

Deze Nota van Uitgangspunten Te Werve, hierna te noemen NvU, geeft op hoofdlijnen de kaders weer voor de herontwikkeling van Te Werve-Oost. Wat blijft behouden? Waar liggen kansen? Wat zijn de belangrijkste ambities en waar moet het plan op hoofdlijnen aan voldoen? De gemeente Rijswijk heeft in samenwerking met Rijswijk Wonen en Synchron ambities benoemd en prioriteiten gesteld voor de beoogde vernieuwing van Te Werve-Oost. Deze NvU is voor de gemeente een toetsingskader en leidraad voor de verdere uitwerking met corporatie en ontwikkelaar. Zo weten Rijswijk Wonen en Synchron wat de ambities en uitgangspunten zijn voor de ontwikkeling. Ook noemt de NvU aspecten die naar aanleiding van de inspraak nadere toelichting nodig hebben of verder uitgezocht zullen worden. De uitkomsten van deze vervolgonderzoeken leggen we vast in een Ontwikkeldkader dat halverwege 2023 wordt vastgesteld door de raad.

Te Werve | Rijswijk

Nota van Uitgangspunten

08-02-2023

De ambitie voor Te Werve-Oost is hoog. Het plan gaat bijdragen aan de doelen zoals omschreven in het coalitieakkoord Rijswijk, Gezonde groei! (2022-2026): 'We zorgen dat Rijswijk verder kan groeien. Wel leggen we een aantal duidelijke accenten, die koers geven aan de ontwikkeling van de stad:

- **Sociale kwaliteit van de stad**
- **Stadsontwikkeling**
- **Openbare ruimte en leefbaarheid**
- **Veiligheid en handhaving**
- **(...) Identiteit en participatie.'**

Het doel van de vernieuwing van Te Werve-Oost is verbetering van de leefbaarheid in de wijk door hier een vitale wijk te maken waar mensen graag wonen, elkaar ontmoeten en genieten van het groen. Aanleiding voor het plan is de herstructurerings- en verduurzamingsopgave van RijswijkWonen, waarin het verbeteren van de leefbaarheid en de sociale cohesie een belangrijk doel is. De ontwikkeling van Te Werve Oost moet een onlosmakelijk deel gaan uitmaken van de gehele wijk Te Werve, zodat bestaande en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

In de wijk is de afgelopen jaren al veel vernieuwd. Te Werve-Oost is een van de laatste delen die aan de beurt is, maar tegelijkertijd de meest omvangrijke van alle locaties. Tot nu toe was de trend het toevoegen van meer eengezinswoningen. Met deze laatste locatie ligt de lat hoger: verdichten en mixen is de opgave. In oktober 2021 hielden Rijswijk Wonen en gemeente Rijswijk een partnerselectie waar Synchron in combinatie met Mecanoo geselecteerd werden om een visie op te stellen voor Te Werve-Oost. De Nota van Uitgangspunten legt de ambities hiervoor vast. RijswijkWonen, Synchron en Mecanoo werken binnen deze kaders hun visie uit. De gemeente toetst de visie en de daarop gebaseerde plannen gedurende de looptijd van de ontwikkeling aan deze NvU en later aan het Ontwikkeldkader. Rijswijk Wonen en Synchron hebben in de afgelopen maanden de behoeftes van de bewoners geïnventariseerd. Dit participatieproces zal voortgezet worden. De huidige buurt bestaat volledig uit sociale huur; 51 eengezinswoningen en 304 portieketageflats zonder lift.

In Te Werve wonen bijna 4.000 inwoners. De leeftijdsgroep van 25 tot en met 45 jaar omvat ongeveer een derde van de bevolking. Een zesde van de inwoners is 65 jaar of ouder. Een groot deel van de inwoners is alleenstaand, heeft geen vast inkomen of staat nog aan het begin van zijn/haar carrière. Het gemiddelde inkomen van de inwoners is laag. De bevolking heeft een gemengde samenstelling als het gaat om migratieachtergrond. De slechte kwaliteit van de woningen en het gebrek aan mogelijkheden om in de wijk door te stromen naar bijvoorbeeld een middeldure huurwoning of koopwoning, maakt dat mensen naar elders verhuizen. Een meer gemixte woningvoorraad met kwalitatief goede levensloopbestendige woningen en meer ruimte om te ontmoeten maakt de wijk aantrekkelijker. Met deze herontwikkeling wordt dat mogelijk.

Zes ambities

Voor Te Werve zijn zes ambities benoemd:



1. Een sterke identiteit



2. Verbinden oud en nieuw



3. Gezond, groen en natuur-inclusief



4. Samen leven, ontmoeten en prettig wonen: een optimale sociale cohesie



5. Klimaat-adaptief en toekomstbestendig



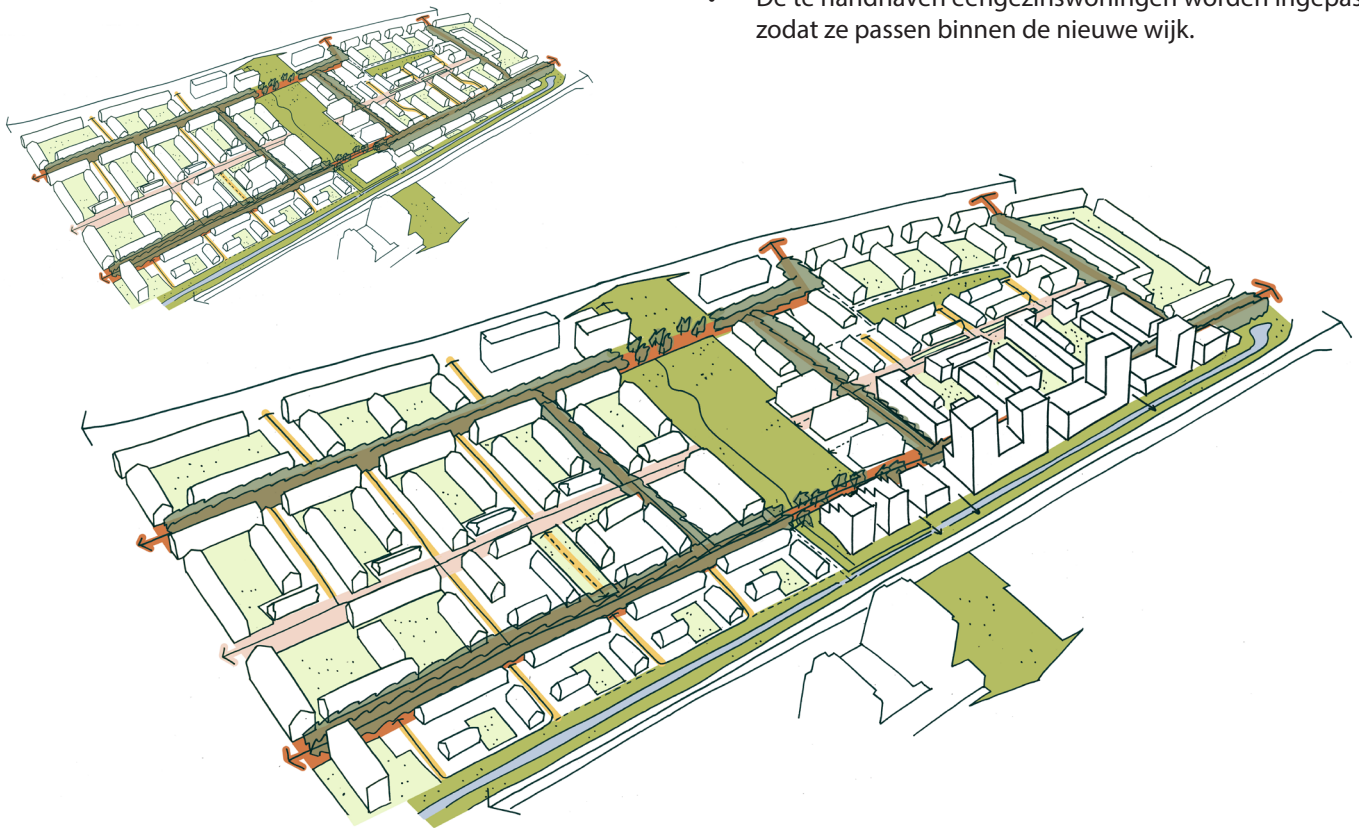
6. Gedifferentieerd, betaalbaar, 'inclusief' wonen en meer buurtbinding



