

**Nota van Zienswijzen  
Bestemmingsplan Te Werve Oost,  
Ontwerp d.d. december 2023**

**Juni 2024**



## **1. INLEIDING**

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

Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (paragraaf 4). In de als bijlage opgenomen "Staat van Wijzigingen" worden de voorgestelde wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen schematisch weergegeven, aangevuld met een aantal wijzigingen dat ambtshalve in het ontwerpbestemmingsplan moet worden verwerkt. De wijzigingen in de Toelichting, Regels en op de Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding worden aangegeven.

## **2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN**

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerpbestemmingsplan *Te Werve Oost*, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024. Een analoge versie van het plan heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan de Generaal Spoorlaan, een pdf-versie van het plan was te vinden op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). De terinzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in het Nieuwsblad Rijswijk en het gemeenteblad. Gedurende de periode van terinzagelegging kon eenieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

## **3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID**

In totaal zijn er 11 zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. De zienswijzen zijn ingediend door Rijkswaterstaat, Kinderopvang Morgen en enkele omwonenden. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens van de omwonenden niet vermeld. De volledige zienswijzen zijn geanonimiseerd en als bijlagen bij de nota toegevoegd.

De zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van ter inzagelegging. De zienswijzen zijn om deze reden ontvankelijk.



#### 4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Deze zienswijzennota vormt een bijlage van het bestemmingsplan en deze moet online gepubliceerd worden. Daarom staan in paragraaf 4, bij de behandeling van de zienswijzen, geen namen of andere persoonsgegevens. In de kantlijn staat een nummer dat verwijst naar een aparte vertrouwelijke lijst met namen van de indieners.

#	Zienswijze	Beantwoording	Conclusie
1.	<b>(24.004800) Omwonenden</b>		
1.1	<i>Behoud 5 parkeerplaatsen aantal woningen Karel Doormanlaan en Generaal Berenschotlaan</i>		
	<p>Een aantal bewoners van de eengezinswoningen aan de Karel Doormanlaan en aansluitend Generaal Berenschotlaan vragen of het mogelijk is om de huidige vijf parkeerplaatsen voor hun woningen te handhaven. Indieners zijn van mening dat dit niet is meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost. Zij betalen momenteel 68 euro per jaar voor een parkeerplaats. Nieuwe bewoners zullen gebruik moeten maken van de ondergrondse parkeergarages. Dit tarief is nog onbekend. Indieners verzoeken daarom de parkeerplaatsen te behouden.</p>	<p>In het ontwikkelgebied worden inpandige parkeerplaatsen gebouwd voor nieuwe bewoners. Voor de nieuwe bewoners geldt dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Voor de bewoners die – net als indieners van de zienswijze – wonen in een woning die zich in het plangebied bevindt, maar niet wordt gesloopt, geldt dat zij hun bestaande parkeerrechten behouden vergelijkbaar met huishoudens die buiten het plangebied wonen. Dit is reeds beschreven in de toelichting (paragraaf 4.6.2, onder het kopje 'parkeervoorzieningen', in de laatste alinea). Het verkrijgen van een parkeervergunning geeft het recht tot parkeren in de desbetreffende zone. Het geeft geen garantie tot het parkeren voor de deur.</p> <p>Vanwege de inrichting van Te Werve Oost conform het STOMP-principe (zie de beantwoording onder 6.2 voor de uitleg van het STOMP-principe), zullen veel parkeerplaatsen op straat worden opgeheven. Dit geldt niet voor alle parkeerplaatsen: aan de randen van het plangebied en op de Karel Doormanlaan blijft het binnen de bestemming 'Verkeer' planologisch gezien mogelijk om extra parkeerplaatsen te realiseren. Hiertoe wordt alleen over gegaan indien uit monitoring volgt dat in het plangebied onvoldoende (bezoekers)parkeerplaatsen aanwezig zijn.</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat in zoverre voldaan wordt aan het verzoek van indieners: zij blijven hun bestaande parkeerrechten behouden, waardoor zij het recht behouden om te parkeren in de desbetreffende zone. Het geeft, net als in de huidige situatie, geen garantie tot het parkeren voor de deur.</p>	<p>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
2.	<b>(24.008127) Omwonenden</b>		
2.1	<i>Lage opkomst bijeenkomsten/participatie</i>		
	<p>Indieners hebben alle bijeenkomsten met betrekking tot het plan voor Te Werve Oost bezocht waarbij zij hun input en zorgen hebben gedeeld. Zij hebben de opkomst van de bijeenkomsten als relatief laag ervaren. Hier zijn volgens hen verschillende redenen</p>	<p>Het organiseren van bijeenkomsten ten behoeve van het delen van informatie omtrent de planvorming, startte in 2021. Op dat moment woonden alle oorspronkelijke bewoners nog in de wijk. Voor de bijeenkomsten geldt dat alle omwonenden in een straal van ca. 50-100 meter rondom het plangebied zijn uitgenodigd. Naast het versturen van</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p> <p>Ambtshalve wordt het</p>

RE = Regels

VB = Geometrische plaatsbepaling / Verbeelding

Nota van Zienswijzen bestemmingsplan <plannaam>, ontwerp d.d. <datum plan>  
Gemeente Rijswijk, <datum Nota van Zienswijzen>

	<p>voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aantal woningen dat wordt gesloopt zien zij als zeer hoog, waardoor het aantal achterblijvers (belanghebbenden) erg laag is. Dit zijn vooral woningen gelegen aan de buitenranden van het project gebied, zoals Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan en Idenburglaan.</li> <li>• Communicatie op de website van Wonen in te Werve wordt alleen in de Nederlandse taal aangeboden, terwijl het een multiculturele wijk is.</li> <li>• Veel huurders of tijdelijke huurders zijn al verhuisd en zullen over 5/6 jaar niet terugkeren in de wijk. Er is volgens indieners geen reden voor hen om te participeren.</li> <li>• Achterblijvers/belanghebbenden zijn/worden niet actief benaderd middels uitnodigingen in de brievenbus/per email. Ondanks indieners aangeven dat zij zich aangemeld hebben hiervoor. Zij vinden dat zij alle informatie zelf van de website van Wonen in te Werve moeten halen. Indieners zijn van mening dat het beter geregeld moet worden als er daadwerkelijk naar participatie wordt gestreefd.</li> </ul> <p>Ondanks indieners zich niet gehoord voelen, blijven zij hun zorgen en zienswijzen uiten. Hierbij zijn 2 bijlages toegevoegd. Een inspraakreactie n.a.v. de Nota van Uitgangspunten (d.d. 25 november 2022) en de tekst die is ingesproken tijdens de raadsvergadering van 5 oktober 2023. Nu het ontwerpbestemmingsplan is vrijgegeven zien zij niks terug van hun input. Zij verzoeken nogmaals de gemeenteraad goed naar dit plan te kijken en de input en zorgen van de achterblijvers niet ter zijde te schuiven.</p>	<p>fysieke uitnodigingen, zijn de informatieavonden ook aangekondigd in de nieuwsbrief die per e-mail wordt rondgestuurd en op de website <a href="http://www.wonenintewerve.nl">www.wonenintewerve.nl</a> (namens de gemeente en Rijswijk Wonen). Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de stelling dat achterblijvers / belanghebbenden niet actief zijn of worden benaderd.</p> <p>Verder betreuren wij het dat indieners zich niet gehoord voelen. Naar aanleiding van de participatie die is gehouden met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten voor deze ontwikkeling, zijn zeven wijzigingen doorgevoerd. Zie hiervoor ook paragraaf 6.1 van het ontwerpbestemmingsplan. Ditzelfde geldt voor het Ontwikkelkader. Zowel de Nota van Uitgangspunten als het Ontwikkelkader hebben als basis gediend voor het ontwerpbestemmingsplan. Voor zover geen wijzigingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de gevoerde participatie, is in de participatieverslagen – die als bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen – aangegeven wat de reden hiervoor is.</p>	<p>maximum aantal woningen teruggebracht, zoals benoemd in artikel 15.1.1, in het bestemmingsplan tot 583 woningen.</p>
<b>2.2</b>	<i>Het woningaantal</i>		
	<p>In de initiële plannen werden er maximaal 550 woningen gebouwd, in de Nota van Uitgangspunten werd dit circa 550, in het ontwikkelkader wordt er gesproken over 590 woningen en nu in het ontwerpbestemmingsplan over 630. Het woord circa</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat er nog drie scenario's in onderzoek waren, namelijk het slopen van de 23 eengezinswoningen, het geheel verdiept uitvoeren van de parkeergarage van de woningen aan de Churchillaan-zijde en de exacte locatie van de ontsluiting aan de Sir Winston Churchillaan. Als</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	<p>wordt volgens indieners elke keer ruim genomen en vragen zich af waarom het aantal woningen wat de gemeente wil hebben niet exact wordt benoemd.</p> <p>Daarnaast hebben indieners het idee dat bij de aantal nieuw te bouwen woningen geen rekening wordt gehouden met de al geplande 64 woningen op de Karel Doormanlaan 155. Indiener vraagt zich ook af waarom deze ontwikkeling zo lang duurt terwijl er een grote woning tekort is. Er moeten de komende jaren dus 694 woningen gebouwd worden t.o.v. 355 te slopen woningen. Dit is een stijging van bijna 100% op een gebied van een kleine vierkante kilometer. Indieners vinden Te Werve al dichtbevolkt. Indiener vraagt de gemeenteraad of zij hun zorgen begrijpt ten aanzien van de leefbaarheid die met deze aantallen woningen de wijk gaan aantasten.</p>	<p>gevolg daarvan is het maximale woningaantal in het ontwerpbestemmingsplan, ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader, verhoogd naar 630.</p> <p>Inmiddels is duidelijk dat de 23 eengezinswoningen niet gesloopt gaan worden en wordt het maximale woningaantal in het bestemmingsplan teruggebracht naar 583 woningen. De 583 woningen bestaan uit 560 nieuwbouwwoningen en de 23 bestaande eengezinswoningen. In totaal komen er in lijn met de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader dus 560 nieuwbouwwoningen bij. Naast deze woningen, blijft de mogelijkheid in het bestemmingsplan behouden om aanvullend 30 zorgwoningen te realiseren. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag.</p> <p>De ontwikkelingen van de Karel Doormanlaan 155 vallen buiten dit bestemmingsplan. Deze ontwikkeling is planologisch gezien al toegestaan. De gemeente brengt de indiener graag op de hoogte van de laatste stand van zaken over dit plan buiten de beantwoording van de nota. In de onderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost alsmede de stedenbouwkundige inpassing van dit plan, is in ieder geval rekening gehouden met de ontwikkeling aan de Karel Doormanlaan 155.</p> <p>Tot slot begrijpen wij de zorgen van indieners over de toename van het aantal inwoners in Te Werve en wat dat betekent voor het wonen in de wijk. Tegelijkertijd heeft Rijswijk een grote woningbouwopgave samen met de rest van Regio Haaglanden. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt (met name in paragraaf 3.1.3) de kwalitatieve en kwantitatieve woonbehoefte beschreven. De behoefte aan toename van woningaantallen blijkt uit de 'Woondeal Zuidelijke Randstad', de 'Woonvisie woningmarktregio Haaglanden 2017 – 2021', de 'Woningbouwmonitor Haaglanden 2018' en de 'Woningbehoefteraming 2023 (WBR)'. Het binnenstedelijk gebied 'Rijswijk-Bogaard/Plaspoelpolder', is één van de 12 verdichtingslocaties waarover in de Woondeal Zuidelijke Randstad afspraken zijn gemaakt. Het plangebied is gelegen in de wijk Te Werve en ligt binnen de in Rijswijk gedefinieerde 'Stadsas'. De voorgenomen ontwikkeling levert met de realisatie van de eerste fases, bestaande uit ca. 115 woningen, een bijdrage aan de afgesproken woningbouwproductie van 100.000 woningen tot 2025. Verder is er in de Stadvisie voor gekozen om het Rijswijkse deel van de woningbouwopgave vooral te bouwen en te intensiveren in de stedelijke woonmilieus, langs de Stadsas, in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn. Op die manier bouwen we een substantieel deel van de woningbouwopgave op een zo</p>	
--	---	---	--

		<p>beperkt mogelijk grondoppervlakte. Zo behouden we de groene (buiten)plaatsen van Rijswijk en kunnen we deze ook versterken. Dit wordt ook zeer gewaardeerd door bewoners. Bij deze verdichtingsopgave staat de leefbaarheid van de wijk centraal. Daarom zijn zowel in de Nota van Uitgangspunten als het Ontwikkelkader ambities en randvoorwaarden opgenomen op het gebied van wonen, leefbaarheid en groen. Deze ambities en randvoorwaarden zijn vertaald in het bestemmingsplan.</p> <p>Bij het vaststellen van het bestemmingsplan hebben wij een afweging gemaakt tussen de belangen van woningbouw vanwege een toenemende behoefte aan woningen en de ruimtelijke effecten van deze ontwikkeling. We hebben daarbij onder meer gekeken naar het woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). Wij concluderen dat deze ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden.</p>	
<b>2.3</b>	<b>Voorgestelde hoogbouw</b>		
	<p>Indieners vragen zich af waarom er in Te Werve Oost een andere aanpak wordt gekozen dan in Te Werve West, met name door hoogbouw van 12-14 etages aan de Karel Doormanlaan te plannen. Zij vragen zich af of het echt nodig is, ondanks het van de gemeente is toegestaan. In de Plaspoelpolder staan nog genoeg kantoorgebouwen leeg die omgebouwd kunnen worden tot woningen. Daar vinden indieners hoogbouw wel goed. Zodra het maximale aantal woningen wordt beperkt, is het niet nodig om extreem de hoogte in te gaan. De huidige bouwhoogte aan de Karel Doormanlaan is nu 2-4 lagen hoog. Bij de maximale bouwhoogte is dit 5 lagen hoog (zoals de 3 Hofdames) en 5-7 hoog met set back (locatie Karel Doormanlaan), dan komen er naar indieners mening al genoeg nieuwe woningen bij. Deze maximale bouwhoogte passen wel bij de bestaande bebouwing van de gehele wijk (inclusief Te Werve West). Dit is ook in de ambitie benoemd in de Nota van Uitgangspunten en het Ontwerpbestemmingsplan (punt 2.3.1.1.).</p> <p>Tot slot vragen indieners zich af hoe het een sociaal krachtige wijk wordt als men in een woontoren van 12-14 lagen hoog woont. Contact met grondgebonden huizen is volgens indieners dan nihil. Door de</p>	<p>Anders dan wordt gesteld, bedraagt de maximale bouwhoogte in het bestemmingsplan op twee plaatsen 37,5 meter, wat in de planuitwerking neerkomt op 12 bouwlagen, en zijn de overige bouwdelen lager. Dit is het resultaat van de eerdere participatie op de NvU en het ontwikkelkader.</p> <p>Extra woningen kunnen behalve door verdichting ook gerealiseerd worden door transformatie van leegstaande (kantoor)panden. Verschillende panden in o.a. de Plaspoelpolder en Bogaard stadscentrum zijn inmiddels gerealiseerd of in ontwikkeling, maar de gemeente grijpt ook herontwikkelingsgebieden aan om bij te dragen aan de grote behoefte aan nieuwe woningen. De beoogde verdichting en gedeeltelijk hogere bebouwing in Te Werve Oost biedt een mogelijkheid om een deel van deze gewenste en noodzakelijke extra woningen te realiseren.</p> <p>In de Rijswijkse hoogbouwvisie wordt aangegeven hoe hogere gebouwen kunnen bijdragen aan de leefbaarheid van de stad, waar hogere bebouwing inpasbaar is en waar juist niet. Gekozen is voor het concentreren van hoogbouw aan structuurdragende lijnen en rondom het centrumgebied Bogaard - station. De Sir Winston Churchilllaan is daarbij aangegeven als 'stedelijke boulevard'; een belangrijke route naar het voorzieningencentrum en als zodanig een plek voor hoogbouw.</p> <p>De hogere bebouwing past dus in de hoogbouwvisie en zorgt er voor</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>



	<p>geplande toename van woningen zal er weinig groen en openbare ruimte overblijven om in te verblijven. Volgens indieners voldoet het Ontwerpbestemmingsplan daarom niet aan de ambitie 'Samen leven, ontmoeten en prettig wonen, een optimale cohesie (2.3.1.4).'</p>	<p>dat de wijk zich meer naar buiten presenteert en een gezicht aan de Sir Winston Churchillaan krijgt. Veel andere wijken uit de naoorlogse periode (zoals de Muziekbuurten en de Artiëstenbuurt) hebben ook deze opzet en ook Te Werve heeft al hogere bebouwing aan de rand. De Hofdames in het middengebied hebben om die reden dan ook een lagere bouwhoogte; er is bewust gekozen voor een hogere rand en lagere bouwhoogte in het binnengebied. Op deze manier wordt de nieuwe bebouwing zo goed mogelijk ingepast in de bestaande indeling van de wijk en stad.</p> <p>Binnen de wijk Te Werve heeft corporatie Rijswijk Wonen in de huidige situatie een bezit van 614 portiekwoningen. Voor een sociaal krachtige wijk zijn betrokken partijen, gemeente en woningcorporatie, van mening dat een diversiteit aan woningaanbod wenselijk is. Bij de vernieuwing van Te Werve West was er geen sprake van sloop van de bebouwing tussen de Sir Winston Churchillaan en de Karel Doormanlaan en daar ontstond dus niet de kans om vorm te geven aan de 'stedelijke boulevard'.</p> <p>De nieuwbouw in Te Werve Oost bestaat uit lagere bebouwing met enkele hoogte accenten. De hoogte daarvan is maximaal tweemaal 12 lagen, tweemaal acht lagen en tweemaal zes lagen, met daartussen een bouwhoogte van drie of vier lagen aansluitend op de hoogte van de omgeving. De woongebouwen aan de Sir Winston Churchillaan staan op een basis van vier lagen hoog. Tussen de woongebouwen die op die vierlagse basis staan zitten openingen van minstens 15 tot 20 meter breed. Daardoor komt er licht en lucht tussen de woontorens door. De bovenste laag van de vier torens ligt aan de kant van de Karel Doormanlaan een stukje terug, zodat het aan deze kan minder hoog lijkt en betere aansluit op de lagere gebouwen. In de nadere uitwerking wordt extra aandacht besteed aan het realiseren van 'setbacks' (terugliggende bovenlagen), waardoor de bebouwing minder massief oogt. Voldoende tussenruimte tussen de bebouwing, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, moet zorgen voor lucht, licht, privacy en voldoende bezonning. Daarnaast zijn wind- en bezonningsonderzoeken uitgevoerd om te beoordelen of in de omgeving en de daarbij behorende openbare ruimte geen sprake is van onaanvaardbare schaduwwerking of windhinder. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan reeds is opgenomen, wordt ook voldoende aandacht besteed aan de inrichting van de openbare ruimte, zodat een prettig, klimaatadaptief en natuurinclusieve omgeving ontstaat.</p> <p>Voor het contact met de lager gelegen woningen en de straat wordt –</p>	
--	---	--	--

		niet alleen in Te Werve Oost maar ook binnen de overige gebiedsontwikkelingen – de zogenaamde ‘Rijswijkse hoogte’ (of: stedelijke laag) gehanteerd. Dit zijn de eerste maximaal vier bouwlagen, waar het mogelijk is om vanuit de woning en vanaf straatniveau oogcontact te hebben. In dit plan worden daarnaast op het dek van de (half)verdiepte parkeergarages, collectieve tuinen aangelegd. Dit geldt ook voor de ruimtes tussen de hoogbouw. Op deze manier worden ook voor de hogere bouwdelen sociale ontmoetingsplekken gecreëerd. Bij de uitwerking zal ook binnen de gebouwen extra aandacht zijn voor ontmoetingsruimtes.	
<b>2.4</b>	<b>Financiële haalbaarheid</b>		
	Voor het groot aantal geplande nieuwe woningen zal volgens indieners ook een financiële reden ten grondslag liggen, want Rijswijk Wonen wil volgens indieners ook geld verdienen. De indieners vragen aan de gemeenteraad of dit project financieel wel haalbaar is. Wat gebeurt er als het plan financieel niet rond komt, gezien de actualiteiten dat men minder nieuwbouw woningen koopt (indieners hebben een bijlage toegevoegd van een nieuwsartikel). Volgens indieners heeft de gemeente geen geld om bij te springen. Indieners vragen zich af of zij dan in een onafgemaakte wijk zitten of dat het groen bijv. dan wordt weggelaten?	De woningnood is hoog en er is schaarste op de woningmarkt. De beoogde combinatie van woningtypes in Te Werve Oost en de vraag die naar dergelijke types bestaat zijn getoetst in de markt. Daarnaast wordt er per fase gesloopt en nieuw gebouwd. Dat betekent dat er steeds per fase zicht is op afname (lees: verkoop) van de woningen (als het om koopwoningen gaat) voordat de bestaande woningen in de volgende fase gesloopt gaan worden. Verder dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting van een bestemmingsplan inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Daarnaast is er onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en per 1 januari 2024 onder de nieuwe Omgevingswet de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, het openbaar gebied en de (ambtelijke) plankosten, deze te verhalen op de initiatiefnemer c.q. de ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een dergelijke privaatrechtelijke overeenkomst (anterieure overeenkomst) gesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer, waarin onder andere het kostenverhaal is verzekerd. Daarmee wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht. Een en ander is reeds beschreven in paragraaf 6.2 van het (ontwerp)bestemmingsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>2.5</b>	<b>Verkeerstoename</b>		
	<i>Indieners hebben een artikel als bijlage toegevoegd.</i> Hierbij lichten zij toe dat de actualiteiten aantonen dat het principe STOMP geen vertrouwen geeft dat het op een juiste wijze functioneert. Volgens indieners komen plannen en ideeën niet overeen met de werkelijkheid. Het STOMP principe betreft volgens	Maatregelen in het kader van STOMP zijn er op gericht om het voor de totale wijk, dus ook voor bestaande bewoners van de omliggende straten, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Hierbij is niet alleen gedacht aan (nieuwe) bewoners maar ook aan bijvoorbeeld bezoekers en bezorgers van pakketten of supermarktproducten. Voor bezoekers van de woningen worden in de parkeergarages en	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

