Rijswijk

BIJLAGE 3

LEEFBAARHEIDSEFFECTRAPPORTAGE (LER)

Peter Bos

Leefbaarheidseffectrapportage



Peter Bos

Projectleider Havenkwartier, gemeente Rijswijk

Waarom een LER?

- Geen wettelijke eis
- Verzoek vanuit **inspraak**
- Inzicht in alle effecten van het plan **op de wijk**
- **Milieueffecten**: aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling
- Experiment binnen Rijswijk

Methode

- **Scope**: meten effecten plan mei ‘19 op de wijk
- **Overige effecten**: naar voorbeeld *Bezuidenhout* (voor zover meetbaar)



Criteria (naar voorbeeld Bezuidenhout)

Kwaliteit openbare ruimte
- Aantal bomen
- Afstand naar afvalcontainers
- Aantal afvalcontainers
- Oppervlak openbaar groen en water

Veiligheid
- Brandweerkazerne/afstand
- Inbraken
- Inwoners per agent
- Sociale veiligheid

Mobiliteit (notities verkeer/parkeren)
- Fietsenrekken/stalling
- Afstand oprit naar snelweg
- Parkeerdruk
- Treinstation/ander OV

Ruimtegebruik
- FSI (Floor Space Index)
- PSI (Public Space Index)
- Woningdichtheid

Voorzieningen/overig
- Afstand, omvang scholen,….etc.
- WOZ waarde

M.e.r.-beoordeling
- Fijnstof PM_{10}
- Fijnstof $PM_{2,5}$
- Geluidsbelasting spoor
- Geluidsbelasting weg
- Stikstofdioxide

Veiligheid / voorzieningen



Nu

- Veroudering panden/leegstand
- Sociale onveiligheid
- Criminaliteit/ondermijning
- Geen voorzieningen



Straks

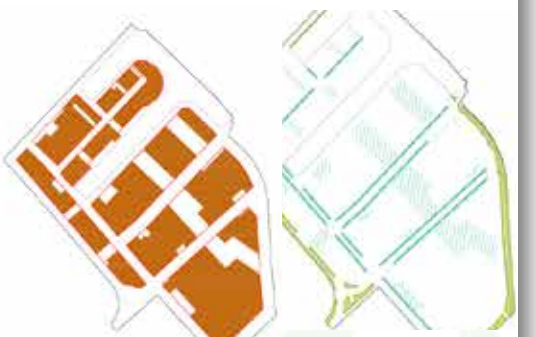
- Vernieuwde wijk, minder leegstand
- Sociaal veilig (24/7)
- Minder criminaliteit
- Voorzieningen
- Profijt bestaande voorzieningen

Openbare ruimte en groen / water



Nu

•verhard auto-gebied
•matige verkeersveiligheid
•weinig groen
•water slecht beleefbaar
(3,4 ha. groen/water, ± 330 bomen)



Straks

•groenere en verkeersveiliger straten
•meer autovrij en autoluw
•meer en beter beleefbaar groen en water
(4,9 ha., ± 400 bomen)

Wonen/ bedrijven/ voorzieningen/ dichtheid



Nu *circa*

- ✓ 3 woningen
- ✓ 20.000 m^2 kantoren
- ✓ 100.000 m^2 bedrijven
- ✓ 0 m^2 voorzieningen
- ✓ 0,6 FSI



Straks *circa*

- ✓ 95-120 woningen per ha.
- ✓ 0 m^2 kantoren
- ✓ 70.000 m^2 bedrijven
- ✓ 30.000 m^2 voorzieningen (o.a. hotel Sijthoff)
- ✓ 1,9 FSI (ref. Masterplan In de Bogaard)

Relatie met aandachtspunten

Recreatie langs Vliet onaantrekkelijk

- ✓ Aantrekkelijk door autoluwe/autovrije straten en minder verharding
- ✓ Sociale veiligheid neemt toe
- ✓ Hoge zon- en windnormen

Wonen langs A4 onleefbaar i.c.m. verbreding A4

- ✓ Met maatregelen leefbaar
- ✓ Aantrekkelijk door nabijheid voorzieningen/openbaar groen/water

Geluidsoverlast door horeca – *niet in LER*

- ✓ Handhaving cf. Rijswijks beleid

Bedrijven behouden

- ✓ Bedrijfsoppervlakte blijft, 30% omgezet naar voorzieningen

6. Het wordt in de toekomst prettiger wonen en werken in het Havenkwartier.

A. Helemaal mee eens
B. Enigszins mee eens
C. Neutraal
D. Enigszins niet mee eens
E. Helemaal niet mee eens

7. Het wordt in de toekomst prettiger wonen en leven in de omliggende buurten

A. Helemaal mee eens
B. Enigszins mee eens
C. Neutraal
D. Enigszins niet mee eens
E. Helemaal niet mee eens

Leefbaarheidseffectrapportage Havenkwartier (LER HK) – toelichting

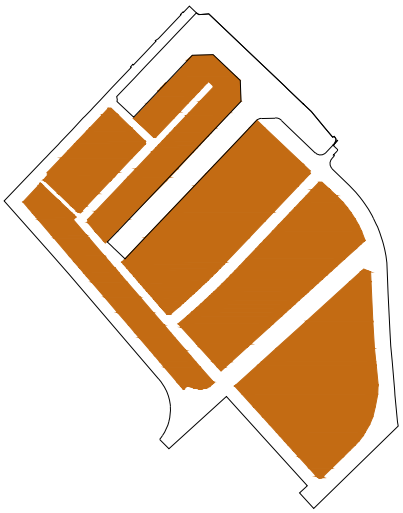
Tijdens het participatietraject bleek er behoefte aan een beknopte leefbaarheidseffectrapportage (LER). Hierbij is gekeken wat de effecten van de ontwikkeling zijn op een zestal categorieën; kwaliteit openbare ruimte, mobiliteit, ruimtegebruik, veiligheid, voorzieningen en overig. De LER bevat een aantal aanvullende, niet wettelijke maar voor de omgeving waardevol te toetsen aspecten ten aanzien van de leefbaarheid.

Het onderzoek heeft geresulteerd in onderstaand schema, waarbij wordt gekeken naar de huidige en toekomstige situatie van de leefbaarheid in het gebied Havenkwartier. Hierbij moet de opmerking worden gemaakt dat er in het huidige plangebied geen inwoners / woningen zijn, waardoor er niet voor elke categorie ieder aspect kan worden vergeleken. Deze rapportage is gestart in oktober 2019. De rapportage is gemaakt op het Ruimtelijk Kader en het Ontwikkelingsperspectief Havenkwartier van mei 2019 en de aanvullingen, zijnde “Notitie verkeer” en de “Notitie parkeren”. Aanpassingen in het ruimtelijk kader van daarna zijn niet meegenomen in deze rapportage.

Effect	Norm	Toelichting
KWALITEIT OPENBARE RUIMTE		
Aantal bomen	Per inwoner	Het aantal bomen in plangebied neemt toe van 331 naar 399 bomen. Dit effect is positief op de leefbaarheid in het gebied en in de omgeving. (zie bijlage voor meer informatie)
Afvalcontainers	Gemiddelde afstand	De richtlijn voor de maximale loopafstand voor een ondergrondse container restafval ligt op circa 250 meter. Alle richtlijnen voor plaatsing zijn vastgelegd in de notitie Beleidscriteria voor het plaatsen van ondergrondse containers, 2020, nr. 20.071457.
Aantal afvalcontainers	Per inwoner	Bij hoogbouw wordt voor alle afvalstromen ondergrondse containers (OC’s) toegepast, waarvan rest- en GFT-afval zijn afgesloten met toegangscontrole. De inzamelcapaciteit per stroom/ container is: • 80 Huishoudens op een OC-restafval • 100 Huishoudens op een OC-GFT (groente, fruit, tuinafval) • 250 Huishoudens op een OC-OPK (oud papier, karton) • 75 Huishoudens op een OC-PMD (plastic, metaal, drankverpakkingen).
Fijnstof PM_{10}	Wettelijk	Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden, zie m.e.r-beoordeling
Fijnstof $PM_{2,5}$	Wettelijk	Er wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht worden, zie m.e.r.-beoordeling
Geluidsbelasting rail	Woningen boven norm %	In de m.e.r.-beoordeling is gekeken hoeveel woningen in Havenkwartier boven/onder de norm komen (geen %). De te bouwen woningen kunnen door maatregelen voldoen aan de wettelijke geluidsbelastingnormen. De te bouwen woningen schermen enigszins het geluid van trams langs de Elsenlaan af op de omgeving. Het geluid van treinen wordt niet afgeschermd, maar de spoorlijn is qua geluid op grote afstand gelegen.
Geluidsbelasting weg.	Woningen boven norm %	In de m.e.r.-beoordeling is gekeken hoeveel woningen in Havenkwartier boven/onder de norm komen (geen %). De te bouwen woningen zorgen voor een afschermend effect van het geluid van de A4 op de woningen in Havenkwartier en Bomenbuurt. De te bouwen woningen kunnen door maatregelen voldoen aan de wettelijke geluidsbelastingnormen.
Oppervlak openbaar groen en water	Per woning	Het oppervlak groen en water neemt toe van 34.000 m^2 naar 49.000 m^2, het oppervlak groen en water wordt daardoor; 19,7 m^2 per inwoner. Door de toename van het percentage openbaar

		gebied, van 39% naar 56%, in het plangebied en de verplichtstelling van een oppervlakte groene daken (deze daken zijn niet meegerekend) ontstaat er een aantrekkelijk gebied. Het oppervlak van 19,7 m^2 is lager dan het gemiddelde in Rijswijk (77 m^2/inwoner). Echter is dit een binnenstedelijke ontwikkeling in de nabijheid van het Elsenburgerbos.en de Landgoederenzone.
Stikstofdioxide	Wettelijk	Er worden geen nadelige gevolgen door stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden verwacht als gevolg van de transformatie van het Havenkwartier, mits er gebruik wordt gemaakt van schoon materieel ((minimaal werktuigen stage 4 (bouwjaar 2014) en minimaal vrachtwagens Euro VI (bouwjaar 2013)) tijdens de realisatiefase. (zie rapportage stikstofberekening Havenkwartier voor meer informatie)
MOBILITEIT		
Fietsenrekken/ stalling	Bezetting%	Wordt onderzocht als onderdeel van het mobiliteitsplan.
Oprit naar snelweg	Gemiddelde afstand	Doorstroming op gemeentelijke wegen blijft binnen de normen, zie notitie verkeerseffecten.
Parkeerdruk	%	Er zijn voldoende openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied en wordt het parkeren op eigen terrein opgelost voor de woningen, zie notitie parkeren.
Treinstation/ ander OV	Gemiddelde afstand	Het Havenkwartier ligt relatief dicht (gemiddeld 1,8 km) van het treinstation, dit is 20 minuten lopen of 7 minuten fietsen. De reisafstand tot een intercitystation (Den Haag HS) is 16-18 minuten. Daarnaast zijn er vier tram- en bushaltes die het plangebied ontsluiten.
RUIMTEGEBRUIK		
FSI (Floor Space Index)	M^2 bebouwd vloeropper-vlakte (incl. verdiepingen) per m^2 plangebied	De FSI nu is 0,61, zie Ruimtelijk kader. De FSI kan toenemen naar 1,90. Deze buurtdichtheid is te vergelijken met de voorziene buurtdichtheid van het masterplan voor In de Bogaard. De hogere FSI wordt veroorzaakt door de menging van werken met wonen. Het effect van de hoge FSI op de omgeving vertaalt zich met name in verkeerseffecten, bezonning, wind, geluidsbelasting, veiligheid en het niveau van voorzieningen. De wind- en bezonningsnormen zijn beschreven in het Ruimtelijk Kader, paragraaf 4.2. De effecten zullen tevoren beschreven worden aan de hand van de actuele plannen. De andere voornoemde effecten zijn in deze LER beschreven.
PSI (Public Space Index)	M^2 openbaar gebied per m^2 plangebied	Het percentage openbaar gebied neemt toe van 39% naar 56%. De recreatiemogelijkheden voor omwonenden en bedrijven neemt daardoor toe. Er ontstaan aantrekkelijke verblijfsplekken aan en routes over de havens. Hierdoor kan voorzien worden in de benodigde sport- en spelruimte voor de nieuwe inwoners.
Woning-dichtheid	Aantal per hectare	De woningdichtheid in Havenkwartier gaat van 0 naar ca. 122 woningen per hectare. Dit heeft effect op de bebouwingsdichtheid FSI (verder beschreven bij FSI). De hoge woningdichtheid maakt het gebied aantrekkelijk voor de vestiging van voorzieningen zoals horeca, buitenschoolse en kinderopvang en medische voorzieningen.
Veiligheid		
Brandweer-kazerne	Gemiddelde afstand	Afstand is van belang voor de veiligheid. De brandweerkazerne is dichtbij (gemiddeld op circa 800 meter, 3 minuten rijden), dus de wijk is hierdoor relatief brandveilig.
Inbraken	Per woning	Er zijn nu geen woningen, dus vergelijking is niet mogelijk.
Inwoners	Per agent	Het aantal agenten per inwoner is wettelijk bepaald. Hoe dit uitpakt voor Rijswijk bij realisatie van de plannen is nu niets te zeggen.

Sociale veiligheid		Door vestiging van vele inwoners in het Havenkwartier wordt het Havenkwartier sociaal veiliger, hetgeen naar verwachting tot vermindering van inbraken of schade bij bedrijven zal leiden. Ook wordt het gebied veiliger om ín het donker doorheen te lopen of te fietsen. De toename van sociale veiligheid is een positief effect voor omwonenden. Of dit ook bijdraagt tot minder inbraken of criminaliteit is op dit moment niet te zeggen.
Voorzieningen		
Basisscholen Bibliotheken Buitensch. opvang Café's Voortgezet onderwijs Huisartsen Kinderdag-verblijf Supermarkten Winkels	Gemiddelde afstand	De woningen in het plangebied liggen relatief dichtbij voorzieningen en OV-haltes in vergelijking met alternatieve locaties om woningen te bouwen in de regio. Dit betekent dat het vervoer naar deze voorzieningen dor de relatief korte afstanden vaak niet per auto zal worden afgelegd. Daarnaast zullen de voorzieningen door de toename van het aantal inwoners profiteren van de plannen voor het Havenkwartier. De afstanden tot kindergerichte voorzieningen als basisscholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang zijn sterk afhankelijk van de kansen om deze voorzieningen op te richten in het Havenkwartier. In Havenkwartier wordt niet gemikt op de vestiging van gezinnen dus vestiging van een basisschool ligt niet voor de hand. Wel wordt gestreefd naar vestiging van buitenschoolse en kinderopvang, die ook aantrekkelijk is voor gebruik door werknemers uit de omgeving en omwonenden. In Havenkwartier wordt gestreefd naar een toename van het aantal horecavestigingen (café's , restaurants, hotels), kleinschalige detailhandel en medische voorzieningen. Voor omwonenden is het effect van de plannen in het Havenkwartier op beschikbaarheid van voorzieningen dat sommige voorzieningen dichterbij komen (horecavestigingen, buitenschoolse en kinderopvang, kleinschalige detailhandel en medische voorzieningen), en dat sommige voorzieningen beter kunnen functioneren door toename van inwoners/klanten. Veel vervoer van inwoners van het Havenkwartier naar deze voorzieningen zal door de relatief kleine afstanden niet per auto worden afgelegd, hetgeen verkeersdrukte beperkt.
OVERIG		
WOZ waarde	Gemiddelde in euro	De gemiddelde WOZ-waarde in de omgeving zal naar verwachting stijgen omdat het aantrekkelijker is te wonen nabij een woonwijken met voorzieningen dan te wonen nabij een industrieterrein. Voor een aantal woningen aan de Prunuskade en Handelskade is er ook nadeel in de zin van beperkt minder bezonning door de hoogbouw en/of nieuwe bebouwing (deze analyse is gebaseerd op het Ruimtelijk Kader dd. mei 2019, deze effecten zijn voor de plannen aan de Nijverheidsstraat van oktober 2020 op het moment van schrijven van deze rapportage nog niet in beeld gebracht; deze effecten zullen door bouwhoogteverlaging nog kleiner zijn). Vermindering van privacy is niet aan de orde omdat er vanuit de bedrijfsterreinen ook inkijk in de woningen en tuinen mogelijk is. De WOZ-waarde voor de bedrijfspanden zal ook stijgen omdat het gebied aantrekkelijker en de gebruiksmogelijkheden van de terreinen groter wordt, ondanks de toename van verkeer en beperkte vermindering van bezonning.

