

Reactieoverzicht ontsluiting Hofstede

Conform het participatiebeleid van de gemeente Rijswijk en de opdracht van de raad is de omgeving actief betrokken bij de hernieuwde analyse. Via het online participatieplatform samen.rijswijk.nl is gevraagd aan bewoners, bedrijven en belanghebbenden uit de directe omgeving om aanvullende beoordelingscriteria aan te dragen die volgens hen meegenomen moeten worden in het onderzoek.

In totaal hebben 23 mensen gereageerd via samen.rijswijk.nl. En die suggesties leverden weer 40 reacties van anderen op. Deze reacties en opmerkingen liepen uiteen van aanvullende beoordelingscriteria tot argumenten voor of juist tegen een bepaalde ontsluitingsvariant. Meteen na het sluiten van de zogenoemde ophaalfase zijn alle ingezonden suggesties voor aanvullende criteria door Movares bekeken en waar mogelijk toegevoegd aan het onderzoek. Hieronder een overzicht van de reacties.

Reacties

Optie D no way	<p>Als direct omwonende en belanghebbende in Den Haag pleit ik voor optie C & A en is optie D no way. Optie D is beyond belief en stilletjes hoop ik dat het een Rijswijkse 1 april grap is. Mijn reactie is echter geen grap. Ik neem de brief van de gemeente Rijswijk serieus en heb goed nagedacht over de verschillende opties. Allereerst moet onderscheid gemaakt worden tussen 1. Bouwverkeer en 2. Bestemmingsverkeer. Bouwverkeer zorgt, hoe dan ook, voor enorme overlast, trillingen, mogelijke gevel- en funderingschade (!) en geluidsoverlast, dieseluitlaatgassen en mogelijk schade aan het wegdek. Bouwverkeer is om die redenen verkeer dat je zo ver mogelijk bij oude woningen, woonerven, speeltuinen en speelpleintjes vandaan wilt houden. Voor Bouwverkeer zou optie C naar mijn mening dan ook de beste oplossing zijn voor alle belanghebbenden. Optie C Bouwverkeer: De aanrijroute van het bouwverkeer zou afgewikkeld kunnen worden via de Huis Te Landelaan en daarna rechtsaf slaan enkele meters voorbij Blauwkapje, het Juliaalaantje in. Vrij recent is deze route óók als bouwroute gebruikt voor de grote verbouwing van de hondenkennel/dierenasiel. Door te kiezen voor deze bouwroute worden de oude karakteristieke woningen en klinkerbestrating aan respectievelijk de Van Vredenburgweg in Rijswijk, de Schimmelweg en de Sinjeursemijnsweg in Den Haag ontzien voor het zware bouwverkeer. Eventuele genoemde overlast voor fietsers op de Huis Te landelaan is eenvoudig op te lossen door het fietspad aan de overzijde van de Huis Te Landelaan gedurende de bouwfase tijdelijk voor 2-rijrichtingen te gebruiken. Optie A Bestemmingsverkeer: De ontsluitingsroute voor gemotoriseerd vervoer van de buitenplaats zou alleen toegankelijk mogen zijn voor Bestemmingsverkeer van bewoners. De meest logische ontsluitingsroute voor Bestemmingsverkeer is de reeds bestaande ontsluitingsroute via de Van Vredenburgweg West. Bewoners van de Buitenplaats komen aanrijden via de Huis Te landelaan, draaien rechts de Van Vredenburgweg op en slaan enkele tientallen meters verderop linksaf de reeds bestaande brede geasfalteerde oprijlaan in naar hun verblijf op de Buitenplaats. Tot 12 jaar geleden werd deze route zeer intensief gebruikt om de toen daar nog bestaande voorzieningen te bereiken (Bowlingcentrum, Restaurant, Wellness Complex De Hofstede, Midget Golfbaan en 3 tennisclubs met meer dan 20 banen), Huize Westhoff en de voetbalvelden. M.u.v. Huize Westhoff en de voetbalvelden, zijn deze voorzieningen er niet meer. Ook het gemotoriseerd verkeer naar Huize Westhoff en de voetbalvelden is er niet meer, omdat een paar jaar geleden de doorgaande autoweg naar deze laatst genoemde voorzieningen is veranderd in een zeer breed fietspad. Sindsdien is dit deel van de</p>
----------------	---

