals deze 55 meter hoog komen. B. Voor de wijk betekent hogere bebouwing dat de wijk zich meer naar buiten presenteert en een gezicht naar buiten krijgt. Veel andere wijken uit de naoorlogse periode (zoals de Muziekbuurt en de Artiestenbuurt) hebben al deze opzet, en ook Te Werve heeft (aan de Generaal Spoorlaan) al hogere bebouwing aan de rand. De Hofdames in het middengebied hebben om die reden dan ook een lagere bouwhoogte. Hier is dus ook bewust gekozen voor een hogere rand en laag binnengebied. C. Op locatieniveau moet de hogere bebouwing goed aansluiten op de naastgelegen (woon)bebouwing zodat er een aangenaam verblijfsgebied ontstaat. Door het toepassen van setbacks oogt de bebouwing minder massief en wordt eventuele windhinder voorkomen of beperkt. Voldoende tussenruimte tussen de bebouwing moet zorgen voor lucht, licht, privacy en voldoende bezonning. Waar nodig worden wind- en bezonningsonderzoeken uitgevoerd om e.e.a. te optimaliseren. Naast deze ruimtelijke overwegingen biedt hogere bebouwing de mogelijkheid om de gewenste en noodzakelijke extra woningen te realiseren. De volumes worden verder uitgewerkt in het Ontwikkelkader,	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt of het woningprogramma gerealiseerd kan worden zonder dat alle hoogteaccenten de maximumhoogte van 12-14 lagen krijgen. Ook wordt er onderzocht hoe het straatprofiel van de Karel Doormanlaan moet worden uitgevoerd, zodat er voldoende lucht en licht is in deze straat terwijl er zo min mogelijk hinder in wind en privacy is. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkelkader.

	West wordt doorgezet naar Te Werve Oost. Hiermee wordt eenheid gecreëerd in de gehele wijk. Is het niet mogelijk om het aantal lagen geleidelijk, van de Van Vollenhovenlaan tot aan de Generaal Berenschotlaan, op te laten lopen? Zodat een en ander vloeiend in elkaar overloopt?	waarbij we onderzoeken of het volume zodanig verdeeld kan worden dat dit resulteert in een andere verdeling en mogelijk minder bouwlagen. Tegelijkertijd onderzoeken we hoe het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ingevuld kan worden, de huidige problematiek met de schaduwval van bomen in acht nemend.	
2	De flatgebouwen aan de Karel Doormanlaan naar slootkant Churchilllaan verplaatsen. Dit maakt Karel Doormanlaan breder en meer licht.	Het verplaatsen van de bouwblokken meer richting de Churchilllaan kan maar beperkt omdat aan deze kant ruimte moet blijven voor een ecologische verbinding die breedte van minimaal 15 meter dient te hebben. Bij de uitwerking van de plannen kijken we wat er mogelijk is. Tegelijkertijd onderzoeken we waar het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte kan krijgen. Zodat de straat prettig aanvoelt en niet te nauw en donker wordt.	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt hoe de gebouwen dusdanig gepositioneerd kunnen worden zodat het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte kan krijgen. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.

	Inspraakreactie	Beantwoording	
	Woningbouwprogramma		
3	Wordt er gebouwd voor Rijswijkers of voor Den Haag?	Er wordt gebouwd voor Rijswijkers én voor woningzoekenden van buiten Rijswijk.	Geen wijziging van de NvU.
4	Zorg dat aantal woningen vast staat met circa aantallen.	Het maximum aantal woningen is ongeveer 550. Het maximum aantal woningen is o.a. afhankelijk van welke soort woningen gebouwd worden en het aantal parkeerplaatsen in onder andere de parkeergarage(s) in relatie tot de parkeernorm van de te bouwen woningen. De gemeente werkt dit nog verder uit in het op te stellen Ontwikkelkader.	Dit staat al in de NvU, deze hoeft niet te worden aangepast.
5	Circa 200 woningen meer gaan voor verkeersproblemen zorgen in en rondom de wijk. Het wordt dan druk in de wijk en de leefbaarheid komt daardoor in gedrang. De kans op overlast neemt hierdoor toe.	We willen het woningprogramma niet verminderen omdat het aantal van ca. 550 woningen nodig is om een gevarieerde wijk te krijgen waarin voldoende sociale huurwoningen terugkomen voor de bestaande bewoners, er verschillende woningen in de vrije sector (koop en huur) worden gebouwd, maar ook om een financieel haalbaar plan te maken. Met de extra woningen leveren we een bijdrage aan het oplossen van het tekort aan woningen. Op het onderwerp verkeer komen we onder het kopje 'verkeer' terug: door de nieuwe verkeerssituatie slim te ontwerpen, blijkt uit onderzoek dat de wijk in ieder geval niet drukker wordt, bijv. door extra bewoners direct in hun parkeergarage onder de hoogbouw laten parkeren, zonder dat ze de wijk in hoeven te rijden	Geen wijziging van de NvU
6	Er komen zo'n 200 woningen bij in een van dichtst bebouwde wijken van Rijswijk. Hier is inspreker tegen. Voorgesteld wordt om deze in de Plaspoelpolder te bouwen door het ombouwen of afbreken van leegstaande kantoorgebouwen.	Het transformeren van kantoren naar wonen is met de ontwikkelingen in Havenkwartier en Kesslerpark al ingezet. De vraag naar woningen is zo groot dat alleen transformeren in de Plaspoelpolder niet voldoende is.	Geen wijziging van de NvU
7	Het is begrijpelijk dat er zo veel mogelijk woningen gebouwd moeten worden. Wellicht minder grondgebonden woningen bouwen. De bebouwing in de wijk iets hoger toestaan dan max. 4 woonlagen en de hoogteverschillen aan Churchillaan-kant in de hoogbouw minder accentueren.	Vanuit ruimtelijke overwegingen en vanuit woningprogramma kiezen wij voor een opbouw waarbij de bebouwing aan de Churchillaan hoger is dan in het gebied rond de bestaande te handhaven eengezinswoningen, zie ook de beantwoording onder onderdeel 'hoogbouw': de NvU gaf een maximale bandbreedte aan en in het Ontwikkelkader onderzoeken we hoe deze hoogbouw meer in balans gebracht kan worden. Om een gevarieerde wijk te krijgen (en te behouden) worden ook (extra) woningen met tuin gerealiseerd.	Geen wijziging van de NvU
8	De mix aan bewoners en verschillende soorten	We zijn het eens met deze reactie; een gemêleerde wijk is één	Geen wijziging van de NvU