Een sterke identiteit

Te Werve is een naoorlogse woonwijk met een heldere opbouw; een raamwerk van robuuste lanen, straten en besloten hoven. De beleving van het groen is op verschillende niveaus ontworpen in Te Werve. Dit is een reeks van groene plekken: rondom de voordeur in de gemeenschappelijke binnentuin, het straatgroen, tot het buurt- en wijkpark. De bebouwing is op een vanzelfsprekende manier rondom deze groene structuren ingepast, in een strak ritme van rechthoekige blokken. De hiërarchische opbouw is ook zichtbaar in de ontsluitingsstructuur. De nieuwe invulling ondersteunt deze ruimtelijke kenmerken. De Karel Doormanlaan, met grote rijen volgroeide bomen, vormt de ruggengraat van de wijk. De zijstraten daarvan vormen de verbindingen met de Idenburglaan, die onlangs opnieuw is ingericht met groenstroken en parkeren. De nieuwe ruimtelijke invulling biedt kansen om Te Werve aan de Sir Winston Churchilllaan een 'gezicht' naar buiten te geven.

huidige wijk



impressie toekomstige wijk

Ambitie: de nieuwe buurt wordt een integraal onderdeel van Te Werve door aan te sluiten op de bestaande bebouwings-, groen- en verkeersstructuur en de sociale structuur te versterken.

Ambitie: herkenbare hiërarchie behouden en versterken.

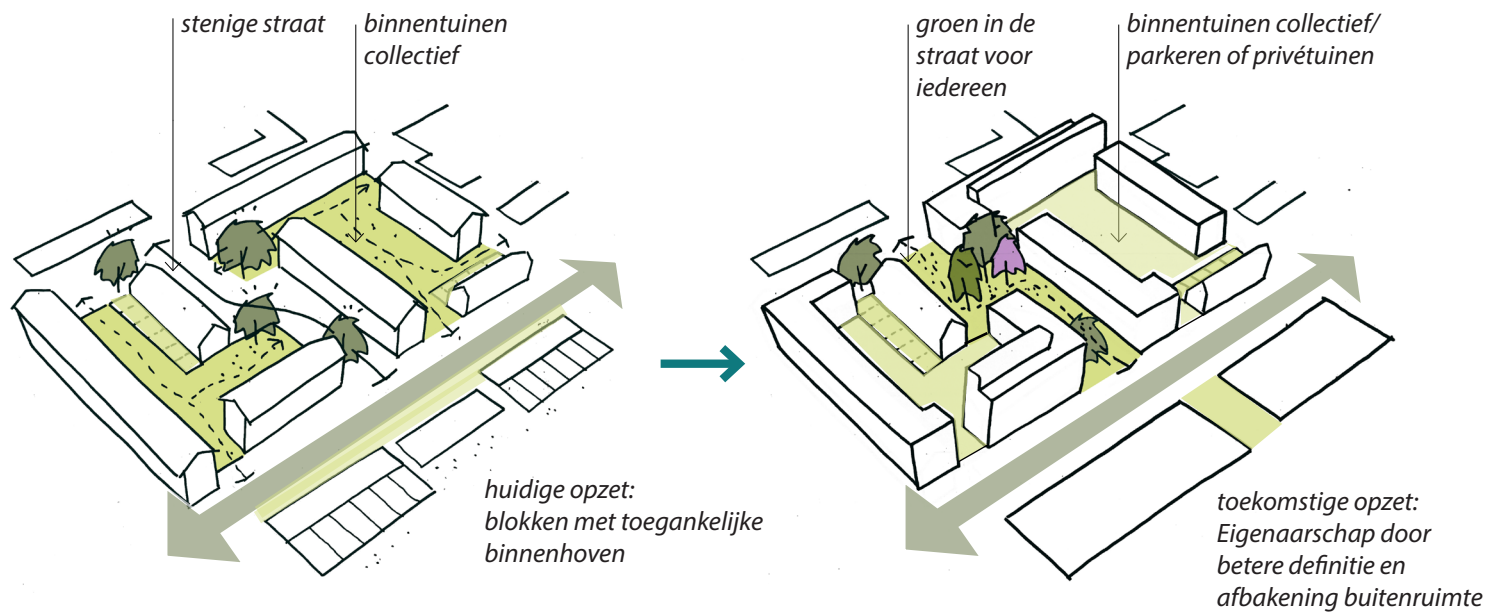
- De wijk wordt gekenmerkt door afwisselende blokken in een stempelstructuur met een orthogonale opzet. De nieuwe blokken voegen zich in deze structuur.
- Architectuur, refererend aan wederopbouw, die past in het geheel van de wijk. In kleur- en vormtaal aansluiten op de architectuur van de bestaande wijk, maar met een frisse interpretatie van de naoorlogse thema's.
- De buurt vormt het gezicht van de wijk aan de Churchilllaan. Dit is een stedelijke boulevard die een nieuw gezicht krijgt. Hier kunnen hoogteaccenten toegevoegd worden.
- Bebouwing langs de Churchilllaan is alzijdig en heeft een representatieve uitstraling naar zowel de Churchilllaan als de Karel Doormanlaan.
- De te handhaven eengezinswoningen worden ingepast, zodat ze passen binnen de nieuwe wijk.