Van Vredenburgweg West nagenoeg een exclusief straatje voor bestemmingsverkeer geworden waar in feite alleen de bewoners van dit deel van de Van Vredenburgweg met hun auto komen. Ook fietsers maken gebruik van dit deel van de Van Vredenburgweg. Zij fietsen enkele meters over de klinkerweg die uiteindelijk overgaat in het brede fietspad. Kortom het is veruit de meest logische, minst ingrijpende en tevens meest kost efficiënte oplossing om deze optie A als exclusieve ontsluitingsroute ook te gebruiken voor de toekomstige bewoners van de in totaal 39 woonverblijven op Buitenplaats. Bewoners van de Van Vredenburgweg maken zich behalve om hun huizen en rust ook bezorgd om fietsers die door hun straat rijden. Als het bestemmingsverkeer van de Buitenplaats ook van hun straatje gebruik maakt dan zou dat voor de fietsers minder veilig zijn. Een andere, duurdere optie komt daarmee in beeld. En dat is het opheffen van de verderop gelegen exclusieve fietserspassage op de Van Vredenburgweg West en de oorspronkelijke doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer in oude glorie te herstellen. Bij deze optie (een combi van optie A en B) kunnen bewoners van de Buitenplaats hun verblijf dan bereiken via de Burgemeester Elsenlaan en weer verlaten via de Van Vredenburgweg West of andersom. De recht doorgaande fietsers op de Van Vredenburgweg West die richting de Burgemeester Elsenlaan fietsen zouden 1 kleine minuut/20 kcal verder kunnen fietsen. Via de Spoorwijk of de via de Generaal Spoorlaan, kunnen zij ook naar de Burgemeester Elsenlaan fietsen. Als dat niet snel genoeg is, zou na de bouwperiode en de afwikkeling van al het bouwverkeer, het Julialaantje (het pad dat gezien vanuit de Huis Te Landelaan, langs Blauwkapje, het dierenasiel, huize Westhoff en de voetbalvelden loopt) als fietspad kunnen dienen. Dit is het huidige wandelpad (dat voorheen als route voor bouwverkeer voor de hondenkennel is gebruikt) naar de Burgemeester Elsenlaan. Dit wandelpad wordt nu al regelmatig illegaal door fietsers gebruikt. Het wandelpad zou officieel een wandelpad kunnen worden waar fietsen gedeeltelijk is toegestaan. Ontsluiting voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer via de Haagse Spoorwijk, respectievelijk de Schimmelweg en SinjeurSemeijnsweg is niet wenselijk vanwege de verkeersveiligheid, de speeltuin en extra verkeers- en mogelijk ook parkeeroverlast voor de direct omwonenden in Den Haag. Immers als de enige ontsluiting van de buitenplaats via Den Haag dan ligt bezoekersparkeeroverlast ook voor de hand aan de Haagse zijde. Den Haag. Hetgeen volstrekt onnodig is, want er zijn ruimschoots voldoende bestaande parkeerplaatsen ter hoogte van de voetbalvelden en Huize Westhoff die te bereiken zijn via de Burgemeester Elsenlaan en de Van Vredenburgweg Oost. Voor de ontsluiting bij optie D zou dan bovendien een autobrug gebouwd moeten worden, (hoe kom je anders de Broeksloot over?) hetgeen esthetisch volstrekt niet passend is in de omgeving die tevens te boek staat als een ecologische verbindingzone en broedgebied voor veel watervogels en dieren. Tenslotte, de bewoners van de Schimmelweg en SinjeurSemeijnsweg in Den Haag hebben de afgelopen 3 jaar het nodige voor de kiezen gehad met de sloop en nieuwbouw van plan Haagse Hendrik en thans de aanleg van een compleet nieuw rioleringsstelsel. Daar komt bij dat de SinjeurSemeijnsweg pal tegenover de nieuwe Buitenplaats ligt en de horizon en het uitzicht hierdoor compleet veranderd. De komende 2 jaar zullen de bewoners ook daar nog eens de bouwherrie van krijgen. Dat laatste is niet anders. Mensen moeten wonen en de bouw gaat door. Optie C & A zijn naar mijn mening de beste opties voor alle betrokkenen. Maar optie D no way!