	huizen, sociale huur en middenhuur, koopwoningen klein en groot, eenpersoonshuishoudens en gezinnen is goed.	van de uitgangspunten die ook wij van belang achten. Deze wens blijkt ook uit de buurtgesprekken (enquête) met bewoners die in 2022 zijn gehouden. Met de toekomstige nieuwbouw is ook het doel om mensen makkelijker te laten doorstromen.	
9	Inspreker is niet tegen de vernieuwing van Te Werve Oost, echter zijn er zorgen over toekomstige leefbaarheid en uitstraling van de wijk. Te Werve is een dicht bevolkte wijk met een hoge bewoners dichtheid en veel woningen, voornamelijk 1 a 2 persoon huishoudens. Het aantal woningen neemt flink toe (60%) maar ook het type woningen verandert, waardoor er 2 a 2,5 meer bewoners in de dicht bebouwde wijk bijkomen. Deze verdichting is niet passend voor deze wijk en zal voor problemen met leefbaarheid zorgen.	We begrijpen uw zorgen over de leefbaarheid in een steeds drukker wordende wijk. We denken dat we met slim ontwerp van de bouwblokken en straten deze drukte kunnen matigen. Denk aan het afwikkelen van verkeer van de hoogbouw, direct in een parkeergarage, waardoor auto's nooit in de wijk komen rijden (zie ook punt 'Verkeer'). Of het zoveel mogelijk autoluw maken, waardoor er minder verkeer is en er minder hard wordt gereden door de straten. Of het laten terugvallen van een toren (ook wel setback genaamd) waardoor je eigenlijk maar 4 lagen ziet. Dit allemaal om het huidige straatprofiel en de wijkidentiteit zoveel mogelijk terug te laten komen. Het doel is om niet alleen extra woningen te realiseren, maar ook de wijk kwalitatief op te waarderen met meer en beter bruikbare groene openbare ruimte en daarmee de leefbaarheid te vergroten. Door toevoeging van midden-huur, zorgwoningen en koopwoningen ontstaat meer diversiteit in de wijk. Dit was ook de wens van veel bewoners in de buurtenquête. Mensen kunnen straks binnen de wijk doorstromen en blijven zo aan de wijk verbonden.	Geen wijziging van de NvU

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Bouwoverlast		
10	Een ontwikkelingsperiode van 6-7 jaar is erg lang en heeft grote invloed op de achterblijvende bewoners. Wordt er voldoende rekening gehouden met de omgeving, mens en dier? Wij zien regelmatig ooievaars op daken van flats. Graag ook aandacht voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de sloop en nieuwbouw periode. Snelle bouw zoals bij Project de Schakel zouden wij zeer op prijs stellen.	Het streven is nadrukkelijk om de overlast voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden, maar overlast is onvermijdelijk. Vooraf zal een plan worden opgesteld waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC-plan). Evenals een plan over hoe met de huidige stadsnatuur wordt omgegaan. Ook zal een omgevingsmanager worden aangesteld die aanspreekpunt wordt. Dit zal worden opgenomen in de NvU We willen zorgvuldig omgaan met flora en fauna in het gebied. Er is in 2021 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar aanwezige soorten en er is ook een onderzoek gedaan naar de bomen. De uitkomsten worden gebruikt bij het uitwerken van de plannen. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe lang de exacte bouwperiode zal zijn. Als de plannen verder uitgewerkt zijn, zal dit bekend worden. De fasering en daarmee bouwperiode is een zorgvuldige afweging tussen zo snel mogelijk bouwen, maar ook zoveel mensen direct kunnen herhuisvesten (zonder 2 keer te verhuizen).	In de NvU wordt aangegeven dat voor elk bouwproject een BLVC-plan wordt opgesteld en dat de gemeente voor het totale project een omgevingsmanager aanstelt.

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Bezonning, windhinder en privacy		
11	De hoogbouw veroorzaakt ook weinig tot geen uitzicht, veroorzaakt inkijk (bijv. op ons dakterrassen), geluidsoverlast (straatgeluiden worden versterkt), schaduw en wind. De effecten hiervan voor de omliggende woningen zullen negatief en onwenselijk zijn t.o.v. de huidige situatie. Dit zal invloed hebben op licht in huis, lagere opbrengst zonnepanelen op het dak. Is hier rekening mee gehouden?	Onderzoek naar de effecten van hogere bebouwing op de aspecten bezonning en windhinder maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de planontwikkeling. Bij de uitwerking van de plannen wordt het aspect inkijk en privacy ook meegenomen en afgewogen. U kunt later als belanghebbende ook bezwaar maken tegen het bouwplan indien u van mening bent dat onvoldoende met uw belangen rekening is gehouden..	In de NvU wordt opgenomen dat de ontwikkelaar nader onderzoek doet naar schaduwwerking, en windhinder.