	<p>indieners alleen de nieuwe bewoners en zij vragen zich af hoe het met de bezoekers, pakketbezorgers, supermarktdiensten e.d. zit. Deze groepen zullen ook met de auto komen. In de Nota van Uitgangspunten werd tevens genoemd dat het verkeer door pakketbezorgers zal toenemen door de toename van het aantal woningen. Indieners vragen zich af wat de oplossing is. Deze toename van verkeer zal met name plaatsvinden in de straten van de achterblijvers/belanghebbenden. Dit zullen de Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan en Idenburglaan (waar ook de uitgangen van de garages zijn gepland) zijn. De overige straten worden namelijk opgeheven of autoluw/deels afgesloten (Karel Doormanlaan). Deze toename van verkeersstromen is niet wenselijk en draagt niet bij aan een goede leefbaarheid in de wijk.</p>	<p>openbare ruimte parkeerplaatsen aangelegd. Wanneer in de praktijk blijkt dat dit aantal parkeerplaatsen onvoldoende is, dan is er de mogelijkheid om langs straten als de Karel Doormanlaan en Idenburglaan alsnog extra parkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen. In de ontwerpen voor de diverse straten is hier een ruimtereservering voor opgenomen.</p> <p>Langs onder andere de Karel Doormanlaan zullen ook laad- en losplekken voor pakketdiensten worden aangelegd. Hierdoor kan er dichtbij de bestemming geladen en gelost worden en wordt overlast voor omliggende straten zoveel als mogelijk tegengegaan.</p>	
<b>2.6</b>	<b>Bouwoverlast</b>		
	<p>Een periode van 6-7 jaar vinden indieners erg lang en zal van grote invloed zijn op de achterblijvende bewoners (denk aan vroege start van bouwvakkers, vrachtverkeer, stof en geluidsoverlast). Snelle bouw, zoals bij het project de Schakel met een goede klachten afhandeling stellen indieners daarom zeer op prijs. Indieners hopen dat de gemeenteraad hun zorgen in beschouwing neemt en een goede afweging maakt voor het beste in de wijk Te Werve Oost.</p>	<p>De gemeente waardeert de aandacht voor dit onderwerp en heeft begrip voor de zorgen hieromtrent. Veiligheid en beperking van overlast zijn voor de gemeente en Rijswijk Wonen ook zeer belangrijk. De omgevingsvergunningaanvraag zal (volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving) worden voorzien van een zogenaamd BLVC-plan. Het BLVC-plan is één van de vereisten die bij de vergunning moet worden ingediend. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In een BLVC-plan zal onder andere worden ingegaan op het in te zetten materieel, het gebruik van materialen en wordt nadrukkelijk ingegaan op de maatregelen die tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden worden genomen om overlast te beperken en de veiligheid en leefbaarheid te garanderen.</p> <p>Overlast kan echter niet worden uitgesloten. Opmerkingen over de bouwperiode zijn gelet op voorgaande geen onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure, maar nemen de gemeente en Rijswijk Wonen zeker mee in een later stadium. De omwonenden en bewoners worden tijdig geïnformeerd over de sloopwerkzaamheden. Momenteel organiseert Rijswijk Wonen participatiemomenten met betrekking tot de uitwerking van het plan. Opmerkingen en vragen over de bouw kunnen hierin ook worden meegenomen.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>3.</b>	<b>(24.008737) Omwonenden</b>		
<b>3.1</b>	<b>Aantal woningen en type woningen</b>		
	Indieners maken zich zorgen over hoe de wijk er in de	Het maximum aantal woningen wordt bijgesteld naar 583 woningen.	Deze zienswijze leidt niet tot

	<p>toekomst uit gaat zien en hoe druk het wordt. Het aantal woningen dat gebouwd gaat worden (630) is volgens hen wel heel veel. Het gebied waar gebouwd gaat worden is volgens indieners niet erg groot, dus gaat dat allemaal wel passen?</p>	<p>De 583 woningen bestaan uit 560 nieuwbouwwoningen en de 23 bestaande eengezinswoningen. In totaal komen er in lijn met de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader dus 560 nieuwbouwwoningen bij. Naast deze woningen, blijft de mogelijkheid in het bestemmingsplan behouden om aanvullend 30 zorgwoningen te realiseren. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag. De hiervoor genoemde aantallen zijn passend op de maximale bouwvolumes die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Het nieuwbouwprogramma betreft een gedifferentieerd programma.</p> <p>Verder begrijpen wij de zorgen van indieners over de toename van het aantal inwoners in Te Werve en wat dat betekent voor het wonen in de wijk. Tegelijkertijd heeft Rijswijk een grote woningbouwopgave samen met de rest van Regio Haaglanden. In de Stadvisie is ervoor gekozen om ons deel van de woningbouwopgave vooral te bouwen en te intensiveren in de stedelijke woonmilieus, langs de Stadsas in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn. Op die manier bouwen we een substantieel deel van de woningbouwopgave op een zo beperkt mogelijk grondoppervlakte. Zo behouden we de groene (buiten)plaatsen van Rijswijk en kunnen we deze ook versterken. Dit wordt ook zeer gewaardeerd door bewoners. Bij deze verdichtingsopgave staat de leefbaarheid van de wijk centraal. Zoals in onze reactie op zienswijze nr. 2.2 reeds aangegeven, staat de leefbaarheid niet onder druk als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar zienswijze 2.2.</p>	<p>een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>3.2</b>	<b><i>Hoogbouw</i></b>		
	<p>De keuze voor hoogbouw hangt volgens indier samen met het woningaantal. Hoogbouw van 12-14 lagen past volgens indieners niet bij de huidige wijkopbouw. Nergens zijn er gebouwen in Te Werve van deze hoogte. Volgens de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader moet de nieuwe bebouwing passen bij de huidige wijk indeling en stijl. De keuze voor hoogbouw snappen indieners dan ook niet.</p>	<p>Voor de onderbouw van de hogere bebouwing aan de Sir Winston Churchillaan wordt verwezen naar zienswijze 2.3.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>3.3</b>	<b><i>Bereikbaarheid woning en toegang voorzieningen</i></b>		
	<p>Indieners aan dat zij al wat op leeftijd zijn en daarmee afhankelijk zijn van de auto. Goede blijvende bereikbaarheid van hun huis met een auto is daarom van belang. Daarnaast moeten de voorzieningen zoals bijv. huisartsen niet overbelast worden door de</p>	<p>We begrijpen dat het van belang is voor zowel nieuwe als bestaande bewoners dat de wijk goed bereikbaar blijft, ook voor autoverkeer. Daarom blijven straten zoals de Karel Doormanlaan en de Idenburglaan van twee kanten bereikbaar. Om het op straatniveau zo aantrekkelijk en verkeersveilig mogelijk te maken, zijn we</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	toename van het aantal inwoners.	<p>terughoudend met het aanleggen van parkeerplaatsen (het STOMP-principe, zie de beantwoording onder 6.2). Parkeren willen we zoveel als mogelijk in de parkeergarages oplossen. Parkeergarages zullen, ook voor mensen die minder goed ter been zijn, goed toegankelijk gemaakt worden. Gebouwen moeten door iedereen gebruikt kunnen worden. Om een samenleving zonder drempels mogelijk te maken, zijn in de bouwregelgeving (Besluit bouwwerken leefomgeving) eisen opgenomen waaraan nieuwe gebouwen moeten voldoen. Verder blijft het op straat mogelijk om mensen nabij de ingang van de woning af te zetten.</p> <p>Bij de nadere uitwerking van het plan is aandacht voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen. Op dit moment ligt enkel nog het bestemmingsplan voor, dat de kaders schept voor deze nadere planuitwerking.</p> <p>Voor wat betreft het voorzieningenniveau geldt dat in dit bestemmingsplan ook de ruimte wordt geboden aan 600 m<sup>2</sup> aan dienstverlenende en maatschappelijke functies (waarvan de volledige 600 m<sup>2</sup> mag worden ingevuld voor een buurthuis, maar slechts 300 m<sup>2</sup> voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies). Hierbij kan onder meer gedacht worden aan een huisartsenpraktijk of bijvoorbeeld een fysiotherapeut. Een overbelasting van de reeds aanwezige voorzieningen wordt daarom niet verwacht.</p>	
<b>3.4</b>	<b><i>Bouwoverlast</i></b>		
	<p>Tot slot wonen zij nu vrij rustig, maar zijn zij bang dat gedurende de lange bouwperiode hun woongenot wordt aangetast. Indieners zijn met pensioen, dus de hele dag zullen zij last hebben van de bouwgeluiden. Indieners vragen of het mogelijk is om een bepaalde bouwmethode en start tijden toe te passen zodat geluid en overlast tot een minimum worden beperkt.</p> <p>Indieners hopen ten zeerste dat de gemeenteraad rekening houdt met hen, als bewoners die nu en straks blijven wonen in Te Werve Oost en bovenstaande punten ten harte neemt.</p>	Voor de beantwoording van dit onderwerp verwijzen wij naar 2.6.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>4.</b>	<b>(24.002541) Omwonende</b>		
<b>4.1</b>	<b><i>Groen/ecologie</i></b>		
	Indiener heeft bezwaar tegen de plannen voor bouwen van nieuwe woningen. Er gaat nog meer	Uitgangspunt van deze ontwikkeling is dat de uitvoering gecombineerd wordt met het verbeteren van de omstandigheden voor flora en fauna.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het

	<p>groen verloren, waar egels overwinteren en vleermuizen zich nestelen.</p>	<p>Hiervoor zullen voorzieningen worden aangelegd en hebben wij het document '<i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i>' in afstemming met lokale natuurorganisaties laten opstellen waarin is afgesproken voor welke doelsoorten en doelbiotopen, welke voorzieningen worden aangebracht. Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan was dit document nog niet beschikbaar. Inmiddels is in artikel 15.7 (Voorwaardelijke verplichting natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie) een koppeling gemaakt met dit document en is dit document zodoende als bijlage bij de planregels opgenomen.</p> <p>In dit plan wordt veel aandacht besteed aan het versterken van de twee biotopen die in en door het gebied lopen. Het plangebied kent twee natuur-biotopen, te weten 1) stadsbiotop en 2) de primaire ecologische verbinding. Voor de stadsbiotop zijn de doelsoorten in het document '<i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i>' bepaald. Dit document is opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan en zal eveneens onderdeel worden van de Anterieure Overeenkomst, waardoor bij de nadere planuitwerking voldaan moet worden aan de hierin gemaakte (beheer)afspraken. De primaire ecologische verbinding loopt van de Landgoederenzone via Park de Driesprong, Te Werve Oost, Sr. Winston Churchilllaan, Karel Doormanlaan, Burgemeester Elsenlaan, Havenkwartier en De Vliet naar het Elsenburger Bos. Voor het goed functioneren van de primaire ecologische verbinding wordt deze verbonden met de ecologische verbinding langs de watergang van de Churchilllaan. In het Ontwikkelkader is opgenomen dat deze minimaal 15 meter tot 20 meter breed dient te zijn, maar bij voorkeur zo breed als mogelijk. Het doel is dat de inrichting van de openbare ruimte, tuinen en gebouwen sterk worden gericht op de biotoopseisen. De ecologische verbinding langs de watergang van de Churchilllaan is op de verbeelding van dit bestemmingsplan bestemd als 'Waarde - Ecologie' waarbij de minimale breedte van 15 meter in acht is genomen. Zoals aangegeven wordt de verdere inrichting van de ecologische verbinding vormgegeven in het eerdergenoemde doelsoorten en toetsingsdocument, gelijk aan het document voor de stadsbiotop. Behoud en versterking van de flora en fauna is dus een belangrijk uitgangspunt bij deze ontwikkeling.</p>	<p>bestemmingsplan.</p>
<b>4.2</b>	<b>Woongenot</b>		
	<p>Indiener is niet tevreden over de invloed van de plannen op woongenot, lichtinval en de schaarste van parkeerplaatsen.</p>	<p>Zoals eerder in deze zienswijzennota al naar voren is gekomen, ligt aan de vaststelling van dit bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. We hebben daarbij onder meer gekeken naar het woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

		<p>toelichting van het bestemmingsplan). Wij concluderen dat deze ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. Dit neemt uiteraard niet weg dat er effecten kunnen bestaan op het woongenot en de lichtinval die indiener van de zienswijze ervaart. Deze zijn echter niet onaanvaardbaar.</p> <p>De plannen hebben verder geen effect op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de omgeving. De huidige bewoners behouden hun bestaande parkeerrechten. De nieuwe bewoners krijgen immers geen parkeervergunning om op straat te parkeren. De nieuwe bewoners parkeren dus ook niet op parkeerplaatsen die zijn bedoeld voor bewoners van woningen die niet worden gesloopt.</p>	
<b>5.</b>	<b>(24.010111) Omwonende</b>		
<b>5.1</b>	<b>Inkijk vanwege (half)verdiepte parkeergarage</b>		
	<p>Indiener heeft bezwaar tegen de plannen voor de (halfverdiepte) parkeergarage. De garage met daktuin staat gelijk achter de tuinen van bewoners van de Snouck Hurgronjestraat. Dit houdt dat men vanuit de daktuin in de tuinen van de bestaande woningen kan kijken. De parkeergarage met daktuin staat gelijk achter indieners woningen en is hoger dan indiener zijn/haar schutting. Bij openen van zijn/haar schuttingdeur staat de parkeergarage voor indieners uitgang. De speeltoestellen op daktuin zullen voor geluidsoverlast kunnen zorgen.</p> <p>Nu hebben indieners een zonnige tuin en als de plannen worden uitgevoerd niet meer.</p>	<p>De bestaande woningen in het plangebied, waaronder de woning van indiener van de zienswijze, zijn in eigendom van Rijswijk Wonen. In 2023 heeft Rijswijk Wonen een onderzoek uitgevoerd met als doel te beslissen of 23 bestaande woningen in het gebied al dan niet behouden konden blijven. Uit het onderzoek is gebleken dat beide scenario's (wel of niet behouden) hun eigen voor- en nadelen kennen. Onder meer vanwege de kwaliteit van de woningen heeft Rijswijk Wonen besloten om de woningen te behouden. Wij zijn ons ervan bewust dat dit gevolgen heeft voor de woonsituatie van deze bewoners en daarmee van indiener van deze zienswijze. Wij zijn echter van mening dat de voorgenomen ontwikkeling niet tot een onaanvaardbare situatie voor wat betreft het aspect privacy leidt. Hoewel de inrijkmogelijkheden als gevolg van het dek op de halfverdiepte parkeergarage worden vergroot, is in de huidige situatie ook reeds sprake van inrijkmogelijkheden als gevolg van hogere bebouwing in de directe omgeving. Dit is inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Vanuit Rijswijk Wonen zal evenwel extra aandacht bestaan voor de inrichting van het dek op de parkeergarage. Deze inrichting wordt in een later stadium (deels) vormgegeven. Ook de bestaande bewoners zullen hierbij door Rijswijk Wonen worden betrokken.</p> <p>In het inrichtingsplan wordt daarnaast aandacht besteed aan de plaatsen waarbinnen de speeltoestellen gerealiseerd zullen worden. Hierbij zal rekening worden gehouden met de omliggende woningen. Overigens staat het huidige bestemmingsplan ook niet in de weg aan spelende kinderen. In zoverre is onaanvaardbare overlast dan ook niet te verwachten.</p> <p>Uit de bezonningsstudie, die als bijlage bij het bestemmingsplan is</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

		opgenomen, volgt dat voor de woningen aan de Snouck Hurgonjestraat de bezonningssituatie in de toekomstige situatie nagenoeg gelijk is aan de huidige situatie. Enkel op 19 februari om 10:00 uur 's ochtends is een beperkte toename van schaduw aan de orde. Op de overige meetmomenten is sprake van een gelijke bezonningssituatie en in sommige gevallen zelfs een afname van schaduw.	
<b>5.2</b>	<b>Groen/ecologie</b>		
	Er zijn veel diersoorten in de achtertuinen en groene omgeving, zoals vleermuizen en egels kunnen niet meer leven in de nieuwe situatie.	<p>Voor het beschermen van de huidige natuur is er een quickscan en nader onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming. Deze zijn als bijlage 3 en 4 toegevoegd aan het bestemmingsplan. Voor het beschermen van de huidige vleermuizen zullen de nodige maatregelen getroffen worden. Hierover kunt u meer lezen in de Toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.3)</p> <p>Uitgangspunt van de plannen is dat de uitvoering gecombineerd wordt met het verbeteren van de omstandigheden voor flora en fauna. Hiervoor zullen voorzieningen worden aangelegd en hebben wij het document <i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i> in afstemming met lokale natuurorganisaties laten opstellen waarin is afgesproken voor welke doelsoorten en doelbiotopen, welke voorzieningen worden aangebracht.</p> <p>Voor verdere beantwoording van dit onderwerp verwijzen wij naar punt 4.1.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>5.3</b>	<b>Huizen hoekwoning</b>		
	Indieners dienen ook bezwaar tegen het bouwen van twee huizen aan hoekwoning van Snouck Hurgonjestraat. Huurders van de hoekwoning worden ontnomen van hun tuin en worden tussenwoningen.	Dit bestemmingsplan maakt inderdaad het realiseren van bebouwing tegen de hoekwoning aan de Snouck Hurgonjestraat aan mogelijk. De hoekwoning wordt daarmee een tussenwoning. De woningbouwopgave waar de gemeente Rijswijk voor staat is groot. Deze woningbouwopgave dient voornamelijk te worden voorzien in het bestaand stedelijk gebied. Specifiek voor Te Werve Oost is in de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkelkader gekozen voor het verdichten van deze woonwijk, waarbij een meer gedifferentieerde bevolkingsopbouw is gewenst. Een gemêleerde woningvoorraad met verbeterde leefbaarheid en sociale cohesie is ook een ambitie vanuit de gemeentelijke Woonvisie. Het doorzetten/afmaken van de stedenbouwkundige structuur van de bestaande wijk (de stempels, kenmerkend voor jaren 50 wijken) is ook een reden dat de nieuwe woningen deels tegen de bestaande woningen worden aangebouwd. Wij kunnen ons voorstellen dat hierdoor de woonsituatie voor indiener verandert. In het bestemmingsplan hebben wij een afweging gemaakt tussen de belangen van woningbouw vanwege een toenemende	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.