Optie D niet mogelijk	Ik ben bewoner van de Sinjeur Semeynsweg in Den Haag. Uiteraard zit niemand te wachten op extra verkeershinder in de straat. Er zijn echter een aantal redenen waarom optie D simpelweg niet mogelijk is. De sloot en groenstrook tussen de Hofstede en de Sinjeur Semeynsweg is een ecologische verbindingszone. Daar is Den Haag heel zuinig op en daar mag dan ook niet in gebouwd worden, laat staan dat daar het dagelijks verkeer doorheen mag. Een bouwvergunning voor deze strook zal dan ook niet worden afgegeven door Den Haag. De straten en het riool inde wijk rond de Sinjeur Semeynsweg zijn het afgelopen jaar gerenoveerd. De straten zijn daarbij versmald en eenrichtingsverkeer geworden. Voor de Sinjeur Semeynsweg wordt de richting van de Schimmelweg naar de van Zeggelenlaan. Ontsluiting van de Hofstede via optie D betekent voor hun bewoners flink omrijden door een 30 kilometerzone met drempels, juist op een moment dat ze haast hebt om naar hun werk te gaan. Verder kun je je afvragen of de toekomstige bewoners van de Hofstede zitten te wachten op een rechtstreekse verbinding met een wijk die bekend staat om de Quote 500 bende.
Rechtdoen aan karakter groene zone	Los van de vraag of in de groene zone überhaupt op deze wijze gebouwd zou moeten worden (dat is kennelijk al een gepasseerd station), lijkt mij hoe dan ook een ontsluiting die rechtdoet aan de groene long van Haaglanden de beste optie. Dat betekent in ieder geval een goede ontsluiting via voet- en fietspaden naar de van Vredenburgweg en de daar aanwezige OV-verbindingen. In tweede instantie voor het (deel)autoverkeer met zo min mogelijk ingreep in het groene karakter op de dichtstbijzijnde wegen; dus optie D. Dat sluit ook het beste aan op de oorspronkelijke ontsluiting van het sport- en saunacentrum ooit.
Optie G niet mogelijk ivm sluipverkeer	In optie G is er geen wering van sluipverkeer mogelijk omdat de autosluis dan moet worden opgeheven. Dit past niet in de uitgangspunten van het plan, waaronder het weren van sluipverkeer.
Kortste en minst overlast gevende variant	Wij, bewoners aan de van Vredenburgweg oostzijde, hebben ook grote bezwaren, als de ontsluiting van Buitenplaats Hofstede vanaf de Burgemeester Elsenlaan gerealiseerd gaat worden. Wij hebben al zeer veel hinder van al het verkeer van en naar de Westhoff, landgoed Te Werve en de voetbalvelden. Wij hebben een paar jaar geleden al eens aan de gemeente gevraagd verkeershinder beperkende maatregelen te nemen, maar dat vond de gemeente helaas niet nodig. Nog meer verkeer voor onze huizen langs, is voor ons niet acceptabel. Wij snappen ook de bezwaren van de bewoners aan de westzijde. En bij een ontsluiting via de Schimmelweg, stuit je weer op bezwaren van de bewoners aldaar. Daarom lijkt het ons het beste de ontsluiting te realiseren vanaf de Huis te Landelaan door het park, maar dan niet over het Julialaantje, zoals op de tekening, maar iets verder richting de Schimmelweg. Er ligt daar alleen maar gras en de bomenrij die gekruist moet worden is in slechte staat. Kortom, de kortste weg, geen of zeer weinig natuurschade, de historische waarde van het Julialaantje wordt gespaard en geen overlast aan welke bewoner dan ook. Wij hopen dat dit de oplossing wordt. Met vriendelijke groeten, P.S. Uit de communicatie hierover op de buurt- app, mogen wij concluderen dat alle belanghebbenden aan de oostzijde er zo over denken.