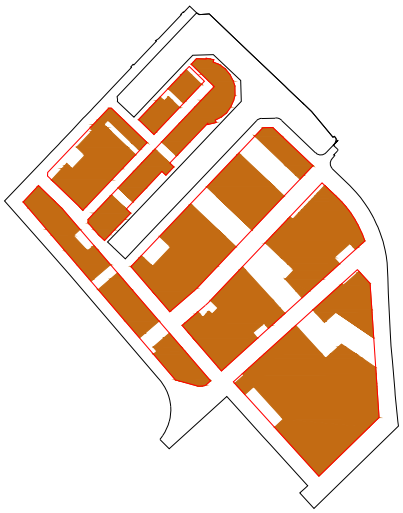


Huidige situatie

Privé:	125.877 m2	
Openbaar:	79.959 m2	
(waarvan water):		24.768 m2

Plangebied: 205.836 m2

PSI: 0.39 39% openbare ruimte



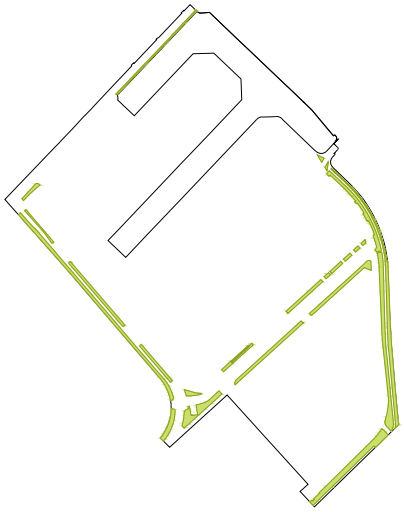
Toekomstige situatie

Privé:	91.277 m2	
Openbaar:	114.558 m2	
(waarvan water):		24.768 m2

Plangebied: 205.836 m2

PSI: 0.56 56% openbare ruimte
\+ 34.599 m2 OR t.o.v. huidige situatie

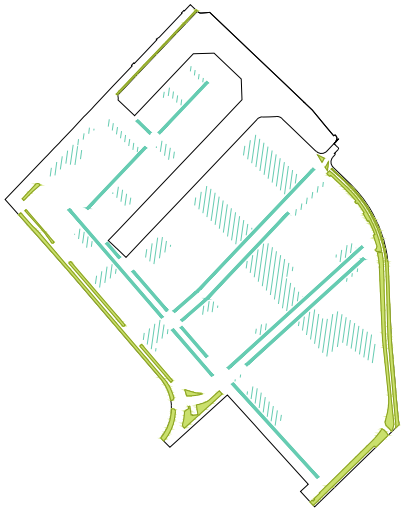
Havenkwartier Rijswijk Input LER Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk	**PSI - berekening** datum 28 november 2019	STUDIO. HARTZEMA. studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com



Huidige situatie

Publiek groen:	9.015 m2
Oppervlaktewater:	24.768 m2

Totaal: 33.783 m2
Woningen: 0

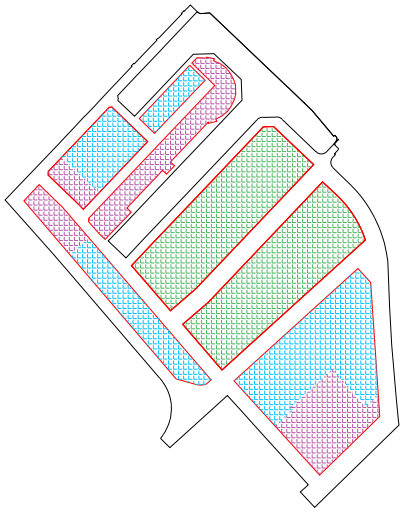


Toekomstige situatie

Behoud huidig groen:	7.366 m2
Oppervlaktewater:	24.768 m2
Nieuw, wadi's:	3.516 m2
Nieuw, sunspots:	13.691 m2

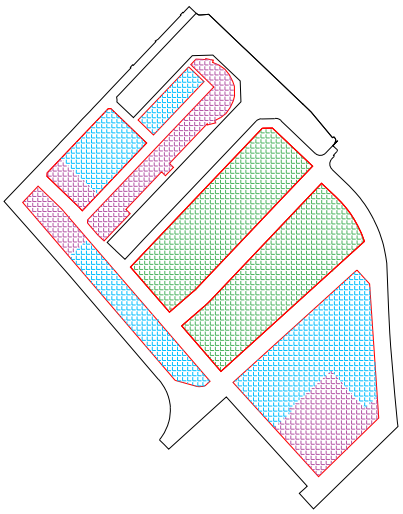
Totaal: 49.341 m2
Woningen: 2500
Groen/woning: 19,7 m2

Havenkwartier Rijswijk Input LER Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk	**Groenoppervlak** datum 28 november 2019	studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com



Fase 1 (blauw): *Op basis van rekenregels Ruimtelijk Kader*	214.561 m2 BVO
Fase 2 (groen): *Schatting: 0.5x blok-fsi fase1*	130.850 m2 BVO
Bestaande en lopende ontwikkelingen (paars): *Harbour village + garage, Steenvlinder, Elsenlaan 321, Sijthoff Hotel*	45.362 m2 BVO
Totaal oppervlak BVO:	390.773 m2
Plangebied:	205.836 m2
Gebieds-FSI:	1,90

Havenkwartier Rijswijk Input LER Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk	**FSI - berekening** datum 28 november 2019	studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com



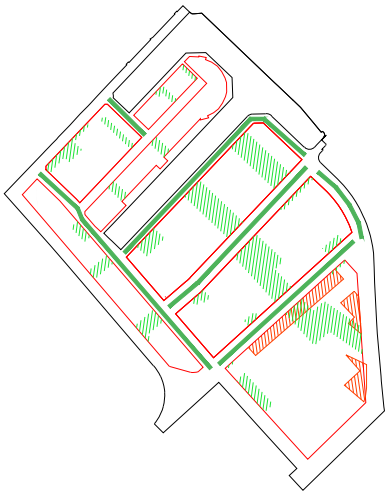
Totaal oppervlak BVO: *Fase 1 + Fase 2 + Overig*	345.411 m2
minus Totaal oppervlak Bedrijf:	79.845 m2
Subtotaal:	265.566 m2 BVO
BVO woonoppervlak:	265.566 m2
-30% tbv trap/lift/berging:	239.009 m2
-20% tbv parkeren:	203.158 m2
Subtotaal:	148.717 m2 BVO
subtotaal/ 60: (gem woninggrootte)	2.479
Totaal aantal woningen:	2.500
Plangebied:	205.836 m2
Woningdichtheid:	122 woning/ha

Havenkwartier Rijswijk Input LER Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk	**Woningdichtheid** datum 28 november 2019	studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com

BOOMTOTAALZORG

Bijlage IV Behoudenswaardige bomen





Huidige situatie

Beeldbepalend:	22
Boomstructuur:	18
Biodiversiteit:	163
Niet behoudenswaardig:	128
Totaal:	331
Woningen:	0

Toekomstige situatie

Weg

Limpergstraat:	14	(niet behoudenswaardig)
Jaagpad:	50	(biodiversiteit)
subtotaal:	*64*	

Bij

Klipperstraat:	2
Industriekade:	15
Steenplaetsstraat:	19
Limpergstraat:	9
Koopmansstraat:	7
Jaagpad:	14
Doorsteek:	40
Sunspots:	onbekend, schatting 26 (1 per sunspot)
subtotaal:	*132*
Balans:	+68
Totaal:	399
Inwoners: (woningen x 1,5)	3750
Boom per inwoner:	0.11

Havenkwartier Rijswijk Input LER Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk	**Aantal bomen** datum 3 december 2019	STUDIO. HART ZEMA. studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com

Rijswijk

BIJLAGE 4

VERKEERSNOTITIE

Jaco van Trigt

Kernboodschap/ samenvatting:

Naar een bereikbaar en leefbaar Havenkwartier
Het Havenkwartier is aangewezen als transformatiegebied. Door de gunstige ligging aan de haven en de Vliet biedt het uitstekende kansen om een prettig verblijfsgebied te worden met een mix van wonen, horeca en werken. De huidige bedrijvigheid blijft behouden of wordt vernieuwd, leegstaande kantoren worden omgebouwd naar woningen en de openbare ruimte wordt opgewaardeerd en vergroend. Er wordt gedacht aan toevoeging van 2.000 tot 2.500 woningen. Ongeveer 30.000 m2 bedrijfsruimte mag getransformeerd worden naar voorzieningen, zoals een hotel, restaurant/café, buurtsupermarkt en medische voorzieningen.
Op het gebied van mobiliteit en verkeer biedt deze transformatie kansen maar zeker uit uitdagingen. De nabijheid van rijksweg A4 is een pluspunt maar zorgt er ook voor dat gemeentelijke wegen, zoals de Diepenhorstlaan, Veraartlaan en Burgemeester Elsenlaan tijdens de spitsperiodes vol raken. De afgelopen decennia was het mobiliteitsbeleid gericht op spreiden van autoverkeer over de wegen die er al zijn en waar nog ruimte was en op de aanleg of verbreding van wegen. Door ruimtegebrek en door geluidsoverlast of slechte luchtkwaliteit volstaat dit beleid in de Randstad niet langer meer. Nieuwe of bredere wegen blijken slechts tijdelijk een oplossing op de routes te geven doordat de vrijkomende ruimte al snel weer ingenomen werd door extra verkeer. Een voorbeeld is de A4 tot Schiedam die steeds drukker geworden is en de A13 waar na een periode van afname nu alsnog evenveel automobilisten gebruik van maken. Mensen pasten hun routekeuze aan (gestuurd door hun navigatiesysteem) of gingen verder van hun werk wonen. Om steden in de toekomst bereikbaar maar ook leefbaar te houden zijn andere oplossingen nodig.

Vandaar dat het mobiliteitsbeleid niet langer gericht is op uitbreiding maar op betere benutting van het bestaande wegennet in combinatie met het aanbieden van alternatieven zoals goed openbaar vervoer. Betere benutting gebeurt bijvoorbeeld door toepassing van slimme technieken, zoals verkeerslichten die het verkeer beter en eerder kunnen detecteren en zo efficiënter verkeer kunnen verwerken. Doelstelling van Rijswijk is om de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe wijken, ondanks verdere verstedelijking, minimaal op hetzelfde niveau te houden. Daarnaast wordt sterk ingezet op het gebruik van alternatieven voor de auto zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen.

Het Havenkwartier heeft een gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en fietsnetwerk en biedt daardoor uitstekende kansen voor verstedelijking. NS station Rijswijk is binnen 10 minuten met de fiets te bereiken, en de tramhaltes van lijn 1 en lijn 17 liggen op loopafstand. Met tram of fiets zijn de intercitystations Den Haag en Delft Centraal en Hollands Spoor snel te bereiken. En een aantal jaren geleden is de nieuwe fiets-/voetgangersbrug 'De Oversteek' over het Rijn-Schiekanaal gerealiseerd waarmee het gebied goed is aangehaakt op de regionale fietsstructuur en tramlijn 1.
In de planvorming wordt zowel op gebiedsniveau als bij de detaillering van de ontwerpen aandacht besteed aan kwalitatief hoogwaardige voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Zo worden er nieuwe fietsroutes door en naar de wijk aangelegd en komen er brede trottoirs die met plantenbakken en/of bomen afgescheiden zijn van de rijbaan voor het autoverkeer waardoor het prettig lopen is. Ook wordt onderzocht of door toepassing van deelauto's in het Havenkwartier de gebruikelijke parkeernorm iets naar beneden bijgesteld kan worden wat een gunstig effect kan hebben op de verkeersdruk in en naar de wijk. Voor het autoverkeer vormen de kruisingen van de Burgemeester Elsenlaan met de Limpergstraat en de Handelskade de belangrijkste toegangen tot het Havenkwartier. Uit doorrekeningen door een gespecialiseerd onderzoeksbureau blijkt dat deze kruisingen het verkeer, ook in de toekomstige situatie, kunnen verwerken. Een nieuwe, derde aansluiting voor het autoverkeer is niet nodig. Nader onderzocht wordt op welke wijze sluipverkeer door de wijk kan worden ontmoedigd. De wijk wordt verder optimaal ingericht voor gebruik van openbaar vervoer, fiets en lopen en deelmobiliteit wordt zoveel als mogelijk gefaciliteerd. Vanwege de plek in de stad is dat een logische en positieve ontwikkeling. Deze ontwikkelingen komen niet alleen ten goede aan de bereikbaarheid van het Havenkwartier zelf maar zorgen er ook voor dat omliggende wijken bereikbaar en leefbaar blijven.

De inspraakreacties ten aanzien van het onderwerp "verkeer en bereikbaarheid Havenkwartier" zijn samen te vatten in onderstaande 5 hoofdvragen:

1. **Het is nu al zo druk op de hoofdwegen in Rijswijk. Hoe moet dat als er nog zoveel woningen worden toegevoegd?**
   Rijswijk maakt onderdeel uit van de sterk verstedelijkte 'Metropoolregio Rotterdam Den Haag'.
   De verwachting is dat het aantal inwoners in de regio tot 2040 zal groeien met zo'n 400.000 inwoners. Ook het aantal arbeidsplaatsen en het toerisme zullen de komende decennia nog sterk groeien. Het gevolg hiervan is een grote toename van het aantal verplaatsingen. Steeds meer ontstaat het besef dat het huidige mobiliteitssysteem hier niet op is berekend en dat andere oplossingsrichtingen nodig zijn om gebieden naar de toekomst toe bereikbaar te houden. De ruimte om knelpunten fysiek op te lossen door uitbreiding met extra wegen ontbreekt veelal of leidt tot leefbaarheidsknelpunten zoals geluidsoverlast of een slechte luchtkwaliteit. Ook blijkt capaciteitsuitbreiding slechts tijdelijk verlichting op het wegennet te geven doordat de vrijkomende ruimte al snel weer wordt ingenomen door extra verkeer.