		<p>behoefte aan woningen en de ruimtelijke effecten van deze ontwikkeling. We hebben daarbij bijvoorbeeld gekeken naar het woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan).</p> <p>Wij concluderen dat deze ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden, waaronder de woning van indiener van de zienswijze. Verder is de woning in eigendom van Rijswijk Wonen, die eveneens initiatiefnemer is van de voorgenomen ontwikkeling. Voor wat betreft de tuin waar indiener van de zienswijze specifiek op wijst geldt het volgende. Deze tuin is in eigendom van de gemeente. Met dit bestemmingsplan wordt dit gedeelte gewijzigd naar 'Wonen', waardoor de beoogde woningbouw wordt toegestaan.</p>	
<b>6</b>	<b>(24.009585) Omwonende</b>		
<b>6.1</b>	<i>Het aantal woningen</i>		
	Indiener is van mening dat 600 woningen op een relatief kleine oppervlakte teveel is. Het moet wel leefbaar blijven. Met minder woningen blijft er voor bewoners meer ruimte en groen over.	Voor de beantwoording van dit onderwerp verwijzen wij naar nummer 2.2. en 2.3.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>6.2</b>	<i>Verkeersoverlast</i>		
	Zoveel woning op een klein oppervlakte kan ook voor veel verkeersoverlast zorgen, iedereen heeft tegenwoordig 1 á 2 auto's.	<p>Conform de Nota van Uitgangspunten is het de ambitie om in het plangebied minder ruimte te geven aan de auto en het pakken van de fiets juist te stimuleren, zonder dat omliggende straten daardoor zwaarder belast worden. De wijk dient daarbij ontwikkeld te worden volgens het STOMP principe: 1) stappen, 2) trappen, 3) OV, 4) Mobility as a Service en 5) privéauto. Gelet op voorgaande is in de NvU en het daarop volgende Ontwikkelkader een specifieke gebiedsnorm opgenomen voor het plangebied. Deze specifieke gebiedsnorm is gebaseerd op waargenomen autobezit onder Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties.</p> <p>Door Royal Haskoning DHV is een verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek volgt dat in het plangebied voldaan kan worden aan de specifieke gebiedsnorm voor parkeren en zodoende voldoende parkeerplaatsen worden voorzien in het plangebied. In 2022 heeft Royal Haskoning DHV de verkeerseffecten voor de voorgenomen ontwikkeling in beeld gebracht. Hierin is onder andere getoetst of de bestaande aansluitingen op het hoofdwegennet het verkeer voldoende kunnen verwerken na de ontwikkeling van Te Werve Oost. Conclusie is dat de aanwezige aansluitingen op het omliggend wegennet voldoende restcapaciteit hebben om het extra verkeer te verwerken voor prognosejaar 2030, 2040 en met 25% extra</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

		<p>verkeersgeneratie dan op basis van het huidige woningbouwprogramma is bepaald. De nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchillaan in het verlengde van de Vollenhovenlaan heeft tot doel om de hoeveelheid verkeer binnen Te Werve Oost niet te laten toenemen ten opzichte van de huidige situatie door een groot deel van het autoverkeer af te vangen aan de rand van de wijk.</p> <p>Gelet op voorgaande wordt verkeersoverlast daarom niet verwacht.</p>	
<b>6.3</b>	<b>Groen/ecologie</b>		
	<p>Er moeten een aantal bomen weg. Indien er geeft aan dat we die nu zo hard nodig hebben i.v.m. uitstoot CO2. De kleine bomen die daarvoor terugkomen zullen niet het verschil maken. Bij Generaal Spoorlaan hebben veel nieuwe boompjes het niet gered.</p>	<p>Te Werve is een groene wijk. Deze kwaliteit wordt gekoesterd en versterkt, naar een groen beeld dat toekomstgericht, hoogwaardig en divers is. Het Rijswijkse uitgangspunt bij ontwikkelingen is: bomen handhaven. Uitgangspunt bij de planvorming is – conform Rijswijks uitgangspunt – dat bomen worden ingepast, tenzij er een belangrijke reden is dat ze toch verwijderd. Dat geldt met name voor de grote bomen, ook omdat zij belangrijk zijn voor de natuurwaarden en het klimaat van de wijk. Om in het gebied een kwaliteitsslag te kunnen maken, met een gedifferentieerd woningbouwprogramma en een verkeerssluw karakter (garages) en de daarmee samenhangende technische oorzaken (kabels en leidingen) zal dat in deze ontwikkeling niet mogelijk zijn. Het meeste bestaande groen wordt vervangen door nieuw groen. Op een aantal plekken worden bomen ingepast. Ook kunnen op een aantal plekken bomen worden verplant; om plaats te maken voor wonen of om plaats te maken voor een ander type boom. De boomsoortkeus voor de nieuwe aanplant wordt met name ingegeven vanuit het belang van biodiversiteit en klimaat. Een bouwsteen voor dit beplantingsplan is het document <i>Naturinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost'</i> waarin de doelsoorten- en doelbiotopen voor de natuur in de woonwijk zijn aangegeven.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>7</b>	<b>(24.0101112) Omwonende</b>		
<b>7.1</b>	<b>Hoekwoning</b>		
	<p>Indieners dienen bezwaar tegen het bouwen van twee huizen aan de hoekwoning aan de Pater van Lithstraat Dit gaat ten koste van de lichtinval en woninggenot, zowel tijdens als na de bouw.</p>	<p>Voor de beantwoording over het bouwen van twee woningen aan de hoekwoning aan de Pater van Lithstraat wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijze 5.3.</p> <p>Voor wat betreft het woongenot en lichtinval tijdens de bouw geldt het volgende. We begrijpen dat er zorgen en vragen zijn over het moment waarop de woningen gebouwd worden. Dat zijn echter geen zaken waar op dit moment al definitieve beslissingen over genomen worden. Dit bestemmingsplan is het juridische kader waarbinnen de woningen gebouwd mogen worden. We weten wel dat het bouwen van het woongebouw niet kan zonder overlast voor de omgeving. De</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

		<p>omgevingsvergunningaanvraag zal (volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving) worden voorzien van een zogenaamd BLVC-plan. Het BLVC-plan zal één van de documenten zijn die bij de vergunning moet worden toegevoegd. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. In een BLVC-plan zal onder andere worden ingegaan op het in te zetten materieel, het gebruik van materialen en wordt nadrukkelijk ingegaan op de maatregelen die tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden worden genomen om overlast te beperken en de veiligheid en leefbaarheid te garanderen. De omwonenden en bewoners worden geïnformeerd over de sloopwerkzaamheden. Momenteel organiseert Rijswijk Wonen participatiemomenten met betrekking tot de uitwerking van het plan. Opmerkingen en vragen over de bouw kunnen hierin ook worden meegenomen.</p> <p>Tot slot zijn er wind- en bezonningsonderzoeken zijn uitgevoerd om te beoordelen of in de omgeving en de daarbij behorende openbare ruimte geen sprake is van onaanvaardbare schaduwwerking of hinder. Dit is niet het geval. In paragraaf 4.11 en 4.14 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit nader beschreven.</p>	
<b>8</b>	<b>(24.0009538) Omwonende</b>		
<b>8.1</b>	Het aantal woningen		
	<p>Het aan te bouwen woning in het bestemmingplan wordt gesteld op maximale 600 nieuwbouwwoningen, echter in de bijlage van Royal Haskoning staat op pagina 2 dat er 630 woningen zijn gepland. Dat betekent een toename van 275 woningen. De huidige situatie is 355 woningen. De extra 64 woningen op locatie van voormalige bloedbank worden niet meegenomen in de plan maar dit zorg ook voor extra woonbelasting voor de wijk. In plan wordt ook niet duidelijk vermeld over de toekomst van huidige 23 eengezinswoningen, dit is op 11 december wel schriftelijk bevestigd aan de bewoners van deze eengezinswoningen.</p>	<p>In het onderzoek van Royal Haskoning is inderdaad uitgegaan van 630 woningen. Reden hiervan was dat, ten tijde van het onderzoek, nog niet duidelijk was of de 23 eengezinswoningen onderdeel zouden worden van het plan of dat ze behouden zouden blijven. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is daarom uitgegaan van een bovengrens van 630 woningen zodat we zeker weten dat het wegnemet de hoeveelheid verkeer als gevolg van het nieuwe programma kan verwerken. Inmiddels is duidelijk dat de 23 eengezinswoningen niet gesloopt gaan worden en wordt het maximale woningaantal teruggebracht naar 583 woningen (dit betreffen de 560 nieuwbouwwoningen en de 23 bestaande woningen tezamen). Aanvullend blijft de mogelijkheid in het bestemmingsplan behouden om 30 zorgwoningen te realiseren.</p> <p>De 64 woningen op de locatie van de voormalige bloedbank maken geen onderdeel uit van de 630 woningen zoals benoemd in het onderzoek van Royal Haskoning. Wel is er een 'robuustheid-check' gedaan ten behoeve van de Nota van Uitgangspunten en de Ontwikkelkader waarbij uitgegaan is van 25% extra verkeer ten opzichte van het beoogde programma. Uitkomst hieruit is dat het omliggende wegnemet dit extra verkeer voldoende kon verwerken. De</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

		<p>64 woningen zullen niet leiden tot meer verkeer dan waar in de robuustheidscheck rekening mee is gehouden. Hiermee is aangetoond dat het wegennet het extra verkeer, inclusief het extra verkeer als gevolg van de bouwlocatie voormalige bloedbank, kan verwerken. Tot slot wordt ter hoogte van het park De Driesprong de Karel Doormanlaan in de nieuwe situatie alleen nog maar toegankelijk voor fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer. Autoverkeer maakt gebruik van een van de directe verbindingen op de Burgemeester Elsenlaan, de Sir Winston Churchillaan of de Generaal Spoorlaan.</p> <p>Tot slot wordt voor wat betreft de extra woonbelasting op de wijk, verwezen naar de reactie op zienswijze 2.2.</p>	
<b>8.2</b>	<b>Bevolkingsdichtheid</b>		
	<p>Uitgaande van 630 woningen met een gemiddelde bewoning van twee personen per flat of eengezinswoning komen we uit bij minstens 1260 personen op veel minder dan een vierkante kilometer. De huidige gemiddelde bevolkingsdichtheid in Nederland is 513 mensen per vierkante kilometer. Overigens is dat al vijf keer zo hoog als het Europese gemiddelde van 109. Wat zijn gevolgen van deze bevolkingsdichtheid voor de leefbaarheid in Te Werve Oost?</p>	<p>De gemiddelden waar indiener op wijst betreffen een gemiddelde bevolkingsdichtheid voor het gehele land (dus inclusief groengebieden, etc.). De gemiddelde bevolkingsdichtheid van Rijswijk betreft 4.150 mensen per vierkante kilometer (<a href="https://kadastralekaart.com/gemeenten/rijswijk-GM0603">https://kadastralekaart.com/gemeenten/rijswijk-GM0603</a>).</p> <p>In het bestemmingsplan hebben wij een afweging gemaakt tussen de belangen van woningbouw vanwege een toenemende behoefte aan woningen en de ruimtelijke effecten van deze ontwikkeling. We hebben daarbij bijvoorbeeld gekeken naar het woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). Wij concluderen dat deze ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2.2.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>8.3</b>	<b>Voorgestelde hoogbouw</b>		
	<p>Volgens het bestemmingsplan (pagina 15) zal de geplande hoogbouw aan de Karel Doormanlaan met appartementencomplexen een hoogte van 15 tot 37.5 meter worden. Deze hoogbouw passen volgens indiener niet in deze dichtbebouwde woonwijk. Er komen dus veel appartementen alsmede bewoners op de Karel Doormanlaan.</p>	<p>Voor de onderbouw van de hogere bebouwing aan de Churchillaan wordt verwezen naar zienswijze 2.3.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>8.4</b>	<b>Karel Doormanlaan als sociaal park</b>		
	<p>In het plan staat dat de Karel Doormanlaan zal fungeren als een sociaal park waar ontmoetingen en activiteiten worden gestimuleerd. Het uitgangspunt is meer groen en minder auto's. De leefbaarheid van de wijk zal juist door grotere bevolkingsdichtheid en meer verkeersbewegingen onder druk komen te staan. Is</p>	<p>In de Karel Doormanlaan komt de wens om te gebruiks- en klimaatvriendelijk te vergroening samen met de ontsluitingsfunctie. Daarom wordt ook de directe woonomgeving van de appartementen aan de Sir Winston Churchillaan betrokken bij het maken van een natuurvriendelijk, groen ontwerp. Voor het sociaal functioneren van de Karel Doormanlaan spelen ook de direct hierin gekoppelde groene</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	dat wel voldoende onderzocht?	<p>gebieden tussen de woningen een belangrijke rol. Voor het overige geldt dat de Karel Doormanlaan zo groen mogelijk wordt binnen de mobiliteits- en andere kaders. Uitgangspunt van de plannen is dat de uitvoering gecombineerd wordt met het verbeteren van de omstandigheden voor flora en fauna. Hiervoor zullen voorzieningen worden aangelegd en hebben wij het document '<i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i>' in afstemming met lokale natuurorganisaties laten opstellen waarin is afgesproken voor welke doelsoorten en doelbiotopen, welke voorzieningen worden aangebracht. Verder wordt het profiel van de Karel Doormanlaan anders vorm gegeven en wordt parkeren zoveel mogelijk in parkeergarages opgelost (STOMP-principe) Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor groen in de openbare ruimte.</p> <p>Tot slot begrijpen wij de zorgen van indieners over de toename van het aantal inwoners in Te Werve en wat dat betekent voor het wonen in de wijk. Tegelijkertijd heeft Rijswijk een grote woningbouwopgave samen met de rest van Regio Haaglanden. In de Stadvisie is ervoor gekozen om ons deel van de woningbouwopgave vooral te bouwen en te intensiveren in de stedelijke woonmilieus, langs de Stadsas in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn. Op die manier bouwen we een substantieel deel van de woningbouwopgave op een zo beperkt mogelijk grondoppervlakte. Zo behouden we de groene (buiten)plaatsen van Rijswijk en kunnen we deze ook versterken. Dit wordt ook zeer gewaardeerd wordt door bewoners. Bij deze verdichtingsopgave staat de leefbaarheid van de wijk centraal. Zoals in onze reactie op zienswijze nr. 2.2 reeds aangegeven, staat de leefbaarheid niet onder druk als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar zienswijze 2.2. Door de extra aansluiting op de Sir Winston Churchillaan in het verlengde van de Vollenhovenlaan zal een groot deel van het extra verkeer worden afgevangen aan de rand van de wijk. De hoeveelheid autoverkeer op de wegen in de wijk zelf blijft hiermee ongeveer gelijk aan de huidige situatie welke, over het algemeen, als acceptabel wordt beoordeeld (voor verdere toelichting wordt verwezen naar 8.5).</p>	
<b>8.5</b>	Verkeersoverlast en geluidhinder		
	Volgens de bijlage van Royal Haskoning (pagina 7) zal bij een intensieve bebouwing met 630 woningen in het worst-case scenario sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen van 1 naar 1. 72 en in geval van de extra geplande voorzieningen zelfs tot 1. 77.	Als gevolg van de extra woningen en voorzieningen in Te Werve Oost is door RHDHV berekend dat er sprake is van een worst case verkeersgeneratie van 1.776 extra verkeersbewegingen per etmaal (werkdag). Door de extra aansluiting op de Sir Winston Churchillaan zal echter een groot deel van dit extra verkeer worden afgevangen aan	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

	<p>Dit is een duidelijke vermeerdering van verkeersoverlast, geluidshinder en luchtvervuiling. geen goede ontwikkeling voor deze intensief bewoonde locatie. Dat is volgens indiener geen goede ontwikkeling voor deze intensief bewoonde locatie.</p>	<p>de rand van de wijk. De hoeveelheid autoverkeer op de wegen in de wijk zelf blijft hiermee ongeveer gelijk aan de huidige situatie welke, over het algemeen, als acceptabel wordt beoordeeld.</p> <p>Het doel is om op alle wegen in de wijk het woonstraat karakter te behouden. Dat betekent dat de straten met name bedoeld zijn voor autoverkeer door bewoners en bezoekers van de mensen die in de straat zelf wonen of van de straten gebruik moeten maken om via de kortste route de wijk te verlaten (ontwikkeling volgens het STOMP principe, zie beantwoording onder reactie 6.2). De toekomstige inrichting moet uitnodigen voor lopen en fietsen met als doel dat het voor toekomstige bewoners sneller en effectiever is (voor korte verplaatsingen) om de fiets te pakken of te lopen dan de auto te gebruiken.</p> <p>Daar komt nog bij dat in het kader van het bestemmingsplan onderzoek is uitgevoerd naar de verkeersgeneratie- en afwikkeling, geluid en lucht. Hieruit volgt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de voor deze aspecten geldende normen uit de daarvoor opgestelde wet- en regelgeving.</p>	
<b>8.6</b>	<b>Parkeergarages</b>		
	<p>In het bestemmingsplan staat op (pagina 15) dat alle uitgangen van de geplande parkeergarages uitkomen op de Van Idenburglaan en de Churchillaan. Bij de laatste inloopbijeenkomst in de Loods op 18 januari 2024 vertelde de verkeersdeskundige dat de uitgangen van de ondergrondse parkeergarages zouden worden verdeeld over de Van Idenburglaan en de Karel Doormanlaan. Dit is volgens indiener een slechte oplossing en dat staat ook niet in het ontwerpbestemmingsplan.</p>	<p>Het is niet wenselijk om (alle) ingangen van de parkeergarages uit te laten komen op de Karel Doormanlaan, aangezien de Karel Doormanlaan een autoluw karakter krijgt. In het ontwikkelkader staat tevens duidelijk aangegeven dat de in- en uitgangen zodanig worden gesitueerd dat er een evenwichtige verdeling van het autoverkeer over diverse erftoegangswegen ontstaat. Dit wordt gewaarborgd door middel van aanduidingen in het bestemmingsplan. De parkeeringangen worden zoveel mogelijk verspreid over de Idenburglaan, Karel Doormanlaan en de Generaal Berenschotlaan waardoor een evenwichtige verdeling van verkeer over de wijk plaatsvindt. De veranderingen op de verkeerscirculatie vanwege deze verspreide ingangen naar de parkeergarages zorgen voor een evenwichtige verdeling van het autoverkeer.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>8.7</b>	<b>Ecologie</b>		
	<p>Ecoresult heeft vleermuizen waargenomen in Te Werve Oost. Zo houden zich in indieners achtertuin en directe omgeving gewone dwergvleermuizen op. Ze bivakkeren onder de rand van het dak van het tegenover indieners huis gelegen appartementenblok aan de Generaal Berenschotlaan. Ze foerageren in de nabij gelegen bomen en tuinen. Deze vleermuizen vallen onder een beschermde diersoort. Zonder</p>	<p>Vanzelfsprekend houden wij ons aan de wettelijke verplichtingen rond de bescherming van flora- en fauna. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn de resultaten van de ecologische quickscan en het nader ecologisch onderzoek naar de huismus, gierzwaluw en vleermuis beschreven. Hieruit volgt inderdaad dat een ontheffing (inmiddels: een omgevingsvergunning voor een flora en fauna activiteit) voor de gewone dwergvleermuis noodzakelijk is. Deze ontheffing c.q. omgevingsvergunning is op 6 februari 2024</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	<p>onthefing van de wet natuurbescherming is het niet mogelijk om te beginnen met de sloop en bouw. Dat is wettelijk vastgelegd. Overigens zijn er in de directe groene woonomgeving vogels zoals de boomklever, boomkruiper, mus, merel en Vlaamse gaai waargenomen.</p>	<p>aangevraagd. Onze doelstellingen gaan echter verder. Wij willen dat de wijk ook duurzaam een woongebied blijft voor flora- en fauna.</p> <p>Uitgangspunt van de plannen is dat de uitvoering gecombineerd wordt met het verbeteren van de omstandigheden voor flora en fauna. Hiervoor zullen voorzieningen worden aangelegd en hebben wij het document '<i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i>' in afstemming met lokale natuurorganisaties laten opstellen waarin is afgesproken voor welke doelsoorten en doelbiotopen, welke voorzieningen worden aangebracht.</p>	
<b>8.8</b>	<b>Stikstofuitstoot</b>		
	<p>Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn van het nog op te starten bouwproject wat betreft de te verwachte stikstofuitstoot voor de nabijgelegen natuurgebieden, de groene landgoederenzone van Rijswijk. Welk effect hebben de plannen op de stikstof neerslag in de directe omgeving?</p>	<p>Door MBH Consult is het effect van de voorgenomen ontwikkeling voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde Natura 2000-gebieden onderzocht. Dit onderzoek is als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Hieruit volgt dat er zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase van het project de stikstofuitstaat zodanig laag is dat geen stikstofdepositie optreedt binnen de omliggende Natura 2000 gebieden.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>8.9</b>	<b>Groen</b>		
	<p>Terra Nostra (pagina 19 en 22) geeft een positief advies over de huidige bomen in de Karel Doormanlaan en de Generaal Berenschotlaan. De overgrote meerderheid van de bomen zijn gezond en kunnen definitief behouden blijven. Deze grote bomen spelen een belangrijke rol in de opname van CO2 en fijnstof (in Rijswijk is sprake van een hoog fijnstof gehalte mede veroorzaakt door de dichtbij gelegen autosnelwegen). Het voorstel van Terra Nostra is om de trottoirs te verbreden zodat de bomen meer ruimte krijgen en verder de rijweg te versmallen en eenrichtingsverkeer op de Karel Doormanlaan in te stellen. Het is niet duidelijk of deze adviezen van Terra Nostra ook integraal worden overgenomen en dus ook concreet worden gerealiseerd.</p>	<p>In aansluiting op het advies van Terra Nostra is het uitgangspunt bij de planvorming dat bomen worden ingepast, tenzij er een belangrijke reden is dat ze toch verwijderd moeten worden. Dat geldt met name voor de grote bomen, ook omdat zij belangrijk zijn voor de natuurwaarden en het klimaat van de wijk. Helaas is het door technische oorzaken (met name kabels en leidingen) op veel plekken toch nodig bomen te rooien. De boomsoortkeus voor de nieuwe aanplant wordt met name ingegeven vanuit het belang van biodiversiteit en klimaat. Een bouwsteen voor dit beplantingsplan is het '<i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i>' waarin de doelsoorten- en doelbiotopen voor de natuur in de woonwijk zijn aangegeven.</p> <p>Het advies van Terra Nostra om éénrichtingsverkeer in de Karel Doormanlaan in te stellen teneinde ruimtewinst voor bomen te boeken wordt niet overgenomen. Het instellen van éénrichtingsverkeer zou namelijk leiden tot een verdringingseffect en meer autoverkeer in de Idenburglaan. In de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkelkader is juist opgenomen dat een toename van verkeersdrukke moet worden tegengegaan en dat autoverkeer zoveel als mogelijk moet worden gespreid over de wijk. Eénrichtingsverkeer in de Karel Doormanlaan is strijdig met dit uitgangspunt en zou bovendien leiden tot een minder directe bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en pakketbezorging. Verder zou de ruimtewinst voor bomen slechts</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