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Voorzieningen		
12	Maak buurthuis aantrekkelijker voor bevordering participatie. Zorg voor functiemix in hoogbouw, meer dan alleen buurthuis. Minder woningen bouwen creëert ruimte voor kleinschalig semi commerciële horeca met ontspanningsruimte en moestuin. Clubhuis waar je geen lid van hoeft te zijn, maatschappelijk concept met een gezellig onderkomen voor buurtbewoners met o.a. uitsluitend eerlijke gezonde producten liefst uit de directe omgeving M.b.t. de buurtfunctie/wijkhuiskamer zou de voorkeur uit gaan om deze in het Huis van Stad onder te brengen. Invulling van vrijwilligers is dan makkelijker te combineren met andere activiteiten in het Huis van de Stad.	We onderschrijven de wens om in de wijk een buurthuis te hebben. Rond maart 2023 gaat Welzijn Rijswijk een aantal ruimtes gebruiken in de Rehobothschool in de Meester Fockstraat. Er komt onder andere een ontmoetingsruimte en een activiteitenruimte. Ook zijn de gemeente, Rijswijk Wonen en Welzijn Rijswijk begonnen met een traject om te zorgen voor dat bewoners elkaar kunnen blijven ontmoeten en elkaar kunnen leren kennen juist tijdens de herstructureringsperiode. We gaan met Rijswijk Wonen en Synchroon uitwerken hoe een vaste buurtfunctie een meerwaarde kan zijn in de wijk en de afspraken vastleggen in het Ontwikkeldkader. Dit was ook een specifieke wens vanuit bewoners in de buurtgesprekken. Daarbij kijken we ook naar de relatie met voorzieningen in het Huis van de Stad. Ontmoeten gebeurt ook in de buitenruimte. Hiervoor gaan we nog met bewoners in gesprek over de inrichting hiervan, verschillende soorten ontmoetingsplekken etc. Ook wordt onderzocht of er nog andere functies dan wonen haalbaar zijn.	Geen wijziging in de NvU
13	Meer bewoners betekent druk op voorzieningen, zoals scholen, kinderopvang en tand- en huisartsen. Hier is het nu al druk.	In het coalitieakkoord staat dat het College zich actief inzet om het voorzieningenniveau op peil te houden. Dat betekent onder meer dat bevolkingsgroei is verwerkt in de programma's voor de verschillende voorzieningen, bijvoorbeeld onderwijs. Als er meer kinderen komen, dan komen er meer scholen. Dit proces is niet direct te herleiden tot ingrepen per wijk, maar zorgt er wel voor dat er gemeente-breed altijd voldoende voorzieningen zijn.	Geen wijziging in de NvU.
14	Wat ik mis is een zorgcentrum o.i.d. in het buurthuis/wijkcentrum, waar dan o.a. een dokter(s-praktijk), fysiotherapeut e.d. kan zitten. Inspreker vindt het geen goed plan om een servicepunt te maken voor het ophalen van pakketjes. Thuisbezorging is voor ouderen en mindervaliden is belangrijk.	De inwoners van Te Werve Oost kunnen gebruik maken van zorgvoorzieningen in de buurt. Er is (nog) niet voorzien in een (extra) zorgcentrum in het buurthuis/wijkcentrum maar de mogelijkheid wordt onderzocht. Een servicepunt voor het ophalen van pakketjes komt niet in de plaats van thuisbezorging, maar is een extra dienst voor mensen die niet thuis zijn om daar pakketjes aan te nemen.	Geen wijziging in de NvU
15	Inspreker is positief over een buurthuis.	Zie ook de beantwoording hierboven. Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen	Geen wijziging in de NvU
16	Hoe wordt er voor gezorgd dat er spreiding gaat plaatsvinden in de hele wijk qua	De verschillende functies krijgen later hun plek wanneer de inrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen. Daarbij	In de NvU wordt opgenomen dat er participatiemomenten komen bij de

	speelvoorzieningen, huisafvalophaal plekken, parkeren, verkeer. Dit alles wordt nu veel te geconcentreerd gesitueerd in de wijk. Deze verdichting qua woningen en aantal inwoners zorgt voor problemen qua voorzieningen en druk op de wijk. Komen er extra speelvoorzieningen bij die voor spreiding zorgen? Park de Driesprong is nu vaak al overbevolkt en na een zeer drukke dag ligt het hele park al vol met afval. Graag meer speelvoorzieningen in het plan, meer spreiding in de wijk qua speelvoorzieningen.	wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld de loopafstand van de woningen tot een speelvoorziening of plek voor het aanbieden van afval. En voor deze inrichting van de openbare ruimte vragen we weer uw input. Parkeervoorzieningen voor toekomstige bewoners worden geconcentreerd aangelegd op eigen terrein, dus niet in de openbare ruimte. Parkeervoorzieningen voor bezoekers aan bewoners worden verspreid aangelegd, langs de randen van de bouwblokken.	(her)inrichting van de openbare ruimte.
--	---	--	--