   Nieuwe denkrichtingen richten zich steeds meer op het stimuleren van alternatieven voor de auto zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daaraan gekoppeld worden maatregelen om onnodig autogebruik tegen te gaan. Door meer gebruik te maken van ruimte-efficiënte, schone en veilige vormen van mobiliteit blijft er meer ruimte over voor bijvoorbeeld groen, spelen en sport.
   In het ruimtelijk kader Havenkwartier is hier een eerste aanzet toe gedaan, bijvoorbeeld door in de wegprofielen voldoende ruimte te reserveren voor fietsers en voetgangers. Door de openbare ruimte kwalitatief hoogwaardig in te richten met veel groen en water wordt het straks aantrekkelijker om door het Havenkwartier te lopen en te fietsen. Wel is het ook nodig om met maatregelen verkeerskruispunten verder te optimaliseren. Verder worden de mogelijkheden verkend voor verbetering van de fietspaden, meer stallingsmogelijkheden voor fietsen bij bijvoorbeeld OV-stations en nieuwe mobiliteitsconcepten voor o.a. gedeeld autogebruik en bevoorrading.
   Bij de keuze van de doelgroep waar we ons in het Havenkwartier op richten, laten we mobiliteitstrends meewegen. Zo blijkt uit onderzoek door CBS dat jongeren (18-30 jaar) tegenwoordig minder vaak een privé-auto bezitten en per inwoner minder rijden dan tien jaar geleden terwijl de groep 30-65 jarigen de meeste auto's per 1.000 inwoners bezit en hier ook de meeste kilometers mee maakt. Door bij de verdere uitwerking van het ruimtelijk kader en bij de woningprogrammering rekening te houden met dergelijke trends, kunnen ongewenste mobiliteitseffecten worden beperkt.
   Op deze manier willen we Rijswijk in de toekomst op een duurzame wijze bereikbaar maken en de impact van herontwikkeling van het Havenkwartier op de omliggende wijken beperken.

2. **Is er onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten als gevolg van herontwikkeling van het Havenkwartier?**
   Wij hebben onderzoeksbureau Goudappel Coffeng gevraagd om de verkeerseffecten voor het autoverkeer te onderzoeken. Hiertoe is een doorrekening gemaakt van de te verwachten verkeersstromen op de belangrijkste kruispunten op de Burgemeester Elsenlaan, Veraartlaan en Diepenhorstlaan. De reden hiervan is dat de kruispunten bepalend zijn voor de mate van doorstroming op de belangrijkste in- en uitvalswegen van en naar het Havenkwartier. Bij deze doorrekening is uitgegaan van toevoeging van meer woningen (3.600 woningen) dan waar in de huidige plannen vanuit wordt gegaan (2.000-2.500 woningen). Dit biedt enige reserve en flexibiliteit naar de toekomst toe. De uitkomsten uit deze studie zijn hieronder samengevat in de bijlage. Uit de studie volgen een aantal concrete knelpunten en oplossingsrichtingen die we bij de verdere planuitwerking zullen betrekken. De doelstelling is om, daar waar de extra verkeersdruk als gevolg van het Havenkwartier tot knelpunten leidt, compenserende maatregelen te treffen.
   Ook is onderzocht wat het effect is op de totale verkeersstroom van en naar het Havenkwartier als gevolg van wijziging van de huidige kantorenbestemming in woningen. Hiertoe is een situatie met toevoeging van 2.500 nieuwe woningen (in plaats van huidige kantoren) vergeleken met een situatie waarbij geen woningen worden toegevoegd maar de huidige (grotendeels leegstaande) kantoren weer in gebruik zijn. Hieruit volgt dat de toevoeging van 2.500 woningen in het jaar 2030 naar verwachting leidt tot ongeveer 6.700 extra autobewegingen per etmaal van en naar het Havenkwartier. Hierbij is uitgegaan van gemiddeld 3 verplaatsingen per etmaal per woning. Dit is gelijk aan het huidige aantal verplaatsingen in dit deel van Rijswijk. We verwachten dat het daadwerkelijke aantal verplaatsingen

mogelijk wat lager uitvalt doordat het voor nieuwe bewoners aantrekkelijk gemaakt wordt om gebruik te maken van alternatieven voor de auto zoals fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit. De verplaatsingen naar de kantoren (worden getransformeerd naar woningen) komen hiermee te vervallen.
Uitgaande van het scenario waarbij er 6.700 extra verplaatsingen in 2030 zijn, blijkt de invloed op gemeentelijke hoofdwegen als de Burgemeester Elsenlaan, Veraartlaan en Diepenhorstlaan relatief mee te vallen. Dit effect wordt naar verwachting veroorzaakt doordat, in een situatie waarbij er geen woningen in het Havenkwartier worden toegevoegd, de ruimte op het hoofdwegennet ook wordt ingevuld maar dan met ander, vaak doorgaand, verkeer bijvoorbeeld van en naar Den Haag. Dit is weer een gevolg van de toename van de verkeersdrukte op de in- en uitvalswegen tussen rijksweg A4 en Den Haag. Er lijkt een verdringingseffect op te treden tussen wegen als de Utrechtsebaan, de toekomstige Rotterdamsebaan, de Haagweg en de route via de Burgemeester Elsenlaan. Verder volgt uit de berekeningen van Goudappel Coffeng dat dit extra verkeer op de bestaande twee in-/uitgangen via de Handelskade en Limpergstraat verwerkt kan worden.

3. **En de wegen in het gebied zelf, wordt het daar niet te druk en blijft het gebied wel voldoende toegankelijk voor nood- en hulpdiensten?**
Om een gedetailleerde doorrekening van de te verwachten verkeersbelasting op de wegen in het gebied zelf te kunnen maken, moet de verdeling van (toekomstig) programma over het gebied bekend zijn. Bij de uitwerking van de diverse deelfases wordt zo'n doorrekening van toekomstig te verwachten verkeersstromen gemaakt en wordt onderzocht met welke maatregelen het verkeer zo goed mogelijk over het Havenkwartier verdeeld kan worden.
In het eerdere onderzoek door Goudappel Coffeng is wel al een doorrekening gemaakt van de totale hoeveelheid extra verkeer die als gevolg van de herontwikkeling is te verwachten. Het verkeersmodel verdeelt (o.a. op basis van herkomst-/bestemmingen en huidige verdeling) dit verkeer dan over de twee kruisingen die het gebied ontsluiten. Dit zijn de kruisingen van de Burgemeester Elsenlaan met de Limpergstraat en de Handelskade. Deze vormen de belangrijkste toegangen tot het Havenkwartier en zijn bepalend voor een goede doorstroming in het gebied. De mate waarin deze kruisingen het verkeer in de toekomst kunnen verwerken, is onderzocht door Goudappel Coffeng (zie bijlage). Uit deze doorrekening blijkt dat, ondanks dat de hoeveelheid verkeer van en naar het gebied als gevolg van herontwikkeling toeneemt, deze kruispunten de toekomstige verkeersstromen kunnen verwerken. Dit lijkt in strijd met het verkeersbeeld zoals mensen dat nu ervaren. De huidige verkeersopstoppingen worden echter niet veroorzaakt door de kruispunten van de Burgemeester Elsenlaan met de Limpergstraat en de Handelskade maar door files op kruispunten richting Den Haag of juist richting A4. Het is daarom van belang om op deze kruispunten 'stroomopwaarts' doorstromingsbevorderende maatregelen te nemen. Voor het Havenkwartier volstaan de huidige twee aansluitingen zowel nu als in de toekomstige situatie (na herontwikkeling Havenkwartier). Een derde aansluiting op de Burgemeester Elsenlaan zou alleen maar de doorstroming op deze weg verder onder druk zetten en de files laten toenemen.
Naast het goed functioneren van de huidige twee kruisingen, zijn ook de parkeeroplossing en de organisatie van het laden en lossen belangrijke factoren voor de doorstroming in het gebied. Zo kan het bouwen van parkeergarages nabij de toegangen van het gebied en een goede parkeerverwijzing bijdragen aan minder (zoek)verkeer in de wijk zelf. Ook de situering en vormgeving van laad- en losvoorzieningen zijn belangrijk. Bij de verdere planuitwerking zal aandacht worden besteed aan deze aspecten en zal worden afgestemd met nood- en hulpdiensten om te toetsen of de plannen voldoen aan de eisen die zij stellen.

4. **Hoe wordt de bereikbaarheid tijdens de bouwwerkzaamheden gegarandeerd?**
De transformatie van het Havenkwartier betreft een, naar verwachting, langdurige gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente afhankelijk is van initiatieven vanuit de markt.
Het is niet te voorkomen dat bedrijven en bewoners tijdens de bouw op enig moment overlast zullen ondervinden. Bij bouwaanvragen zullen uiteraard de gebruikelijke procedures moeten worden doorlopen waarbij o.a. getoetst wordt op parkeer- en verkeersaspecten en tijdelijke verkeerssituaties. Ook worden bewoners en bedrijven geïnformeerd over bouwplaatsen en bouwtransporten.
Vanwege de vele projecten in Rijswijk en omgeving heeft de gemeente opdracht gegeven om de planning en de impact van de bouw c.q. het bouwverkeer op hoofdwegen en hoofdfietspaden, als gevolg van de projecten en onderhoudswerken, in beeld te brengen. Daarnaast wordt gekeken of de

regels over gebruik van het openbaar gebied door bouwplaatsen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) moeten worden aangescherpt. De planningsanalyse maakt inzichtelijk welke projecten wel en niet tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Op basis daarvan maken we een bouwplanning voor projecten met impact op de bereikbaarheid van Rijswijk. Met de aangescherpte APV heeft het bestuur een instrument in handen om die bouwplanning dwingend op te leggen met als doel Rijswijk bereikbaar, leefbaar en veilig te houden te houden, ook tijdens de vele bouwactiviteiten.

5. **Wat wordt er gedaan om toekomstige bewoners te motiveren gebruik te maken van alternatieven voor de auto?**

Alternatieven voor de auto zullen snel, veilig en comfortabel moeten zijn om te kunnen concurreren met de auto. Hierbij is het belangrijk dat er naar de hele keten van mobiliteit wordt gekeken. Als toekomstige bewoners van het Havenkwartier bijvoorbeeld gebruik willen maken van de trein om naar hun werk in Rotterdam te reizen, dan is het van belang dat ook het voor- en natransport op orde is. Dit stelt niet alleen eisen aan de frequentie van de treinverbindingen maar aan de hele reisketen. Zo moet de fietsenstalling bij de woning goed bereikbaar zijn, de routes door het Havenkwartier en de Plaspoelpolder snel, veilig en comfortabel zijn en op kruisingen met wegen als de Burgemeester Elsenlaan mag de wachttijd niet te lang zijn. Ook de stallingen bij het station en de kwaliteit van de stationsomgeving zijn belangrijk. Uiteraard is dit ook voor heel Rijswijk van belang.
Naast goede fiets- en wandelroutes in het gebied zelf, zoals in het ruimtelijk kader opgenomen, zijn dus ook maatregelen buiten het Havenkwartier nodig. In overleg met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag moet onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor snellere tramverbindingen en betere stallingsmogelijkheden bij haltes. Maar ook verbetering van de fietsroutes door de Plaspoelpolder, gedeeld autogebruik en een passend parkeerbeleid zijn onderwerpen die in het vervolgtraject verder uitgewerkt worden.

Bijlage 1:

Samenvatting onderzoek "Verkeerseffecten ontwikkeling Havenkwartier Rijswijk" Goudappel Coffeng

Aanleiding

Om grip te krijgen op de verkeerseffecten voor het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling van het Havenkwartier is aan verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel Coffeng gevraagd om de belangrijkste kruispunten op de toe- en afvoerwegen van en naar het Havenkwartier te onderzoeken.
Om de marges qua verkeersafwikkeling te onderzoeken, is gerekend met een maximaal scenario waarbij 3.600 woningen worden toegevoegd. De te verwachten verkeersstromen in 2030 met ontwikkeling Havenkwartier zijn vergeleken met de situatie zonder ontwikkelingen in het Havenkwartier.
Deze notitie beschrijft dus alleen de effecten voor het autoverkeer. In het ruimtelijk kader is aandacht besteed aan fiets- en voetgangersroutes in het gebied en in het vervolgtraject zal nader onderzoek plaatsvinden naar o.a. optimalisatie van het openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsroutes door de Plaspoelpolder.

Uitgangspunten en onderzoeksgebied

Op basis van de huidige verdeling van het autoverkeer is een aanname gedaan over de toekomstige verdeling:
- 55% via de Veraartlaan en Diepenhorstlaan van/naar A4;
- 15% via de Burgemeester Elsenlaan in noordelijke richting, richting Den Haag;
- 10% via de Churchilllaan en de Lindelaan richting Oud-Rijswijk;
- 15% via de Generaal Spoorlaan, Churchilllaan en Treubstraat naar het westen.

Omdat de afwikkelingscapaciteit van de kruispunten maatgevend is voor de verkeersdoorstroming in het gebied, is voor een zevental kruispunten op de route tussen Havenkwartier en rijksweg A4 onderzocht of deze in het jaar 2030 het verkeer nog kunnen verwerken en of eventueel aanvullende maatregelen aan de kruispunten mogelijk en wenselijk zijn.
Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit verkeersmodel geeft een indicatie van te verwachten verkeersstromen op het wegennet in 2030 als gevolg van reeds vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in en buiten de regio. Door de extra verkeersproductie (aantal autoritten) door te rekenen als gevolg van de toevoeging van woningen in het Havenkwartier, ontstaat een beeld van de verkeersbelasting op de diverse kruispunten. Dit is gedaan voor de kruispunten zoals weergegeven op onderstaand kaartbeeld. Belangrijk hierbij is dat de uitkomsten van de theoretische doorrekening van de capaciteit per kruising af kan wijken van het beeld dat gebruikers van de weg hebben. De reden hiervan is dat kruisingen elkaar kunnen beïnvloeden. Wanneer één van de kruisingen het verkeer niet kan verwerken kunnen de wachtrijen terugslaan tot een volgende kruising waardoor het lijkt alsof deze kruising ook te weinig capaciteit heeft.

1. Burgemeester Elsenlaan – Handelskade (verkeerslichten);
2. Burgemeester Elsenlaan – Limpergstraat (verkeerslichten);
3. Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan (ongeregeld);
4. Diepenhorstlaan – Veraartlaan (verkeerslichten);
5. Diepenhorstlaan – aansluiting A4 (verkeerslichten);
6. Burg. Elsenlaan-Generaal Spoorlaan (verkeerslichten);
7. Burg. Elsenlaan-Churchillaan.



Uitkomsten per kruising
Hieronder is per kruispunt beschreven in hoeverre de huidige of voorgenomen vormgeving geschikt is voor de afwikkeling van het verkeer (in het jaar 2030), zowel met als zonder ontwikkeling van het Havenkwartier.

Kruispunt 1: Burgemeester Elsenlaan – Handelskade
Het kruispunt is zowel met als zonder de ontwikkeling van het Havenkwartier in staat om het verkeer af te wikkelen. Binnen de verkeersregeling is nog ruimte voor verdere optimalisatie om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Er zijn geen fysieke aanpassingen aan het kruispunt nodig.

Kruispunt 2:
Burgemeester Elsenlaan – Limpergstraat. Net als het kruispunt op de Handelskade is ook deze verkeerslichtenregeling in staat om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

Kruispunt 3: Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan
De gemeente is voornemens om het kruispunt Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan om te bouwen tot een enkelstrooksrotonde. Uit recente verkeerstellingen blijkt dat een enkelstrooksrotonde zowel het huidige auto- als fietsverkeer kan verwerken. Voor het jaar 2030 prognotiseert het verkeersmodel, zonder aanvullende verkeerskundige maatregelen, een groei van het autoverkeer die tot afwikkelingsproblemen op de rotonde kan leiden. Aansluitend bij het beleid van de gemeente om het verkeer meer op de stedelijke hoofdwegen te bundelen, wordt momenteel onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om het zogenoemde Groene Assenkruis (Verrijn Stuartlaan-Diepenhorstlaan) te ontlasten en meer verkeer gebruik te laten maken van de stedelijke hoofdwegen (Burg. Elsenlaan-Veraartlaan). Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het toepassen van slimme verkeerslichtenregelingen (ivri's) waardoor meer verkeer afgewikkeld kan worden dan door gewone verkeerslichtenregelingen.