<p>Toe te voegen beoordelingscriteria</p>	<p>· Capaciteit van de weg: zowel op het westelijke als op het oostelijke gedeelte van de Van Vredenburgweg is op delen van de weg in de breedte slechts ruimte voor één voertuig in combinatie met fietsers. Elkaar passerende auto's moeten daarom op die gedeeltes op elkaar wachten. Bovendien komt het oostelijke gedeelte uit op een verkeerslicht, waardoor verkeer zich ophoopt. · Karakter van de weg: het westelijke en het oostelijke gedeelte van de Van Vredenburgweg hebben het karakter van een weg in een dorpskern onder andere door de klinkerbestrating. Het voetgangersgedeelte is in zowel oostelijke als westelijke richting van de Van Vredenburgweg gescheiden van het overige verkeer. · Functie van de weg: de Van Vredenburgweg is onderdeel van een belangrijke en veel gebruikte doorgaande fietsverbinding. · Verkeersveiligheid fietsers op deze doorgaande fietsroute. · Veiligheid recreanten en verkeer: bijvoorbeeld van Rijswijkse bos naar kinderboerderij en weer terug of bijv. van het nieuwe park Hofstede naar landgoed Te Werve en terug.</p>
<p>Nieuwe ontsluitingsmogelijkheid toevoegen</p>	<p>Ontsluiting via andere verbindingen vanaf de Huis te Landelaan en Buitenplaats Hofstede, bijvoorbeeld een nieuwe oprijlaan tussen Blauwkapje en LTC Vredenburg of bijv. een nieuw pad vanaf Huis te landelaan aan Rijswijkse zijde langs het water ter hoogte van 52°03'00.7"N 4°18'50.9"E. Hier kan een statige oprijlaan gecreëerd worden die uitkomt op het parkeerterrein van het appartementencomplex. Belangrijk voordeel van deze optie is dat er geen gemotoriseerd verkeer door of langs het nieuwe parkgedeelte van Hofstede gaat.</p>
<p>Criteria Hofstede: kosten, stikstof, aansluiting wegengebruik</p>	<p>Wat ik in de criteria mis: 1) Het kostenaspect. Wat is de goedkoopste oplossing bij een paar realistische en kwalitatief goede alternatieven? Ik kan me voorstellen dat bijv. bij een ontsluiting via Den Haag (optie D) er bruggen gebouwd moeten worden. Dat vraagt in de klei en het veen om een dure fundatie. 2) Stikstofcompensatie. Welk alternatief vraagt om de minste stikstofcompensatie? Dat zal een alternatief zijn waarbij het minste gebouwd hoeft te worden. 3) Aansluiting wegengebruik. Hoe sluit een optie aan bij het bestaande wegengebruik (bijv. woonverkeer zonder doorgaande functie en eenrichtingsverkeer in Spoorwijk, woonerf op de Schimmelweg.</p>
<p>waarom niet concrete uitgebreidere informatie</p>	<p>Het gaat niet alleen om de ontsluitingsroutes maar ook welke status de ontsluitingswegen krijgen. Vredenburgweg zou bijvoorbeeld fietsstraat kunnen worden en de andere wegen neem ik aan erven of evt. 30 km/u. Worden het eenrichtingswegen of tweerichtingen? De 281 verkeersbewegingen per etmaal betreft dat alle vervoerswijzen of autoverkeer? En hoeveel is dat op de drukste uren?</p>
<p>Argumenten voor optie C</p>	<p>Wij wonen aan de van Vredenburgweg westzijde en zouden graag optie C zien als ontsluiting naar de nieuwe wijk. Daar loopt al een weg die ook gebruikt gaat worden door bouwverkeer. De extra maatregelen om van deze ontsluiting een permanente in plaats van tijdelijke ontsluiting te maken zijn beperkt. De afstand tot de woningen is hierdoor ruimschoots het kortst, zeker gezien veruit de meeste toekomstige woningen (bijvoorbeeld de appartementen) zich aan de achterzijde (den haag kant) van het park zullen bevinden. Hierdoor hoeven de auto's van de bewoners van de appartementen ook niet eerst helemaal door het park te rijden, zoals bij opties A, B, en F het geval is. Wij zouden graag willen voorstellen om de nieuwe autoweg langs het huidige Julialaantje zo in te richten dat het verkeer er zeer langzaam overheen rijdt, zodat de functie van het park behouden blijft.</p>