		beperkt zijn omdat de weg voor fietsers sowieso in twee richtingen bereikbaar moet blijven.	
<b>8.10</b>	<b>Aanpak Te Werve Oost - West</b>		
	Waarom is er zo'n groot verschil in opzet en uitwerking van het project Te Werve West en Te Werve Oost? In West is sprake van meer ruimte, meer groen, minder woningen, minder hoogbouw en dus ook minder mensen. Betere leefbaarheid.	<p>Voor de onderbouwing van de hogere bebouwing aan de Sir Winston Churchilllaan én het verschil in stedenbouwkundige opbouw van de wijken wordt verwezen naar zienswijze 2.2 en 2.3.</p> <p>In Te Werve West is gekozen voor verduurzaming van de bestaande woningen in plaats van sloop/nieuwbouw. Voor Te Werve Oost is verduurzaming geen optie vanwege de huidige staat van sommige woningen. Daarom is gekozen voor sloop/nieuwbouw. Dat geeft de mogelijkheid om te verdichten; ruimte is schaars en de woningnood hoog. Daarnaast wil men een gedifferentieerde wijk maken van Te Werve Oost, dat betekent naast sociale huur ook vrije sector huur en koop, inclusief middenhuur. Om het aandeel sociale huur niet te veel af te laten nemen is gekozen voor verdichting.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>8.11</b>	<b>Ambities gemeente Rijswijk</b>		
	Waarom wil Rijswijk tot 2050 groeien naar 80.000 inwoners? Rijswijk wordt daarmee een van de snelst groeiende gemeentes van Nederland. Indiener vraagt zich af of dat is wat de bewoners willen. Zijn er geen grenzen aan de groei van Rijswijk?	<p>Wij begrijpen de zorgen van indieners over de toename van het aantal inwoners in Te Werve en wat dat betekent voor het wonen in de wijk. Tegelijkertijd heeft Rijswijk een grote woningbouwopgave samen met de rest van Regio Haaglanden. In de Stadvisie is ervoor gekozen om ons deel van de woningbouwopgave vooral te bouwen en te intensiveren in de stedelijke woonmilieus, langs de Stadsas in gebieden die al bebouwd of in ontwikkeling zijn. Op die manier bouwen we een substantieel deel van de woningbouwopgave op een zo beperkt mogelijk grondoppervlakte. Zo behouden we de groene (buiten)plaatsen van Rijswijk en kunnen we deze ook versterken. Dit wordt ook zeer gewaardeerd wordt door bewoners. Bij deze verdichtingsopgave staat de leefbaarheid van de wijk centraal. Zoals in onze reactie op zienswijze nr. 2.2 reeds aangegeven, staat de leefbaarheid niet onder druk als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar zienswijze 2.2.</p> <p>De groei van het inwonertal in Rijswijk heeft zoals eerder genoemd ook te maken met de opgaven vanuit het Rijk. Ondanks dit blijven wij de ruimtelijk effecten bij elk plan opnieuw beoordelen en onderzoeken. De ontwikkelingen vinden alleen doorgang plaats zolang er nog steeds sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.



<b>9</b>	<b>(24.008632) Omwonende</b>		
<b>9.1</b>	<b>Bevolkingsdichtheid</b>		
	<p>Indiener heeft grootste bezwaartegen het aantal woningen dat er gebouwd gaat worden: het worden er volgens de plannen nu al 630 op een oppervlakte van 800 m<sup>2</sup>. Dit is bijna een verdubbeling. Wat bevolkingsdichtheid betreft, gerekend met een gemiddelde van 2 personen per woning, zou dit een dichtheid opleveren van meer dan 1300 mensen per vierkante km. Ter vergelijking: de gemiddelde bevolkingsdichtheid in Nederland is 513 mensen per vierkante km en dat laatste aantal is al vijf keer zo hoog als het Europese gemiddelde van 109 mensen. Hierbij is nog niet meegeteld het aantal te bouwen woningen op de plek van het oude GGD-gebouw aan de Karel Doormanlaan.</p> <p>In het ontwikkelkader wordt gesproken van 'Gezonde groei', maar dit is ver te zoeken met deze plannen. Ook wordt in het raadsvoorstel van 12 september 2023 het argument aangevoerd dat 'verdichting nodig is om een gevarieerde mix van woningen te realiseren'. Deze mix kan je volgens indiener ook realiseren op kleinere schaal.</p>	Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze 2.2 en 2.3.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>9.2</b>	<b>Verkeersoverlast</b>		
	<p>Zoveel extra woningen leidt tot onder meer verkeersoverlast, luchtvervuiling en geluidshinder. Ondanks dat uit de uitgevoerde onderzoeken volgt dat de toename van verkeersbewegingen in de wijk, luchtvervuiling en geluidshinder bij uitvoering van de plannen op toelaatbaar niveau blijven, zal dit op zijn minst niet zo worden ervaren door de huidige omwonenden, hetgeen de leefbaarheid van de wijk niet ten goede komt.</p> <p>Wat betreft de drukte op de aan- en afvoerwegen zoals de Huis te Landelaan, de Burg. Elsenlaan en de straten in de Plaspoelpolder richting de snelweg: hoe wil de gemeente dit gaan oplossen? In de spits staat al het verkeer hier al vast. Daar heb ik ook op een van de bijeenkomsten op gewezen, maar geen antwoord op gekregen. De drukte zal alleen maar toenemen. Voordat men huizen gaat bouwen hoort eerst nagedacht te worden over de infrastructuur. Het is niet realistisch dat veel bewoners hun auto weg zullen doen of gebruik gaan maken van een deelauto. Het</p>	<p>De verkeersdrukke op het Rijswijkse hoofdwegennet lossen we met dit plan niet op. In het vastgestelde Mobiliteitsprogramma 2040 kunt u lezen hoe de gemeente, gemeentebreed streeft naar een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij de planvorming voor Te Werve Oost zorgen we ervoor dat, met een aantal maatregelen, verdere toename van de verkeersdrukke in de wijk zelf wordt tegengegaan. De wijk wordt ontwikkeld volgens het zogenaamde STOMP principe wat inhoudt dat de toekomstige inrichting uitnodigt voor lopen en fietsen met als doel dat het voor toekomstige bewoners sneller en effectiever is (voor korte verplaatsingen) om de fiets te pakken of te lopen dan de auto te gebruiken. Verder wordt het autoverkeer van/naar een groot deel van de toekomstige woningen direct afgevangen in de parkeergarage aan de rand van het gebied waardoor toename van de verkeersdrukke in de wijk zelf wordt beperkt.</p> <p>Het doel is om op alle wegen in de wijk het woonstraat karakter te behouden. Dat betekent dat de straten met name bedoeld zijn voor autoverkeer door bewoners en bezoekers van de mensen die in de straat zelf wonen of van de straten gebruik moeten maken om via de</p>	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

	<p>autobezit is afgelopen jaar alleen maar toegenomen.</p> <p>Hoe zit met het plan om de Karel Doormanlaan ter hoogte van De Driesprong af te sluiten voor auto's lijkt mij geen goed idee. Men vergeet dat het 2e gedeelte van de Van Vollenhovenlaan eenrichtingsverkeer is, omdat dit gedeelte te smal is voor twee richtingen. Dit zou betekenen dat voor de bewoners van de Van Vollenhovenlaan de Karel Doormanlaan de enige manier is om met de auto de wijk uit te rijden. Moet men richting de Huis te Landelaan en verder, dan zal men helemaal om moeten rijden via de Karel Doormanlaan. Het verkeer zal hier nog meer gaan toenemen.</p>	<p>kortste route de wijk te verlaten. Uiteraard kunnen ook hulp- en nooddiensten en bezorgdiensten hiervan gebruik maken, maar doorgaand verkeer bijvoorbeeld vanuit Te Werve West willen we tegengaan. Verder willen we de omgeving rondom park De Driesprong zo autoluw mogelijk maken zodat fietsers en voetgangers dit park comfortabel en verkeersveilig kunnen bereiken. Dit is de reden dat we een knip voor autoverkeer aanbrengen bij park De Driesprong. Bewoners van de Van Vollenhovenlaan kunnen nog steeds de wijk snel en verkeersveilig verlaten. Dit kan in de nieuwe situatie niet alleen via de Karel Doormanlaan maar ook via de Idenburglaan omdat het stukje één-richtingsverkeer in de Berenschotlaan verbreed wordt waardoor autoverkeer in twee richtingen mogelijk wordt. Autoverkeer kan dus vervolgens via de Berenschotlaan in noordelijke richting of via de Karel Doormanlaan in oostelijke richting de wijk verlaten. Voor bewoners vanuit de Van Vollenhovenlaan die richting de Huis te Landelaan willen, betekent dit inderdaad een beperkte omrijafstand ten opzichte van de bestaande situatie.</p>	
<b>9.3</b>	<b>Parkeergarages</b>		
	<p>Over een oplossing voor het parkeerprobleem is volgens indiener ook nog niets bekend. Indiener heeft het dan niet over de parkeerplaatsen van de toekomstige bewoners, want deze komen grotendeels in ondergrondse parkeergarages, maar volgens indiener vergeten we dat er ook nog bezoekers zijn. Waar laten zij hun auto? Hier moet goed over nagedacht worden. Men kan niet beginnen met bouwen zonder dit onderdeel mee te nemen in de plannen en indiener verzoekt om dit alsnog te doen.</p>	<p>Alle parkeerplaatsen voor bezoekers worden ofwel aangelegd in de nieuwe parkeergarages, of in de openbare ruimte in het ontwikkelgebied. Bezoekers aan bewoners hoeven dus niet te parkeren op parkeerplaatsen buiten het ontwikkelgebied.</p> <p>Voor bezoekers van de woningen geldt dat de parkeernorm hiervoor 0,2 parkeerplaatsen per woning bedraagt. Hiervan wordt 0,1 pp direct aangelegd en wordt 0,1 pp als reservering opgenomen. Indien uit monitoring van de gemeente blijkt dat er te weinig (bezoeker)parkeerplaatsen zijn, dan bestaat de mogelijkheid om de opgenomen reserveringen te benutten voor extra parkeerplekken in de openbare ruimte.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>9.4</b>	<b>Groen</b>		
	<p>Het besluit zorgt voor opoffering van al het groen, want nu is men volgens indiener al bezig met het omzagen van oude bomen in het park De Driesprong en er bestaan plannen om nog meer bomen o.a. aan de Karel Doormanlaan te gaan kappen. Dit gebeurt enkel ten behoeve van nieuwbouw en niet omdat de bomen ziek zijn. De grote bomen zijn in deze tijd heel belangrijk vanwege de opname van CO2 en fijnstof en om de hittestress in de wijk tegen te gaan. Je hebt niets aan kleine boompjes die ervoor in de plaats komen waarbij het tientallen jaren duurt voordat ze</p>	<p>Voor wat betreft de zorgen inzake het opofferen van groen en het rooien van bomen, wordt verwezen naar de reacties op zienswijze 6.3 en 8.6.</p> <p>Naast het groene beeld speelt leefbaarheid en klimaatadaptie een grote rol. Concreet wordt bij de nadere uitwerking van het ontwerp invulling gegeven aan het tegengaan van hittestress en voorzien in voldoende wateropvang. Door het planten van voldoende bomen die ook de kans krijgen volwassen te worden: in zowel openbaar gebied (straten en verblijfsplekken) als op daktuinen wordt hittestress zo veel als mogelijk beperkt. Door het minimaliseren van verharding en het</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	een respectabele grote hebben bereikt.	toevoegen van groen wordt eveneens bijgedragen aan het tegengaan van hittestress. In de uitwerking van het plan wordt hier verder invulling aan gegeven.	
<b>9.5</b>	<b>Bouwhoogtes</b>		
	Er is volgens indiener eerder tijdens alle bijeenkomsten aangegeven dat de hoogbouw aan de kant van de Churchilllaan totaal niet in de wijk past, nu de wijk voornamelijk uit portiekwoningen en eengezinswoningen bestaat. De straten zijn behoorlijk smal, vooral de Karel Doormanlaan. De toekomstige bewoners aan de andere kant van de laan komen helemaal in de schaduw van de torenflats te liggen. Advies volgens indiener is: bouw de flats niet hoger dan 4 woonlagen. Daarmee breng je ook de bevolkingsdichtheid omlaag. Deze vindt indiener nu te hoog.	Voor de onderbouwing van de hogere bebouwing aan de Sir Winston Churchilllaan wordt verwezen naar zienswijze 2.3.  Het aspect van schaduwwerking is onderzocht door middel van een bezonningsonderzoek, dat als bijlage 17 onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan. In dit onderzoek is vastgesteld dat het aantal bezonningsuren in de omgeving van de beoogde nieuwbouw op een aantal plekken afneemt, maar dat voldaan wordt aan de daarvoor geldende TNO norm. Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonning op de voor- en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.  Voor wat betreft de verdichtingsopgave in relatie tot de leefbaarheid wordt tot slot verwezen naar de reactie op zienswijze 2.2.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>9.6</b>	<b>Kantoorgebouwen transformeren</b>		
	Er zijn genoeg leegstaande kantoorgebouwen in de Plaspoelpolder die tot appartementen omgebouwd kunnen worden. Daar wordt al druk aan gewerkt, advies is om hiermee door te gaan, want juist hier zijn de gebouwen ruimer van opzet met veel water in het gebied wat voor een prettige leefomgeving kan zorgen in de toekomst.	Zoals indiener van de zienswijze aangeeft, zijn verschillende panden in o.a. de Plaspoelpolder inmiddels gerealiseerd of in ontwikkeling ten behoeve van woningbouw, maar dit is onvoldoende om te voorzien in het door de gemeente en regio beoogde en gewenste woningbouwprogramma. Daarnaast blijft de Plaspoelpolder een bedrijventerrein waarin de ruimte voor bedrijven en kantoren van belang blijft. De beoogde verdichting en gedeeltelijk hogere bebouwing biedt de mogelijkheid om de gewenste en noodzakelijke extra woningen te realiseren. Voor een nadere reactie op de verdichtingsopgave in Te Werve Oost in relatie tot de leefbaarheid, wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2.2.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<b>9.7</b>	<b>Architectuur</b>		
	Indiener vraagt of er al iets bekend is over de architectuur van de toekomstige huizen. Er is wel een plan over het aantal huizen dat er moet komen, maar niet hoe ze eruit uit komen te zien of is dat niet	Het bestemmingsplan schept de planologisch-juridische kaders voor de nadere uitwerking van de ontwikkeling. Het onderwerp 'architectuur' komt aan bod bij de omgevingsvergunningaanvraag voor de activiteit bouwen. In dat kader dient aangetoond te worden dat aan de geldende	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

	gebruikelijk in dit stadium?	welstandsnota wordt voldaan. De welstandsnota stelt onder meer voorwaarden aan de architectuur van de beoogde woongebouwen.	
<b>10</b>	<b>(24.0138805) Rijkswaterstaat</b>		
<b>10.1</b>	<b>Analyse verkeerseffecten</b>		
	<p>Rijkswaterstaat verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) rijksweg A4 in beeld worden gebracht. Dit onderzoek moet worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Onder grootschalige ontwikkelingen valt onder andere een woningbouwontwikkeling van meer dan 250 woningen binnen 5 kilometer van een aansluiting op de rijksweg en/of 10 ha bedrijventerrein en/of 5.000 m2 kantooroppervlak. De ontwikkeling die uw plan mogelijk maakt, is dus grootschalig. Daarom dient genoemde analyse aanwezig te zijn maar deze ontbreekt. In de toelichting is nu opgenomen dat de verkeersgeneratie van dit plan redelijk beperkt is. Er wordt gesteld dat het lokale wegennet voldoende restcapaciteit heeft om dit extra verkeer af te wikkelen. De impact op de aansluiting Plaspoelpolder en de rijksweg A4 zelf wordt niet in beeld gebracht. Vanuit het project A4 Haaglanden-N4 van Rijkswaterstaat worden infra-maatregelen voorzien op de aansluiting Plaspoelpolder en de rijksweg A4. Hierdoor zal een voldoende robuuste verkeerssituatie ontstaan. Dit is onder andere ook met uw gemeente afgestemd.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. In dit gesprek heeft de gemeente toegelicht dat er wordt gewerkt aan een gemeentebrede mobiliteitsstrategie. In het kader van deze mobiliteitsstrategie zijn de effecten van alle (enigszins zekere) bouwplannen door middel van doorrekening in het verkeersmodel in beeld gebracht. Op 25 januari 2024 heeft Rijkswaterstaat per mail bevestigd dat het zinvoller is om de uitkomsten hieruit met hen integraal te bespreken en niet voor elk bouwplan afzonderlijk. Vooruitlopend op vaststelling van het bestemmingsplan Te Werve Oost, zal de gemeente in contact treden met Rijkswaterstaat om de impact op de aansluitingen A4 te bespreken. Aanvullend onderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan is daarom niet meer noodzakelijk.</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<b>11.</b>	<b>(24.010605) Stichting Kinderopvang Morgen</b>		
<b>11.1</b>	<b>Parkeren</b>		
	<p>Voor Kinderopvang Morgen is onduidelijk hoeveel parkeerplaatsen in de parkeergarages gerealiseerd zouden kunnen worden. Zij constateert slechts dat er vanuit wordt gegaan dat het aantal parkeerplaatsen ruim voldoende zou moeten kunnen zijn. Overigens lijkt de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de (half verdiepte) parkeergarage niet deugdelijk onderzocht.</p> <p>In het Ontwerpbestemmingsplan wordt een</p>	<p>Uitgangspunt is dat er voldoende ruimte is op de verschillende kavels om parkeervoorzieningen te realiseren met voldoende parkeerplaatsen. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt uitgegaan van de beschreven gebiedsparkeernorm. De berekening van de parkeerbehoefte is daarom realistisch. Deze gebiedsparkeernorm is in het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen in de voorwaardelijke verplichting voor parkeren. In alle gevallen krijgen nieuwe bewoners geen recht op een parkeervergunning, waarmee parkeerhinder voor de omgeving wordt</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

<p>voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren opgenomen. Deze zou borgen dat bij aanvraag van een omgevingsvergunning aangetoond dient te worden dat voldaan wordt aan het dan geldende parkeerbeleid van de gemeente Rijswijk. Ook is in het Ontwerpbestemmingsplan een bevoegdheid tot afwijking van dit parkeerbeleid door B&amp;W opgenomen, waar kennelijk op voorhand al vanuit wordt gegaan. Kinderopvang Morgen plaatst hier vraagtekens bij, gelet op de rechtszekerheid.</p> <p>Uit de toelichting volgt dat Te Werve-Oost zou moeten worden ingericht volgens het zogenoemde STOMP-principe. Dit houdt in een zekere terughoudendheid in de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, instellen deelmobiliteit voor bewoners en het niet mogen parkeren in de openbare ruimte. Om die reden zou het aanhouden van een parkeereis aan de onderkant van de bandbreedte als gehanteerd door het CROW en in afwijking van gemeentelijke parkeernormen, verdedigbaar zijn. Garantie dat de plannen inzake deelmobiliteit en geen bewonersvergunningen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, is er volgens de Kinderopvang niet.</p> <p>Overigens is in de Nota van uitgangspunten en het daarop volgende Ontwikkeld kader kennelijk een specifieke gebiedsnorm opgenomen voor het plangebied. Deze specifieke gebiedsnorm zou zijn gebaseerd op waargenomen autobezit onder Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties. Kinderopvang Morgen plaatst ook vraagtekens bij de vergelijking en daarmee lagere parkeernorm.</p> <p>Bovendien verdwijnt er door de komst van de nieuwe woonkavels parkeer capaciteit op maaiveld in de bestaande woonwijk. Een verplichting tot vervanging van de vervallen parkeerplaatsen alsmede een concretisering van een alternatieve openbare piek daarvoor in het plangebied, is niet opgenomen. Dit terwijl het vervallen van openbare parkeerplaatsen (uiteraard) gevolgen heeft voor de parkeerdruk volgens de Kinderopvang.</p>	<p>voorkomen. Bestaande bewoners behouden hun parkeerrechten (in de openbare ruimte). Het idee om nieuwe bewoners geen recht te geven op een parkeervergunning is de laatste jaren een werkzaam concept gebleken binnen de gemeente Rijswijk bij grote locatieontwikkelingen en gebiedsontwikkelingen. De parkeerplaatsen die komen te vervallen op maaiveld zijn gekoppeld aan de woningen die worden gesloopt. Nieuwe bewoners parkeren straks inpandig. De parkeerplaatsen die komen te vervallen hoeven dus niet te worden gecompenseerd. Voor bezoekers van de woningen worden in de parkeergarages en openbare ruimte extra parkeerplaatsen gereserveerd. Wanneer in de praktijk blijkt dat dit aantal parkeerplaatsen onvoldoende is, dan is er de mogelijkheid om alsnog extra parkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen in de openbare ruimte. In de ontwerpen voor de diverse straten is hier een ruimtereservering voor opgenomen. Gelet op voorgaande wordt geen belemmering voor het kinderdagverblijf verwacht.</p>	
--	--	--