huidige wijk

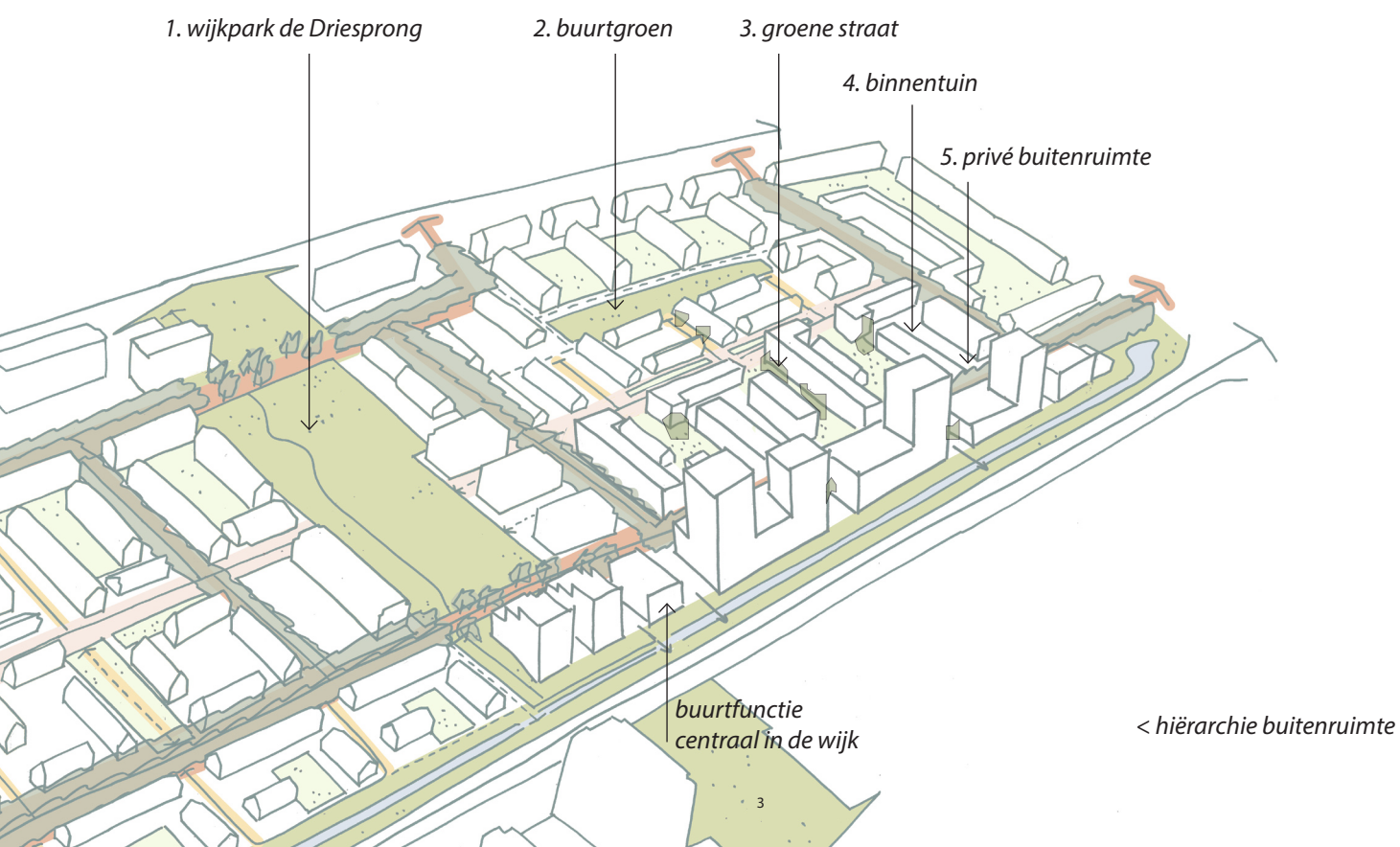
toekomstige wijk: architectuur met nieuw elan passend bij de bestaande bouw van Te Werve

kenmerken naoorlogse wijk





De ontmoetingsplekken in het groen kennen een hiërarchie. Zo is er een ontmoetingsplek per blok op de binnenhof, een openbare ontmoetingsplek 'per straatje' en goede routes naar het buurt- en wijkgroen.





Verbinden oud en nieuw

Deze ambitie gaat om het fysiek, ruimtelijk verbinden van de oude en nieuwe wijk. Op het gebied van mobiliteit verandert de samenleving. In plaats van de auto gebruiken we steeds meer de fiets en het OV als milieuvriendelijk en goedkoop alternatief. In nieuwe wijken geven we meer ruimte aan de voetganger en de fietser. Toch is de auto nog steeds een belangrijk vervoermiddel voor veel bewoners van Te Werve. Mensen die minder goed ter been zijn of mensen met afwijkende werktijden zijn vaak aangewezen op vervoer per auto. Ook neemt verkeer door pakketbezorgers sterk toe. Hiervoor moet het plan een goede oplossing bieden. De ambitie is om een nieuwe invulling te bedenken waarin minder ruimte nodig is voor de auto en het pakken van de fiets wordt gestimuleerd. De omliggende straten mogen niet zwaarder belast worden met autoverkeer of geparkeerde auto's.

Ambitie: een kwalitatief goede openbare ruimte realiseren, die uitnodigt tot ontmoeten, bewegen en spelen (basis op orde/ minder achterstallig onderhoud/ kwaliteitsslag).

Ambitie: de wijk ontwikkelen volgens het STOMP principe: 1) stappen, 2) trappen, 3) OV, 4) Mobility as a Service, 5) privéauto. We zetten dus nadrukkelijk in op het aantrekkelijk maken van de mobiliteitsinfrastructuur voor voetgangers en voor het gebruik van de fiets, het OV en deelmobiliteit. Daarmee maken we de wijk extra aantrekkelijk voor huishoudens zonder eigen auto.

Stappen

- Rondje langs de Churchilllaan kunnen lopen waar de breedte dat toelaat.
- Veilige autovrije of autoluwe wandelroutes naar het buurtgroen.
- Veilige wandelroute naar het wijkpark.
- Veilige, comfortabele routes naar OV-haltes.