Geen optie D	<p>Als bewoner van de Den Haag kant, wil ik aangeven dat optie D in ieder geval geen goede oplossing is. Ten eerste, omdat dat erg druk zou worden in de wijk. Er is ook geen brug oid nu die dat verkeer kan dragen. Daarnaast gaat de weg in het voorstel direct langs een speeltuin, wat ook echt onwenselijk is. Route C of F zou kunnen, maar dat gaat ten koste van een wandelpad en aansluiting richting het park aan de andere kant van de Huis te Landelaan. Mij lijkt optie A de minst invasieve variant. Overigens werd ik door buurtbewoners hierop geattendeerd, lang niet iedereen heeft een brief ontvangen. Dat vind ik niet heel netjes.</p>
Voorstel aanvullende toetsingscriteria	<p>Wij merken op dat een aantal van de vastgestelde criteria voor de herziening van de MCA een enigszins subjectief karakter heeft. Dat maakt de uitkomst op voorhand lastig interpreteerbaar. Wij zouden daarom willen aandringen op een zo objectief mogelijke toetsing van alle criteria, die tevens correct, navolgbaar en met de juiste bronvermelding onderbouwd is. In het kader van goede bewonersparticipatie, willen wij graag bijdragen door een aantal vanuit bewonersperspectief, relevante criteria ter toevoeging aan te dragen: * Trillinghinder en schade aan bijvoorbeeld op zand gefundeerde bouwwerken (incl. de afstand tot het verkeer) * Aantasting van karakteristieke karakter van een route. * Veiligheid kwetsbare gebruikers: zieke kinderen Villa Expert Care die dagelijks op straat wandelen, kinderen van bewoners en ouderen (bewoners en recreanten) * Veiligheid bij afslaan van gebiedsontsluitingsweg. Bij het afslaan van route de Huis te Landelaan naar route A moet bijvoorbeeld een druk doorgaand fietspad worden gekruist, en er wordt erg hard gereden waardoor wij al vaak bijna zijn aangereden tijdens het afslaan. Bij route B is eenzelfde kruising voorzien van een stoplicht en afzonderlijk fietspad. * Impact op bewoners parkeren. In hoeverre heeft de keuze voor een ontsluitingsroute impact op het (bewoners)parkeren en hoe wordt dit opgelost? Gaat dit ten koste van groen? Gaat dit ten koste van de veiligheid, bijvoorbeeld als woningen direct uitkomen op straat zonder stoep voorlangs? * Kans op opstoppingen en dagelijkse stagnatie. Wanneer voertuigen elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren, ontstaat de kans op opstoppingen, vertragingen, hinder en een lagere verkeersveiligheid door het uitwijkgedrag van scooters en fietsers naar wandelstroken. Graag bij de beoordeling van dit aspect ook de laad- en los acties op de openbare weg meenemen van horeca. * Aanwezigheid van voldoende capaciteit voor recreatieve wandelaars. E.e.a. in het kader van het bestemmingsplan en de visie voor dit gebied. * Verkeersstagnatie van snelweg naar plangebied. In de spits staat het verkeer tussen afslag 10 en de Huis te Landelaan compleet vast. Is het verstandig om nog meer woningen op deze route aan te wijzen? Verder nog een verzoek of in de toetsing van de criteria inzichtelijk kan worden gemaakt dat rekening wordt gehouden met de huidige situatie (dus huidige wegbreedtes, parkeerstroken en maximale snelheden). Of, in geval er voor een toekomstige situatie wordt gekozen, graag aangeven hoe deze bereikt zal worden, en of dit politiek gezien ook gedragen is. Tenslotte vragen wij ons af of de uitkomsten van de herziende MCA aan de buurt kunnen worden voorgelegd, zodat wij deze van aanscherpende op- of aanmerkingen kunnen voorzien voordat er bestuurlijke besluitvorming over plaatsvindt. (Of, hoe ziet de verdere bewonersparticipatie eruit? Ik neem aan dat het niet alleen bij het opvragen van aanvullende criteria blijft?)</p>
Ontsluiting via grondgebied Rijswijk.	<p>Rijswijk zal zijn probleem zelf moeten oplossen. Optie D is geen optie. Via Sinjeursemijnsweg kan niet omdat het onveilige situaties creëert en meer geluidslast direct voor de bewoners. Op welk manier Rijswijk het oplost is aan hun.</p>