Kruispunt 4: Diepenhorstlaan – Veraartlaan
De verwachting is dat het kruispunt Diepenhorstlaan – Veraartlaan in 2030 het verkeer onvoldoende kan verwerken. Dit geldt zowel voor de situatie met als zonder herontwikkeling Havenkwartier. Zoals hierboven aangegeven zal de toepassing van een ivri (gepland voor 2020), mogelijk in combinatie met een optimalisatie van de afstelling van de verkeerslichten voldoende extra capaciteit opleveren om het verkeer wèl af te kunnen wikkelen. Hierdoor zijn, naar verwachting geen fysieke aanpassingen aan de kruising noodzakelijk.

Kruispunt 5: Diepenhorstlaan – aansluiting A4
Het verkeersmodel geeft aan dat het kruispunt bij de aansluiting op de A4 in de huidige situatie al onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer af te kunnen wikkelen. Dit wordt o.a. veroorzaakt door een grote verkeersstroom op de Polakweg. In het kader van de geplande verbreding van de A4 wordt, in samenwerking met Rijkswaterstaat, gestudeerd op optimalisatie van de doorstroming op deze aansluiting. Daarnaast onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om ook hier een ivri toe te passen waardoor naar verwachting voldoende capaciteit ontstaat om het verkeer zowel met als zonder herontwikkeling Havenkwartier af te kunnen wikkelen.

Kruispunt 6: Burg. Elsenlaan-Generaal Spoorlaan
Het kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer in 2030 (met ontwikkeling 3600 woningen in Havenkwartier) af te kunnen wikkelen. Ongunstige aspecten in de verkeersregeling zijn het tramspoor dat op het kruispunt conflicteert met het recht doorgaande verkeer vanaf de Burgemeester Elsenlaan (noord) en de parallelweg langs de Generaal Spoorlaan die in de verkeerslichten mee geregeld is. Onder andere als gevolg van de grote recht doorgaande verkeersstromen op de Burgemeester Elsenlaan en de Generaal Spoorlaan, is de verwachting dat dit in 2030 (met name in de avondspits) tot overbelasting van het kruispunt leidt.
Door de parallelweg minder groen te geven in de verkeerslichtenregeling kan een deel van het probleem opgelost worden, maar blijft het kruispunt nog steeds (licht) overbelast. Om de afwikkeling op een acceptabel niveau te krijgen is aanvullend een intensiteitsafname van 2%-4% wenselijk.

Advies is om in een vervolgfase nader te onderzoeken hoe het nadelige effect van de parallelbaan kan worden voorkomen of beperkt. Bijvoorbeeld door deze af te sluiten (dan moet wel een keermogelijkheid op de parallelweg worden ingepast) of door verplicht rechtsaf vanuit de parallelweg in te stellen (dan kan verkeer uit de parallelweg tegelijk groen krijgen met de linksafbewegingen op de Elsenlaan of met de rechtdoorbeweging op de Generaal Spoorlaan. Dat betekent wel dat verkeer vanaf de parallelweg in sommige gevallen moet omrijden, al gaat dat om een beperkte hoeveelheid verkeer. Een andere mogelijkheid om ruimte te bieden is door het toepassen van een slimme verkeersregeling of een combinatie van deze maatregelen.

Kruispunt 7: Burg. Elsenlaan-Churchillaan
Het verkeersmodel geeft aan dat de afwikkeling op het kruispunt Burgemeester Elsenlaan – Churchilllaan in 2030 zonder ontwikkeling Havenkwartier nog net het verkeer op een acceptabele manier kan afwikkelen. Met de ontwikkeling van het Havenkwartier ontstaat echter (lichte) overbelasting in de avondspits. Een intensiteitsafname in 2030 met 4%-5% is dan wenselijk.
Een mogelijkheid om ruimte te bieden is door het toepassen van een slimme verkeersregeling. Daarmee zou het capaciteitstekort van 4 à 5% mogelijk net kunnen worden gecompenseerd.

Conclusies
In de studie van Goudappel Coffeng wordt geconcludeerd dat op een aantal kruispunten, zonder aanvullende maatregelen, knelpunten in de doorstroming zijn te verwachten. Geadviseerd wordt om de volgende maatregelen nader te onderzoeken:

- Toepassing van slimme verkeerslichtenregelingen op de belangrijkste kruisingen van en naar de A4 zoals de Burg. Elsenlaan-Generaal Spoorlaan, Burg. Elsenlaan-Churchillaan, Diepenhorstlaan-Veraartlaan en Diepenhorstlaan-A4. Toepassing van ivri's op de kruisingen van de Diepenhorstlaan met de Veraartlaan en de A4 zijn reeds ingepland (eind '19/begin '20). Voor de overige kruisingen zal nader onderzocht worden wat de mogelijkheden hiertoe zijn in het kader van de ontwikkeling van het Havenkwartier;
- Een alternatieve ontsluiting van de woningen langs de parallelweg van de Burg. Elsenlaan met de Generaal Spoorlaan. Nader te onderzoeken opties zijn minder groentijd voor de parallelbaan, verplicht rechtsaf vanaf de parallelbaan of afsluiting in combinatie met een keermogelijkheid;
- Verdere bundeling van het verkeer op de stedelijke hoofdwegen (Burg. Elsenlaan-Veraartlaan), met name ter ontlasting van het zogenoemde Groene Assenkruis (Verrijn Stuartlaan-Diepenhorstlaan). Bundeling van het verkeer is mogelijk door doorstromings-bevorderende maatregelen (zoals ivri's) op de stedelijke hoofdwegen;

Als onderdeel van de verdere planuitwerking van het Havenkwartier zal tevens gewerkt worden aan een integraal pakket van maatregelen ter stimulering van alternatieven voor (individueel gebruik van) de auto. Hierbij kan gedacht worden aan deelauto-systemen, bevordering van het fietsgebruik door bijvoorbeeld uitbreiding van stallingen en fietsnetwerk en optimalisering van het openbaar vervoer.

Bijlage 2: presentatie verkeer d.d. 28-10-2019





Onderzoeken bereikbaarheid Havenkwartier

Rijswijk

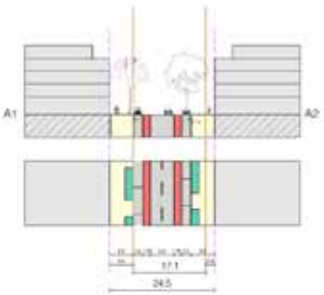


1. Ruimtelijk kader Havenkwartier
2. Mobiliteitstransitie
   - kwaliteitsimpuls openbaar vervoer
   - ketenmobiliteit
   - deelmobiliteit
   - fiets en fietsparkeren
   - ....
3. Onderzoek verkeerseffecten Havenkwartier
4. Parkeerstrategie

Verkeersstructuur ruimtelijk kader

Rijswijk





denkrichting toekomstig wegprofiel Steenplaetstraat

Onderzoek verkeerseffecten Havenkwartier

Rijswijk

2500 nieuwe woningen x 3 verplaatsingen/woning =	7.500 verplaatsingen/ etmaal
526 te vervallen arbeidsplaatsen x 1,5 verplaatsing/arbeidsplaats =	789 verplaatsingen
traditionele benadering zou leiden tot	±6.700 extra verplaatsingen

Conclusies:
- huidige drukte zit rond 'acceptatiegrens' van reizigers > tot 2030 slechts beperkt drukker op hoofdwegen
- leidt tot alternatieve routes/ verdringingseffect
- extra asfalt leidt tot meer verkeer (negatieve effecten geluid/lucht)

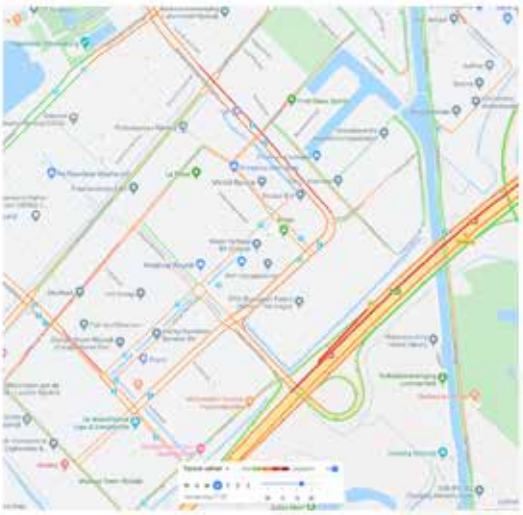


Doorrekening kruispuntcapaciteit 2030

Rijswijk

Burgemeester Elsenlaan: groot deel ernstige vertraging

Opties:
- meerdere kruispunten op route zijn overbelast
- één of enkele kruispunten zijn overbelast en leiden tot terugslag



beeld googlemaps reistijd vertraging avondspits

Doorrekening kruispuntcapaciteit 2030

Rijswijk

1. Burgemeester Elsenlaan – Handelskade (VRI)
2. Burgemeester Elsenlaan – Limpergstraat (VRI)
3. Diepenhorstlaan – Verrijn Stuartlaan (ongeregeld)
4. Diepenhorstlaan – Veraartlaan (VRI)
5. Diepenhorstlaan – aansluiting A4 (VRI)
6. Burgemeester Elsenlaan – Generaal Spoorlaan (VRI)
7. Burgemeester Elsenlaan – Churchilllaan (VRI)

- Gevoeligheidsanalyse kruispunten
  - 3600 woningen
  - 3 verplaatsingen/woningen
- Onderzoek uitgebreid met 2 kruispunten



Uitkomst en oplossingsrichtingen kruispunten

Rijswijk

Overbelaste kruispunten met Churchillaan en Generaal Spoorlaan leiden tot terugslag

Optimalisatiemogelijkheden:

- slimme verkeerslichtenregeling (ivri's) op belangrijkste kruispunten route Diepenhorstlaan-Veraartlaan-Burg Elsenlaan
- kruispuntoptimalisatie Generaal Spoorlaan-Burg Elsenlaan (aansluiting parallelbaan)





Samenvatting: strategie bereikbaarheid

Rijswijk

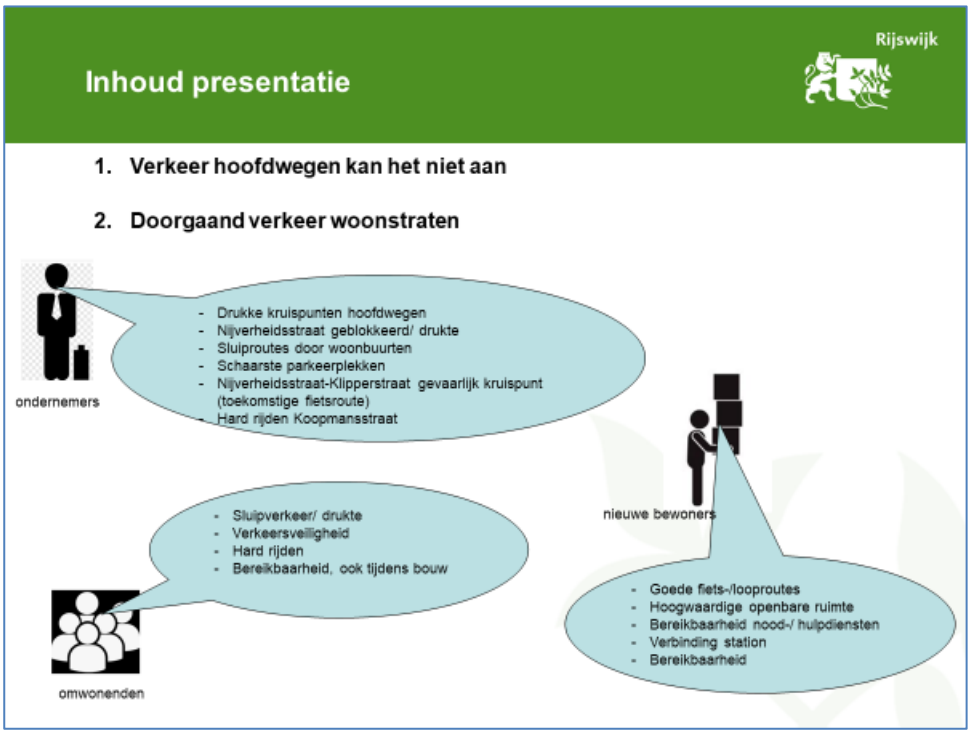
- Veel aandacht voor langzaam verkeer bij verdere uitwerking ruimtelijk kader
  - hoogwaardige fiets- en voetgangersroutes
  - ruimtelijke kwaliteit
  - parkeergarages (positie, parkeerverwijzing)
  - stallingen
  - deelmobiliteit: deelauto's, deelfietsen etc.
- Ook in breder verband inzetten op mobiliteitstransitie (Rijswijk/regio)



- Slimme kruispuntmaatregelen binnen bestaande infra
- Parkeerbeleid als transitie-instrument

Bijlage 3: presentatie verkeer d.d. 12-10-2020



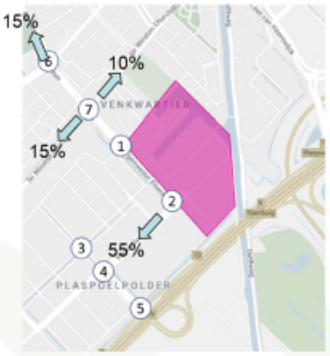


Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Havenkwartier:

- Veraartlaan en Burgemeester Elsenlaan belangrijk voor ontsluiting Havenkwartier!
- Belangrijk om te weten wat voor verkeer op deze wegen en welke ontwikkelingen leiden tot verandering
- Naast verkeer van/ naar Rijswijkse wijken ook veel doorgaand verkeer van en naar Den Haag
  - naar Segbroek/Schilderswijk
  - vooral bij file Utrechtsebaan: sluipverkeer naar Den Haag centrum
- Naast ontwikkeling Havenkwartier leidt ook de aanleg van Rotterdamsebaan tot veranderingen van verkeersstromen



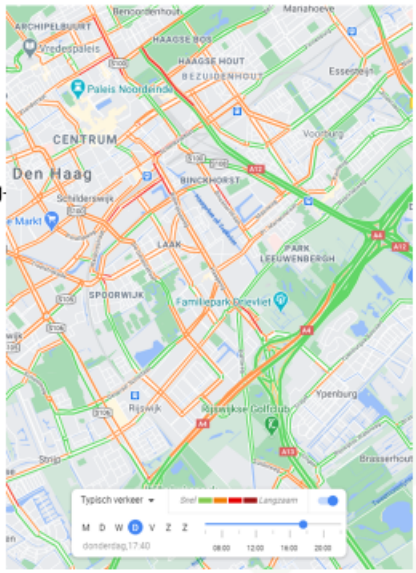
Verdeling toekomstig verkeer van/naar Havenkwartier

Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

<u>huidig verkeersbeeld (vóór Rotterdamsebaan):</u>

- 40% verkeer van/naar Den Haag via Utrechtsebaan
- file Utrechtsebaan > verkeer zoekt weg door Rijswijkse buurten
- bv. Diepenhorstlaan-Burgemeester Elsenlaan-Laakkwartier
- bij file op Utrechtsebaan ook via Lindelaan-Haagweg-Den Haag centrum
- 37% verkeer op Diepenhorstlaan > doorgaand Den Haag



Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Na realisatie Rotterdamsebaan (eind 2020):

- Rotterdamsebaan wordt voor Haags verkeer beter alternatief dan Diepenhorstlaan-Veraartlaan-Burgemeester Elsenlaan
- Minder sluipverkeer door Rijswijkse buurten





Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Indicatie hoeveelheid autoverkeer per etmaal		
	1.Veraartlaan	2.Burgemeester Elsenlaan
2016	14.400 mvt/etmaal	9.500 mvt/etmaal
eind 2020	13.300 mvt/etmaal	8.500 mvt/etmaal
2030	17.000 mvt/etmaal	10.500 mvt/etmaal

Rotterdamsebaan →

Havenkwartier →

Wijzigingen hoeveelheid autoverkeer op Burgemeester Elsenlaan en Veraartlaan:

- eind 2020: afname van ± 10% (invloed Rotterdamsebaan)
- tot 2030: toename (10-18%) als gevolg van ontwikkelingen zoals Havenkwartier



Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Ontwikkelingen van invloed op verkeersafwikkeling:

- Havenkwartier verandert van werkgebied naar gemengd wonen-werken
- Mengen wonen-werken gunstig afwikkeling verkeer > meer spreiding over de wegvakken (tegengestelde spitsrichting)
- Trend tot meer spreiding verkeer over de dag (afvlakken spitsen)
- Trend tot minder autoritten per woning
  - Invloed thuiswerken
  - Parkeerbeleid
  - Betere kansen alternatieven voor auto: (e)bike, lopen, OV, deelauto's, deelscooters



'Leaseauto in zijn huidige vorm gaat verdwijnen'

Zakelijke rijders vrezen dat ze geen nieuwe leaseauto meer krijgen als het contract afloopt. Het thuiswerken en digitaal vergaderen is de noodzaak tot reizen immers veel minder. Er zijn al bedrijven die de leaseauto's de deur uitdoen.