Trappen (fietsparkeer)

- Goede fietsroutes realiseren naar OV-haltes, bovenwijkse voorzieningen en aansluiten op recreatieve routes.
- Karel Doormanlaan is onderdeel van een fietsroute door de wijk.
- Fietsroute Churchilllaan beter bereikbaar door een extra fietsbrug in het midden van Te Werve Oost.
- Fietsen wordt gestimuleerd. Het plan is zo ontworpen dat je sneller de fiets pakt dan de auto. Gezamenlijke fietsenstallingen zijn altijd inpandig en liggen op de begane grond bij de entrees van de appartementen. We zullen het aantal fiets-parkeerplekken berekenen volgens de (nog vast te stellen) Rijswijkse 'beleidsregel bergingen bij nieuwe woongebouwen'

OV

- In het plan komen prettige fiets- en wandelroutes naar de tramhaltes Burgemeester Elsenlaan en de bushaltes aan de Generaal Spoorlaan.

MaaS

- We gaan uit van deel(auto)systemen die aansluiten op de behoeftes van de bewoners. De ontwikkelaar moet een passend voorstel doen voor zowel de realisatie als de exploitatie.
- De realisatie van een HUB aan de entree van de wijk wordt onderzocht. Deze HUB biedt ruimte aan (deel) auto's, deelfietsen en is een servicepunt voor pakketjes om verkeer door pakketbezorgers te beperken.
- Deelsystemen dienen in ieder geval op goed toegankelijke, uitnodigende plekken binnen de wijk gesitueerd te worden.



bestaande Karel Doormanlaan



toekomstige Karel Doormanlaan

Gebiedsnorm Te Werve woningcategorieën	type/GBO	kentallen bewoners inclusief bezoek (0,2 pp)
grondgebonden, koop, groot	vrijstaand	2,1
grondgebonden, koop, middelgroot	2-onder-1-kap	1,8
grondgebonden, koop, klein	tussen/hoek	1,6
etage, koop, groot	> 120 m2	1,5
etage, koop, middelgroot	80-120 m2	1,3
etage, koop, klein	50-80 m2	1,2
etage, koop, micro	< 50 m2	0,8
grondgebonden, huur, groot	> 120 m2	1,4
grondgebonden, huur, middelgroot	80-120 m2	1,3
grondgebonden, huur, klein	50-80 m2	1,1
etage, huur, groot	> 120 m2	1,3
etage, huur, middelgroot	80-120 m2	1,0
etage, huur, klein	50-80 m2	0,8
etage, huur, micro	< 50 m2	0,6
kamerverhuur, zelfstandig ¹		0,5
kamerverhuur, niet-zelfstandig		0,2
serviceflat		0,4

parkeernorm autoparkeren



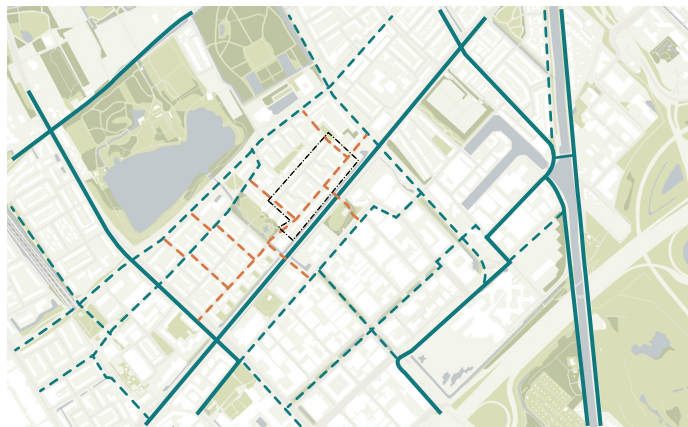
Groenbeleving tot bij voordeur. Door van de bebouwde en onbebouwde ruimte een aantrekkelijk biotoop te maken, kunnen bewoners, gebruikers en passanten tot in de privésfeer groene kwaliteiten ervaren.

Privéauto (parkeren)

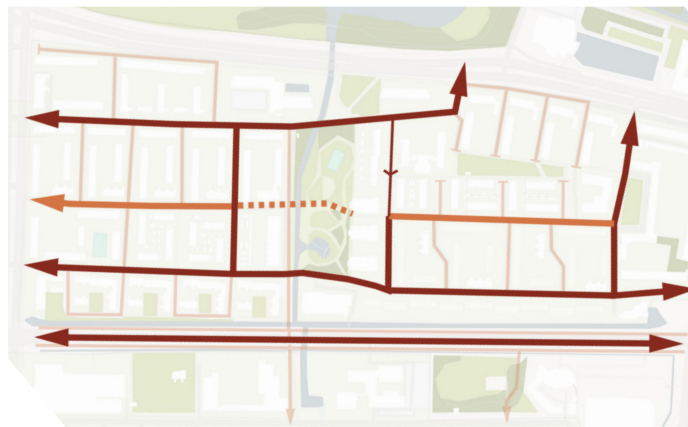
- Bezoekers parkeren in de openbare ruimte. Bewoners parkeren op eigen terrein, uit het zicht van de openbare ruimte, bijvoorbeeld op privé parkeerplaatsen achter de woning.
- Bewoners van de nieuwbouw in Te Werve-Oost krijgen geen parkeervergunning op straat.
- Het verkeer wordt aan de randen van het gebied afgevangen, onder meer in een parkeergarage aan de Churchilllaan, om autoverkeer in de wijk te vermijden.
- De Karel Doormanlaan wordt een autoluwe route.
- De noordzuid lopende straten zijn autovrij (Prof. Snouck Hurgronjestraat, Dr. Kruytstraat, Pater van Lithstraat).
- Auto's worden zoveel mogelijk uit het zicht geparkeerd.
- Het plan moet voldoen aan parkeernorm in de tabel op pagina 4.
- Voor bezoekersparkeren geldt een norm van 0,2 pp/wo, waarbij 0,1 pp/wo daadwerkelijk wordt aangelegd en 0,1 pp/wo ruimtelijk beschikbaar is voor een mogelijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

Verkeersstructuur

We willen de wijk niet belasten met meer autoverkeer door nieuwbouw. De parkeergarage voor de nieuwe woningen aan de Karel Doormanlaan woningen is straks direct bereikbaar vanaf de Churchilllaan. Vanuit deze ontsluiting is er geen doorgaand autoverkeer de wijk in. Het liefst maken we één nieuwe aansluiting halverwege de Churchilllaan, waardoor alle bouwblokken vanaf de nieuwe toegang kunnen worden ontsloten. De combinatie van de nieuwe aansluiting met de bestaande fietsoversteek over de Churchilllaan vergroot de verkeersveiligheid op de fietsoversteek. Als dit niet mogelijk is denken we aan een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Van Vollenhovenlaan. Ook hier willen we geen doorgaand autoverkeer de wijk in. Nadeel van deze oplossing is dat aan de zijde van de Burgemeester Elsenlaan een tweede toegang tot de parkeergarage nodig is. Ook hier gaan de auto's echter niet verder de wijk in. We werken dit verder uit en in het Ontwikkelkader leggen we vast welke oplossing we kiezen. Doorgaand autoverkeer via de Karel Doormanlaan van/ naar Te Werve-West maken we onmogelijk met een knip ter hoogte van het wijkpark.