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Parkeren		
17	Inspreker wil dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn. Er dient een parkeernorm te worden vastgesteld voor parkeren in gebouw. Inspreker wil het parkeren aan straat voor woningen langs Karel Doormanlaan behouden. Bezoekers parkeren: voor de deur voor zover mogelijk, maar buiten in de straat. Niet aan de rand van de wijk. Er moet rekening worden gehouden met mensen die slecht ter been zijn. Het oplossen van parkeren onder de bebouwing lost een deel van het probleem op. Bezoekers en bezorgers willen ook kunnen parkeren maar dit kan dan alleen in omliggende straten. Noord-Zuid lopende straten worden autovrij vormgegeven: De capaciteit van parkeren is berekend op basis van nota parkeernorm 2019 van de gemeente. Gebleken is dat dit niet toereikend is. Voorbeeld: De nieuwbouw woningen aan Idenburglaan waar al blijkt dat parkeercapaciteit niet voldoende is. Tevens zijn cijfers gebaseerd op huurwoningen en zien wij nergens koopwoningen! Wij verzoeken u de cijfers te baseren op afgegeven parkeervergunningen binnen de wijk. Gegevens via RDW geven geen reëel beeld, bedrijfs- en leaseauto's worden niet meegerekend terwijl die in de wijk geparkeerd staan. Inspreker wil wijzen op het huidige parkeerprobleem in deze wijk. Ik lees hier geen oplossing voor. Het terugdringen van autobezit zal niet gebeuren. De hoeveelheid woningen gaat leiden tot meer verkeersstromen en behoefte aan parkeren.	Voor het hele gebied geldt dat het aantal parkeerplaatsen wordt afgestemd op de doelgroepen en het verwachte autobezit. Uitgangspunt na de ontwikkeling is dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden, conform de Nota Parkeernormen van de gemeente Rijswijk. Voor bestaande bewoners rondom het vernieuwingsgebied verandert er niets. De bewoners van de woningen in het vernieuwingsgebied die behouden blijven, behouden hun straatparkeervergunning. De bezoekersplaatsen worden gerealiseerd binnen een loopafstand van 250 meter tot de ingang van de nieuwe bouwblokken. Deze maximale afstand is volgens de richtlijnen van de CROW, een landelijk opererende, onafhankelijke kennisorganisatie. Daar waar mogelijk zal binnen kortere afstand geparkeerd kunnen worden voor bezoekers. Voor bezoekers aan bewoners worden parkeerplaatsen aangelegd in de openbare ruimte, langs de buitenranden van het gebied waar gebouwd gaat worden. Bezorgers kunnen ook gebruik maken van deze parkeerplaatsen. Voor de bewoners van de nieuwe woningen worden op eigen terrein parkeerplaatsen aangelegd. Voor de woningen aan de Churchillillaan komen de woningen in een parkeergarage die vanaf de Churchillillaan wordt ontsloten. De parkeerbehoefte van de nieuwbouwwoningen in de Idenburglaan is niet berekend aan de hand van kencijfers uit 2019 omtrent autobezit. De stelling dat de kencijfers uit 2019 niet toereikend zijn, is daarom onjuist. Het is geen ambitie van de gemeente om het ervaren tekort aan parkeerplaatsen te verhelpen met de bouwplannen in Te Werve Oost. Het is evenmin de ambitie van de gemeente om het autobezit terug te dringen onder huishoudens die wonen in woningen of appartementen die gehandhaafd blijven. Het is echter wel de ambitie van de gemeente om de huidige parkeersituatie niet te verslechteren. Deze doelstelling wordt behaald door nieuwe bewoners te laten parkeren op eigen terrein. Nieuwe bewoners krijgen daarom geen parkeervergunning om op straat te parkeren.	In de NvU wordt ten aanzien van verkeer en parkeren een nadere toelichting opgenomen. In het Ontwikkelkader wordt dit inhoudelijk verder uitgewerkt.

18	Het is een illusie dat mensen gebruik gaan maken van een deelautosysteem. In welke mate is uitgegaan van een deelautosysteem bij de parkeernorm voor bewoners?	In de huidige parkeernorm is geen rekening gehouden met het toepassen van deelauto's. Bij de uiteindelijke berekening van het benodigde aantal aan te leggen in pandige parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners, mag een korting worden toegepast als deelauto's worden ingezet. Deze korting op het uiteindelijke aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein zal niet ten koste gaan van de parkeersituatie op straat, aangezien nieuwe bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. Door ook deelauto's aan te bieden worden de woningen aantrekkelijker voor nieuwe bewoners zonder auto. Die hebben dan geen parkeerplaatsen nodig. Het idee is dat de wijk aantrekkelijk is voor mensen die geen auto hebben, niet dat mensen met een auto die zouden inruilen voor een deelauto om hier te gaan wonen.	Geen wijziging in de NvU
19	De invalideparkeerplaatsen dienen gehandhaafd te blijven.	Invalidenparkeerplaatsen op kenteken worden niet verwijderd, hooguit verplaatst. Als deze worden verplaatst, dan nooit verder dan 100 meter van de voordeur van de vaste gebruiker. Nieuwe bewoners of bewoners die terugkeren naar een nieuwe woning kunnen een nieuwe invalideparkeerplaats op kenteken aanvragen als zij daar recht op hebben.	Geen wijziging in de NvU
20	Inspreker vraagt zich af waar in de toekomst de oplaadpunten worden geplaatst. De brandweer is geen voorstander om deze in parkeergarages te plaatsen i.v.m. brandgevaar. Dus die moeten dan ook op straat geplaatst worden. Dat worden flink wat geparkeerde auto's in de wijk op straat.	Uiteraard willen we in de nieuwbouw voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan in parkeergarages. Bij het ontwerp van de parkeervoorzieningen op eigen terrein zal t.z.t. gebruik worden gemaakt van de laatste inzichten om de parkeergarages zo veilig mogelijk in te richten mét oplaadpunten. Oplaadpunten worden namelijk gesitueerd in de parkeervoorzieningen op eigen terrein: genoeg om iedereen in de nieuwbouw die elektrisch rijdt, ook een oplaadpunt te bieden. Er worden voor nieuwe bewoners geen laadpunten aangelegd op straat in de openbare ruimte, omdat zij geen parkeervergunning op straat krijgen, zoals hierboven ook is toegelicht. Openbare oplaadpunten voor bezoekers komen wel in de openbare ruimte.	Geen wijziging in de NvU

	Inspiraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Verkeer		
21	Inspreker wil graag dat het autoluw wordt.	Zoals ook in de NvU beschreven gaan we proberen de wijk autoluw te maken. Dat doen we door het STOMP²-principe toe te passen. Dat betekent dat we de wijk zo aantrekkelijk mogelijk maken voor voetgangers en fietsers. De auto's parkeren we ondergronds en op eigen terrein. De ingangen van deze parkeerterreinen komen aan de randen van de wijk. Daarmee kunnen Prof. Snouck Hurgronjestraat, Doctor Kruytstraat en Pater van Lithstraat waarschijnlijk autovrij worden. Ondanks dat de wijk zoveel mogelijk autoluw wordt, zal het altijd mogelijk zijn voor calamiteitenverkeer de woningen te bereiken.	Was reeds opgenomen in de NvU. Geen wijzigingen.
22	<u>Nieuwe verkeerssituatie</u> Hoe wordt de situatie op de Karel Doormanlaan? Hoe zit het met de ontsluiting van de wijk naar de A4, de verbreding van de wegen in de Plaspoelpolder? De Van Vollenhovenlaan weer van twee kanten bereikbaar maken. Hoe wordt de situatie Generaal Berenschotlaan? Ook zal aandacht besteed moeten worden aan een veilige toegang via de Burgemeester Elsenlaan (vanaf de kant van de brandweerkazerne). De aanlooproutes naar park de Driesprong moeten via de kopse kanten en korte zijdes van het park verkeerskundige georganiseerd worden	De zorgen hebben betrekking op de bereikbaarheid van de wijk per auto en de verkeersafwikkeling binnen de wijk. De problemen op de (boven)gemeentelijke hoofdinfrastructuur lossen we binnen dit project niet op. Verbreding van wegen in de Plaspoelpolder en de verkeersdrukte op wegen van- en naar rijksweg A4 vallen buiten de scope van dit plan. Wel zijn de verkeerskundige effecten van de herontwikkeling Te Werve Oost door adviesbureau Royal Haskoning DHV uitgebreid onderzocht. Uit dit onderzoek volgt dat de hoeveelheid autoverkeer als gevolg van meer woningen toeneemt maar dat de aansluitingen van de wijk op de hoofdwegen Burgemeester Elsenlaan, Generaal Spoorlaan en Winston Churchilllaan dit verkeer kunnen verwerken. Voor de wegen in de wijk zelf (zoals de Karel Doormanlaan) zou, zonder ingrepen, het woningbouwprogramma wel leiden tot een ongewenste toename van de verkeersdrukte. Daarom is ervoor gekozen om een nieuwe aansluiting te maken direct vanaf de Sir Winston Churchilllaan, eindigend in de parkeergarage onder de hoogbouw langs de Sir Winston Churchilllaan. Door deze nieuwe aansluiting is de verwachting dat wegen in de wijk zelf, zoals de Karel Doormanlaan niet of nauwelijks drukker worden met autoverkeer. Vanwege de aanwezigheid van de basisschool, de beperkte wegbreedte in de straat en klachten over verkeersveiligheid is juist besloten om 1-richtingsverkeer in de van Vollenhovenlaan	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente de eisen aan de aansluiting op de Churchilllaan vastlegt in het Ontwikkelkader.

² STOMP-principe = wenselijke volgorde van mobiliteitsmogelijkheden: **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**obility at service, **P**riveauto

		in te stellen. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is het niet wenselijk om deze maatregel terug te draaien. In de Generaal Berenschotlaan zijn, in het kader van dit project, vooralsnog geen grootschalige ingrepen voorzien. Uit nader onderzoek moet blijken of op het gedeelte van de Berenschotlaan, gelegen tussen de Idenburglaan en de Karel Doormanlaan, tweerichtingsverkeer ingesteld kan worden. De bestaande toegangen voor voetgangers vanuit de wijk naar park De Driesprong blijven in het plan behouden. Met het terugdringen van de auto in Te Werve oost ontstaat er meer ruimte om prettig te wandelen langs wegen als de Karel Doormanlaan en de Idenburglaan waarmee de kwaliteit van de voetgangersroutes naar het park verbeterd.	
23	De terugvaloptie Er is een terugvaloptie opgenomen om verkeer vanaf de kruising Karel Doormanlaan/Van Vollenhovenlaan de Winston Churchilllaan op te laten gaan. Verschillende insprekers vinden dat onwenselijk. Is er rekening gehouden met extra verkeer dat gaat komen van nieuwe bewoners die komen te wonen in Groene Verbinding? Aangezien hun in/uitrit vlak bij dit punt komt te liggen. Wat zijn de gevolgen van een doorgang naar de Winston Churchilllaan op dit punt voor de huidige bewoners, met name van de Drie Hofdames, en de toekomstige bewoners op het gebied van geluidoverlast, verkeersoverlast, luchtvervuiling en drukte door de straat/straten. Als deze optie doorgang vindt, zorgt dit voor verkeersaantrekkende werking die veel te geconcentreerd op 1 plek gerealiseerd wordt. Het hoekpunt met nieuwe brug gaat ten koste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Van Vollenhovenlaan. De toegang tot de parkeergarages hoogbouw moet zoals 1e optie gepland is en bedoeld is verderop worden gerealiseerd op de Winston Churchilllaan.	Uitgangspunt is dat er geen extra autoverkeer komt in de nieuwe wijk. De parkeergarage wordt direct aangesloten op de Sir Winston Churchilllaan. De nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan komt halverwege Te Werve Oost omdat die dan middenin te ontsluiten bouwblokken uitkomt en zo meer woningen direct kunnen worden ontsloten. Mocht bij de nadere uitwerking van de plannen blijken dat een aansluiting op deze plek niet voldoende is, dan is een aansluiting ter hoogte van de van Vollenhovenlaan een nader te onderzoeken optie waarbij behoud van de verkeersveiligheid ter hoogte van de school en bestaande woningen een aandachtspunt is. Uitgangspunt hierbij is dat deze aansluiting niet voor doorgaand verkeer de wijk in en uit zorgt, maar dat deze aansluiting ook de parkeergarage onder de gebouwen aan de Churchilllaan ontsluit en mogelijk ook de parkeergarage van de GGD-ontwikkellokatie. Aan de zijde van de Burgemeester Elsenlaan kan dan een tweede aansluiting worden gemaakt via de Karel Doormanlaan. Ook dit autoverkeer komt niet in de wijk. Bij de verdere uitwerking van het plan zal een keuze worden gemaakt voor de exacte locatie van een nieuwe aansluiting. Ook zal de inpasbaarheid in de nieuwe situatie gedetailleerder worden onderzocht en zal rekening worden gehouden met de Groene Verbinding.	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente de eisen aan de aansluiting op de Churchilllaan vastlegt in het Ontwikkelkader.