Ton Veermans

Sunnik

heid. Leasemaatschappijen kochten dit jaar 30.000 auto's minder dan in de eerste acht maanden van 2019. Bestaande leasecontracten worden verlengd of bedrijven passen ervoor om in deze economisch zware tijden langdurende verplichtingen aan te gaan.

Tom Huyskens van branchevereniging Bovag: „Als thuiswerken en digitaal vergaderen blijvend zijn, dan is het effect dat er minder

Voor nieuwe contracten kan ik me voorstellen dat er naar andere oplossingen wordt gekeken."

„Dat de leaseauto in zijn huidige vorm eruit gaat, is voor ons bijna een zekerheid", zegt woordvoerder Ian van Delft van de Vereniging Zakelijke Rijders. „We krijgen van onze leden bij kleinere bedrijven al te

horen dat de leaseauto's eruit gaan en dat er poolauto's ingezet worden voor wie een auto nodig heeft. Maar ook bij grotere bedrijven wordt er met de ondernemingsraden over gesproken."

Van Delft zegt dat de minister van Financiën snel iets moet doen aan de bijtelling van zakelijke auto's (de belasting die een zakelijke rijder betaalt voor privégebruik van de auto) en andere mobiliteitsregelingen. „We willen een mobiliteits-

om thuis te werken." De tijd van een 'ouderwets' leasecontract is voorbij, denkt Van Delft. „Veel mensen werken niet eens meer langer dan vier jaar bij één werkgever. Dan bleef je als werkgever al met die auto zitten, want bijna alle contracten lopen vier jaar."

De Bovag verwacht dat leasemaatschappijen met andere oplossingen komen. „We zullen allerlei nieuwe producten zien. Mobiliteitsproducten die een mix zijn van



Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Spitsuren bepalend voor beoordeling doorstroming autoverkeer

Indicatie hoeveelheid autoverkeer avondspitsuur (richting Sir Winston Churchilllaan)		
	1.Veraartlaan	2.Burgemeester Elsenlaan
2016	840 mvt/uur	730 mvt/uur
2030	1.000 mvt/uur	700 mvt/uur

<u>Wijzigingen avondspits tussen 2016-2030:</u>

- Veraartlaan (1): drukker (ontsluiting Havenkwartier)
- Burgemeester Elsenlaan (2): rustiger
  - Afname doorgaand verkeer richting Den Haag
  - Meer spreiding verkeer over de dag



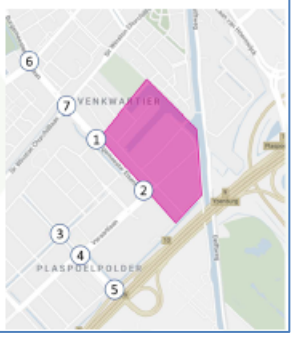
Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Conclusies autoverkeer op hoofdwegen 2020-2030:

- Doorgaand Haags verkeer ingeruild voor Rijswijks verkeer
- Haags verkeer verschuift naar Rotterdamsebaan en Utrechtsebaan
  - 2020 (opening Rotterdamsebaan) 'forse daling verwacht'
  - 2020-2030: geleidelijk proces afhankelijk ontwikkeling Havenkwartier
- Hierdoor ontstaat 'ruimte' op wegennet voor ontwikkeling Havenkwartier
- Positief: meer spreiding verkeer over de dag

- Spitsperiode blijft bepalend:
  - Veraartlaan drukker > kruispunt 4+5 maatregelen
  - Burgemeester Elsenlaan (iets) rustiger > kruispunt 1+2 geen maatregelen nodig
  - Kruispunt 6+7 nu al zwaar belast > maatregelen nodig om terugslag richting Havenkwartier tegen te gaan



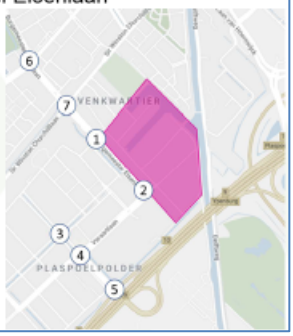
Zorg: verkeer hoofdwegen kan het niet aan

Rijswijk

Planning maatregelen:

- 2021: verbetering software verkeerslichten
  - ❖ Veraartlaan-Diepenhorstlaan (4)
  - ❖ Diepenhorstlaan-Rijksweg A4 (5)
  - ❖ Burgemeester Elsenlaan-Generaal Spoorlaan (6)
  - ❖ B. Elsenlaan-Sir Winston Churchilllaan (7)

- 2022: monitoren doorstroming op Veraartlaan-Burgemeester Elsenlaan
  - eerste deel woningen Havenkwartier gerealiseerd
  - verkeerslichten aangepast
  - Rotterdamsebaan gerealiseerd

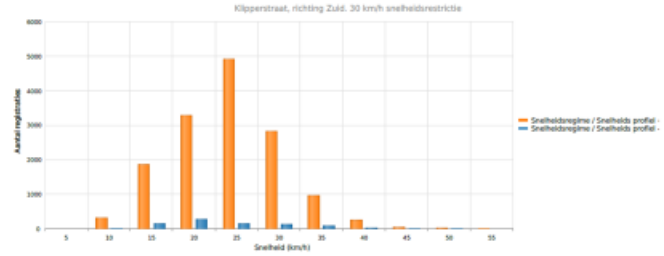


Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

Onderzoeksresultaat:

- bewoners Klipperstraat, Galjoenstraat, Bomenbuurt ondervinden overlast:
  - sluipverkeer waaronder vrachtverkeer door woonstraten
  - hoge snelheden
- Verkeerstellingen Klipperstraat (maart-mei 2020)
  - Inschatting: 50% doorgaand verkeer door woonstraten



Statistieken

Vrijdag, 6. Maart 2020, 00:00 tot Zondag, 3. Mei 2020, 12:00

Aantal registraties		15296
Gemiddelde snelheid	Va	22 km/h
85% van de voertuigen rijdt deze snelheid of lager	V85	28 km/h
Maximum snelheid	Vmax	51 km/h

Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

- Klipperstraat, Galjoenstraat hogere drempels of knippen?
  - Schade auto's
  - Verbreding smalle straten: ten koste van groen en/of parkeren
  - Geen oplossing sluipverkeer Bomenbuurt

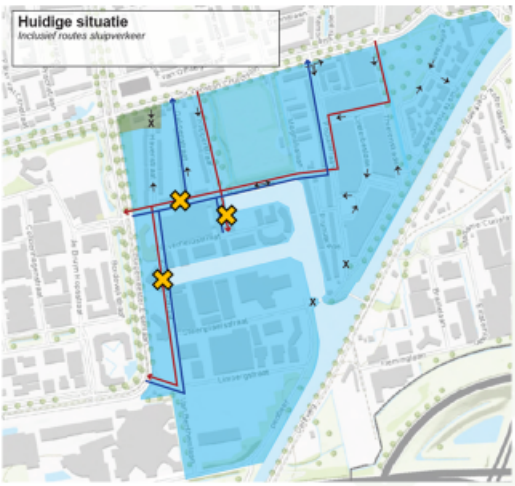


Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

Verkeerscirculatieplan:
- ingrepen op strategische plekken
- alleen bestemmingsverkeer in wijk

Varianten:
1. Knip Handelskade/Klipperstraat
2. Knip Koopmansstraat
3. Knip Handelskade en Koopmansstraat



Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

Rekening houden met:
- effectiviteit tegengaan sluiproutes
- evenwichtige verdeling verkeer
- directheid routes van/naar Havenkwartier
- bereikbaarheid nood-/ hulpdiensten
- verkeersveiligheid
- bereikbaarheid parkeerplaatsen





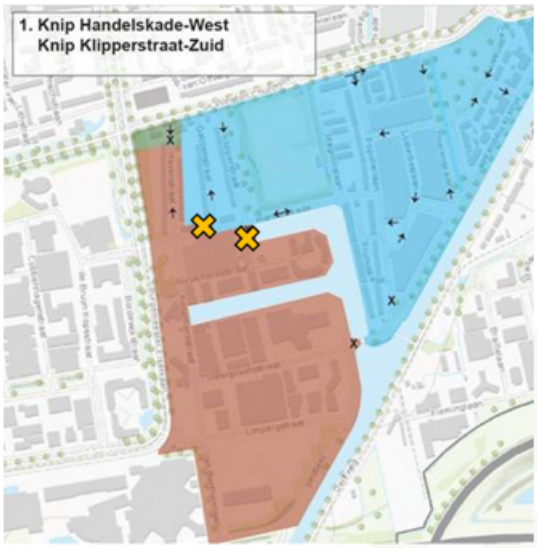


Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

Voorlopige voorkeursvariant:

- effectief tegen sluipverkeer
- behoud groen en/of parkeren
- flexibiliteit ontsluiting gebied
- eenvoudig en snel uitvoerbaar



Zorg: doorgaand verkeer woonstraten

Rijswijk

Nog nader onderzoek nodig, samen met de buurt!

2021:

- onderzoeken draagvlak voorlopige voorkeursvariant en/of alternatieven
  - vertegenwoordiging omwonenden, bewoners, bedrijven, belangenorganisaties
- pilot/ proefopstelling?



Rijswijk

BIJLAGE 5

NOTITIE PARKEREN

Durk Jellema

Memo parkeervisie en parkeernormen Ontwikkelkader Havenkwartier

De parkeervisie voor bedrijventerrein Havenkwartier[1] is onderdeel van het Ontwikkelkader Havenkwartier. In de parkeervisie wordt beschreven hoe de parkeerbehoefte van bestaande functies gecombineerd kan worden met de parkeerbehoefte van toekomstige functies, zonder dat bewoners in omliggende buurten hiervan parkeerhinder ondervinden.

Essentieel onderdeel van de parkeervisie is de invoering van parkeerregulering. Parkeerregulering is nodig om bestaande parkeerrechten van bestaande bedrijven te beschermen. Hierbij wordt een systeem van betaald parkeren geïntroduceerd, waarbij werknemers en bedrijfswagens die op dit moment in de openbare ruimte parkeren in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren. De parkeerrechten van de huidige parkeerders in de openbare ruimte worden daarmee beschermd tegen verdringing door toekomstige bewoners. Met betaald parkeren worden toekomstige bewoners van nieuwbouwprojecten gestimuleerd om gebruik te maken van parkeerplaatsen die speciaal voor hen worden aangelegd worden op eigen terrein. Toekomstige bewoners krijgen daarbij uitdrukkelijk geen parkeervergunning om hun auto op straat te parkeren. Zo wordt voorkomen dat toekomstige bewoners op straat parkeren, op parkeerplaatsen in het Havenkwartier die zijn bedoeld voor werknemers van bedrijven in Havenkwartier en op parkeerplaatsen in woonbuurten rondom het Havenkwartier die bedoeld zijn voor bewoners.

Omdat toekomstige bewoners van het Havenkwartier geen mogelijkheid krijgen om hun auto op straat te parkeren, kan een eventueel tekort aan parkeerplaatsen nooit afgewenteld worden op parkeerplaatsen in de omgeving (uitgezonderd Plaspoelpolder). Onder die omstandigheid is het aanleggen van een adequaat aantal parkeerplaatsen primair een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. Immers: een tekort aan parkeerplaatsen verkleint de afzetmogelijkheden van de appartementen. En een overmaat aan lege parkeerplaatsen gaat ten koste van de financiële haalbaarheid van het bouwproject.

Realistische autoparkeernorm voor het Havenkwartier

Ondanks bovenstaand mechanisme, waarbij vanwege het instellen van parkeerregulering in theorie een zeer lage, dus sturende minimumparkeernorm mogelijk is, wordt bij ontwikkelingen in het Havenkwartier vooralsnog gekozen om uit te gaan van een realistische, vraagvolgende parkeernorm:

- Bij appartementen sluit de parkeernorm aan bij het waargenomen autobezit onder huishoudens in vergelijkbare appartementencomplexen op vergelijkbare locaties. Zo zijn de parkeernormen voor woningen in het Havenkwartier hoger dan bij woningen in In de Bogaard[2].
- Bij grondgebonden woningen is parkeernorm verhoogd met 10% in verband met de wenselijkheid van frictieleegstand op straatparkeerplaatsen.
- Voor bezoekers aan bewoners geldt een verlaagde parkeernorm van 0,2 pp/woning. Door informatie van betaalautomaten en de Rijswijkse scanauto te combineren, kan in een latere fase mogelijk gekozen worden voor een lagere bezoekersnorm van 0,1 pp per wooneenheid.
- Voor werknemers en bezoekers aan bedrijven en voorzieningen gelden parkeernormen die zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkentallen van de CROW.
- In een van de bijlagen bij deze memo zijn parkeernomen voor woningen, bedrijven en voorzieningen opgenomen.

[1] Bedrijventerrein Havenkwartier is het deel van Plaspoelpolder ten oosten van de Burgemeester Elsenlaan en ten zuiden van de Handelskade. Het is exclusief de woonbuurt Havenkwartier, ten noorden van de Handelskade.
[2] Bij het raadsdebat over het Masterplan In de Boogaard werd door een van de politieke partijen verzocht om een hogere woningnorm omdat bij de voorgestelde parkeernorm werd gevreesd voor opstoppingen op de Prinses Beatrixlaan op drukke winkeldagen. Bij het Havenkwartier is geen sprake van een significant winkelareaal met parkeerplaatsen langs een gebiedsontsluitingsweg, noch van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en andere doelgroepen. Om deze reden is het niet nodig om te overwegen de parkeernormen voor woningen in het Havenkwartier op voorhand te verhogen.