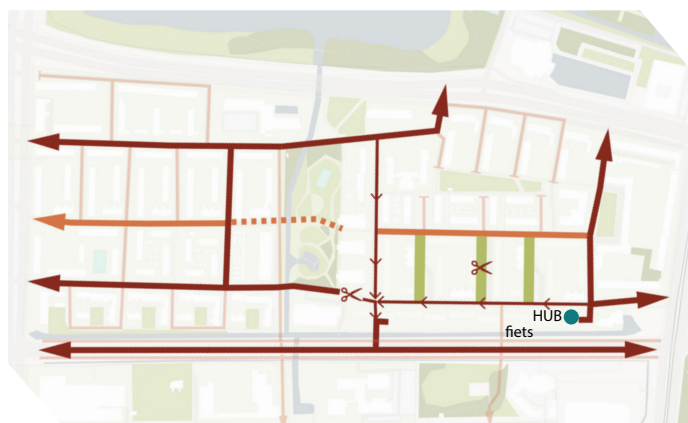
— hoofdroute fiets — stedelijke route fiets — interne fietsroutes



bestaande verkeersstructuur



voorkeursvariant aansluiting Churchilllaan*



terugvaloptie aansluiting Churchilllaan*

* afhankelijk van nadere uitwerking



Gezond, groen en natuurinclusief

Een gezonde wijk daagt uit om te spelen, te sporten, te wandelen en te fietsen. We gaan daarvoor zorgen, in de eindsituatie maar ook tijdens de bouwwerkzaamheden. Het stimuleren van ontmoetingen en sociale contacten draagt bij aan het welbevinden van de bewoners. Dat geldt ook voor een groene omgeving. Onder de grote bomen in de Karel Doormanlaan liggen asbestcementleidingen die daar niet kunnen blijven liggen. We zullen daar de bomen moeten kappen en nieuwe bomen aanplanten. Dat geeft wel de mogelijkheid om verschillende soorten bomen terug te brengen, met meer variatie en minder kans op ziektes. We maken bij elk onderdeel een zorgvuldige afweging om te komen tot de meest duurzame oplossing. De ontwikkeling van Te Werve-Oost heeft als ambitie bij te dragen aan die gezonde wijk voor mens en dier.

Ambitie: het realiseren van een gezonde buurt met ruimte voor bewegen en toekomstbestendig groen.

Bewegen en leefbaarheid

- Het STOMP-principe stimuleert bewegen door in te zetten op prettige fiets- en wandelroutes. Voldoende speel- en sportplekken toevoegen passend bij de doelgroep.
- Het aantal geluid belaste woningen zoveel mogelijk beperken en de woningen langs de Churchilllaan voorzien van maatregelen om overlast tegen te gaan.
- Een prettig leef- en verblijfsklimaat met voldoende zonnige plekken, voldoende schaduw en het beperken van windhinder. De ontwikkelaar toont door middel van schaduw- en windhinderonderzoek aan hoe hieraan wordt voldaan.
- Tijdens de bouw is overlast onvermijdelijk, maar alle partijen dragen zorg voor het op peil houden van de leefbaarheid in de wijk. De gemeente stelt voor de ontwikkeling een omgevingsmanager aan. Alle aannemers krijgen de verplichting om vooraf een zogenaamd BVLC-plan te maken, waarin ze vastleggen hoe de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie worden verzekerd.

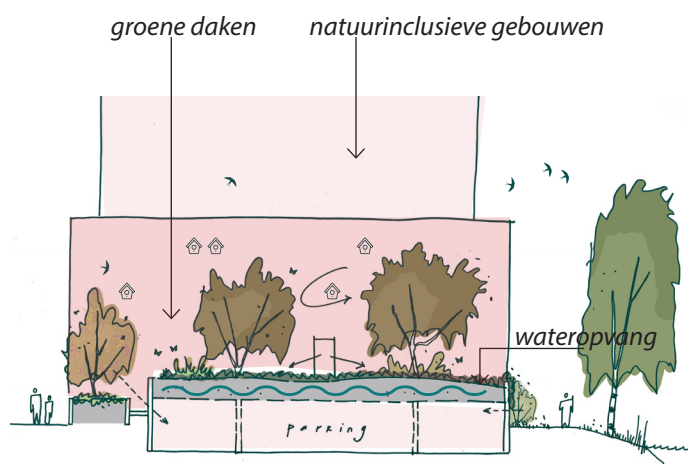
Groen en bomen

- De wijk behoudt haar groene karakter, goede bomen worden waar mogelijk behouden of verplant en aangevuld met andere soorten bomen.
- De nieuwe soorten in de Karel Doormanlaan-Oost zijn dezelfde als in de Karel Doormanlaan-West. Deze hebben een grote soorten variatie, zijn minder kwetsbaar voor ziektes en geven een grotere biodiversiteit.

- Vruchtdragende beplanting toepassen ten behoeve van vogels en beplanting die insecten aantrekken.

Ecologie

- De ruimte tussen de zuidoostelijke gevel en het fietspad langs de Sir Winston Churchilllaan wordt een ecologische structuur met een breedte van ca. 15 meter inclusief het water. Deze zone is verbonden met de groenzone langs de Karel Doormanlaan via de openingen tussen de appartementengebouwen.
- Doelsoorten uit het groen beleidsplan meenemen. Voor de doelsoorten (blauwtje, bunzing, watersalamander, dwergvleermuis, voorn, spitsmuis) wordt ingezet op veiligheid, verscheidenheid, voedsel, voortplanting en verbinden.
- Het is de ambitie dat daken zo worden ingericht dat ze bijdragen aan de ecologische waarde en klimaat-adaptieve doelen.
- In de buurt zelf wordt onderzocht wat belangrijke doelsoorten zijn. Natuur-inclusieve maatregelen worden getroffen, ook aan de bebouwing d.m.v. nestgelegenheid.



voorbeelduitwerking van een groen dak op parkeergarage
klimaatadaptieve en ecologische maatregelen langs de Churchilllaan





Samen leven, ontmoeten en prettig wonen

Deze ambitie gaat over het sociaal verbinden van de bestaande en nieuwe bewoners: een optimale sociale cohesie. Daarnaast is het maken van een inclusieve wijk waarin alle groepen op een gelijkwaardige manier kunnen meedoen een belangrijk uitgangspunt. In Te Werve kun je prettig wonen: minder overlast en eenzaamheid.