Geen variant D	<p>In de brief wordt uitgelegd dat het originele ontsluitingsplan op veel bezwaar van omwonenden stuitte, en er wordt per extra variant toegelicht waarom die nu wordt geïntroduceerd. Allereerst mist daar de toelichting op optie D. Vreemd. Ten tweede is het niet netjes om maar een paar inwoners van de Sinjeur Semeynsweg over deze analyse te informeren en niemand van de Schimmelweg. Verder lijkt het me logisch dat geen enkele omwonende zit te wachten op extra verkeer, ik kan de Vredenburgweg-bewoners goed begrijpen. Maar ik zou zeggen: jullie hebben ruim 10 jaar mogen genieten van heerlijke rust. Dat is je gegund, net als wij bewoners van de Sinjeur Semeynsweg hebben genoten van het groene vrije uitzicht. Maar je weet dat er een keer een eind aan gaat komen en het zou oneerlijk zijn om straks beide lasten (zowel het verkeer als het dagelijks leef overlast) bij dezelfde mensen neer te leggen. Ik maak dus bezwaar tegen optie D. Die variant is sowieso onhaalbaar. De Sinjeur Semeynsweg is/wordt sinds dit jaar eenrichtingsverkeer dus de ingetekende route kan niet eens. Slordig. Bovendien is de Schimmelweg een woonerf, is er geen ruimte voor een brug over het water en is alles een ecologische zone. Daarnaast, als het gaat om de bezwaren van Vredenburgweg-bewoners: onze huizen zijn net zo oud, staan net zo dicht op de straat, en wij hebben ook al verkeersdrukke genoeg. Als je het simpel houdt en per variant kijkt hoeveel bewoners door die nadelen geraakt worden, dan zijn optie B en C het meest logisch. Wat ik verder mis in dit hele verhaal is de mogelijkheid om autogebruik door Hofstede-bewoners sterk te ontmoedigen. Dat lost voor iedereen een hoop op en het is milieuvriendelijk. Minder parkeerplekken, meer auto delen en stimuleren van alternatief vervoer doen een hoop.</p>
Ontsluiting Buitenplaats Hofstede	<p>Voorstel van het bestuur van het Streekdierentehuis t 'Julialaantje is om de ontsluiting van Buitenplaats Hofstede te bewerkstelligen via de Burgemeester Elsenlaan en de Van Vredenburgweg. Dan via E naar de nieuwe woningen. Dit geldt zowel voor het aan- als afrijden. In deze variant is er geen extra overlast voor de bewoners van de Van Vredenburgweg (zijde Huis te Landelaan) en ook niet voor de dieren in het asiel. De te treffen verkeerskundige aanpassingen zijn in relatie tot de overige varianten beperkt en praktisch gezien realistisch gelet op het huidige wegontwerp. De aantasting van natuurwaarden wordt tot een minimum beperkt. Hulpdiensten, beveiliging en de dierenambulance kunnen het asiel via de Van Vredenburg-west bereiken. De veiligheid van de bewoners aan de Van Vredenburgweg west verandert niet. Het verkeer blijft beperkt tot bestemmingsverkeer voor de bewoners en het asiel. Tevens is er geen toename in geluidsoverlast voor de direct omwonenden en het asiel. Met name de variant die ziet op ontsluiting via het park (vanaf de Huis te Landelaan) zou een zeer ongelukkige zijn omdat het bestemmingsverkeer dan zeer dicht langs het asiel gaat en meer in het bijzonder langs de hondverblijven. Deze reageren op geluid door te gaan blaffen hetgeen hinder kan opleveren voor alle (toekomstige) bewoners in de omgeving. Daar komt bij dat deze variant inbreuk maakt op de te sluiten overeenkomst tussen de projectontwikkelaar Nu en het Streekdierentehuis die er toe moet leiden dat de geluidsoverlast van blaffende honden zoveel mogelijk wordt gedempt door geluidswerende middelen.</p>
Verkeer via Optie D nagenoeg onmogelijk	<p>Optie D leidt het verkeer van een gehele wijk over een woonerf, en langs een kinderspeeltuin. Dit lijkt me duidelijk zeer onwenselijk. Het gevaar voor spelende kinderen is op zich al reden genoeg om Optie D af te wijzen. De tegenstrijdigheid van een woonerf wat dient als verbindingsweg draagt daaraan bij. De andere bijdragen op dit platform lezende merk ik op dat alle wegen in de omgeving worden ervaren als overspannen. Het lijkt me dan een logische stap dat Optie C dan de meest wenselijke keuze is.</p>

Effect op criminaliteit	Er is in deze hoek van het park al grote (drugs) criminaliteitsoverlast. Meer aansluitingen op de naastgelegen metropool kunnen dat versterken. Dit effect dient ook meegenomen te worden.