- Alle parkeernormen betreffen minimumnormen[3]. Omdat de aanleg van parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening vaak niet rendabel is, zullen ontwikkelaars nooit meer parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein dan strikt genomen noodzakelijk zijn om de woningen in de markt te zetten. Dit aantal parkeerplaatsen is bij enkele woningcategorieën mogelijk een fractie hoger dan de vastgestelde minimumnorm. Het stellen van een maximumnorm is echter overbodig.

Fietsparkeerplaatsen

Uitgangspunt is dat wordt voldaan aan de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW, thans uit 2019. Voorts gelden de Rijswijkse beleidsregels fietsenstallingen in nieuwe woongebouwen, vastgesteld in 2020. Essentie van de Rijswijkse beleidsregels fietsenstallingen in nieuwe woongebouwen is dat fietsparkeercapaciteit in appartementencomplexen ook gerealiseerd mag worden in een goed toegankelijke, gemeenschappelijke fietsenstalling. Aanvullend worden eisen geformuleerd ten aanzien van gemeenschappelijke stallingen voor scootmobielen.

Toepassingskader: alleen afwijken van de parkeernorm als daarvoor een goede aanleiding is

Op basis van de parkeernormen en het programma van functies volgt een berekening van de normatieve parkeerbehoefte voor een bepaald project of gebied. Dit wordt de parkeereis genoemd en betreft het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden. In principe dienen alle parkeerplaatsen aangelegd te worden op eigen terrein. Hierop zijn een aantal uitzonderingen mogelijk:

- Bij de toepassing van deelauto's kan korting worden verleend op de parkeereis (bijvoorbeeld maximaal 20%), als een adequaat aantal deelauto's worden geplaatst (bijvoorbeeld in een verhouding 1:5). Met hogere kortingspercentages op de parkeereis wordt terughoudend omgegaan, tenzij op grond van vergelijkbare projecten elders aangetoond kan worden dat het autobezit aantoonbaar lager is geworden vanwege de toepassing van deelauto's.
- De aanleg van fors meer fietsvoorzieningen dan noodzakelijk kan extra korting op de parkeereis betekenen.
- Parkeerplaatsen bij grondgebonden stadswoningen kunnen bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden (oa afkoopsom, beschikbare ruimte op loopafstand) aangelegd worden in de openbare ruimte. Bewoners van deze huizen komen in voorkomende gevallen in aanmerking voor een vergunning om op straat te parkeren.
- Het is ook mogelijk om de parkeerbehoefte van bedrijven op te lossen op het terrein van derden. Zo zal het worden toegestaan dat initiatiefnemers parkeerplaatsen benutten in de parkeergarage van de Bruyn Kopsstraat, als dit langjarig mogelijk is. Ook kunnen initiatiefnemers een eventuele overmaat aan parkeerplaatsen op elkaars perceel benutten als deze parkeercapaciteit langjarig beschikbaar zijn.

Flankerende maatregel: invoering van betaald parkeren in de De Bruyn Kopszone

Bij een forse neerwaartse aanpassing van de uiteindelijk toe te passen parkeernormen, bestaat het risico dat het uiteindelijke autobezit onder toekomstige bewoners hoger is dan het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk wordt aangelegd in het Havenkwartier. Hierdoor is het mogelijk dat sommige bewoners ervoor kiezen om hun auto - waarvoor in dat geval geen plek is in het Havenkwartier - te parkeren in het middendeel van de Plaspoelpolder. Om te voorkomen dat bedrijven en voorzieningen in het middendeel van de Plaspoelpolder hiervan hinder ondervinden, is het wenselijk dat overwogen wordt om voorafgaand aan de oplevering van nieuwe appartementen over te

[3] Als gebouwd wordt in buurten en wijken waar sprake is van parkeerregulering, is de exacte hoogte van de parkeernormen veel minder belangrijk dan in situaties waar parkeren gratis is. Immers, als projectontwikkelaars van oordeel zijn dat de toekomstige parkeerbehoefte van hun doelgroep hoger is dan de gemeentelijke parkeernorm voorschrijft, zullen zij deze benodigde extra parkeerplaatsen bij altijd aanleggen op eigen terrein. Het is in geval van parkeerregulering namelijk niet mogelijk om een deel van de parkeerbehoefte af te wentelen op de omgeving.

gaan tot de invoering van parkeerregulering in straten die direct grenzen aan het Havenkwartier. Het gaat hierbij in ieder geval om de De Bruyn Kopsstraat, Bordewijkstraat en het meest westelijke deel van de Handelskade. Mogelijk is parkeerregulering ook noodzakelijk in een groter deel van de Plaspoelpolder. De praktijk wijst echter uit dat de invoering van betaald parkeren maatschappelijk gevoelig ligt. In de fase na vaststelling van het ontwikkelkader is het wenselijk om ondernemers in het middendeel van de Plaspoelpolder mee te nemen in de verdere planvorming, de toe te passen parkeernormering in het Havenkwartier en de mogelijke consequenties voor de bereikbaarheid van ondernemingen.

Flankerende maatregel: aanpassen regimetijden betaald parkeren in omliggende woonbuurten

Op dit moment is betaald parkeren reeds ingevoerd in enkele omliggende woonbuurten. Zo geldt in de woonbuurt Havenkwartier, tussen Handelskade en Churchilllaan een betaald parkeerregime van maandag t/m vrijdag van 9 tot 17 uur. In de Bomenbuurt geldt dat betaald parkeren geldt op zondag tot en met maandag van 18 tot 24 uur. Als bewoners in deze buurten, als gevolg van de veranderingen in bedrijventerrein Havenkwartier in toenemende mate parkeerhinder ervaren op momenten dat parkeren gratis is, dan kunnen de geldende parkeerregimes eenvoudig uitgebreid worden zodra een meerderheid van de bewoners de wenselijkheid daarvan aangeeft.

Parkeernormen Havenkwartier zijn uitgangspunt voor geheel Plaspoelpolder

Uitgangspunt is dat de parkeernormen in bijlage 1 niet alleen gelden voor het Havenkwartier maar ook toegepast worden in overige delen van de Plaspoelpolder die herontwikkeld worden.

Het eerste deelgebied waar onderstaande parkeernormen ook toegepast zullen is het Kesslerpark. Hier zal de bezoekersnorm vooralsnog hoger zijn (0,3 pp/w in plaats van 0,2 pp/w) vanwege het feit dat parkeerregulering vrijwel ontbreekt in het Kesslerpark. Mocht in een later stadium worden besloten tot de invoering van parkeerregulering op alle aanliggende straten van het Kesslerpark (Lange Kleiweg, Visseringlaan, Volmerlaan), kan ook hier een lagere bezoekersnorm van 0,2 pp/w worden toegepast voor functies waar het bezoekersparkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost.

Gemeente Rijswijk,

Durk Jellema

11 november 2020

Bijlage 1 – Gebiedsparkeernormen Havenkwartier

Bijlage 2 – Parkeerbalans openbare ruimte drie deelgebieden Havenkwartier

Bijlage 1 - Gebiedsparkeernormen Havenkwartier

Gebiedsnorm Havenkwartier woningcategorieën	type/GBO	**Parkeernorm voor woningen** inclusief bezoek (0,2 pp)
grondgebonden, koop, groot	vrijstaand	2,1
grondgebonden, koop, middelgroot	2-onder-1-kap	1,8
grondgebonden, koop, klein	tussen/hoek	1,6
etage, koop, groot	> 120 m2	1,5
etage, koop, middelgroot	80-120 m2	1,3
etage, koop, klein	50-80 m2	1,2
etage, koop, micro	< 50 m2	0,8
grondgebonden, huur, groot	> 120 m2	1,4
grondgebonden, huur, middelgroot	80-120 m2	1,3
grondgebonden, huur, klein	50-80 m2	1,1
etage, huur, groot	> 120 m2	1,3
etage, huur, middelgroot	80-120 m2	1,0
etage, huur, klein	50-80 m2	0,8
etage, huur, micro	< 50 m2	0,6
kamerverhuur, zelfstandig[4]		0,5
kamerverhuur, niet-zelfstandig		0,2
serviceflat		0,4

Gebiedsnorm Havenkwartier hoofdgroep werken		**Parkeernorm** inclusief bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	per 100 m^2 BVO	1,2
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	per 100 m^2 BVO	1,7
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m^2 BVO	1,9
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m^2 BVO	0,9
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m^2 BVO	1,4

Gebiedsnorm voor voorzieningen in het Havenkwartier

In de categorie ‘Voorzieningen’ vallen alle functies die niet vallen onder ‘wonen’ of ‘werken’. Voor de parkeernormen voor voorzieningen wordt verwezen naar de laatste CROW publicatie met parkeerkencijfers, momenteel publicatie 381. Hierbij worden kencijfers gekozen zoals vermeld onder ‘zeer sterk stedelijk gebied’, zone ‘rest bebouwde kom’. Deze kencijfers hebben een bandbreedte: hiervan wordt het gemiddelde genomen en rekenkundig afgerond tot op één cijfer achter de komma.

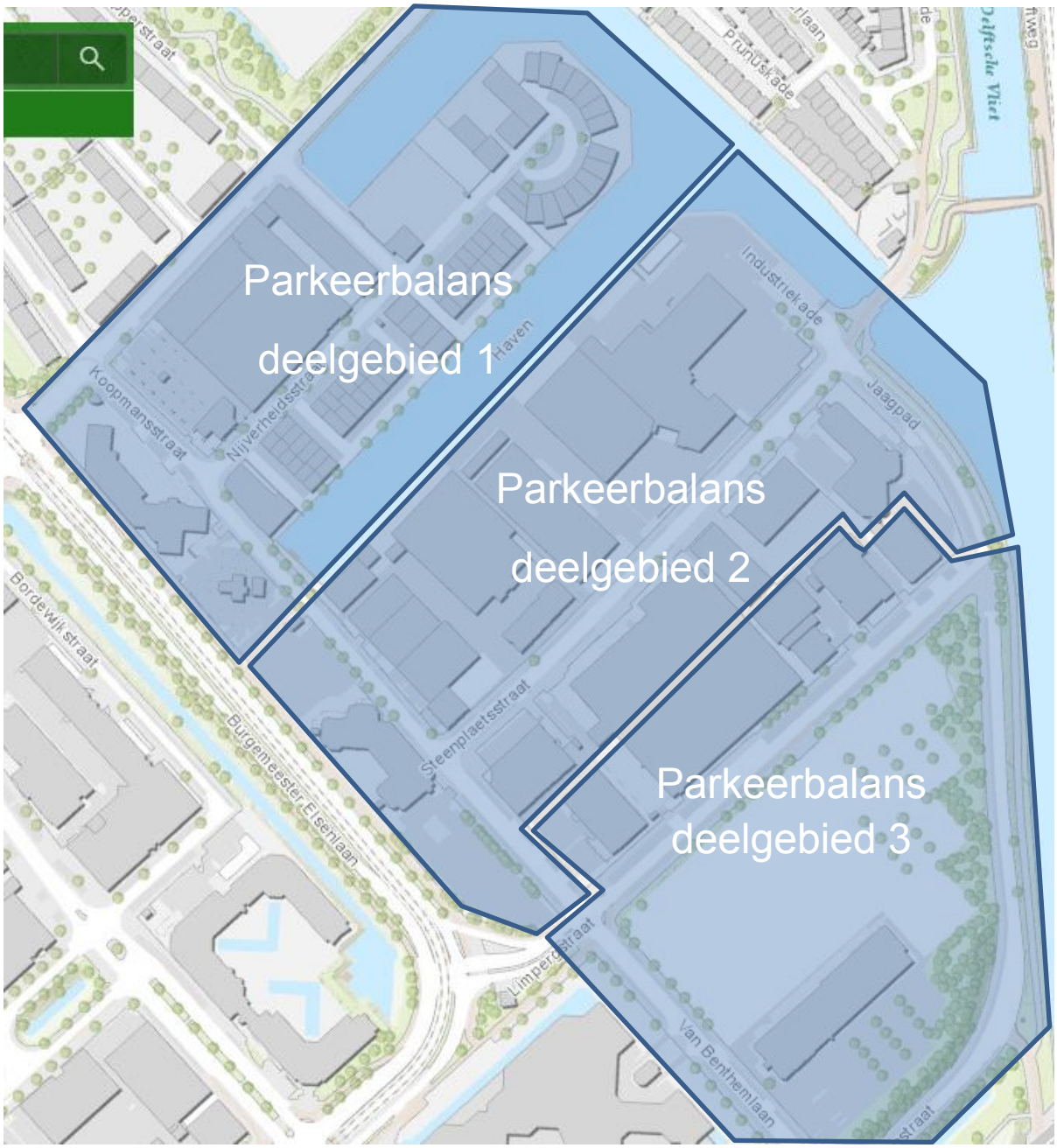
[4] Onder “kamerverhuur, zelfstandig wordt verstaan”: studio of eenkamerappartement met eigen voorzieningen zoals wc, badkamer, keuken, een afsluitbare voordeur en een eigen huisnummer.

Bijlage 2 – Parkeerbalans openbare ruimte in drie deelgebieden Havenkwartier - eindsituatie

In het hoofddocument van de parkeervisie is uiteengezet diverse doelgroepen op dit moment gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het gaat dan om werknemers, bedrijfsauto's en bezoekers aan bedrijven. Bij sloop en nieuwbouw zullen werknemers van bedrijven in toenemende mate gebruik gaan maken van parkeerplaatsen op eigen terrein, aangezien het uitgangspunt is dat vaste gebruikers op eigen terrein parkeren, of op terrein van derden.

In de openbare ruimte zal dan alleen nog geparkeerd worden door bezoekers aan bestaande en nieuwe bedrijven en bezoekers aan voorzieningen. Als een parkeerbalans voor een deelgebied voldoende ruimte biedt, kan ook overwogen worden om de parkeernorm voor bezoekers aan bewoners op te lossen in de openbare ruimte. Ontwikkelaars die de bezoekersnorm niet op eigen terrein oplossen, kunnen hiervoor een vergoeding verschuldigd zijn aan de gemeente.

Hieronder worden de parkeerbalansen voor drie deelgebieden gepresenteerd. Op de plattegrond is aangegeven welke straten en percelen vallen in welk deelgebied.