Ambitie: ontmoeting in de buitenruimte en een buurtfunctie stimuleren, voor bestaande en nieuwe bewoners.

Ambitie: inclusieve wijk waarin alle groepen op een gelijkwaardige manier kunnen meedoen.

- Sociale samenhang stimuleren door het realiseren van een buurtfunctie centraal in de wijk Te Werve.
- Betrokkenheid van de bewoners bij de buitenruimte vergroten. Buitenruimte geven we zo vorm dat helder is of het om openbare, collectieve of privé buitenruimte gaat. Dit versterkt het eigenaarschap.
- Bij de uitwerking van de openbare ruimte zullen we de (toekomstige) bewoners en belanghebbenden via participatie betrekken. Door het meenemen van hun wensen wordt eveneens het eigenaarschap versterkt
- Alle bebouwing en openbare ruimte wordt zo ontworpen dat het sociaal veilig is. Ogen op straat, een goede verlichting en overzichtelijke ruimtes zijn hierbij van belang. Blinde gevels moeten worden voorkomen. Entrees van garages liggen niet op prominente zichtlocaties en eventuele hellingbanen worden inpandig opgelost.
- De openbare ruimte en speelplekken zijn toegankelijk voor iedereen, zonder obstakels of grote hoogteverschillen.
- Er zijn voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen op goed bereikbare plekken.
- Ook de gebouwen worden inclusief ontworpen met ruimte voor scootmobiel.
- Rijswijk wil voldoende woonaanbod voor kwetsbare inwoners (Woonzorgvisie 2021). We streven hierbij naar inclusie, waarbij ook de kwetsbare inwoners zoveel mogelijk mee kunnen doen en hun plek in de wijk kunnen krijgen. Vandaar de wens om hier geclusterde woonvormen voor kwetsbare ouderen of andere kwetsbare groepen te realiseren.

We willen in de plannen rekening houden met de wensen van de bewoners. Synchroon/Rijswijk Wonen hebben een bewonersenquête gehouden. Hieruit kwamen de volgende punten:

- Meer groen in de straten en minder tegels.
- Behoeft aan een ontmoetingsplek/buurtfunctie
- Minder (hard rijdend) autoverkeer in de Karel Doormanlaan.
- Woningen voor ouderen, gezinnen en alleenstaanden.
- Fietsen en scooters van de stoep in een centrale stalling.
- Meer logica in de ontsluiting en autorichting. Meer eenrichtingsverkeer.
- Groen imago houden.
- Geen gehorige woningen meer en geen vocht- en schimmeloverlast.



Klimaatadaptief en toekomstbestendig

Hittestress komt steeds vaker voor in de toekomst, evenals piekbuien. De wijk moet zich zodanig aanpassen dat met deze klimatologische omstandigheden omgegaan kan worden en er geen schade ontstaat. Te Werve is een boomrijke wijk. Bomen en beplanting dragen bij aan de vermindering van CO₂ in de atmosfeer, nemen fijnstof op en bieden verkoeling in hete zomers. Daarom is groen erg belangrijk voor klimaat-adaptie. Het is de ambitie om energieneutraal en levensloopbestendig te bouwen, met aandacht voor circulariteit. In het 'concept Transitievisie Warmte' is Te Werve aangewezen als een buurt die zal worden aangesloten op een collectief warmtenet dat gevoed wordt door WarmtelinQ of Aardwarmte. Omdat de aanleg ervan in Te Werve pas na 2040 in beeld komt, is dat te laat voor dit project. Lokale initiatieven vanuit de bewoners/bedrijven zullen worden ondersteund, daarnaast wordt ingezet op besparen van energie. Voor de toepassing van WKO worden beleidsregels opgesteld.

Ambitie: het realiseren van een toekomstbestendige klimaat-adaptieve buurt.

Tegengaan hittestress

- Evenveel bomen terugbrengen als er gekapt worden uitgaande van het beleid van de gemeente Rijswijk: 'Boom op de juiste plek'.
- Meer groen realiseren en minder verharding. Door het toepassen van gebouwd parkeren en het minimaliseren van bestrating beperken tot het hoogst noodzakelijke.
- De daken van parkeergarages dragen bij aan ecologische doelen en het tegengaan van hittestress.

Wateropvang

- Minimaal 50 mm moeten kunnen worden opgevangen op privaat terrein. Bij piekbuien van 70 mm/uur geldt de verplichting dat er geen schade optreedt. Ook moeten vitale voorzieningen blijven functioneren bij 90 mm/uur.

Energie

- De nieuwbouw en zo mogelijk de te handhaven eengezinswoningen worden aardgasvrij.
- Nieuwbouw wordt BENG (bijna energie neutraal) opgeleverd. ENG zou wenselijk zijn. Dit vraagt om een integraal ontwerpproces waarbij installaties niet achteraf worden gerealiseerd.
- Deelauto's zijn elektrisch en worden liefst duurzaam opgeladen, door middel van zonne-energie.
- Warmteplan wordt aangesloten op warmtepomp in de vorm van een centrale WKO of gesloten bodem warmtewisselaars.

Circular

- Nieuwbouw maakt gebruik van circulaire materialen.
- Gebouwen krijgen een materiaalpaspoort.



Betaalbaar en inclusief

Nu zijn er nog 355 sociale huurwoningen in de wijk, waarvan 51 eengezinswoningen met een tuin en 304 appartementen zonder lift. Hiervan worden 28 eengezinswoningen en alle 304 appartementen gesloopt. 23 eengezinswoningen blijven behouden.

Na de vernieuwing zijn er nog altijd ongeveer 50% sociale huurwoningen in de wijk, maar komen er ook middeldure en duurdere woningen. Daarmee houden we beter rekening met woonwensen van starters, jonge gezinnen en ouderen. Huidige bewoners van de wijk krijgen de kans om te verhuizen naar een nieuwe sociale huurwoning of een andere woning als die beter bij hun woonwens past. Als ouderen in de wijk verhuizen naar een prettiger appartement met lift, dan komt de eengezinswoning weer beschikbaar voor jonge stellen en gezinnen. In Te Werve-Oost zal de komende vijf jaar naar verwachting het aantal sociale huurwoningen afnemen met 50–100 woningen. We zorgen dat er op andere plekken in Rijswijk weer eenzelfde aantal sociale huurwoningen bij komen. Er komen circa 275 middeldure huurwoningen en koopwoningen bij.