11.2	Verkeersgeneratie		
	<p>Voorop dient te worden gesteld dat Kinderopvang Morgen opmerkt dat de verkeersgeneratie conform hoog stedelijke normen is berekend, waarbij zij gelet op de locatie en de OV-voorzieningen ter plaatse haar bedenkingen heeft.</p> <p>Het plan is op het punt van de verkeersgeneratie in strijd met de rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt kennelijk beoogd ruimte te bieden voor meerdere scenario's betreffende onder andere de ontsluiting op de Churchilllaan. In het bestemmingsplan is voor twee varianten ruimte geboden, te weten 1) een ontsluiting op de Churchilllaan vanuit het 'centrum' van Te Werve-Oost en 2) een ontsluiting meer naar het zuiden toe, ongeveer in het verlengde van de Van Vollenhovenlaan.</p> <p>In de Nota van Uitgangspunten is de ambitie opgenomen om de wijk niet te belasten met extra autoverkeer als gevolg van de nieuwbouw. Met de beoogde herstructurering van de wijk is daarop ingegaan via onder meer de parkeergelegenheid en ontsluiting. Op de kanttekeningen bij de parkeergelegenheid is hiervoor ingegaan. Met betrekking tot de ontsluiting geldt het volgende. De Nota van Uitgangspunten stelt dat het extra verkeer ten behoeve van het woningbouwprogramma afgevangen moet worden aan de rand van de wijk. Een extra aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan zou hiervoor een oplossing moeten zijn, waarbij extra verkeer direct een nieuwe parkeergarage inrijdt en zodoende de wegen in het gebied niet extra belast. Mede door het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan zou het verkeer van de extra 275 woningen niet leiden tot extra verkeersbewegingen in de wijk.</p> <p>Waar de aansluiting precies komt, is volgens de Kinderopvang nog niet volledig uitgekristalliseerd. Uit de formulering van de planregels blijkt dat de realisatie van een ontsluiting volgens de</p>	<p>Stedelijkheidsgraad zeer sterk stedelijk betreft de omgeving-adressendichtheid; het aantal adressen per km<sup>2</sup>, opgesteld door CBS. (Heel) Rijswijk valt binnen de categorie zeer sterk stedelijk. Dit is dus geen interpretatie maar een (landelijk erkend en vastgestelde) categorisering.</p> <p>Als gevolg van de extra woningen en voorzieningen in Te Werve Oost is door RHDHV berekend dat er sprake is van een worst case verkeersgeneratie van 1.776 extra verkeersbewegingen per etmaal (werkdag). Door de extra aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan in het verlengde van de Vollenhovenlaan zal echter een groot deel van dit extra verkeer worden afgevangen aan de rand van de wijk. De hoeveelheid autoverkeer op de wegen in de wijk zelf blijft hiermee ongeveer gelijk aan de huidige situatie welke, over het algemeen, als acceptabel worden beoordeeld.</p> <p>De wijk wordt ontwikkeld volgens het zogenaamde STOMP principe wat inhoudt dat de toekomstige inrichting uitnodigt voor lopen en fietsen met als doel dat het voor toekomstige bewoners sneller en effectiever is (voor korte verplaatsingen) om de fiets te pakken of te lopen dan de auto te gebruiken. Verder wordt het autoverkeer van/naar een groot deel van de toekomstige woningen direct afgevangen in de parkeergarage aan de rand van het gebied waardoor toename van de verkeersdrukke in de wijk zelf wordt beperkt.</p> <p>Het doel is om op alle wegen in de wijk het woonstraat karakter te behouden. Dat betekent dat de straten met name bedoeld zijn voor autoverkeer door bewoners en bezoekers van de mensen die in de straat zelf wonen of van de straten gebruik moeten maken om via de kortste route de wijk te verlaten. Uiteraard kunnen ook hulp- en nooddiensten en bezorgdiensten hiervan gebruik maken,</p> <p>Tot slot is in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden, zo ook de diverse ontsluitingsmogelijkheden. In het ontwerpbestemmingsplan is daarom aangegeven dat er nog 3 scenario's in onderzoek waren, namelijk het slopen van de 23 eengezinswoningen, het geheel verdiept uitvoeren van de parkeergarage van de woningen aan de Churchilllaan-zijde en de exacte locatie van de ontsluiting aan de Sir Winston Churchilllaan. We hebben daarbij onder meer gekeken naar het woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan). Wij concluderen dat de verschillende scenario's geen onaanvaardbare</p>	<p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	<p>Kinderopvang ook niet afdwingbaar is. Het niet realiseren van een ontsluiting maakt dat er een situatie haaks op de Nota van Uitgangspunten ontstaat, te weten toename van verkeer in de wijk. Voor realisatie van de ontsluitingen zullen meer dan de (limitatief-imperatief te toetsen) omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Daarmee is niet onderbouwd dat één van de ontsluitingen daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. Bovendien blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing dat de (ruimtelijke) gevolgen van de respectievelijke ontsluitingen nog niet bij het plan zijn betrokken. De geluidsbelasting van de respectievelijke ontsluitingen op de nieuwe woningen, kan eveneens aan realisatie daarvan in de weg staan.</p>	<p>gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van omwonenden en ook niet voor de kinderopvang. Inmiddels is er besloten over de genoemde scenario's voor de vaststelling van het bestemmingsplan en daarmee ook over de plek van de ontsluiting op de Sir Winston Churchillaan. De ontsluiting bevindt zich aan de westkant in het verlengde van de Vollenhovenlaan. De extra optie voor een ontsluiting aan de oostkant (kinderdagverblijf) is verwijderd.</p>	
<b>11.3</b>	<b>Geluid</b>		
	<p>Uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat níét aan de VNG richtafstanden wordt voldaan. Bovendien blijkt dat (zelfs blijkens onderzoek uitgevoerd in opdracht van de ontwikkelaar) door de (te) dichtbij te realiseren woningen. Kinderopvang Morgen niet meer kan voldoen aan het Activiteitenbesluit (thans: de gelijkkluidende normering in de Bruidsschat). De Kinderopvang vindt dat ervan uit wordt gegaan dat Kinderopvang Morgen maatwerk aanvraagt en dat ook toegewezen krijgt. Dit verbaast Kinderopvang Morgen ten zeerste. Dit is niet met haar besproken. Uiteraard heeft zij bezwaar tegen het aanvragen van maatwerk, aangezien dit niet alleen op korte termijn kosten voor haar met zich brengt maar ook op lange termijn steeds opnieuw risico's. Ten slotte kan de noodzaak tot maatwerk impact hebben op de waarde van het pand.</p>	<p>In de toekomstige situatie wordt de dichtstbijzijnde woonfunctie in het plangebied op een afstand van circa 15 meter van de Kinderopvang gevestigd. Er wordt daarmee wel voldaan aan de richtafstand. In het ontwerpbestemmingsplan is dit niet correct toegelicht. Inmiddels is dit gecorrigeerd. Gezien de omvang van het plan en de hoogbouw nabij de Kinderopvang wordt toch getoetst aan stap 2 van de beoordelingsmethodiek van de VNG (bedrijven en milieuzonering). Het maatgevende hinderaspect bij een kinderdagverblijf betreft geluid. Om deze reden is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijswijk Wonen, Synchron en het kinderdagverblijf en haar advocate. In dit overleg is onder andere gesproken over de in het akoestisch onderzoek van M+P, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, voorgestelde mogelijkheid dat het kinderdagverblijf maatwerk aanvraagt. Met het treffen van een maatwerkvoorschrift voor het kinderdagverblijf, wordt geborgd dat het kinderdagverblijf in de avondperiode de geluidspieken mag hebben die</p>	<p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

	<p>Kinderopvang Morgen plaatst dan ook vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van het plan om woningen op zo'n korte afstand van haar inrichting te plaatsen. Het vergroten van de afstand tussen de Kinderopvang en de gevel van de nabij te realiseren woningen ligt in de reden. Mede gelet op de gevreesde hinder door toename van wind en afname van zon (zie hierna). Een voor Kinderopvang Morgen suboptimaal alternatief zou uiteraard een dove gevel kunnen zijn.</p> <p>Bovendien vindt de Kinderopvang dat de uitgangspunten voor het oordeel dat maatwerk een optie is niet kloppen, op het eerste gezicht niet c.q. aantallen auto's halen- en brengen per dag.</p>	<p>in het onderzoek van M+P zijn vastgesteld. Met andere woorden: er wordt daarmee een hogere geluidbelasting op de gevel van de woning toegestaan, als gevolg van de bedrijfsvoering van het kinderdagverblijf. Het kinderdagverblijf kan hier echter niet op worden aangesproken (als zijnde overschrijding van de normen uit het Activiteitenbesluit ofwel Bruidsschat onder de nieuwe omgevingswet) omdat zij hiervoor het maatwerkvoorschrift hebben. Het maatwerkvoorschrift is dus enerzijds de borging / handhaving van het huidige gebruik van het kinderdagverblijf en zorgt er anderzijds voor dat op de desbetreffende woningen een hogere geluidbelasting wordt toegestaan, waarbij wel voldaan wordt aan het wettelijk vereiste binnenniveau voor deze woningen.</p> <p>Uit het overleg volgde dat het kinderdagverblijf in beginsel niet onwelwillend tegenover het aanvragen van een maatwerkvoorschrift staat. Naar aanleiding hiervan heeft overleg plaatsgevonden tussen de Omgevingsdienst Haaglanden, gemeente Rijswijk, Rijswijk Wonen / Synchroon en het kinderdagverblijf. Hieruit volgde dat het kinderdagverblijf bereid is om maatwerkvoorschriften aan te vragen en de Omgevingsdienst Haaglanden in beginsel bereid is om een verzoek tot maatwerk in te willigen mits er een goede maatregelafweging wordt opgesteld. In deze maatregelafweging moet beargumenteerd worden waarom mogelijke maatregelen niet voor uitvoering in aanmerking komen (hierbij kan worden gedacht aan een dove gevel, gebouw op grotere afstand plaatsen of het realiseren van een afscherming de parkeerplaatsen). Er een aanvullende notitie opgesteld door bureau M+P en de gemeente waar deze maatregelenafweging wordt toegelicht. De maatregelafweging is akkoord bevonden door de Omgevingsdienst Haaglanden en door Kinderopvang Morgen is in juli een verzoek om maatwerk ingediend waarvan de maatregelafweging integraal onderdeel uitmaakt. In de regels van het bestemmingsplan is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de nieuw te bouwen woningen omdat bij de optredende geluidbelasting als gevolg van het kinderdagverblijf voldaan wordt aan het vereiste binnenniveau uitgaande van de wettelijke minimale eis van 20 dB voor de karakteristieke gevelwering</p> <p>Tot slot is door het kinderdagverblijf bevestigd dat het gehanteerde aantal auto's t.b.v. het halen en brengen van kinderen op een dag juist is vastgesteld.</p>	
<b>11.4</b>	Zon- en windhinder		
	Het Ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op	Het aspect van windhinder en schaduwwerking is onderzocht door	Deze zienswijze leidt niet tot



	<p>gronden gelegen tegen de erfgrans van de Kinderopvang. Op een afstand van 3,5 meter van de erfgrans (buitenruimte) en 15 meter van de bebouwing, zou woningbouw moeten kunnen worden gerealiseerd tot 22,5 meter hoog.</p> <p>Kinderopvang Morgen kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken de exacte impact van de bebouwing op de zon en wind op haar perceel niet goed beoordelen. Uiteraard kan de afname van zon en toename van wind de kwaliteit van buitenspelen voor de kinderen alsmede haar exploitatie noemenswaardig beïnvloeden.</p>	<p>middel van een windhinderonderzoek en een bezonningsonderzoek, die als respectievelijk bijlage 16 en bijlage 17 onderdeel uitmaken van het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>In het windhinderonderzoek is in de vergelijking tussen de bestaande situatie (pagina 19) en de toekomstige situatie (pagina 20) vastgesteld dat er op de locatie van Kinderopvang Morgen geen aantoonbare verandering optreedt. Uit het windhinderonderzoek volgt dat ter plaatse van het KDV het windklimaat, ook na realisatie van de nieuwbouw, gekwalificeerd wordt als klasse A. Deze conditie leent zich uitstekend voor de voetgangersactiviteiten: doorlopen, slenteren en langdurig zitten.</p> <p>Het bezonningsonderzoek laat – conform de TNO-normering –het effect zien dat als gevolg van nieuwbouw optreedt bij bestaande residentiële bebouwing. Een kinderdagverblijf valt strikt genomen niet onder de TNO-norm en is derhalve in het bestemmingsplan niet onderzocht. Naar aanleiding van de zienswijze is echter de bezonnings situatie bij het kinderdagverblijf door Actiflow inzichtelijk gemaakt. De resultaten hiervan zijn gedeeld met het kinderdagverblijf en luiden als volgt. Het aantal bezonningsuren is inzichtelijk gemaakt op twee referentiedagen, met als aanname dat dit de meest realistische weerspiegeling geeft van de momenten dat er ook daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de buitenspeelplaats in verband met temperatuur en dergelijke:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 21 Maart, de dag dat de zon op 'half' staat, namelijk precies tussen de stand van 22 december (laagste punt) en 21 juni (hoogste punt);</li> <li>• 21 Juni, de dag dat de zon op zijn hoogst staat.</li> </ul> <p>De wijzigingen in de bouwvolumes ten westen van het kinderdagverblijf ten opzichte van het volume in het oorspronkelijke onderzoek laten een positief beeld zien voor het aantal bezonningsuren op het perceel, op de referentiedag 21 maart. Een groot gedeelte, met uitzondering van de oksel nabij de entree, van het perceel ontvangt nog steeds meer dan 4 uur zon op deze referentiedag. Voor de referentiedag 21 juni, als de zon op haar hoogste punt staat, valt op dat de afname vooral op de parkeerplaatsen plaatsvindt. Het restant van het perceel ontvangt nog steeds meer dan 8 uur zon op deze referentiedag in de toekomstige situatie.</p> <p>Daarnaast geldt dat de aanwezige vegetatie niet opgenomen is in het onderzoek, dit vanwege zijn complexiteit (i.e. wisseling van dichtheid</p>	<p>een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
--	--	--	--

		gedurende de seizoenen, het gegeven dat deze nooit geheel als 'dicht' beschouwd kan worden, e.d.). Er is een zo zuiver mogelijke situatie beschouwd door de vegetatie achterwege te laten, en met name te focussen op het effect van de bebouwing. Desalniettemin kan onder invloed van deze grote vegetatievolumes verondersteld worden dat wanneer men de daadwerkelijke situatie beschouwt, het verschil tussen de huidige en toekomstige situatie veel minder zal zijn door de huidige blokkering van de zon door de vegetatie.	
<b>11.5</b>	<b>Bouwoverlast</b>		
	<p>Ten slotte baart de impact van bouw- en sloopwerkzaamheden ofwel uitvoering van het Ontwerpbestemmingsplan Kinderopvang Morgen grote zorgen. Zij vreest dat dit behoorlijke impact heeft op de kwaliteit van haar opvang en daarmee haar exploitatie. Haar ervaring op andere locaties is dat bij naastgelegen bouwprojecten het aantal opzeggingen van opvangovereenkomsten binnenstroomt wegens slecht slapende kinderen. Daarnaast loopt de instroom terug. Bovendien dient Kinderopvang Morgen aan strenge eisen te voldoen, waaronder eisen met betrekking tot ventilatie en geluid. Onder andere de GGD legt eisen aan kinderopvang organisaties op.</p> <p>Het is voor Kinderopvang Morgen op dit moment praktisch onmogelijk om te anticiperen op de toekomstige werkzaamheden. Zij zou graag gezamenlijk met de GDD beoordelen in hoeverre exploitatie gedurende de bouw wegens toename van geluid, fijnstof etc. verantwoord is. De te verwachten omvang, periode en impact van de sloop- en bouwwerkzaamheden kan zij echter (mede door de flexibiliteit in het Ontwerpbestemmingsplan) niet goed inschatten.</p> <p>Het Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening. Het lijkt onzorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd. Door aantoonbare normoverschrijding is het zelfs de vraag of het Ontwerpbestemmingsplan als voorgelegd wel (geheel) uitvoerbaar is. Het Ontwerpbestemmingsplan houdt in ieder geval op meerdere punten niet afdoende rekening met de</p>	De gemeente waardeert de aandacht voor dit onderwerp en heeft begrip voor de zorgen hieromtrent. Veiligheid en beperking van overlast zijn voor de gemeente en Rijswijk Wonen ook zeer belangrijk. In een later stadium wordt samen met gemeente en aannemer(s) een BLVC-plan uitgewerkt en worden waar nodig veiligheidsmaatregelen genomen om de overlast tot een minimum te beperken. Overlast kan echter niet worden uitgesloten. In overleg met het kinderdagverblijf is tussen Rijswijk Wonen / Synchron en het kinderdagverblijf overeengekomen dat het kinderdagverblijf betrokken wordt bij het opstellen van het BLVC-plan, teneinde overlast voor het kinderdagverblijf zoveel als mogelijk te voorkomen.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

	belangen van Kinderopvang Morgen.		
--	-----------------------------------	--	--

## BIJLAGE: STAAT VAN WIJZIGINGEN

### Overzicht voorgestelde wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

Voorgestelde ambtshalve wijzigingen (naast deze wijzigingen zijn er ook ondergeschikte tekstuele wijzigingen doorgevoerd, deze zijn niet opgenomen in de tabel):

#	Voorgestelde wijzigingen regels
	Status en datum plan gewijzigd naar vaststelling
	Bed & Breakfast is toegevoegd aan de begripsbepalingen (vanuit het vigerende parpalubestemmingsplan Wonen)
	Setback is toegevoegd aan de begripsbepalingen
	Gemotoriseerd verkeer is toegevoegd aan de begripsbepalingen
	Het maximale woningaantal is aangepast naar 583 woningen
	De voorwaardelijke verplichting t.a.v. natuurinclusiviteit wordt aangevuld met een koppeling met het toetsing- en inspiratiedocument ( <i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i> ).
	In de bestemming verkeer is de mogelijkheid tot 'onbebouwde parkeervoorzieningen' toegevoegd
	De regeling 'erfbouwing' is verwijderd in de bestemming 'gemengd'.
	5.1.a is uitgebreid met gemotoriseerd verkeer
	7.1.e (bestemming Wonen) is toegevoegd (het realiseren van een setback bij meer dan zeven bouwlagen aan de Karel Doormanlaan)
	7.2.2.a: de gezamenlijke oppervlakte is verlaagd van 60m <sup>2</sup> naar 40 m <sup>2</sup>
	9.2. (waarde Archeologie -3) is aangepast. De maximale oppervlakte is verwijderd (aangepast aan het moederplan Te Werve)
	12.1.1. e is aangevuld waarbij galerijen max. 2.5 meter de bouwgrens/bouwperceel mogen overschrijden
	15.4 voorwaardelijke verplichting parkeren-auto is zodanig aangepast, dat voor de woonfunctie en de zorgwoningen verwezen wordt naar de gebiedsnorm voor Te Werve Oost in plaats van het parkeerbeleid van gemeente Rijswijk
	15.5 voorwaardelijke verplichting parkeren-fiets is uitgebreid
	Definitieve hogere waardenbesluit wordt als bijlage bij de planregels opgenomen.