Voor parkeerbalans per deelgebied, zie excelbijlagen

Parkeerareaal	Sectie	Codering	Huidige situatie	Toekomstige situatie	voorgestelde wijziging
Straatnaam	*van - tot*	*parkeertelling*	*Aantal PP*	*Aantal PP*	
NOORD					
Handelskade	Burg Elsenlaan - Koopmansstraat	25-008	0	0	
Handelskade	Koopmansstraat - Galjoenstraat	25-009	23	23	
Handelskade	Galjoenstraat - Klipperstraat	25-010	14	14	
Handelskade	Klipperstraat - Bomenbuurt	25-011	29	29	
Klipperstraat	Handelskade - Nijverheidsstraat	81-062	6	6	
Nijverheidsstraat-Indola-zijde	Handelskade - Klipperstraat	81-060	15	15	
Nijverheidsstraat-Harbour-cityzijde	ter hoogte van 6 t/m 28	81-063	3	3	
Nijverheidsstraat-Harbour-cityzijde	ter hoogte van 62 t/m 68	81-068	2	2	
Nijverheidsstraat-Betoncentralezijde	Klipperstraat - einde straat	81-061	0	0	er wordt nu op straat geparkeerd in niet officiele vakken
Koopmansstraat	Handelskade - Nijverheidsstraat	81-059	25	12	Haaks wordt langsparkeren, te smalle langsvakken weg
Koopmansstraat	Nijverheidsstr - Koopmansstr 5	81-058a	7	7	
subtotaal			*124*	*111*	
MIDDEN					
Koopmansstraat	Koopmansstr 5 - Steenplaetsstr	81-058b	9	9	
Koopmansstraat	Steenplaetsstraat - Limpergstraat	81-057	24	24	
Steenplaetsstraat		81-054	58	58	
Industriekade		81-053	6	3	Haaks wordt langs parkeren
Jaagpad	Limpergstraat - Steenplaetsstraat	81-052	28	0	Langs parkeren weghalen
subtotaal			*125*	*94*	
ZUID					
Limpergstraat		81-055	105	71	Haaks wordt langsparkeren: 68 pp haaks > 34 pp langs
Jaagpad	Limpergstraat - Tinbergenstraat	81-051	38	0	Langs parkeren weghalen
Tinbergenstraat		81-050	38	0	Langs parkeren weghalen, evt elders compenseren?
Van Benthemlaan		81-056	42	42	
subtotaal			*223*	*113*	
Totaal aantal parkeerplaatsen			**472**	**318**	

Parkeerbalans openbaar gebied Havenkwartier in drie deelgebieden							
	veld	functie	BVO	#woningen	p-norm bezoekers	p-eis-bezoek (wonen)	p-eis-bezoek (bedrijf+voorz)
Deelgebied 1 - Noord							
Bestaand & te handhaven							
Harbour City	veld 3, 4	bedrijfsruimte	10500		0,07		7
Steenvlinder		wonen	7623	36	0,2	7	
Burg. Elsenlaan 321	veld 12	wonen	15336	72	0,2	14	
Indola, overig	veld 1	bedrijfsruimte	14421		0,07		10
veld 2+3, overig	veld 2, 3	bedrijfsruimte	1900		0,07		1
Nieuw							
Indola	veld 1	wonen	6415	30	0,2	6	
Indola	veld 1	voorzieningen	2000		3		60
Nijverheidsstraat	veld 2	wonen	22350	105	0,2	21	
Kort plot Koopmansstraat	veld 13	wonen	13750	64	0,2	13	
voorzieningen, aanname (naar rato)	onbekend	voorzieningen	851		3		26
Subtotaal parkeerbehoefte bezoekers						***61***	***104***
Parkeerplaatsen in OR in eindsituatie						*111*	*111*
Overmaat of tekort aan parkeerplaatsen in OR als voorzieningen open zijn tijdens kantoortijden						**50**	**7**
Deelgebied 2 - Midden							
Bestaand & te handhaven							
Jaagpad 1	veld 8	wonen	4224	20	0,2	4	
Plot Noordwest (Steenplaetsstraat)							
	veld 5	bedrijfsruimte	14000		0,07		10
	veld 6	bedrijfsruimte	7000		0,07		5
50% Plot Zuidoost (Steenplaetsstraat)							
50%	veld 7	bedrijfsruimte	7000		0,07		5
50%	veld 8, excl Jaagpad	bedrijfsruimte	3350		0,07		2
Nieuw							
Lang plot Koopmansstraat	veld 14	wonen	59600	279	0,2	56	
Plot Noordwest (Steenplaetsstraat)	veld 5, 6	wonen	64500	302	0,2	60	
50% Plot Zuidoost (Steenplaetsstraat)	veld 7, 8	wonen	33200	156	0,2	31	
voorzieningen, aanname (naar rato)	onbekend	voorzieningen	1742		3		52
Subtotaal parkeerbehoefte bezoekers						***151***	***74***
Parkeerplaatsen in OR in eindsituatie						*94*	*94*
Overmaat of tekort aan parkeerplaatsen in OR als voorzieningen open zijn tijdens kantoortijden						**-57**	**20**
Deelgebied 3 - Zuid							
Bestaand & te handhaven							
Sijthoff Hotel (veld 11)	veld 11	hotel	16440		3		493
50% Plot Zuidoost (Limpergstraat)							
50%	veld 7	bedrijfsruimte	7000		0,07		5
50%	veld 8, excl Jaagpad	bedrijfsruimte	3350		0,07		2
Nieuw							
50% Plot Zuidoost (Limpergstraat)	veld 7, 8	wonen	33200	156	0,2	31	
Plot Sijthoff overig	veld 9, 10	voorzieningen	7560		3		227
	veld 9, 10	wonen	88440	415	0,2	83	
voorzieningen, aanname (naar rato)	onbekend	voorzieningen	1408		3		42
Subtotaal parkeerbehoefte bezoekers						***114***	***769***
Parkeerplaatsen in OR in eindsituatie						*113*	*113*
Overmaat of tekort aan parkeerplaatsen in OR als voorzieningen open zijn tijdens kantoortijden						**-1**	**-656**
Subtotalen Havenkwartier		bedrijfsruimte	68521		0,07		
		wonen	348638	1634	0,2		
		voorzieningen	30001		3		
		TOTAAL	447160				
		(controle)	0	1634			

Rijswijk

BIJLAGE 6

NOTITIE PROGRAMMA NIET - WONEN

Mark van Vliet

Economische programma Havenkwartier

Het Havenkwartier is, als onderdeel van de Plaspoelpolder, een belangrijke locatie voor bedrijvigheid en werkgelegenheid. In de gewenste ontwikkeling naar een levendig gebied, is het van belang om ruimte te houden voor bedrijven en werkgelegenheid. Temeer omdat er sprake is van een tekort aan beschikbare ruimte voor bedrijven in de gehele regio en de werkgelegenheid in de laatste jaren is afgenomen in Rijswijk.

Op 21 december 2017 heeft bureau Verbinden dat Loont in opdracht van Gemeente Rijswijk een nulmeting uitgevoerd van de economische bedrijvigheid in het gebied Havenkwartier. Deze nulmeting is uitgevoerd naar aanleiding van het de vastgestelde Toekomstvisie Plaspoelpolder. De uitkomsten en conclusies in dit rapport vormen de basis voor de economische visie op Havenkwartier.

Om bedrijfsmatig vastgoed en werkgelegenheid terug te laten keren in het Havenkwartier, bij ontwikkelingen zijn de volgende uitgangspunten met betrekking tot de programmering vastgesteld:

- Bestaande oppervlakte bedrijfsmatig vastgoed grotendeels terug laten komen in het gebied;
- De definitie van bedrijvigheid is bepaald als: bedrijfsactiviteiten passend in de bestemming Bedrijventerrein;
- Voorzieningen zijn aanvullend op de bedrijvigheid, daarbij valt te denken aan horeca, detailhandel, leisure, etc.

Het toepassen van een goede mix van bedrijvigheid en voorzieningen draagt bij aan een succesvolle herontwikkelingen van het Havenkwartier. De diverse functies dragen bij aan de versterking van de werkgelegenheid in relatie tot de huidige leegstaande kantoorpanden.

Om de gewenste functiemix te kunnen realiseren is het van belang om de MRDH en PZH hier van te overtuigen. Zij zien juist een tekort aan bedrijfsmatig vastgoed en vragen de regio om te zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen, creëren van schuifruimte en beter benutten van de bestaande meters.

Programma niet-wonen
Om te komen tot een goede verhouding van werken, wonen en voorzieningen in het Havenkwartier wordt het volgende voorgesteld.

Bedrijven
In de bestaande situatie van het Havenkwartier is er sprake van ca. **80.000m^2 BVO** bedrijfsmatig vastgoed. In lijn met de wens van de provincie dient dit volledig terug te komen in nieuwe ontwikkelingen. Om tegemoet te komen aan de wensen voor een leefbare werk-woonomgeving wordt een deel voorzieningen toegevoegd aan het programma en ingezet op kwalitatief goed bedrijfsmatig vastgoed. Dit resulteert in het feitelijk terugbrengen van ca. **70.000m^2 BVO** bedrijfsmatig vastgoed. Waarmee een gezonde balans voor een werk-woonomgeving wordt gerealiseerd. Om het gewenste oppervlakte bedrijfsmatig vastgoed te realiseren dient ook op de huidige kantoorlocaties bedrijfsmatig vastgoed te worden gecompenseerd.

Met de realisatie van Harbour Village is al **10.500m^2 BVO** nieuw bedrijfsmatig vastgoed gerealiseerd. Dit houdt in dat er nog ca. **59.500m^2 BVO** behouden moet blijven of nieuw moet worden gerealiseerd.

Gezien de fasering van de ontwikkeling van het Havenkwartier is er voor gekozen om in de eerste fases (fase 0 – 1c) een lager percentage (60% van het kaveloppervlakte) bedrijfsmatig vastgoed toe kennen, mede doordat hier grotendeels sprake is van transformatie van leegstaand kantoorvastgoed. In fase 2 wordt dit percentage verhoogd, passend bij de huidige situatie. In fase 2 dient 86% van het kaveloppervlakte te worden bebouwd met bedrijfsmatig vastgoed om in totaal 70.00m^2 BVO te realiseren.

Voorzieningen
Door uit te gaan van het totale oppervlakte aan werkgelegenheid, is het goed uit te leggen aan de regio dat er voorzieningen worden toegevoegd aan het Havenkwartier. Doordat er een overschot aan kantoorvastgoed is, kan dit worden getransformeerd naar wonen en voorzieningen. Het totale oppervlakte aan voorzieningen wordt daarbij gemaximeerd.

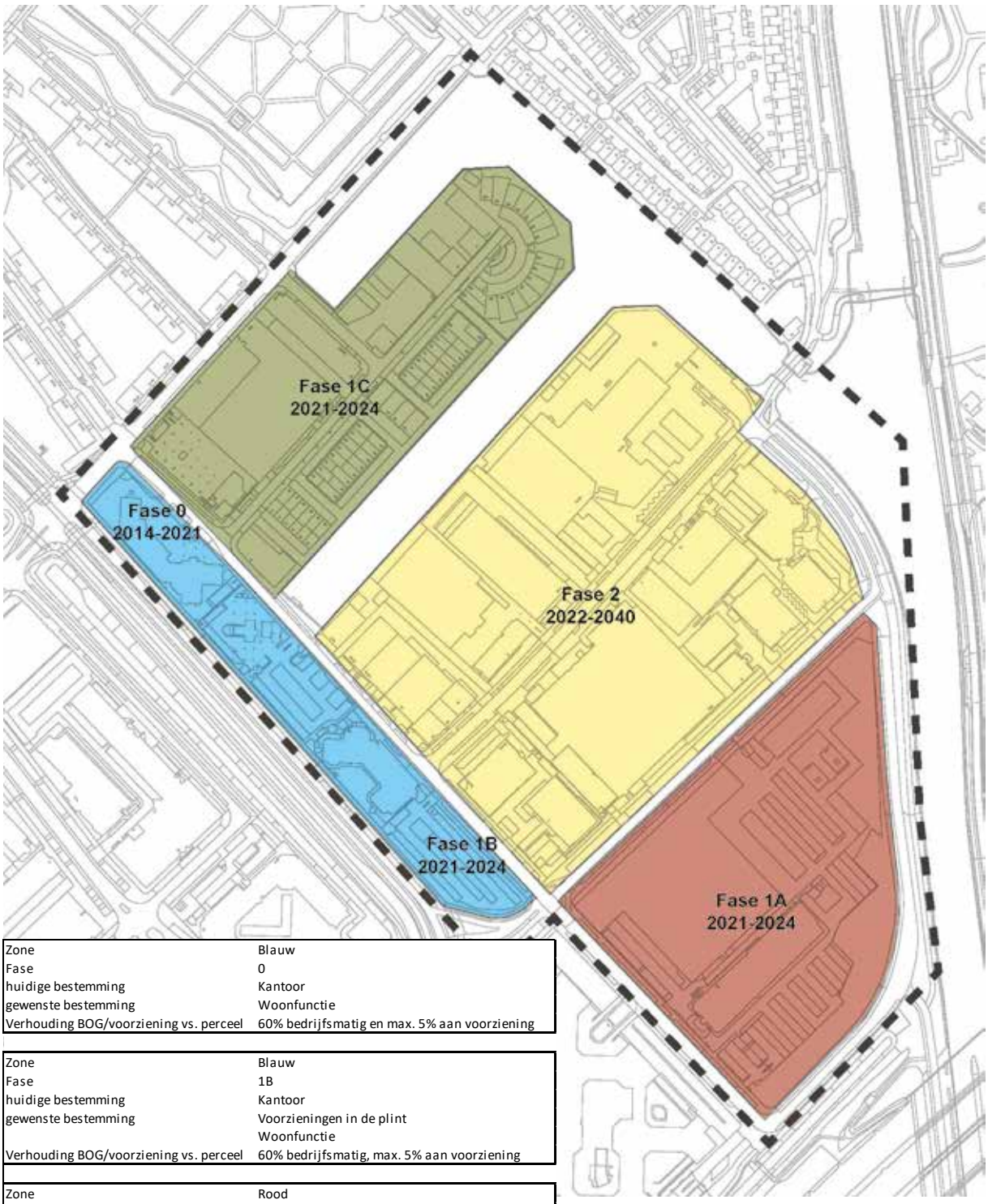
Voorzieningen worden omschreven als:

- Maatschappelijke voorzieningen (kinderdagverblijf, medische praktijken/zorg, educatie e.d.).
- Buurtsupermarktruimte: de omvang van de supermarktruimte wordt bepaald in een supermarktonderzoek. De randvoorwaarde is dat de supermarkt primair het nieuwe woongebied met 4.000 – 5.000 nieuwe inwoners moet bedienen, met medegebruik door het werkgebied. Voorlopig wordt gedacht aan een omvang van maximaal 500 m2 BVO (vergelijk: Spar City is 150 m2, Jumbo City Den Haag is 600 m2; denk ook aan een tropische / niet-westerse / bio supermarkt).
- Dienstverlening en leisure, zoals fitness, kapper, makelaar e.d.
- Horeca, die past bij het gebied (in principe categorie 1 en 2, gerelateerd aan bezoekers voor de havenbekkens, werknemers en bezoekers uit de bedrijven en bewoners en bezoekers van de woningen).
- We gaan er vanuit dat met Business Hotel Sijthoff voldoende is voorzien in ruimte voor hotels in het gebied.

Het totale oppervlakte aan voorzieningen wordt gemaximeerd op ca. **30.000m^2 BVO**. In combinatie met de ca. 70.000m^2 BVO aan bedrijfsmatig vastgoed, wordt het Havenkwartier voorzien van ca. **100.000m^2 BVO** commercieel vastgoed. De werkgelegenheid blijft daarmee behouden en er wordt kwaliteit aan het gebied toegevoegd, zowel in het vastgoed als het openbare gebied.

In de ontwikkeling van de Sijthof-locatie wordt reeds voorzien in ca. **24.000m^2 BVO** voorzieningen. Dit geldt ook voor de sportschool en de horeca die wordt voorgesteld in de ontwikkeling van de Indolafabriek (ca. **2.000m^2 BVO)**. Deze twee initiatieven geven al invulling aan ca. **26.000m^2 BVO** aan voorzieningen. In de overige fases van de ontwikkeling is er nog ruimte voor totaal ca. **4.000m^2 BVO** aan voorzieningen.