Optie D geen mogelijkheid	Optie D is voor ons geen mogelijkheid. 1 omdat er al genoeg verkeer door de Sinjeur Semeynsweg en Schimmelweg heen gaat. 2 er zit een speeltuin. 3 het zijn oudere woningen die de afgelopen 3 jaar al genoeg te verduren hebben gehad met nieuwbouw woningen een straat erachter, grote straat en riolering werkzaamheden die nog niet klaar zijn. Kortom we zitten nu al 3 jaar met verkeershinder en parkeerproblemen en geluidsoverlast. 4 we zijn al niet blij met project Hofstede door het grote landhuis in ons uitzicht waar wij liever een mooi natuur gebied/park er voor in de plaats hadden gezien. Dus het verkeer hoeven wij al helemaal niet. Onze voorkeur gaat uit naar hoe de ingang al was optie A of optie B.
Ontsluiting Hofstede	L.s., leuk dat ik mee mag denken ,dank hiervoor. Woon op de grens van Rijswijk tegenover het Julianapark. De huidige situatie is mij bekend , ook toen het tennis park en sauna nog volledig in bedrijf waren. Mijn idee voor het toekomstige verkeer is het volgende: 1- geen verkeer langs het Streekdierentehuis , geeft teveel onrust voor de dieren de weg langs het dierentehuis naar v. Vredenburgweg is de smal en de oeverrand te zwak 2- weg naar de Huis te Landelaan ? Betekend dat er groen weg moet voor een weg. Ook te dicht langs dierenverblijf. 3- waarom niet de oorspronkelijke weg die toegang gaf tot o.a. de sauna verbeteren en verbreden heeft minder impact op de natuur en de wandelaar die de andere paden/wegen gebruiken. 4-Heen en terug met de auto moet toch geen probleem richting Burgemeester Elsenlaan? Daar staan maar enkele huizen en die staan niet meteen aan de weg. De weg zal wel geluidsarmer moeten worden en het stukje fietspad moet dan vervallen. Het stuk van Vredenburgweg richting Huis te Landelaan is te smal voor 2-richtingsverkeer. 5-om bij de nieuwbouw huizen te komen kan men vanaf de Generaal Spoorlaan de Park te Wervelaan gebruiken .