24	<u>Verkeersdrukte</u> Het verkeer in de omgeving is al erg druk. Dat wordt met deze woontorens erger. ca 200 woningen meer gaan voor verkeersproblemen zorgen in en rondom de wijk Er is niet aan de infrastructuur rondom Te Werve gedacht, bv. de bereikbaarheid vanaf de A4. Dit is nu al lastig en zal nog groter worden. Graag de bereikbaarheid oplossen. Er is nu veel verkeer in onze wijk. Deze gaan via éénrichtingsstraten de wijk in of uit. 's Ochtends bij school is het druk en onveilig voor fietsers en wordt er regelmatig tegen de richting in gereden in de straat. De bereikbaarheid voor (huidige) bewoners, brandweer/ambulance diensten en bezoekers moet niet meer in het gedrang komen. De uitvalsweg via de Sir W. Churchilllaan lijkt gevaarlijk. Dat is al een drukke weg die aansluit op een andere drukke weg / kruisingen rondom de wijk (Sir W. Churchilllaan/Burg Elsenlaan en Sir. W. Churchilllaan/Volmerlaan). De voorgestelde 'knip' in de K. Doormanlaan is niet gewenst, omdat dan wijk in/uit (via Huis te Landelaan) nog verder beperkt wordt. De snelheid eruit halen in de straat moet ook op een andere manier kunnen. De 'knip' zal er voor zorgen dat de Van Vollenhovenlaan extra belast wordt, omdat dan de Van Vollenhovenlaan een doorgaande weg gaat worden om de wijk uit/in te komen. Met het toenemende aantal verkeerstromen in de wijk gaat dit wellicht voor veel onveilige en gevaarlijke situaties zorgen. De huidige verkeersstromen en infrastructuur in de wijk zijn nu al druk; smalle straten en veel 1- richtingsverkeer. Door toename van aantal bewoners zal dit slechter worden. In de plannen wordt aangegeven dat er bij of onder	De verkeersdrukte op het Rijswijkse hoofdwegennet lossen we met dit plan niet op, maar er komt geen extra verkeer in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Wel proberen een verdere toename van de verkeersdrukte beperkt te houden door de wijk in te richten volgens het zogenaamde STOMP. De nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan loopt dood voor auto's en geeft dus geen extra (doorgaand) verkeer op andere wegen, zoals de Van Vollenhovenlaan. Vanwege de aanwezigheid van de basisschool, de beperkte wegbreedte in de straat en klachten over verkeersveiligheid is enige jaren geleden besloten om 1-richtingsverkeer in de van Vollenhovenlaan in te stellen en is er een schoolzone ingesteld. Net als u, vinden wij dat de wijk goed bereikbaar moet blijven voor bewoners, nood- en hulpdiensten en bezoekers. Ook willen we de wijk autoluwer en verkeersveiliger maken zodat kinderen en andere wijkbewoners veilig de wegen over kunnen steken en voorzieningen als park De Driesprong kunnen bereiken. Een extra aansluiting op de Churchilllaan heeft een snelheid remmend en attentie verhogend effect, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. De verkeersintensiteiten ter hoogte van de nieuwbouw aan de Churchilllaan zijn geen belemmering voor een extra aansluiting. Zie verder ook de toelichting hierboven bij de vraag over de terugvaloptie. De knip in de Karel Doormanlaan is nodig om doorgaande autobewegingen door de wijk zoveel als mogelijk tegen te gaan. Hulpdiensten kunnen nog steeds gebruik maken van de knip. De straten in de wijk zijn inderdaad vrij smal. Bredere wegen voor het autoverkeer willen we niet omdat dit leidt tot hogere snelheden en daarmee juist tot minder verkeersveiligheid in de wijk. In de nieuwe plannen moet het verkeer in de Karel Doormanlaan dus worden afgeremd. Daarnaast wordt er onderzocht waar in het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte is voor een lichtere en fijnere beleving op straat, zoals ook vermeld onder onderdeel 'hoogbouw'	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente de eisen aan de aansluiting op de Churchilllaan vastlegt in het Ontwikkelkader.