#	Voorgestelde wijzigingen toelichting
	Het woningaantal is aangepast in de gehele toelichting van het bestemmingsplan. Het maximale woningaantal is teruggebracht naar 583 woningen. Naast deze woningen, blijft de mogelijkheid in het bestemmingsplan behouden om aanvullend 30 zorgwoningen te realiseren. Dit betreffen woningen met een intensieve (24-uurs)zorgvraag.
	Paragraaf 2.3.2 is aangepast n.a.v. besluiten openstaande haalbaarheidsstudies
	Paragraaf 3.1 is geactualiseerd n.a.v. gewijzigd beleid (nieuwe Omgevingswet)
	Paragraaf 3.2 is geactualiseerd n.a.v. gewijzigd beleid
	Paragraaf 4.3 Geluid aangevuld: toelichting over cumulatie is toegevoegd
	Paragraaf 4.6 Milieuzonering aangevuld: de richtafstanden zijn benoemd en de motivatie is uitgebreid
	Paragraaf 4.7 Water aangevuld: watersleutel is aangepast en de toelichting hierop
	Nota van zienswijzen opgenomen als bijlage 5

	De watersleutel is aangepast in bijlage 4
	Paragraaf 6.1 participatie is aangevuld met informatie over de informatieavond van het ontwerpbestemmingsplan
	Hoofdstuk 7 maatschappelijke uitvoerbaarheid is aangepast. Paragraaf communicatie is aangevuld en toelichting over de procedure is aangevuld met zienswijzen
	Het toetsing- en inspiratiedocument <i>Natuurinclusief toekomstperspectief Te Werve Oost</i> is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting
	Maatregelenafweging kinderdagverblijf is toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting
	De Nota van Zienswijzen is toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting
	Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd in de bijlagen van de toelichting

#	Voorgestelde wijzigingen verbeelding
1.	Status en datum plan gewijzigd naar vaststelling
	Op de verbeelding wordt het bouwvlak en maatvoering ter plaatse van de 23 bestaande woningen aangepast, conform de daarvoor geldende bestaande maatvoering
	De bestemming 'Gemengd' in de meest zuidelijke punt van het bestemmingsplangebied wordt aangepast naar 'Wonen'
	De aanduiding parkeergarage is op diverse plaatsen iets verruimd, zodat deze overeenkomen met het ontwerp.
	De aanduiding ontsluiting t.b.v gemotoriseerd verkeer in het midden van het plangebied ter hoogte van de Churchillaan is geschrapt.
	De (extra) aanduiding 'ontsluiting' aan de westkant is verwijderd
	Aanduiding 'zorgwoning' loopt niet gelijk met bestemming 'Gemengd'. Dit is in één lijn met elkaar gebracht.

**Per aangetekende post**

De gemeenteraad van Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

**Cees Advocaten N.V.**

[REDACTED]

[REDACTED]

Laan van Nieuw Oost-Indië 25a  
2593 BJ Den Haag  
Postbus 80504  
2508 GM Den Haag

*tevens per gewone post*

Kantoor : Den Haag, 30 januari 2024  
Dossier : [REDACTED]  
Betreft : [REDACTED]  
Uw kenmerk : ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

**Zienswijze ontwerpbestemmingsplan (inclusief gronden)**

Geachte heer, mevrouw,,

Namens [REDACTED] statutair gevestigd te Rijswijk en kantoorhoudende aan de [REDACTED] (hierna: [REDACTED]), wordt door middel van deze brief door [REDACTED], advocaat te Den Haag (Cees Advocaten N.V.), een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost (hierna: "**het Ontwerpbestemmingsplan**").

**1 Inleiding**

- 1.1 Het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld ter realisatie van het voornemen om de wijk Te Werve Oost, gelegen tussen de Sir Winston Churchillaan, Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan en Idenburglaan te Rijswijk, te herontwikkelen. Onderhavig ontwerpbestemmingsplan voorziet in een nieuw planologisch kader en biedt ruimte aan maximaal 630 woningen, waarvan 30 zorgwoningen en maximaal 600 m<sup>2</sup> aan dienstverlenende en maatschappelijke voorzieningen (waarvan de volledige 600 m<sup>2</sup> mag worden ingevuld als buurthuis, maar slechts 300 m<sup>2</sup> voor overige maatschappelijke en dienstverlenende functies).
- 1.2 Het Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening. Het lijkt onzorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd. Door aantoonbare normoverschrijding is het zelfs de vraag of het Ontwerpbestemmingsplan als voorgelegd wel (geheel) uitvoerbaar is. Het Ontwerpbestemmingsplan houdt in ieder geval op meerdere punten niet afdoende rekening met de belangen van [REDACTED].

Op alle door ons verrichte werkzaamheden en opdrachten die Cees Advocaten N.V. aanvaardt, zijn onze algemene voorwaarden van toepassing. De algemene voorwaarden worden op verzoek toegezonden of zijn onder meer digitaal beschikbaar op cees.nl. In onze algemene voorwaarden is een aansprakelijkheidsbeperking opgenomen.

## 2 Feiten en achtergronden

- 2.1 [REDACTED] is een koepel van toonaangevende, lokale kinderopvangmerken in Den Haag-Ypenburg, Rijswijk, Delft en Westland-Wateringen. Ook heeft zij eigen vestigingen voor kinderopvang, waaronder aan de [REDACTED] in Rijswijk [REDACTED] (hierna: "de Kinderopvang". Het betreft dagopvang voor kinderen van 0 tot en met 4 jaar. De Kinderopvang dient zich te houden aan strikte normen, waaronder die van de GGD. Gedurende de dag wordt dan ook regelmatig geventileerd door het open zetten van de ramen.
- 2.2 De openingstijden van de Kinderopvang zijn van maandag tot en met vrijdag van 7.30 tot 18.30 uur. De kinderopvang heeft 84 kindplaatsen verdeeld over 7 groepen. De kinderen spelen bij goed weer in de ochtend buiten tussen 10:00 en 11:30 uur en in de middag tussen 16:00 en 18:30 uur. Er spelen dan 4 groepen buiten op het plein (48 kinderen) en 3 groepen op het dakterras (36 kinderen). Aan de zijde van de Sir Winston Churchillaan slapen ook buiten deze periode kinderen buiten. Ongeveer driekwart van de kinderen wordt met de auto gebracht. Halen-en-brengen gebeurt over het algemeen tussen 7.30 en 8.30 uur respectievelijk tussen 17.30 en 18.30 uur. Het halen en brengen gebeurt door gebruikmaking van parkeerplaatsen op de openbare weg. Op het terrein van de Kinderopvang zijn 4 parkeerplaatsen. Deze zijn in gebruik door personeel.

## 3 De gronden

### Parkeren

- 3.1 Voor [REDACTED] is onduidelijk hoeveel parkeerplaatsen in de parkeergarages gerealiseerd zouden kunnen worden. Zij constateert slechts dat er vanuit wordt gegaan dat het aantal parkeerplaatsen ruim voldoende zou moeten kunnen zijn. Overigens lijkt de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de (half) verdiepte parkeergarage niet deugdelijk onderzocht.
- 3.2 In het Ontwerpbestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren opgenomen. Deze zou borgen dat bij aanvraag van een omgevingsvergunning aangetoond dient te worden dat voldaan wordt aan het dan geldende parkeerbeleid van de gemeente Rijswijk. Ook is in het Ontwerpbestemmingsplan een bevoegdheid tot afwijking van dit parkeerbeleid door B&W opgenomen, waar kennelijk op voorhand al vanuit wordt gegaan. [REDACTED] plaatst hier vraagtekens bij, gelet op de rechtszekerheid.
- 3.3 Uit de toelichting volgt dat Te Werve-Oost zou moeten worden ingericht volgens het zogenoemde STOMP-principe. Dit houdt in een zekere terughoudendheid in de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, instellen deelmobiliteit voor bewoners en het niet mogen parkeren in de

openbare ruimte. Om die reden zou het aanhouden van een parkeereis aan de onderkant van de bandbreedte als gehanteerd door het CROW en in afwijking van gemeentelijke parkeernormen, verdedigbaar zijn. Garantie dat de plannen inzake deelmobiliteit en geen bewonersvergunningen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, is er niet.

- 3.4 Overigens is in de Nota van uitgangspunten en het daarop volgende Ontwikkeldkader kennelijk een specifieke gebiedsnorm opgenomen voor het plangebied. Deze specifieke gebiedsnorm zou zijn gebaseerd op waargenomen autobezit onder Rijswijkse huishoudens die wonen in vergelijkbare woningen op vergelijkbare locaties. ██████████ plaatst ook vraagtekens bij de vergelijking en daarmee lagere parkeernorm.
- 3.5 Bovendien verdwijnt er door de komst van de nieuwe woonkavels parkeer capaciteit op maaiveld in de bestaande woonwijk. Een verplichting tot vervanging van de vervallen parkeerplaatsen alsmede een concretisering van een alternatieve openbare plek daarvoor in het plangebied, is niet opgenomen. Dit terwijl het vervallen van openbare parkeerplaatsen (uiteraard) gevolgen heeft voor de parkeerdruk.

#### Verkeersgeneratie

- 3.6 Voorop dient te worden gesteld dat ██████████ opmerkt dat de verkeersgeneratie conform hoog stedelijke normen is berekend, waarbij zij gelet op de locatie en de OV-voorzieningen ter plaatse haar bedenkingen heeft.
- 3.7 Het plan is op het punt van de verkeersgeneratie in strijd met de rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening. Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt kennelijk beoogd ruimte te bieden voor meerdere scenario's betreffende onder andere de ontsluiting op de Churchilllaan. In het bestemmingsplan is voor twee varianten ruimte geboden, te weten 1) een ontsluiting op de Churchilllaan vanuit het 'centrum' van Te Werve-Oost en 2) een ontsluiting meer naar het zuiden toe, ongeveer in het verlengde van de Van Vollenhovenlaan.
- 3.8 In de Nota van Uitgangspunten is de ambitie opgenomen om de wijk niet te belasten met extra autoverkeer als gevolg van de nieuwbouw. Met de beoogde herstructurering van de wijk is daarop ingegaan via onder meer de parkeergelegenheid en ontsluiting. Op de kanttekeningen bij de parkeergelegenheid is hiervoor ingegaan. Met betrekking tot de ontsluiting geldt het volgende.
- 3.9 De Nota van Uitgangspunten stelt dat het extra verkeer ten behoeve van het woningbouwprogramma afgevangen moet worden aan de rand van de wijk. Een extra aansluiting op de Sir Winston Churchilllaan zou hiervoor een oplossing moeten zijn, waarbij extra verkeer direct een nieuwe parkeergarage inrijdt en zodoende de wegen in het gebied niet extra belast.



Mede door het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Sir Winston Churchillaan zou het verkeer van de extra 275 woningen niet leiden tot extra verkeersbewegingen in de wijk.

- 3.10 Waar de aansluiting precies komt, is kennelijk nog niet volledig uitgekristalliseerd. Uit de formulering van de planregels blijkt dat de realisatie van een ontsluiting ook niet afdwingbaar is. Het niet realiseren van een ontsluiting maakt dat er een situatie haaks op de Nota van Uitgangspunten ontstaat, te weten toename van verkeer in de wijk. Voor realisatie van de ontsluitingen zullen meer dan de (limitatief-imperatief te toetsen) omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Daarmee is niet onderbouwd dat één van de ontsluitingen daadwerkelijk zal worden gerealiseerd. Bovendien blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing dat de (ruimtelijke) gevolgen van de respectievelijke ontsluitingen nog niet bij het plan zijn betrokken. De geluidsbelasting van de respectievelijke ontsluitingen op de nieuwe woningen, kan eveneens aan realisatie daarvan in de weg staan.

#### Geluid

- 3.11 Uit de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan volgt dat níét aan de VNG richtafstanden wordt voldaan. Bovendien blijkt dat (zelfs blijkens onderzoek uitgevoerd in opdracht van de ontwikkelaar) door de (te) dichtbij te realiseren woningen, [REDACTED] niet meer kan voldoen aan het Activiteitenbesluit (thans: de gelijkkluidende normering in de Bruidsschat). Kennelijk wordt ervan uitgegaan dat [REDACTED] maatwerk aanvraagt en dan ook toegewezen krijgt. Dit verbaast [REDACTED] ten zeerste. Dit is niet met haar besproken. Uiteraard heeft zij bezwaar tegen het aanvragen van maatwerk, aangezien dit niet alleen op korte termijn kosten voor haar met zich brengt maar ook op lange termijn steeds opnieuw risico's. Ten slotte kan de noodzaak tot maatwerk impact hebben op de waarde van het pand.
- 3.12 [REDACTED] plaatst dan ook vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van het plan om woningen op zo'n korte afstand van haar inrichting te plaatsen. Het vergroten van de afstand tussen de Kinderopvang en de gevel van de nabij te realiseren woningen ligt in de reden. Mede gelet op de gevreesde hinder door toename van wind en afname van zon (zie hierna). Een voor [REDACTED] suboptimaal alternatief zou uiteraard een dove gevel kunnen zijn.
- 3.13 Bovendien kloppen de uitgangspunten voor het oordeel dat maatwerk een optie is, op het eerste gezicht niet c.q. aantallen auto's halen- en brengen per dag.

Zon, wind

- 3.14 Het Ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op gronden gelegen tegen de erfgrens van de Kinderopvang. Op een afstand van 3,5 meter van de erfgrens (buitenruimte) en 15 meter van de bebouwing, zou woningbouw moeten kunnen worden gerealiseerd tot 22,5 meter hoog.
- 3.15 [REDACTED] kan op basis van de uitgevoerde onderzoeken de exacte impact van de bebouwing op de zon en wind op haar perceel niet goed beoordelen. Uiteraard kan de afname van zon en toename van wind de kwaliteit van buitenspelen voor de kinderen alsmede haar exploitatie noemenswaardig beïnvloeden.

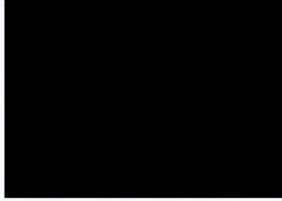
Impact gedurende de bouw

- 3.16 Ten slotte baart de impact van bouw- en sloopwerkzaamheden ofwel uitvoering van het Ontwerpbestemmingsplan [REDACTED] grote zorgen. Zij vreest dat dit behoorlijke impact heeft op de kwaliteit van haar opvang en daarmee haar exploitatie. Haar ervaring op andere locaties is dat bij naastgelegen bouwprojecten het aantal opzeggingen van opvangovereenkomsten binnenstroomt wegens slecht slapende kinderen. Daarnaast loopt de instroom terug. Bovendien dient [REDACTED] Morgen aan strenge eisen te voldoen, waaronder eisen met betrekking tot ventilatie en geluid. Onder andere de GGD legt eisen aan kinderopvang organisaties op.
- 3.17 Het is voor [REDACTED] op dit moment praktisch onmogelijk om te anticiperen op de toekomstige werkzaamheden. Zij zou graag gezamenlijk met de GDD beoordelen in hoeverre exploitatie gedurende de bouw wegens toename van geluid, fijnstof etc. verantwoord is. De te verwachten omvang, periode en impact van de sloop- en bouwwerkzaamheden kan zij echter (mede door de flexibiliteit in het Ontwerpbestemmingsplan) niet goed inschatten.

**4 Conclusie**

- 4.1 Gelet op het voorgaande, verzoekt [REDACTED] de raad om het bestemmingsplan niet conform het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen.

Hoogachtend,



Deze zaak wordt behandeld door [REDACTED] van Cees Advocaten N.V.  
Laan van Nieuw Oost-Indië 25a, Postbus 80504, 2508 GM Den Haag | [REDACTED]



240008

Cees Advocaten  
Laan v Nieuw-Oost-Indie 25 a 2593BJ 'S-GRAVENHAGE The Net



Frankering betaald



**R Aangetekend**

**D-A-1**

De gemeenteraad van Rijswijk  
Postbus 5305  
2280HH RIJSWIJK ZH

**3SPGGB8611765**

commandé

**L**



**3SPGGB8611765**

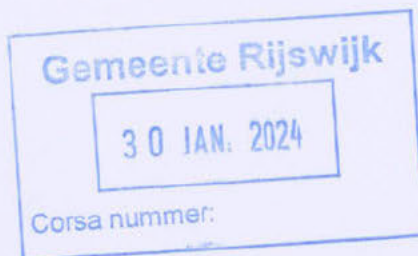
Afzender:  
Cees Advocaten N.V.  
Laan van Nieuw Oost-Indië 25a  
2593 BJ DEN HAAG

Cees advocaten

Laan van Nieuw Oost-Indië 25a

2593 BJ Den Haag

Rijswijk,



29-01-2024

Beste,

Ik wil bezwaar maken tegen de plannen die nu in het bestemmingsplan staan voor Te werve Oost. Er zijn een aantal plannen die niet prettig (eigelijk rampzalig) zijn voor de bewoners waarvan de huizen blijven staan. Als eerste dit voornemen:

Het parkeren is binnen de bouwvelden opgelost door middel van (half)verdiept parkeren. De parkeeringen zijn ter hoogte van de Idenburglaan om het verkeer binnen de wijk te zoveel mogelijk te mijden. Op het dek van de (half)verdiepte parkeergarages worden (collectieve) tuinen aangelegd. De collectieve ruimtes nodigen uit tot spelen en ontdekken, deels door speelaanleidingen zoals verstoppelken, spannende paadjes, klim en klauterelementen en deels door speeltoestellen. Inzet is op zoveel mogelijk vergroenen waarbij biodiversiteit, ecologie, wateropvang en hittestress belangrijke thema's vormen. Het een en ander is indicatief weergegeven op

Deze garage met daktuin staat gelijk achter onze tuinen van de bewoners van de Snouck Hurgronjestraat. Dit houdt in dat als je op de dak(tuin) van de parkeergarage staat je in de tuinen van de bestaande woningen kan kijken. Ook de speeltoestellen zullen niet meewerken aan de rust die je graag wil ervaren als je in je tuin zit. Het tweede punt is dat de parkeergarage met daktuin gelijk achter onze woningen staat en hoger is dan onze schuttingen. Op het moment dat ik de schuttingdeur van mijn tuin opendoe staat de parkeergarage voor mijn uitgang.

**Nu hebben we een zonnige tuin en als de plannen worden uitgevoerd niet meer.**

Als derde punt: er zijn nu veel diersoorten in onze achtertuin en groene omgeving zoals vleermuizen, egels deze kunnen niet meer leven in de nieuwe situatie. Waar ik verder ook bezwaar tegen wil maken zijn de twee huizen die naast nummer 4 van de Snouck Hurgronjestraat aan de woningen worden geplaatst. Sowiezo vind ik het nogal asociaal dat je huurders van een hoekwoning ontzegt van hun tuin en een tussenwoning laat worden.

Al met al maak ik dus bezwaar tegen het plan een parkeergarage/daktuin in de achtertuin van de Snouck Hurgronjestraat en de Idenburglaan te bouwen en ik maak bezwaar tegen de huizen die aan de zijwoning van de Snouck Hurgronjestraat 4 worden geplaatst.

Met vriendelijke groet,



**Digitaal met DigiD en per gewone post**

Aan de Gemeenteraad  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 27 januari 2024

Betreft: ZIENSWIJZE ontwerpbestemmingsplan Te WerveOost  
(IDN: NL.IMRO.0603.bptwerveoost-ON01)

Geachte Gemeenteraad,

Om te beginnen wil ik eerst medelen dat ik niet woonachtig ben in Te Werve Oost. Als bewoner van Te Werve West ben ik wel geïnteresseerd in bovengenoemde bouwplannen en heb ik meerdere bijeenkomsten bijgewoond.

Rijswijk heeft er het afgelopen jaar ruim 1600 inwoners bij gekregen en groeit daarmee sneller dan de rest van Zuid Holland. Ik begrijp dat iedereen recht heeft op een woning, maar ruim 600 woningen op een relatief klein oppervlak vind ik teveel. Het moet wel leefbaar blijven.

Bovendien ben ik bang dat verkeer voor overlast gaat zorgen, iedereen heeft tegenwoordig wel 1 of 2 auto's.

Er zal ook een aantal bomen moeten sneuvelen juist nu we die zo hard nodig hebben ivm de opname van CO2. De kleine bomen die daarvoor terugkomen zullen niet het verschil maken, ik zie het op de Generaal Spoorlaan, bij de herinrichting zijn veel bomen verwijderd en nieuwe boompjes geplaatst. Veel hebben het niet gered.

Mijn zienswijze is dus, minder woningen waardoor er voor de bewoners meer ruimte en groen zal ontstaan.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]





Gemeenteraad  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Gemeente Rijswijk

30 JAN. 2024

Corsa nummer:

Ontwerp bestemmingsplan  
Te Werve Oost

Rijswijk

29-01-2024

Geachte gemeenteraad,

Hierbij stuur ik u een bezwaarschrift  
inzake de 2 woningen die aan/tegen onze  
woning worden gebouwd.