Ambitie: toewerken naar een sociaal krachtige wijk, die meer gemengd is, om doorstroming binnen de wijk mogelijk te maken en daardoor betrokkenheid bij de plek te versterken.

Categorieën

- Ongeveer 50% van de nieuwbouw bestaat uit sociale huurwoningen. Sociale huurwoningen die verdwijnen in Te Werve-Oost worden per saldo elders binnen Rijswijk gecompenseerd.

Het maximum aantal woningen

De maxima zijn bepaald voor de deelgebieden A en B.

- Minimaal 30% grondgebonden woningen in deelgebied A. We verkennen de mogelijkheden voor het maken van meer eengezinswoningen.
- Het maximaal aantal woningen in het ontwikkelgebied is afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarages en de parkeernorm.
- Het maximaal aantal nieuwbouwwoningen in het gehele is ongeveer 550, mits het parkeren op een goede ruimtelijke manier inpasbaar is.

Woninggrootte

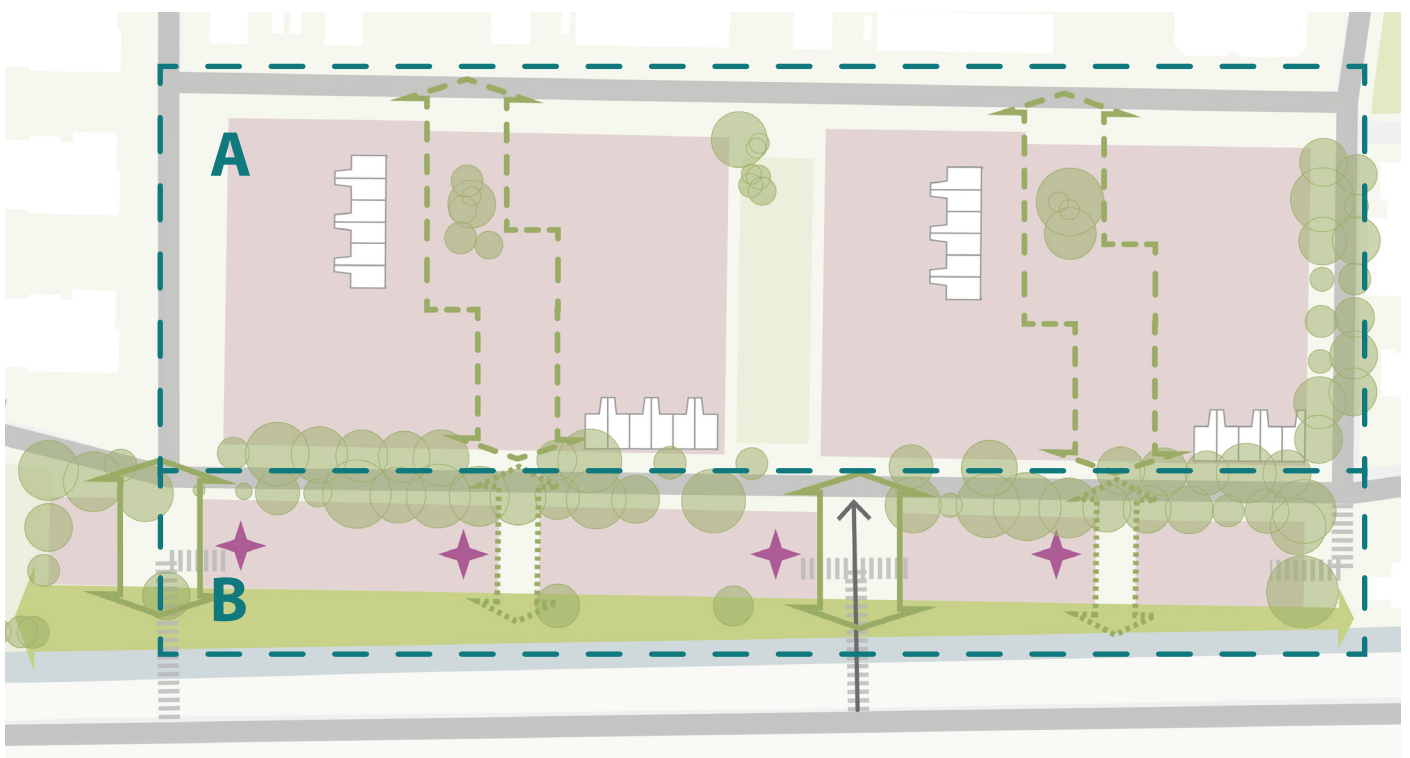
Om een goede mix aan verschillende woninggroottes te realiseren worden de volgende percentages toegepast:

- Maximaal 10% van de woningen is kleiner dan 50m² GBO. We onderzoeken de behoefte aan gedeelde kleine gedeelde appartementen met een oppervlak kleiner dan 50m² GBO. Dit betreft een specifieke doelgroep die niet onder deze 10% valt.
- Maximaal 50% van de woningen is tussen de 50-70m² GBO.
- Minimaal 20% van de woningen is groter dan 70m² GBO.

De 20~30% welke niet specifiek is toegewezen, wordt toebedeeld tot de woongroottes 50-70m² GBO of groter dan 70m² GBO. Ook de geclusterde woonvorm voor een bijzondere doelgroep zoals benoemd in overige ambities valt hieronder. Het geheel wordt in het ontwikkelkader nader uitgewerkt.