<p>Vragen over aanvullende en eerdere criteria</p>	<p>Door de gemeente worden de zeven aanvullende criteria toegevoegd aan het lijstje dat in de multicriteria-analyse (MCA) zat bij het bestemmingsplan (en opnieuw uitgevoerd gaat worden). Deze zeven criteria zijn niet allemaal eenduidig te toetsen, enkele zijn zelfs subjectief. Het zou jammer zijn dat over de toetsing van de criteria weer ruis gaat ontstaan, daarom hieronder mijn vragen bij de door de gemeente voorgestelde criteria: 1. Te treffen verkeerskundige aanpassingen: hoe wordt dit gewogen, naar kosten, hoeveelheid, randvoorwaarden uitvoering, etc.? Maakt het nog uit voor welk verkeer? 2. Realistische ontsluiting (praktisch gezien): dit is een zeer subjectief criterium. Wat betekent dit, wordt bijvoorbeeld aanpassing verkaveling plangebied (nodig voor optie C, D, E en F) wel of niet als realistisch gezien? Of zit dat in het 6e toegevoegde beoordelingscriterium? 3. Veiligheid bewoners: is dat inclusief kwetsbare gebruiker? 4. Geluidsoverlast direct omwonenden: van verkeer? van bewoning? 5. Afstand in tijd tot aan een gebiedsontsluitingsweg (Huis te Landelaan of Burgemeester Elselaan): helder criterium 6. Het al dan niet volgen van een planologische procedure: is voor aanpassing verkavelingsplan weer een planologische procedure nodig? 7. Aantasting natuurwaarden: hoe wordt dit gewogen? Kan er bijvoorbeeld compensatie plaatsvinden? In de brief van de gemeente staat dat deze zeven criteria aanvullend zijn aan die van de eerdere multicriteria-analyse (MCA) of dat ze aangepast worden op basis van bovenstaande zeven: 1. De afstand tot een gebiedsontsluitingsweg (GOW): deze wordt vervangen door nr. 5 hierboven? 2. Verkeersluwe (hoofd fiets)route 3. Aantasting groen: in hoeverre is nr. 7 (aantasting natuurwaarden) anders dan deze? 4. Verblijfskwaliteit park 5. Aantal gehinderde percelen 6. Impact waterlopen 7. Trillinghinder 8. Cultuurhistorische waarden 9. Werk met werk maken 10. Aantal aansluitingen op hoofdwegen: blijft dit criterium bestaan? en zo ja, waarom? 11. Juridische haalbaarheid/Planologische strijdigheid 12. Kosten</p>
<p>Geen variant E</p>	<p>In de brief 'hernieuwde analyse ontsluiting Hofstede' van 17 november 2022 vraagt u ons of wij ons kunnen vinden in de omschreven beoordelingscriteria en of wij nog aanvullende suggesties hebben. Wij maken ons ernstig zorgen om variant E: Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff). Het Julialaantje is de enige ontsluiting voor onze zorglocatie Westhoff. Het wordt intensief en 24/7 gebruikt door personeel, bezoekers, cliënten/patiënten en leveranciers. Daarnaast is het Julialaantje de enige ontsluiting voor ambulance spoedtransport. Voor uw begrip. Het centrum Westhoff is speciaal gericht op revaliderende ouderen met geriatrische aandoeningen en soms met vormen van dementie, somatische/chronische lichamelijke aandoeningen etc. De zorgverlening in het revalidatiecentrum gaat daarbij om mensen die door een acute aandoening of een plotselinge achteruitgang, zorg en meerdere soorten behandelingen nodig hebben. Westhoff biedt de zorg die nodig is om te herstellen van ziekte of een ziekenhuisopname. De kans op terugval is bij deze cliënten groot. En dagelijks rijden ambulances dan ook af en aan om cliënten/patiënten op te halen of af te zetten. Om deze redenen vraagt Florence u om: · de variant E: Ontsluiting via Julialaantje (via Westhoff) te laten vervallen; · de beoordelingscriteria aan te vullen met: 1. voldoende ruimte voor dagelijks ambulance spoedtransport van cliënten/patiënten van het revalidatiecentrum Westhoff naar het ziekenhuis; 2. behoudt van noodzakelijk rust voor onze kwetsbare doelgroep (geriatrische revalidatie). In vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw reactie.</p>

Optie D betreft uitgang via Sinjeursemeynsweg Hofstede	Wij zijn bezorgde bewoners van de Sinjeursemeynsweg en vinden dat optie D niet kan.
variatie D is een grote Nee	Hoe durft men variant D als een reële optie te benoemen. Dat is de schaamteloosheid voorbij. Ecologisch niet mogelijk, is kind-onvriendelijk wegens de speeltuin Spoorwijk, kleine straatjes, en zeker geen ruimte voor de vast grote dikke elektrische patserswagens die bij die huizen horen. Rijswijk, los je eigen probleem op, wij hebben al genoeg uitdagingen aan Haagse zijde. Voorstel is eigenlijk om het bruggetje te sluiten zodat Spoorwijk geen overlast heeft, en gaat krijgen van die wilde Rijswijkse ideeën. Het heeft nu toch al geen zin omdat Rijswijk in haar wijsheid alle bankjes heeft verwijderd aldaar. Gewoon niet doen. Wij willen het niet !