	nieuwbouw woningen geparkeerd moet worden. Echter hulpdiensten, bezorgdiensten, afval ophalers, school/opvang brengers en bezoekers (ook van de Schouwburg) zullen nog steeds door de huidige straten bewegen. Principe van meer met de fiets en lopen is belangrijk, maar veel mensen zullen nog de auto gebruiken. De huidige straten zullen zwaarder worden belast (het is nu al druk), zeker als Karel Doormanlaan 'geknipt' wordt. Er zijn dan te weinig opties om de wijk uit te komen, zeker als het afval wordt opgehaald, kinderen bij school/opvang worden afgezet/opgehaald en als de kruising bij Burg. Elsenlaan/Sir W.Churchillaan weer eens vol staat. De in de nota voorgestelde oplossing, doorgang(en) naar Sir W.Churchillaan, lijkt geen veilige optie. Hoe draai je daar de weg op zonder gevaar? Daarnaast wordt de Van Vollenhovenlaan dan een doorgaande weg. Dit is nu al een drukke weg en ligt naast het park De Driesprong. Dit park wordt veel, door o.a. kinderen vaak gebruikt om vanuit de woonwijk naar het park te gaan. Risico op ongelukken worden door toename van het verkeer en aantal bewoners in de wijk in de voorgestelde plannen aanzienlijk hoger Inspreker is het niet eens met de geplande hoogbouw in Karel Doormanlaan. Dit gaat tot verkeersproblemen leiden. De straten in de wijk zijn al erg smal. Deze woonwijk is hier niet op toegerust		
25	De knippen in de straat, of autoluw maken, zijn geen goed plan. Voor de renovatie van Te Werve West lag er in Karel Doormanlaan een bocht met versmalling, deze is eruit gehaald i.v.m. verkeersveiligheid. Daarom vraagt inspreker zich of die knip dan wel verstandig is. Daar moet ook verkeer door kunnen i.v.m. bezorging van evt. maaltijden voor o.a. ouderen. En natuurlijk de hulpdiensten.	De knip ter hoogte van park De Driesprong is een ander soort maatregel dan een bocht met versmalling. Deze laatste kan in sommige gevallen tot onduidelijke (slecht zicht of onduidelijk wie voorrang heeft) en daarmee verkeersonveilige situaties leiden. De knip ter hoogte van park De Driesprong is een, voor autoverkeer, duidelijke verkeersmaatregel die bedoeld is om doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) door de wijk tegen te gaan en autoverkeer via korte, directe routes de wijk te laten verlaten. In het vervolgtraject zal, in overleg met de hulpdiensten onderzocht worden of deze route wel doorgankelijk moet blijven voor bijvoorbeeld, brandweer en ambulances. Bezorgers van maaltijden hebben een goed	Geen wijziging in de NvU

		alternatief via het hoofdwegennet waarbij ze slechts beperkt om hoeven te rijden.	
--	--	---	--

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Openbare ruimte		
26	Inspreker wil dat er voldoende groen wordt gerealiseerd. Er moet een bomenplan voor de wijk komen. Er moet rekening worden gehouden met mensen die slecht ter been zijn. De veel te grote huidige bomen aan de Karel Doormanlaan moeten worden verwijderd. Ze zijn gevaarlijk, straten zijn kapot en er zijn vallende takken en eikels. Ook nemen ze te veel licht weg en vallen mensen over uitstekende tegels	In de NvU staat dat de wijk haar groene karakter behoudt. De uitwerking wordt meegenomen in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Daar hoort ook een bomenplan bij voor de wijk. Uitgangspunt is dat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen en dat de wijk haar groene karakter behoudt. Kwalitatief goede bomen worden waar mogelijk ingepast, al dan niet herplant of aangevuld door een ruimer assortiment. De stoep moet beter toegankelijk worden voor wandelaars dan nu en de bomen mogen geen overlast geven op de stoep. Het gemeentelijk beleid is dat bomen in verband met hun waarde voor ecologie en klimaat in beginsel worden gehandhaafd met uitzonderingen. Bij de uitwerking van de plannen kijken we zorgvuldig welk deel van de bestaande grote bomen behouden kan blijven. Daarnaast streven we naar een mix met verschillende typen nieuwe bomen.	Geen wijziging in de NvU
27	De straten staan nu al vol met auto's, fietsen, klike's en ondergrondse vuilcontainers. Dit wordt meer en het oplossen van parkeren onder de bebouwing lost een deel van het probleem op. We willen lichtere straten (nu al hele jaar donker door de bomen). Dat geeft een veilig gevoel. Het is van groot belang dat er voldoende capaciteit komt om afval in containers te storten binnen een redelijke afstand op diverse plekken. Reeds nu is gebleken dat bewoners niet de moeite nemen deze naar een andere plaats willen brengen als containers vol zijn. Afval wordt naast container gedumpt, vogels en katten die zakken openscheuren met als gevolg zwerfvuil op straat. In het plan staat aangegeven dat er diverse speelplekken voor meerdere leeftijdsgroepen gaan worden gerealiseerd. Hoe denkt men leefbaarheid te waarborgen en te handhaven? Er zijn voorbeelden genoeg waarbij mooie speelgelegenheden een overlast gevende hangplek worden.	In een later stadium wordt een inrichtingsplan gemaakt voor de openbare ruimte, op basis van de NvU en het daarop gebaseerde Ontwikkelkader, zie ook het antwoord bij het onderdeel 'Voorzieningen', inspraakreactie 16. In het inrichtingsplan krijgen alle functies in de openbare ruimte een plek. Daarbij hanteren we de gebruikelijke richtlijnen van de gemeente, bijvoorbeeld over de plaatsing van afvalcontainers of over plaats, aard en omvang van speelplekken. Bewoners van de nieuwbouwblokken parkeren straks uitsluitend op eigen terrein. Bezoekers aan bewoners parkeren straks nog wel op een parkeerplaats langs de openbare weg. Per saldo neemt in de nieuwe situatie de druk op woonstraten in de openbare ruimte af. Bij het inrichtingsplan is gelegenheid voor participatie, zodat ook bijzondere wensen en omstandigheden in deze wijk kunnen worden meegenomen.	In de NvU wordt opgenomen dat er participatiemomenten komen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.