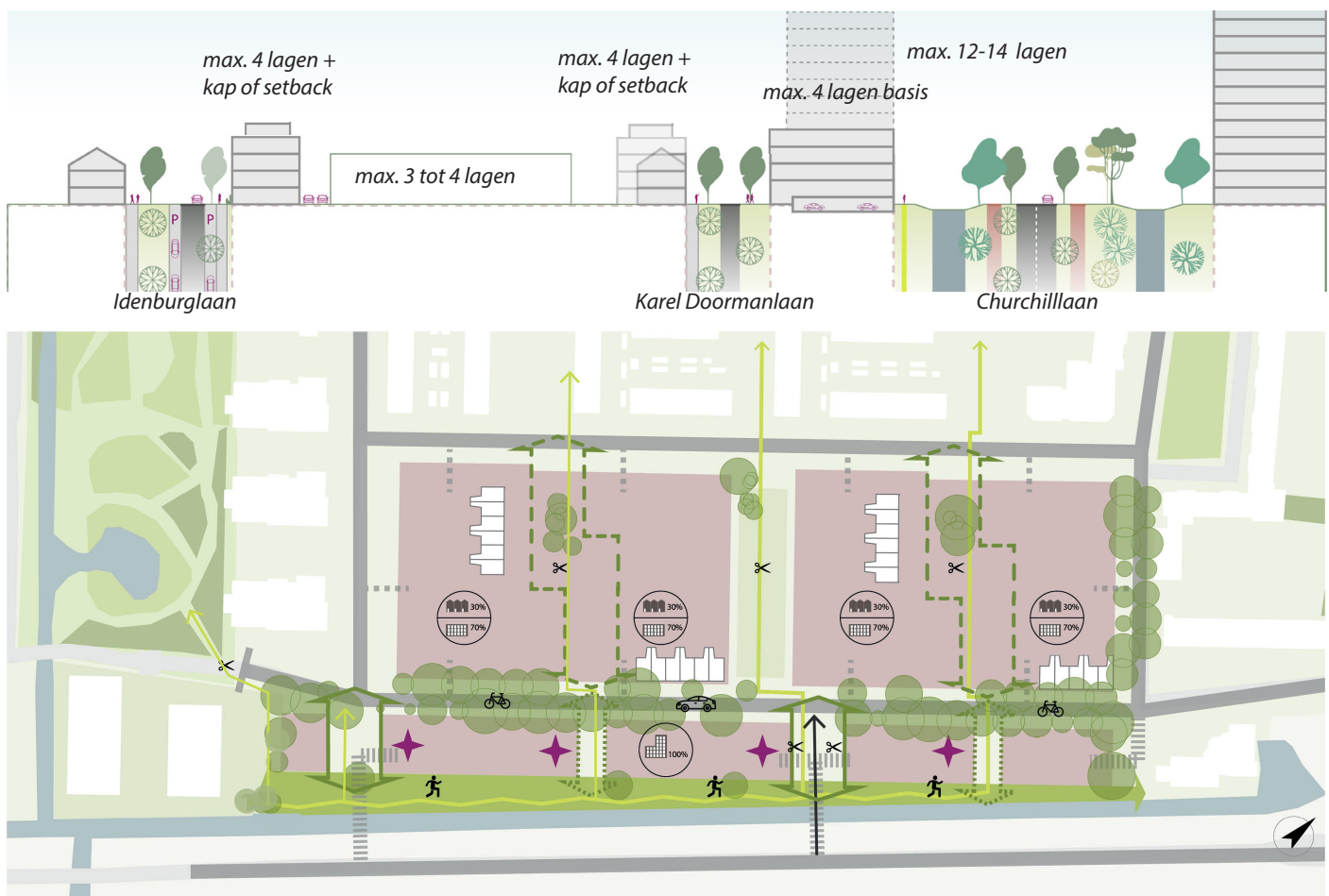
Overige ambities

- Er wordt onderzocht of een geclusterde woonvorm voor een bijzondere doelgroep kan worden ingepast (bijvoorbeeld kwetsbare ouderen).
- Levensloopbestendige woningen realiseren.
- Naast de ca. 50% sociale huurwoningen, is de overige 50% een menging van koop en huur in het middeldure en dure segment.



Kaders bebouwing

- In de hoogbouwvisie van 2007 is de Churchilllaan benoemd als één van de vier gebieden in Rijswijk waar hoogbouw passend is. Er is sprake van hoogbouw bij een hoogte van 70 meter of meer, dus vanaf 23 lagen.
- Om aan te sluiten op de rest van de wijk en een goede bezonning en windklimaat te realiseren, staan we een maximale hoogte van 12-14 lagen toe, verdeeld over vier plekken. We gaan wel onderzoeken of het 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. De conclusie leggen we vast in het Ontwikkelkader.
- De Karel Doormanlaan wordt een stedelijke openbare ruimte met voldoende licht, lucht en ruimte voor een groene invulling. We gaan onderzoeken waar de gebouwen precies moeten komen om hiervoor voldoende ruimte te maken. De conclusie leggen we vast in het Ontwikkelkader.
- Meer ruimte heeft een positief effect op de bezonning. Het plan moet voldoen aan de lichte TNO-norm. En een positief effect op het windklimaat. Hierop is de NEN 8100 van toepassing; niveau van slenteren.
- De bouwhoogte loopt af van de Churchilllaan richting de Idenburglaan, om zo goed aan te sluiten op de bestaande wijk. De bebouwing aan de Karel Doormanlaan en de Idenburglaan heeft een basishoogte van maximaal 4 lagen met eventueel een kap of een extra verdieping met set-back.
- Dit wordt afgewisseld met bebouwing (met name in de tussengelegen noord-zuid straten) van 2 lagen met kap tot 4 lagen hoog.
- Bebouwing in deelgebied B heeft een dubbelzijdige oriëntatie.
- Alle bebouwing heeft een representatieve uitstraling naar de openbare straten en draagt bij aan een optimale sociale veiligheid door 'ogen op straat' te realiseren.
- In de doorgaande bebouwing zitten enkele onderbrekingen (van 15-20m breed) om voldoende 'lucht' in het beeld te houden.
- Bewoners van nieuwe woningen parkeren uit het zicht van de openbare ruimte, aan de achterzijde, op binnenterreinen of in garages.
- Bezoekers en bewoners van de te handhaven woningen parkeren in de openbare ruimte.
- Parkeergarages aan de Churchilllaan liggen halfverdiept en worden aan het zicht onttrokken door woningen aan de Karel Doormanlaan en groen aan de Churchilllaan.
- De bouwblokken worden in een herhalend rechthoekig patroon geplaatst en sluiten aan op de omgeving (de stempelstructuur).
- Bij het bepalen van de straatprofielen houden we rekening met technische randvoorwaarden, zoals het bestaande riool, bomen die we kunnen behouden en de laagbouwwooningen die blijven staan.



legenda

- | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|-------------------------------|--|--|
| | bouwvelden | | ecologische zone met wandelpad | | doorgangen / doorzichten | | fietsverbinding |
| | accenten - perspectief sluiten alzijds georiënteerd | | behoudenswaardige bomen / boomstructuren in openbaar gebied | | stedebouwkundige onderbreking | | knip in doorgaande structuur |
| | te ontwikkelen in samenhang met aanpalende stedenbouwkundige accenten cq. buitenruimte | | te rooien bomen worden gecompenseerd | | autoweg | | max. twee inritten vanaf de Idenburglaan |
| | setbacks gewenst i.v.m. windhinder | | | | | | mogelijke positionering inritten/ontsluiting parkeergarage |