Zo ook dus aan/tegen mijn woning

Ik vind het een slecht plan omdat het ten  
koste gaat van de lichtinval en het woongenot,  
zowel tijdens als na de bouw.

Daarom vind ik dat het bestemmingsplan  
gewijzigd moet worden en dat de bouw van  
deze woningen geen doorgang vindt.

Met vriendelijke groet

Rijswijk

28-1-2024

BESTE GEMEENTERAAD

HIERBY STUUR IK U EEN BEZWAARSCHRIFT INZAKE DE WONINGEN DIE AAN ONZE BESTAANDE WONINGEN WORDEN GEBOUWD. VIND HET EEN KRANKZINNIG PLAN WAARDOOR NOG MEER GROEN VERLOREN GAAT. WAAR EGELS OVERWINTEREN EN VIEERMUIZEN ZICH NESTELLEN. NOG NIET TE SPREKEN VAN WOONGENOT LICHTINVAL EN DE SCHAARSTE VAN PARKEERPLAATSEN. HIERBY VIND IK DAT HET BESTEMMINGSPLAN GEWEZIGD MOET WORDEN EN DAT HET GEEN DOORGANG KRYGT. IK HEB HIEROVER UITVOERIG MAIL CONTACT GEHAD MET SHRIY RAMTAHALSING-BISSEWAR EN ZY GAF AAN DAT BEZWAARMAKEN VIA EEN BRIEF MOET BY DEZE.

MET VRIENDELYKE GROETEN

Gemeente Rijswijk
29 JAN. 2024
Corsa nummer

GEMEENTE RAAD

POSTBUS 5305 2280 HH  
RÿSWÿK

ONTWERP BESTEMMINGSPLAN  
TE WERVE OOST

Gemeenteraad Rijswijk

Postbus 5305

2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 25 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

Geachte Raadsleden,

Ik heb bijna alle bijeenkomsten m.b.t. Te Werve Oost bezocht en ook mijn kritische opmerkingen – bijvoorbeeld als inspreker op de raadsvergadering in Stervoorde op 10 oktober 2023 - naar voren gebracht.

Het gaat om de volgende punten die ik onder uw aandacht wil brengen.

### **1. Aantal nog te bouwen woningen**

Het aantal te bouwen woningen in het bestemmingsplan, plan van beschrijving (pagina 14) wordt gesteld op maximaal 600 nieuwbouwwoningen. Echter in de bijlage van Royal Hash Koning staat op (pagina 2) dat er 630 nieuwe woningen zijn gepland. Dat betekent een toename van 275 woningen. De huidige situatie is 355 woningen. Voor zo ver ik kan nagaan vallen de geplande 64 woningen op de locatie van de voormalige bloedbank, buiten het Te Werve Oost plan. Dit is nog een extra woonbelasting voor de wijk. Verder is er in het bestemmingsplan (pagina 12) nog geen vermelding gemaakt dat de 23 eengezinswoningen definitief behouden blijven. Dit is op 11 december 2023 schriftelijk bevestigd aan de bewoners van deze eengezinswoningen.

### **2. Bevolkingsdichtheid**

Uitgaande van 630 woningen met een gemiddelde bewoning van twee personen (dat is relatief laag) per flat of eengezinswoning komen we uit bij minstens 1260 personen op veel minder dan een vierkante kilometer. De huidige gemiddelde bevolkingsdichtheid in Nederland is 513 mensen per vierkante kilometer. Overigens is dat al vijf keer zo hoog als het Europese gemiddelde van 109. Wat zullen de gevolgen van deze bevolkingsdichtheid zijn voor de leefbaarheid in Te Werve Oost?

### **3. Voorgestelde hoogbouw**

Volgens het bestemmingsplan (pagina 15) zal de geplande hoogbouw aan de Karel Doormanlaan met appartementencomplexen een hoogte van 15 tot 37.5 meter worden. Deze hoogbouw past niet in deze dichtbebouwde woonwijk. Er komen dus veel appartementen alsmede bewoners op de Karel Doormanlaan. In het plan staat dat de Karel Doormanlaan zal fungeren als een sociaal park waar ontmoetingen en activiteiten worden gestimuleerd. Het uitgangspunt is meer groen en minder auto's. Mooi plan. Maar hoe dan? De leefbaarheid van de wijk zal juist door grotere bevolkingsdichtheid en meer verkeersbewegingen onder druk komen te staan. Is dat wel voldoende onderzocht?

### **4. Verkeersoverlast en geluidshinder**

Volgens de bijlage van Royal Hash Koning (pagina 7) zal bij een intensieve bebouwing met 630 woningen in het worst-case scenario sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen van 1 naar 1.72 en in geval van de extra geplande voorzieningen zelfs tot 1.77. Dit is een duidelijke vermeerdering van verkeersoverlast, geluidshinder en luchtvervuiling. Dat lijkt me geen goede ontwikkeling voor deze intensief bewoonde locatie.

### **5. Parkeergarages**

In het bestemmingsplan staat op (pagina 15) dat alle uitgangen van de geplande parkeergarages uitkomen op de Van Idenburglaan en de Churchilllaan. Bij de laatste inloopbijeenkomst in de Loods op 18 januari 2024 vertelde de verkeersdeskundige dat de uitgangen van de ondergrondse parkeergarages zouden worden verdeeld over de Van Idenburglaan en de Karel Doormanlaan. Dat lijkt me een slechte oplossing en dat staat ook niet in het ontwerpbestemmingsplan.

### **6. Natuurvergunningen**

Welk effect hebben de plannen op de natuur. Ecoresult heeft vleermuizen waargenomen in Te Werve Oost. Zo houden zich in mijn achtertuin en directe omgeving gewone dwergvleermuizen op. Ze bivakkeren onder de rand van het dak van het tegenover mijn huis gelegen appartementenblok aan de Generaal Berenschotlaan. Ze foerageren in de nabij gelegen bomen en tuinen. Deze vleermuizen vallen onder beschermde diersoort. Zonder ontheffing van de wet natuurbescherming is het niet mogelijk om te beginnen met de sloop en bouw. Dat is wettelijk vastgelegd. Overigens heb ik in mijn directe groene woonomgeving vogels zoals de boomklever, boomkruiper, mus, merel en vlaamse gaai waargenomen.

### **7. Stikstofuitstoot**

Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn van het nog op te starten bouwproject wat betreft de te verwachte stikstofuitstoot voor de nabijgelegen natuurgebieden, de groene

landgoederenzone van Rijswijk. Welk effect hebben de plannen op de stikstofneerslag in de directe omgeving?

### **8. Groenvoorziening**

Terra Nostra (pagina 19 en 22) geeft een positief advies over de huidige bomen in de Karel Doormanlaan en de Generaal Berenschotlaan. De overgrote meerderheid van de bomen zijn gezond en kunnen definitief behouden blijven. Deze grote bomen spelen een belangrijke rol in de opname van CO<sub>2</sub> en fijnstof (in Rijswijk is sprake van een hoog fijnstof gehalte mede veroorzaakt door de dichtbij gelegen autosnelwegen). Het voorstel van Terra Nostra is om de trottoirs te verbreden zodat de bomen meer ruimte krijgen en verder de rijweg te versmallen en eenrichtingsverkeer op de Karel Doormanlaan in te stellen. Het wordt mij niet duidelijk of deze adviezen van Terra Nostra ook integraal worden overgenomen en dus ook concreet worden gerealiseerd.

### **9. Aanpak Te Werve West versus Oost**

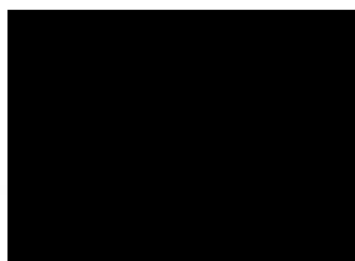
Waarom is er zo'n groot verschil in opzet en uitwerking van het project Te Werve West en Te Werve Oost? In West is sprake van meer ruimte, meer groen, minder woningen, minder hoogbouw en dus ook minder mensen. Betere leefbaarheid.

### **10. Ambities Rijswijk**

Waarom wil Rijswijk tot 2050 groeien naar 80.000 inwoners? Rijswijk wordt daarmee een van de snelst groeiende gemeentes van Nederland. Is dat wat de bewoners willen? Zijn er geen grenzen aan de groei van de gemeente Rijswijk?

Ik maak bezwaar tegen dit ontwerpbestemmingsplan. Het aantal geplande woningen is naar mijn mening te hoog. Uiteindelijk is alles gerelateerd aan de hoeveelheid woningen en flats die worden gerealiseerd in in Te Werve Oost. Daarom verzoek ik u om de hierboven genoemde aspecten alsnog mee te nemen en zo mogelijk dit ontwerpbestemmingsplan aan te passen c.q. te wijzigen.

In afwachting van uw reactie,



**Digitaal met DigiD en per gewone post**

Aan de Gemeenteraad

Postbus 5305

2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 24 januari 2024

Betreft: ZIENSWIJZE ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

(IDN: NL.IMRO.0603.bptwerveoost-ON01)

Geachte Gemeenteraad,

Na het ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost doorgelezen te hebben ben ik tot de conclusie gekomen dat mijn ingebrachte ideeën en voorstellen tijdens de meerdere bijeenkomsten de afgelopen jaren ('het participatietraject') bijna niets hebben opgeleverd. U ontvangt hierbij mijn zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan. Voordat ik mijn (herhaalde) bezwaren hierna opsom, vraag ik mij af of de zogenoemde 'bewonersparticipatie' niet alleen voor de Bühne is geweest.

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan is mijn grootste bezwaar allereerst het aantal woningen dat er gebouwd gaat worden: het worden er volgens de plannen nu al 630 op een oppervlakte van 800 m<sup>2</sup>. Dit is bijna een verdubbeling. Wat bevolkingsdichtheid betreft, gerekend met een gemiddelde van 2 personen per woning, zou dit een dichtheid opleveren van meer dan 1300 mensen per vierkante km. Ter vergelijking: de gemiddelde bevolkingsdichtheid in Nederland is 513 mensen per vierkante km en dat laatste aantal is al vijf keer zo hoog als het Europese gemiddelde van 109 mensen. Hierbij is nog niet meegeteld het aantal te bouwen woningen op de plek van het oude GGD-gebouw aan de Karel Doormanlaan.

U kunt wel nagaan wat dit zal gaan betekenen voor de leefbaarheid in de wijk. Een en ander leidt tot onder meer verkeersoverlast, luchtvervuiling en geluidshinder. Ondanks dat uit de uitgevoerde onderzoeken volgt dat de toename van verkeersbewegingen in de wijk, luchtvervuiling en geluidshinder bij uitvoering van de plannen op toelaatbaar niveau blijven, zal dit op zijn minst niet zo worden ervaren door de huidige omwonenden, hetgeen de leefbaarheid van de wijk niet ten goede komt. Immers, cijfers kunnen een heel ander beeld geven dan de daadwerkelijke beleving van omwonenden en dat dit het geval zal zijn bij bijna een verdubbeling van het aantal woningen is zeer aannemelijk.

Ook zorgt het besluit voor opoffering van al het groen, want nu is men al bezig met het omzagen van oude bomen in het park De Driesprong en er bestaan plannen om nog meer bomen o.a. aan de Karel Doormanlaan te gaan kappen. Dit gebeurt enkel ten behoeve van nieuwbouw en niet omdat de bomen ziek zijn. We hebben juist grote bomen nodig in deze tijd vanwege de opname van CO2 en fijnstof en om de hittestress in de wijk tegen te gaan. Je hebt niets aan kleine boompjes die ervoor in de plaats komen waarbij het tientallen jaren duurt voordat ze een respectabele grootte hebben bereikt.

In het ontwikkelkader wordt gesproken van 'Gezonde groei', maar dit is ver te zoeken met deze plannen. Ook wordt in het raadsvoorstel van 12 september 2023 het argument aangevoerd dat 'verdichting nodig is om een gevarieerde mix van woningen te realiseren'. Dit is gewoon klinkklare onzin. Deze mix kan je ook realiseren op kleinere schaal.

Wat ik ook al verschillende malen heb aangegeven tijdens alle bijeenkomsten is dat de hoogbouw aan de kant van de Churchilllaan totaal niet in de wijk past, nu de wijk voornamelijk uit portiekwoningen en eengezinswoningen bestaat. De straten zijn behoorlijk smal, vooral de Karel Doormanlaan. De toekomstige bewoners aan de andere kant van de laan komen helemaal in de schaduw van de torenflats te liggen. Mijn advies: bouw die flats niet hoger dan 4 woonlagen. Daarmee breng je ook de bevolkingsdichtheid omlaag, want die is nu veel te hoog.

Er zijn genoeg leegstaande kantoorgebouwen in de Plaspoelpolder die tot appartementen omgebouwd kunnen worden. Daar wordt al druk aan gewerkt en ik ben er ook een voorstander van



om hiermee door te gaan, want juist hier zijn de gebouwen ruimer van opzet met veel water in het gebied wat voor een prettige leefomgeving kan zorgen in de toekomst.

Wat betreft de drukte op de aan- en afvoerwegen zoals de Huis te Landelaan, de Burg. Elsenlaan en de straten in de Plaspoelpolder richting de snelweg: hoe wil de gemeente dit gaan oplossen? In de spits staat al het verkeer hier al vast. Daar heb ik ook op een van de bijeenkomsten op gewezen, maar geen antwoord op gekregen. De drukte zal alleen maar toenemen.

Voordat men huizen gaat bouwen hoort eerst nagedacht te worden over de infrastructuur. Het is ook *wishful thinking* dat veel bewoners hun auto weg zullen doen of gebruik gaan maken van een deelauto. Het autobezit is afgelopen jaar alleen maar toegenomen En dit zal in de toekomst niet veranderen.

Over een oplossing voor het parkeerprobleem is ook nog niets bekend. Ik heb het dan niet over de parkeerplaatsen van de toekomstige bewoners, want deze komen grotendeels in ondergrondse parkeergarages, maar we vergeten dat er ook nog bezoekers bestaan. Waar laten die hun auto? Hier moet serieus over nagedacht worden. Men kan niet beginnen met bouwen zonder dit onderdeel mee te nemen in de plannen en ik verzoek dan ook dit alsnog te doen.

Wat betreft het plan om de Karel Doormanlaan ter hoogte van De Driesprong af te sluiten voor auto's lijkt mij geen goed idee. Men vergeet dat het 2<sup>e</sup> gedeelte van de Van Vollenhovenlaan eenrichtingsverkeer is, omdat dit gedeelte te smal is voor twee richtingen. Dit zou betekenen dat voor de bewoners van de Van Vollenhovenlaan de Karel Doormanlaan de enige manier is om met de auto de wijk uit te rijden. Moet men richting de Huis te Landelaan en verder, dan zal men helemaal om moeten rijden via de Karel Doormanlaan. Het verkeer zal hier nog meer gaan toenemen. Hier is dus niet goed over nagedacht.

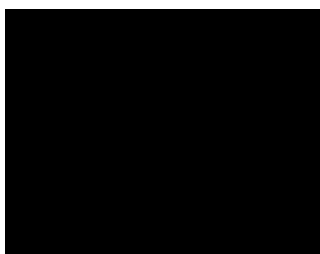
Nog een vraag: is er al iets bekend over de architectuur van de toekomstige huizen? Er is wel een plan over het aantal huizen dat er moet komen, maar niet hoe ze eruit uit komen te zien of is dat niet gebruikelijk in dit stadium?

Tijdens dit hele traject de laatste jaren is er veel aandacht geweest voor de bewoners die straks naar een andere woning zullen verhuizen en dat is ook terecht naar mijn mening, maar ik heb gemerkt dat o.a. de bewoners van de Van Vollenhovenlaan - waar ik toebehoor – en de Gen. Berenschotlaan een vergeten groep zijn. Wij zijn de ‘achterblijvers’, maar juist daarom zijn de toekomstige bouwplannen voor ons heel erg relevant. Wij blijven hier wonen en ook wij willen straks een prettige en vooral een gezonde leefomgeving!

Om voornoemde redenen verzoek ik u om het ontwerpbestemmingsplan te herzien en aan te passen.

Als laatste heb ik nog een algemene opmerking/vraag. Ik weet dat het de ambitie van de gemeente Rijswijk is om te streven naar 80.000 woningen in de toekomst, maar wel op het huidige grondgebied van Rijswijk, want uitbreiding hiervan is niet meer mogelijk. Is dit aantal realistisch? Nee! Het argument dat er woningnood is voldoet niet. Er zijn grenzen aan wat een gemeente aankan, afgezien van wat dit zou betekenen voor de leefbaarheid van de inwoners. We kunnen niet de woningnood van heel Nederland oplossen en ik vind dat de gemeente al voor heel veel nieuwe woningen gezorgd heeft de laatste jaren. Rijswijk is een van de snelst groeiende gemeenten in Nederland, maar naar mijn zienswijze is inmiddels de grens bereikt. Ik zou mijn brief willen eindigen met de uitdrukking: ***Less is more.***

Hoogachtend,



Gemeenteraad Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk



Rijswijk, 23 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

Beste Raadsleden,

Wij wonen al jaren in Te Werve, eerst in Te Werve West (eengezinswoning) en 5 jaar terug zijn we verhuisd naar Te Werve Oost, naar een appartement in de 3 Hofdames. Wij wonen hier met veel plezier en willen dit de komende jaren ook graag zo houden.

Wij maken ons wel zorgen over hoe de wijk er in de toekomst uit gaat zien en hoe druk het wordt. Het aantal woningen dat gebouwd gaat worden, 630, is volgens ons wel heel veel. Het gebied waar gebouwd gaat worden is niet erg groot, dus gaat dat allemaal wel passen?. De keuze van hoogbouw hangt hiermee natuurlijk samen, maar hoogbouw van 12-14 past niet bij de huidige wijkopbouw. Nergens zijn er gebouwen in Te Werve van die hoogte. Volgens de Nota van Uitgangspunten en het Ontwikkeldkader, moet de nieuwe bebouwing passen bij de huidige wijk indeling en stijl. De keuze voor hoogbouw snappen wij dan ook totaal niet.

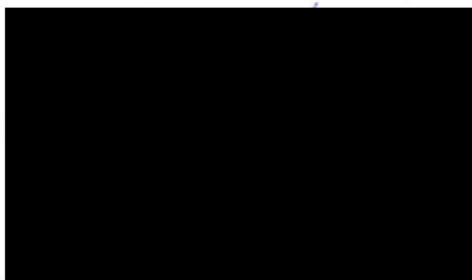
Aangezien wij al wat op leeftijd zijn, zijn wij afhankelijk van een auto. Goede blijvende bereikbaarheid van ons huis met een auto is daarom belangrijk. Daarnaast moeten de voorzieningen zoals bijv. artsen niet overbelast worden door de toename van het aantal bewoners.

Wij wonen nu vrij rustig, maar wij zijn bang dat gedurende de lange bouwperiode ons woongenot gaat aantasten. Wij zijn met pensioen, dus de hele dag zullen wij last hebben van bouwgeluiden etc. Is het mogelijk om een bepaalde bouwmethode en start tijden toe te passen zodat geluid en overlast tot een minimum worden beperkt?

Wij hopen ten zeerste dat u rekening houdt met ons, als bewoners die nu en blijven wonen in Te Werve Oost en bovenstaande punten ter harte neemt.

Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging van deze brief via email.

Met vriendelijke groeten,



Gemeenteraad Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk



Rijswijk, 23 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Te Werve Oost

Beste Raadsleden,

Wij hebben alle bijeenkomsten/participatie momenten m.b.t Te Werve Oost tot nu toe bezocht, waarin wij diverse malen onze input hebben gegeven en onze zorgen gedeeld.

Tijdens de bijeenkomsten was de opkomst relatief laag. Hier zijn in onze ogen diverse redenen voor:

- Het aantal woningen dat gesloopt wordt is zeer hoog, waardoor het aantal achterblijvers (lees belanghebbenden) erg laag is (ca. 10%??). Dit zijn vooral woningen gelegen aan de buitenranden van het project gebied, zoals Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan, Idenburglaan.
- Communicatie op de website van Wonen in te Werve wordt alleen in de Nederlandse taal aangeboden, terwijl het een multiculturele wijk is.
- Veel huurders zijn al verhuisd en zullen niet terugkeren in de wijk (over 5-6 jaar), dus waarom zouden zij dan participeren? Dat geldt ook voor de tijdelijke huurders
- Achterblijvers/belanghebbenden zijn/worden niet actief benaderd middels uitnodigingen in de brievenbus/per email (ondanks dat wij ons aangemeld hebben als belanghebbende). Alle uitnodigingen/nieuws moeten wij zelf halen we van de website Wonen in te Werve. Als je echt participatie wilt hebben, dan moet dit beter geregeld/opgevolgd worden.