	Park de Driesprong is nu vaak al overbevolkt en na een zeer drukke dag ligt het hele park al vol met afval. Graag meer speelvoorzieningen in het plan en meer spreiding in de wijk qua speelvoorzieningen		
28	De hoogbouw komt dicht op de Karel Doormanlaan. De straat is nu al smal, Inspreker vraagt zich af of dit passend is bij de ambities van 'Verbinden oud en nieuw' en 'Gezond, groen en natuurinclusief'. Wat is de meerwaarde van wandelen aan een doorgaande verbindingsweg, de Churchilllaan waar de auto's voorbij gaan? Realiseer ruimte, groen en wandelgenot aan de Karel Doormanlaan kant.	Verplaatsen naar de Churchilllaan kan maar beperkt omdat aan deze kant ruimte moet blijven voor de ecologische verbinding. Bij de uitwerking van de plannen kijken we wat er mogelijk is. Tegelijkertijd onderzoeken we waar het straatprofiel van de Karel Doormanlaan (al dan niet plaatselijk) verruimd kan worden, zodat dit een prettige, lichte en veilige straat wordt om doorheen te wandelen Zie ook het antwoord bij onderdeel 'hoogbouw'.	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt hoe in het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte kan worden gevonden voor een prettig verblijfsklimaat. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.
29	Wij ondersteunen de vergroening van de wijk. Punt van aandacht is het onderhoud. Participatie van bewoners bij het groen onderhoud kan niet zomaar verwacht worden. Gemeente Rijswijk en Rijswijk Wonen zullen hierin hun verantwoording (en budget) moeten nemen.	Het groen in de openbare ruimte wordt onderhouden door de gemeente. Groen in particulier bezit moet worden onderhouden door de eigenaar.	Geen wijziging in de NvU

	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Duurzaamheid		
30	Zorg voor gebruik van eigen opgewekte energie d.m.v. opslag of hybride opwekken van stroom (zon + wind). Aandachtspunt is dat er geen zon komt op daken naast hoogbouw dus minder energie opwekking. Zorg voor gebruik opgevangen regenwater in woningen.	In de NvU is opgenomen dat we energieneutraal en levensloopbestendig bouwen, met aandacht voor circulariteit. In het ontwikkelkader wordt nader onderzoek gedaan naar schaduwwerking van het bouwplan op de bestaande, omliggende bebouwing. Dit mag zeker de energieopwekking niet in de weg staan. We zorgen voor goede waterberging, zoals ook opgenomen in 'verordening afvoer hemelwater'.. Als gebruik gemaakt wordt van een geautomatiseerd systeem en er voor gezorgd wordt dat de berging leeg is voor de volgende bui, dan kan het water in de berging gebruikt worden voor besproeiing. Het is in deze fase nog niet concreet welke oplossingen toegepast zullen worden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal daar aandacht voor zijn.	Geen wijziging in de NvU.
31	De groene daken op de appartementen aan de Karel Doormanlaan zouden een mogelijkheid zijn voor verbouwen van groenten in de omgeving.	In de NvU is opgenomen dat daken moeten bijdragen aan ecologische en klimaat-adaptieve doelen. Dat betekent bijvoorbeeld groene of bruine daken, die ook water vasthouden. Moestuin in openbare ruimte of binnen blokken wordt onderzocht en besproken met bewoners bij het maken van een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. De ontwikkelaar kan onderzoeken of moestuinen mogelijk zijn op de daken.	Geen wijziging in de NvU
32	Goed aan de nota zijn natuurinclusieve gebouwen met groene daken. Van het gas af en zonnepanelen. Tips: niet alleen zonnepanelen op daken, maar misschien ook op de muren van de hoogbouw aan de Churchilllaan. Laadpalen voor de elektrische voertuigen en de mogelijkheid voor buffers in het elektriciteitsnet. Opslag van te veel opgewekte elektriciteit. Regenwateropslag voor buffer tegen droogte. Kleine geluidloze windmolens op de hoge daken.	Dank voor de suggesties. We zullen de ontwikkelaar vragen te onderzoeken welke gebouw-gebonden maatregelen realiseerbaar zijn. Het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte is inmiddels vast onderdeel van het gemeentelijk beleid.	Geen wijziging in de NvU

4. OVERZICHT WIJZIGINGEN

	Voorgestelde wijzigingen
A	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt of het woningprogramma gerealiseerd kan worden zonder dat alle hoogteaccenten de maximumhoogte van 12-14 lagen krijgen. Ook wordt er onderzocht hoe het straatprofiel van de Karel Doormanlaan moet worden uitgevoerd, zodat er voldoende lucht en licht is in deze straat terwijl er zo min mogelijk hinder in wind en privacy is. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.
B	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente onderzoekt hoe de gebouwen dusdanig gepositioneerd kunnen worden zodat het straatprofiel van de Karel Doormanlaan ruimte kan krijgen. De conclusie wordt vastgelegd in het Ontwikkeldkader.
C	In de NvU wordt aangegeven dat voor elk bouwproject een BLVC-plan wordt opgesteld en dat de gemeente voor het totale project een omgevingsmanager aanstelt.
D	In de NvU wordt opgenomen dat de ontwikkelaar nader onderzoek doet naar schaduwwerking en windhinder.
E	In de NvU wordt ten aanzien van verkeer en parkeren een nadere toelichting opgenomen. In het Ontwikkeldkader wordt dit inhoudelijk verder uitgewerkt.
F	In de NvU wordt opgenomen dat de gemeente de eisen aan de aansluiting op de Churchillaan vastlegt in het Ontwikkeldkader
G	In de NvU wordt opgenomen dat er participatiemomenten komen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.