Ondanks dat we het idee hebben dat de achterblijvers niet echt gehoord worden, blijven wij onze zorgen en zienswijzen uiten ook naast deze bijeenkomsten. Zie bijlagen 1: inspraak reactie d.d. 25 november 2022 en inspreek tekst raadsvergadering d.d. 5 oktober 2023.

Helaas, nu het ontwerpbestemmingsplan bekend is, zien wij bijna niets terug van onze input en onze zorgen zijn hierdoor ook zeker niet minder geworden. Dus bij deze vragen wij nogmaals de Gemeenteraad om een goed naar dit plan te kijken en onze input en zorgen, als achterblijvers zijnde, niet ter zijde te schuiven. Onze punten van zorg:

#### **Het aantal te bouwen woningen:**

In de initiële plannen werden er max. 550 woningen gebouwd, in de Nota van Uitgangspunten werd dat ca 550, in het ontwikkelkader wordt er gesproken over 590 woningen, en nu in het ontwerpbestemmingsplan 630. Het woord circa wordt elke keer weer ruim genomen, waarom niet gewoon het aantal woningen benoemen wat je als gemeente terug wilt hebben!!!

Ook hebben wij het idee dat bij de aantal nieuw te bouwen woningen geen keer rekening gehouden wordt met de al geplande 64 woningen op de locatie oude Bloedbank (Karel Doormanlaan 155, waarom duurt de ontwikkeling zo erg lang, terwijl er woningen tekort zijn op de huidige markt?!). Kortom er moeten de komende jaren 694 woningen gebouwd worden t.o.v. 355 te slopen woningen. Dat is dan een stijging van bijna 100%!! op een gebied van een kleine 1 vierkante kilometer. Dit terwijl Te Werve al dichtbevolkt is (al bijna 4.000 inwoners), begrijpt u onze zorgen ten aanzien van de leefbaarheid die met deze aantallen woningen onze wijk gaat aantasten?

#### **Voorgestelde hoogbouw:**

Waarom wordt in Te Werve Oost een totaal andere aanpak gekozen dan in te Werve West, door hoogbouw van 12-14 etages aan de Karel Doormanlaan te plannen? Elke keer krijgen we te horen ja het mag van de gemeente Rijswijk, maar moet het dan ook? In de Plaspoelpolder staan nog genoeg kantoorgebouwen leeg, die omgebouwd kunnen worden tot woningen. Daar is hoogbouw, gewoon goed.

Indien het maximale aantal te bouwen woningen wordt beperkt, hoeft er niet mega hoog gebouwd te worden. Immers de huidige bouwhoogte aan de Karel Doormanlaan is nu 2-4 hoog en in geval van een maximale bouwhoogte van 5 hoog (zoals de 3 Hofdames) en 5-7 hoog met set back (locatie Bloedbank), dan komen er ons inziens al genoeg nieuwe woningen bij. Deze maximale hoogtes passen wel bij de bestaande bebouwing van de gehele wijk (inclusief Te Werve West), zoals ook als ambitie is genoemd in de Nota van Uitgangspunten en het Ontwerpbestemmingsplan ( punt 2.3.1.1)

Daarbij hoe wordt het een sociaal krachtige wijk, als mensen in een woontoren van 12-14 hoog wonen? Contact met grondgebonden huizen is dan ons inziens nihil. Daarbij door de enorme geplande toenames van woningen, zal er weinig groen en openbare ruimtes overblijven om in te kunnen vertoeven. Ons inziens voldoet het Ontwerpbestemmingplan daarom niet aan de ambitie Samen leven, ontmoeten en prettig wonen: een optimale sociale cohesie (2.3.1.4)

#### **Financiële haalbaarheid:**

Voor het groot aantal geplande nieuwe woningen zal zeker ook een financiële reden ten grondslag liggen, want Rijswijk Wonen wil natuurlijk ook geld verdienen. Maar, beste Gemeenteraad, is dit project financieel wel haalbaar? Wat als het financieel niet rond komt, zeker nu de tendens om nieuwbouw woningen te kopen afneemt (zie ook bijlage 2). De Gemeente Rijswijk heeft geen geld meer om bij te springen, zitten wij dan in een onafgemaakte wijk of wordt het groen dan maar weggelaten?

#### **Verkeerstoename:**

Het principe STOMP, hoe mooi ook voorgesteld, helaas geven berichten in kranten ons geen vertrouwen dat het gaat werken (zie ook bijlage 3). Plannen en ideeën op papier, komen helaas niet overeen met de werkelijkheid. Het STOMP principe betreft alleen de nieuwe bewoners, maar wat te denken van bezoekers, pakketbezorgers, supermarkt diensten etc., die zullen met de auto komen. In de Nota van Uitgangspunten werd zelfs al genoemd, dat het verkeer door pakketbezorgers zal toenemen (door enorme toename aantal woningen), maar wat is de oplossing? Deze verkeersstroom toename zal met name plaatsvinden in de straten van de achterblijvers/belanghebbenden, Van Vollenhovenlaan, Generaal Berenschotlaan, Idenburglaan (waar ook de in/uitgangen van de garages zijn gepland), omdat de overige straten worden opgeheven of autoluw of deels afgesloten gaan worden (Karel Doormanlaan). Deze toename van verkeersstromen is niet wenselijk en draagt niet bij aan een goede leefbaarheid in de wijk.

#### **Bouwoverlast:**

Een bouwperiode van 6-7 jaar is erg lang en zal van grote invloed zijn op de achterblijvende bewoners (vroeg starten van bouwvakkers, vrachtverkeer, stof en geluidsoverlast etc).

Snel bouw, zoals bij Project de Schakel, en een goede klachten afhandeling zouden wij daarom zeer op prijs stellen.

Wij hopen dat u onze zorgen in beschouwing neemt en een goede afweging maakt wat het beste is voor Te Werve Oost.

Vriendelijk verzoek om een ontvangst bevestiging van deze brief te versturen aan onderstaande email adressen.

Met vriendelijke groeten,

#### **Bijlagen:**

- 1) Inspraak reactie d.d. 25 november 2022  
Inspraak test t.b.v raadsvergadering d.d. 5 oktober 2023
- 2) Rijswijk krijgt te maken met tendens in de nieuwbouw
- 3) Artikelen m.b.t. parkeerproblemen

Vooropgesteld we zijn niet tegen de vernieuwing van Te Werve Oost, echter maken wij ons zorgen over de toekomstige leefbaarheid en uitstraling van de wijk. Er komen veel meer woningen op een klein gebied, 60% meer woningen ten opzichte van de huidige situatie uitgaande van de ca. 550 genoemde woningen. Dit is nog zonder de 64 woningen mee te tellen die komen op de oude GGD locatie. Meer woningen betekent ook een enorme stijging qua bewoners in Te Werve Oost.

De huidige verkeersstromen en infrastructuur in onze wijk zijn nu al niet optimaal; smalle straten en veel 1-richtingsverkeer. Door toename van het aantal bewoners zal dit alleen maar slechter worden. In de plannen wordt aangegeven dat er bij of onder de 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. Het principe van meer met de fiets en lopen ondersteunen wij zeker, maar u weet de auto is een heilige koe voor de mensen. De huidige straten zullen dus zeker zwaarder worden belast (het is nu al druk), zeker als de 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 ons geen veilige optie. Hoe draai je daar de weg op zonder gevaar voor je leven? Daarnaast wordt de Van Vollenhovenlaan dan een doorgaande (race) weg. De Van Vollenhovenlaan is 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 om te spelen en te vertoeven. Risico op ongelukken worden door toename van het verkeer en aantal bewoners in de wijk in de voorgestelde plannen aanzienlijk hoger.

M.b.t. de uitstraling van de wijk, ons inziens past de hoogbouw totaal niet bij de huidige bebouwing van Te Werve Oost en West. 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, de Plaspoelpolder. Daar is hoogbouw algemeen goed. Verder wordt in het Havenkwartier en in de Bogaard ook al veel hoogbouw gebouwd/gepland. Dus voldoende woningen die er gaan komen in Rijswijk. De hoge massieve torens/blokken van maximaal 14 lagen met wat uitsparingen, zullen vanwege de smalle K. Doormanlaan te dicht op overige/huidige woningen komen. Dit zal de bewoners een benauwend gevoel gaan geven, de gebouwen zullen de wijk gaan overheersen. De hoogbouw veroorzaakt ook weinig tot geen uitzicht, veroorzaakt inkijk (bijv. op ons dakterras), 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. Graag zijn wij dat huidige indeling van bebouwing in Te Werve West wordt doorgezet naar Te Werve Oost. Hiermee creëer je eenheid in de gehele wijk, rust en een prettige leefomgeving. Onze wijk hoeft geen STAD te worden. We zijn niet voor niets vanuit Den Haag naar Rijswijk verhuisd!

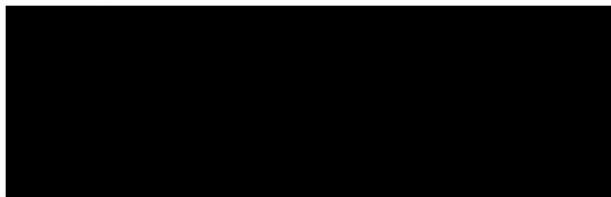
Verder steunen wij de verdere vergroening van de wijk. Punt van aandacht is wel het onderhoud, want niets ziet er zo treurig uit als plantsoenen vol met onkruid en afval. Participatie van bewoners bij het groen onderhoud kan niet zomaar verwacht worden, gemeente Rijswijk en Rijswijk Wonen zullen hierin hun verantwoording (en budget) moeten nemen.

M.b.t. de buurtfunctie/wijkhuiskamer, zou onze voorkeur uit gaan om deze in het Huis van Stad onder te brengen. Invulling van vrijwilligers is dan misschien makkelijker te combineren met andere activiteiten in het Huis van de Stad. Het Huis van de Stad is dichtbij Te Werve Oost gelegen, goed bereikbaar en voldoende parkeermogelijkheden.

Graag willen wij ook uw aandacht vragen voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de sloop en nieuwbouw periode. Een ontwikkelingsperiode van 6-7 jaar is erg lang en kan van grote invloed op de achterblijvende bewoners zijn. Snel bouw zoals bij Project de Schakel zouden wij zeer op prijs stellen.

Wij wonen nu heel prettig in de wijk en hopen dat u met een goed aangepast plan komt waarbij wij, en alle andere achterblijvende bewoners, niet tekort worden gedaan in hun huidige woonsituatie zodat we nog heel lang met groot plezier in Te Werve Oost kunnen wonen. We vernemen graag van u.

Met vriendelijke groeten,



Goedenavond,

Inspreektest 5 oktober 2023

Mijn naam is [REDACTED] en ik woon samen met mijn man sinds 2019 met veel plezier, (weer) in Te Werve, in 1 van de 3 Hofdames, gelegen aan de Van Vollenhovenlaan.

Allereerst, wij zijn niet tegen de geplande vernieuwing in onze wijk en we hebben alle ontwikkelingen tot nu toe gevolgd en de participatie bijeenkomsten bijgewoond.

Wij maken ons echter nog steeds zorgen over de grote toename van het aantal woningen. Uitgaande van 550 nieuwe woningen is het een stijging van 55% (t.o.v. sloop 355) en bij 590 nieuwe woningen (dit was nog eerder niet bij ons bekend), zelfs 66%! Daarbij moet, ons inziens, niet vergeten worden dat er ook al 64 woningen op de locatie 'Bloedbank' worden gerealiseerd.

Volgens het kadaster heeft Te Werve al 2510 inwoners per vierkante kilometer en is daarmee de bevolkingsdichtheid van deze wijk flink boven het gemiddelde van Nederlandse buurten. Blijft onze wijk nog wel prettig leefbaar of wordt het overbevolkt met alle gevolgen van dien?

We begrijpen dat er woningnood is, maar het lijkt er nu op dat dit met hoogbouw in onze wijk Te Werve Oost opgelost moet gaan worden. Zoveel extra woningen en daarmee samenhangende hoogbouw (8-12 etages) in zo'n klein gebied? In onze ogen sluit dit totaal niet aan op de huidige bebouwing (zijnde 5-7 etages met set backs) en daarmee ook niet op de in het raadsvoorstel genoemde ambitie: Aansluiten op de bestaande bebouwing.

De omliggende wijken, zoals Havenkwartier, Plaspoelpolder en Kesslerpark zijn in onze ogen veel geschikter voor hoogbouw, vanwege de veelal leegstaande en hoge kantoorgebouwen plus kortere afstand naar de uitvalswegen.

Verder hopen wij dat het principe STOMP gaat werken, hoewel recente berichtgeving vanuit Rijswijk Buiten/Parkrijk ons helaas geen vertrouwen geeft. Er zal duidelijke communicatie over dit principe bij de verhuur/verkoop van de woningen moeten plaatsvinden anders krijgen wij, de achterblijvers, hier last van.

Bedankt voor uw aandacht en wij hopen dat u onze zorgen ten zeerste ter harte neemt.



Artikel uit Rijswijks Dagblad

## Rijswijk krijgt te maken met tendens in de nieuwbouw

15 January 2024, 06:20 uur

Lokaal

Blijven tekenen, bouwen en verkopen. Dat is de tendens in een groeigemeente als Rijswijk.

Ook in het derde kwartaal werden er minder nieuwbouwwoningen verkocht.

In het derde kwartaal van 2023 werden er ruim 3,8 duizend nieuwbouwwoningen verkocht, bijna 30 procent minder dan een jaar eerder. De transactieprijs van nieuwbouwwoningen was 1,9 procent hoger dan een jaar eerder. De huizenprijzen van zowel bestaande als nieuwbouwwoningen samen lagen 3,8 procent lager.

Advertentie gesloten door Google

Hiermee behoort Nederland tot de 10 landen waar de huizenprijzen in het derde kwartaal lager waren dan een jaar eerder. Dit blijkt uit nieuwe cijfers van het CBS, het Kadaster en Eurostat.

*Ook een gemeente als Rijswijk, waar de ambities voor nieuwbouw de lucht in worden geprezen, dient hier waakzaam voor te zijn. Men kan wel blijven bouwen en ieder stukje grond benutten, maar de feiten leren dat er in landelijk opzicht maar liefst 30 procent minder nieuwbouwwoningen worden verkocht. De toekomst zal leren of het College goed inspeelt op deze tendens.*



## Nu al parkeerproblemen in Rijswijk Buiten?



Datum  
mrt. 21, 2018

Deel op Facebook

Tweet op twitter



Rijswijk kent parkeerproblemen, zover is duidelijk. Ook in RijswijkBuiten schijnt dat het geval te zijn. "Bij aanbouw van een compleet nieuwe wijk zou je toch zeggen dat er rekening gehouden wordt met voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers, maar is dat zo? Nu al bereiken ons de eerste geluiden uit Rijswijk Buiten dat bewoners maar met moeite een parkeerplek kunnen vinden", aldus Jeroen Weber van LR Rijswijk.

### Meer parkeerplaatsen maken

Zoals bij "De Menagerie" op één van de eilanden in Rijswijk Buiten. Jeroen: "In de brochure waren er meer parkeerplaatsen aangegeven dan daadwerkelijk uiteindelijk zijn gerealiseerd, iets wat direct al parkeerverlast geeft. Hier moet niet over gepraat worden maar gewoon pragmatisch en snel worden opgepakt, meer plekken creëren. Een vergelijkbaar probleem ontstond ook na de nieuwbouw aan de Populierlaan en de Prunuskade in Oud Rijswijk, er was simpelweg verkeerd ingeschat hoeveel parkeerdruk nieuwe woningen zouden veroorzaken".

De LP Rijswijk wil zich hardmaken voor de aanleg van meer parkeerplaatsen in gebieden waar de parkeerdruk hoog is in plaats van het parkeerprobleem als excuus om meer vage zone's betaald parkeren in te voeren!



Joey

Redacteur Rijswijk.tv



▲ In de nieuwe duurzame wijk RijswijkBuiten nabij het Wilhelminapark hebben de bewoners last van parkeerproblemen © Henriette Guest

## Zelfs in deze 'meest duurzame wijk' willen gezinnen twee eigen auto's voor de deur: 'Meer plekken nodig'

Met de (bak)fiets of deelauto naar het werk? Klinkt leuk, maar nota bene in een van de meest duurzame nieuwbouwwijken van Nederland blijken gezinnen toch écht graag twee eigen auto's voor de deur te hebben. Daarvoor zijn echter niet voldoende parkeerplekken aangelegd, wat leidt tot dagelijkse frustratie: 'In een wijk waar vaak beide partners moeten werken om een hypotheek te betalen kun je bijna niet aannemen dat één auto per huishouden volstaat.'

Leonie Kapiteyn 06-08-23, 06:03

16 JAN. 2024

Corsa nummer:

Rijswijk, 13 januari 2024.

Geachte leden gemeenteraad,

Hierbij verzoeken de bewoners van de eengezinswoningen aan de Karel Doormanlaan [REDACTED] en aansluitend de Generaal Berenschotlaan [REDACTED] die zoals is besloten in december 2023 blijven staan, of het mogelijk is de huidige vijf parkeerplaatsen voor hun woningen te handhaven. Dat is niet meegenomen in het bestemmingsplan van Te Werve Oost. Momenteel betalen we 68 euro per jaar voor een parkeerplaats. Bewoners van de nieuwbouw zullen gebruik moeten maken van de ondergrondse parkeergarages met een nog onbekend tarief per maand. Wij zouden graag onze parkeerplaats willen behouden.

Met vriendelijke groet,

Karel Doormanlaan [REDACTED]

Karel Doormanlaan [REDACTED]

Karel Doormanlaan [REDACTED]

Karel Doormanlaan [REDACTED]

Gen. Berenschotlaan [REDACTED]



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

**RWS INFORMATIE**

Gemeenteraad van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305  
2280 HH Rijswijk

Datum 12 januari 2024  
Onderwerp Zienswijze Rijkswaterstaat op ontwerpbestemmingsplan  
"Te Werve Oost".

Geachte gemeenteraad,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Te Werve Oost', dat tot en met 1 februari 2024 ter inzage ligt, dien ik namens Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening de volgende zienswijze in.

Rijkswaterstaat ziet, als beheerder van de nabij uw plangebied gelegen rijksweg A4, toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

Rijkswaterstaat verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluitingen van) rijksweg A4 in beeld worden gebracht. Dit onderzoek moet worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Onder grootschalige ontwikkelingen valt onder andere een woningbouwontwikkeling van meer dan 250 woningen binnen 5 kilometer van een aansluiting op de rijksweg en/of 10 ha bedrijventerrein en/of 5.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlak. De ontwikkeling die uw plan mogelijk maakt, is dus grootschalig. Daarom dient genoemde analyse aanwezig te zijn maar deze ontbreekt.

In de toelichting is nu opgenomen dat de verkeersgeneratie van dit plan redelijk beperkt is. Er wordt gesteld dat het lokale wegennet voldoende restcapaciteit heeft om dit extra verkeer af te wikkelen. De impact op de aansluiting Plaspoelpolder en de rijksweg A4 zelf wordt niet in beeld gebracht.

Vanuit het project A4 Haaglanden-N4 van Rijkswaterstaat worden infra-maatregelen voorzien op de aansluiting Plaspoelpolder en de rijksweg A4. Hierdoor zal een voldoende robuuste verkeerssituatie ontstaan. Dit is onder andere ook met uw gemeente afgestemd.

**Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid**

Afdeling Netwerkontwikkeling  
en Visie

Laan op Zu d 45  
3072 DB Rotterdam  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
T 088 153 49 22  
www.rijkswaterstaat.nl

**Contactpersoon**

[Redacted contact information]

**Ons kenmerk**

[Redacted reference number]

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

-

**Datum**

12 januari 2024

**Ons kenmerk**

Echter, zoals bekend staat het project in pauzestand, dus wanneer deze maatregelen uitgevoerd worden is nu niet bekend.

Gelet op het rijksbelang verzoek ik u om bij dit plan ook de impact op de aansluiting Plaspolder en de A4 in beeld te brengen voor de situatie dat de A4 niet verbreed wordt. Deze analyse dient u op te nemen in de toelichting van uw plan.

Zolang Rijkswaterstaat geen inzicht heeft in de verkeerseffecten van uw plan op het Hoofdwegennet, alsmede de mogelijke maatregelen, kan ik niet instemmen met uw plan.

Daarom dient u – vóór vaststelling van dit bestemmingsplan – met Rijkswaterstaat in overleg te gaan over de uitgangspunten voor de verkeerseffecten en de analyse (en eventuele knelpunten en maatregelen) als gevolg van uw ontwikkeling.

U kunt hierover contact opnemen met mijn collega de [REDACTED]

Op grond van uw verdere analyse en nader overleg kan Rijkswaterstaat toetsen of zij alsnog kan instemmen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,

hoofd Netwerkontwikkeling en Visie  
Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