Zoneringskaart
Het bovenstaande vertaald zich in de navolgende zoneringskaart



Zone	Blauw
Fase	0
huidige bestemming	Kantoor
gewenste bestemming	Woonfunctie
Verhouding BOG/voorziening vs. perceel	60% bedrijfsmatig en max. 5% aan voorziening

Zone	Blauw
Fase	1B
huidige bestemming	Kantoor
gewenste bestemming	Voorzieningen in de plint
	Woonfunctie
Verhouding BOG/voorziening vs. perceel	60% bedrijfsmatig, max. 5% aan voorziening

Zone	Rood
Fase	1A
huidige bestemming	Bedrijventerrein
gewenste bestemming	woonfunctie
	Voorzieningen
Verhouding BOG/ voorziening vs. perceel	88% voorzieningen

Zone	Groen
Fase	1C
huidige bestemming	Bedrijventerrein
gewenste bestemming	Woonfunctie
	Bedrijven / voorziening
Verhouding BOG/voorziening vs. Perceel	60% bedrijfsmatig, 29% voorziening

Zone	Geel
Fase	2
huidige bestemming	Bedrijven
gewenste bestemming	Woonfunctie
	Bedrijven en beperkte voorzieningen
Verhouding BOG/voorziening vs. Perceel	86% bedrijfsmatig, max 5% voorziening

Werkgelegenheid
In lijn met het provinciaal beleid wordt voor het Havenkwartier gestreefd naar het volledig terug laten komen van het bestaande oppervlakte bedrijfsmatig vastgoed. Met de komst van 2.000 tot 2.500 woningen is het ook wenselijk om ruimte te creëren voor werkgelegenheid.

Waar het realiseren van bedrijfsmatig vastgoed wordt voldaan aan een regionale vraag naar klassiek kleinschalige bedrijvigheid, wordt met het toevoegen van voorzieningen ruimte gecreëerd voor extra werkgelegenheid. Voorzieningen, zoals een hotel, leveren extra banen op, terwijl bedrijfsmatig vastgoed, zoals opslag of een werkplaats voor ambachten, niet altijd leidt tot toename van het aantal arbeidsplaatsen.

In de verdere uitwerking van de ontwikkelplannen per kavel dient zodoende rekening te worden gehouden met realiseren van werkgelegenheid en het behouden van ruimte voor bedrijfsmatig vastgoed. Hierover zal nader in overleg moeten worden getreden met de regio.

Houding t.o.v. bestaande bedrijven
Uit de nulmeting en de update van de kerngegevens blijkt dat het Havengebied ruimte biedt voor bedrijven in een hogere milieucategorie. Dit is een uitdaging voor het toevoegen van woningen, omdat hogere milieucategorieën lastig tot niet zijn te mengen met wonen. Dit in verband met hinder en risico's. De gemeente Rijswijk is trots op de bedrijvigheid in het Havenkwartier. Deze bedrijvigheid biedt werk aan een groot aantal mensen. Dat willen we behouden. Het is dus niet de bedoeling dat bedrijvigheid hoeft te vertrekken, laat staan dat bedrijven gedwongen zouden worden om te verplaatsen. De huidige bedrijven kunnen blijven ondernemen.

Om de gehele transformatie van het Havenkwartier succesvol af te ronden is het wenselijk om in overleg te treden met de ondernemers die een bedrijfsvoering hebben in een hoge milieucategorie. Tijdens deze overleggen zal worden bekeken op welke wijze de bedrijfsvoering inpasbaar blijft in het gebied of dat er goede alternatieve locaties beschikbaar zijn.

In de toekomst dienen nieuw te vestigen bedrijven rekening te houden met een ligging in gemengd gebied met woningen. Tegelijk zal de communicatie naar toekomstige bewoners er op gericht zijn dat zij rekening moeten houden met de huisvesting in een gemengd gebied, met ook levendigheid en hinder van bedrijven. In leegstaande kantoren en bedrijfsruimten willen we alvast ruimte bieden voor transformatie naar gemengd gebruik. Op termijn kunnen ook bedrijfskavels getransformeerd worden.

Rijswijk

BIJLAGE 7

NOTITIE WONINGBOUW

Peter van Straalen

Woningprogramma Havenkwartier

Gebied en doelgroepen:

- Het toekomstige Havenkwartier wordt geen gewone woonwijk, maar een mooie mix van wonen, werken en voorzieningen. Het karakter van dit toekomstige woonwerkgebied brengt reuring en dynamiek met zich mee. Vanuit een leefstijlenbenadering gezien zijn het bij uitstek mensen uit de zogenaamde rode en oranje leefstijlgroepen (dynamisch, creatief, uitbundig) die goed matchen bij zo'n omgeving. Dit sluit vooral goed aan bij werkende jongeren, young professionals en studenten[1]. Meestal gaat het dan om starters op de woningmarkt. Maar ook andere groepen zoals beter verdienende kleine huishoudens en vitale senioren zouden hier een plek kunnen vinden, als ze zich tot dit type woonmilieu voelen aangetrokken.
- Gezien de vraag op de woningmarkt en ligging en karakter van het gebied zien wij kansen om in het Havenkwartier voor genoemde doelgroepen te ontwikkelen. Het gaat hierbij om kleinere appartementen met een betaalbare huur en goedkope koopappartementen. Maar zeker ook om grotere appartementen en eventueel en in beperkte mate grondgebonden woningen. Zo zien wij een goede differentiatie ontstaan, een mooie mix voor meerdere doelgroepen.

Woningprogramma:

- Toevoegen van een naar woninggrootte en prijsklasse gedifferentieerd woonprogramma van 2.000 tot 2.500 woningen.
- Een op gebiedsniveau voldoende aanbod van middeldure huurappartementen (€ 737 - € 1.000), goedkope koopappartementen (tot € 180.000) en betaalbare koopappartementen (tot € 310.000). Als voldoende aanbod wordt als richtlijn ongeveer de helft van het aantal woningen aangehouden. Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.
- Differentiatie in het woonprogramma sluit aan bij de kwaliteiten en mogelijkheden van de diverse deelgebieden.
- Als indicatieve verdeling naar woninggrootte wordt hierbij het volgende aangehouden: 1/3 deel studio's en microwoningen (< 50 m2), 1/3 deel kleine woningen (50 m2 – 85 m2), 1/3 deel middelgrote- en grote woningen (> 85m2). Deze verdeling kan in het licht gezien worden van de differentiatie in de diverse deelgebieden zoals bij het vorige punt benoemd is en geldt niet als harde eis.

[1] De gemeente is nog in gesprek met Delft en Den haag over de behoefte aan het toevoegen van studentenwoningen in Rijswijk en over de mogelijkheden die Rijswijk hiervoor ziet. Toevoeging van studentenhuisvesting is daarom op dit moment nog onder voorbehoud.

Rijswijk

BIJLAGE 8

NOTITIE GROEN, NATUUR,

Rik Geval

Havenkwartier Groen en Natuur

Relatie met geldend beleid groen, natuur en klimaat

Voor groen, natuur en klimaatadaptatie geldt het onderstaande vastgestelde beleid:

- Convenant Klimaatadaptief Bouwen www.bouwadaptief.nl.
- Groenbeleidsplan 2010- 2020
- Stadsvisie (Groene Buitenplaats)
- Uitvoeringsplan Plaspoelpolder
- Visie Rijke Groenblauwe Leefomgeving (Provincie Zuid-Holland)

De stad als biotoop

In de stad liggen allerlei plekken met een bijzondere biotopen met natuurwaarden. Maar de bebouwde stad is ook zelf een biotoop. Veel dieren en planten voelen zich hier thuis en passen zich ook aan zodat ze er zich thuis gaan voelen. Slechtvalken en gierzwaluwen hebben geleerd te broeden in gebouwen, vleermuizen zitten in spouwen, planten vestigen zich in hoekjes, vossen werpen hun jongen onder huizen, Scholekster zitten veilig op grintdaken. De evolutie gaat veel sneller dan we vroeger dachten, veel dieren passen zich succesvol aan de uitdijende bebouwde wereld aan. Dit proces willen we stimuleren door een flexibel, natuurvriendelijk stenen stadsbiotoop te maken. Een stad vol hoekjes, schuilmogelijkheden, holten, nissen, foerageerplekken, groen, water. Zo'n biotoop willen we waar mogelijk in het Havenkwartier ook maken. En dat dan natuurlijk wel verzorgd en mooi vormgegeven. Aan de vormgevers de uitdaging met slimme, niet orthodoxe ontwerpen te komen waarmee we voor de natuur een nieuwe leefomgeving creëren. De vijf V's zijn belangrijk. Zorg voor Veiligheid (schuilplekken, rustplekken), Voortplantingsplekken (neststenen, water, holtes, nissen), Verbindingsplekken, Variatie (organismen hebben andere plekken nodig afhankelijk van temperatuur, neerslag, seizoen etc.) en vanzelfsprekend Voedsel.

Literatuur: Darwin in de stad - Menno Schilthuizen

Groensfeer

Qua sfeer wil de wijk zich ook qua groen onderscheiden van reguliere woonwijken door een bijzondere beplantingskeus. Veel variatie met een havenuitstraling. Grijsbladigen, droogtebestendigen, grassen, zuidelijke uitstraling etc. Geldt ook voor de boomsoortkeus. Verder gevarieerd, insectentrekkend, bloeiend. Olijfwilg, Olijfpeer, grassen, kruiden, pioniersvegetatie. Biodiverse soortkeus, bij voorkeur inheems. In elke straat bomen, aan twee zijden, maar geen laanstructuur. In verband met wateropvang bij regen in de vakken zeer zorgvuldige beplantingskeus. Advies Actifolia (https://actifolia.nl). Groenzone gecombineerd met voorzieningen. Zo min mogelijk groen groen. In de groenzone insectenwalletjes.

Spelen: Aansluiten op havensfeer. Kraantjes, waterspeelplek etc.

Waterhuishouding/wateropvang

Uitgangspunt is dat de bermen de hoofdopvang vormen van de regenbuien. Of als dat niet lukt slechts ten dele. Dit bepaalt sterk de mogelijkheden van de beplanting. Hierover moet echt duidelijkheid zijn voordat een beplantingsplan kan worden gemaakt. Geen graswadi!



Nieuwe dwarsverbinding

Zoveel steen als nodig, zoveel groen en bomen als kan met een eigen verbindend assortiment maar wel dezelfde sfeer. (Rijswijkse) Havenkarakter versterken met elementen als bijv. dukdalven o.i.d. Geldt ook voor de waterelementen.

Zone is geschikt voor burgerinitiatieven.

Natuurinclusiviteit

Bebouwing en openbare ruimte worden natuurinclusief uitgevoerd waarbij we streven naar een maximum aan duurzaam aangelegde voorzieningen in gebouwen, holle damwanden etc. We maken vleermuisvoorzieningen, neststenen, insectenmuren, bruine daken, rommelplekken etc. Doelsoorten: Dwergvleermuis, Zwarte Roodstaart, wilde bijen, IJsvogel, duikeenden etc. Ecodaken zijn goed te combineren met zonnepanelen, dieren vinden hieronder een leefgebied. Het rendement van de panelen wordt groter (temperatuurdemping). Het is wel in zekeren zin beperkend voor het overig dakgebruik



Uitgangspunt: Zo natuurvriendelijk als de functie toelaat.

Daar waar kades worden vervangen, worden ze hol uitgevoerd. Hierdoor ontstaat er ruimte voor rust- en foerageerplekken voor vogels en ook paaiplekken voor vissen.

Eilanden in de Haven

Een drijvende tuin (floatland) is een kunstmatig drijvend eiland met een begroeiing van moerasplanten die in het water wortelen. Bovenwater hebben de eilanden een functies voor moerasplanten en insecten die op de planten afkomen en libellen en vogels die weer op de insecten af komen. Het biedt broedgelegenheid voor watervogels zoals waterhoen en fuut. Onder water kunnen de plantenwortels die naar beneden hangen een paaiplek voor vis bieden en schuilgelegenheid. Tussen de plantenwortels leeft macrofauna die een onderdeel van het voedselweb uitmaakt dat zich hier ontwikkelt.

Op de draagconstructie zal zich een mat van dode planten vormen en na enig jaren kan zich mogelijk wat opslag van houtige gewassen voordoen maar dat is niet erg zo lang dit niet ten koste gaat van de stabiliteit van de constructie. Misschien is het juist leuk zich hier een tiny forest op het water te laten ontwikkelen, een soort broekbos. Als dat laatste een gewenst beeld is kan ik wel voor een soortenlijst zorgen.

De floatlands zijn niet toegankelijk; daar zijn ze te kwetsbaar voor. Op veel plekken blijken gekozen constructies niet beheersbaar en niet langdurig in stand te blijven. Daarom kiezen voor bijvoorbeeld een stevige stalen constructie die hangt aan drijvers (oude boeien: passen goed bij havenimago) of gezekerd tussen palen (dukdalven).

In het ontwikkelingsstadium van het eiland moeten langs de randen ganzenwerende maatregelen worden getroffen om vraat tegen te gaan. Er bestaat een klein risico dat er ganzen gaan broeden.

Verspreid in de haven kunnen 3-5 floatlands worden aangelegd van verschillende afmeting en vorm. Inschatting is dat het minimale formaat van een floatland 5 x5 m is, om randinvloeden, zoals golfslag en vogelvraat die teveel effecten hebben op de gewenste ontwikkeling van de vegetatie uit te schakelen. Onderhoud bestaat voornamelijk uit niets doen. Beheer is waarschijnlijk nauwelijks nodig (er van afgezien dat je er slecht bij kan).

Doelsoorten: Gele lis, lisdodde, dotterbloem, grote kattenstaart, wilgenroosje, diverse zegges, vroege glazenmaker, lantaarntje, variabele waterjuffer, waterhoen, fuut, baars, blankvoorn.

Te gebruiken planten zie https://actifolia.nl.

Inpassing bestaande bomen

In hoofdlijnen staan er weinig absoluut behoudenswaardige bomen in de profielen. Algemeen uitgangspunt: Zo mogelijk inpassen in de groenzones, maar geen ingrijpende aanpassingen om dit te bereiken. Vanuit het gewenste beeld er naar streven dat het niet aanvoelt als een “rij bomen”. Maatwerk, zo min mogelijk bomen weg als nodig om dit effect te bereiken.

De bomen aan de Van Benthemlaan en de Burg. Elsenlaan, Veraartlaan dienen behouden te blijven. En dat geldt voor de bomenstrook tussen A4 en Tinbergenstraat, doch met de kanttekening dat hier een opgave ligt de situatie sociaal veilig te maken.

In de Koopmansstraat, de Steenplaetsstraat (en de Limpergstraat) staan met name enkele bomen waarvan inpassing van de beste exemplaren gewenst is. Met name over deze straten gaat de zinssnede over het rijkarakter doorbreken.

Het rijtje bij de entree van het wijkje vanaf de Handelskade (vijf Essen) kunnen om en om weg. Groene uitstraling gewenst.

Jaagpad: Bomen gedeeltelijk inpassen in plan.

Groenbeleidsplan

- Hoofd**natuur**structuur: Water van de Vliet en primaire ecologische verbinding over de Handelskade
- Hoof**recreatie**structuur: Water
- **Bomen**: Iep langs de Vliet, eik langs de Handelskade (Hoofdbomenstructuur)



Vlietzone document in ontwikkeling

De ontwikkeling Havenkwartier is ingebracht als een lopende ontwikkeling bij de inventarisatie ten behoeve van de onder regie provincie op te stellen Vlietzonevisie. Gezien de groene en recreatieve (haven) ambities van het kwaliteitskader is de verwachting dat het plan een positieve bijdrage zal leveren aan het Vlietzonegebied.

Vliet

Gebruikszone functioneel geïnspireerd door het door bewoners gewaardeerde beeld aan de Huis te Hoornkade, maar qua beplantingsstijl aansluitend op eerder omschreven havensfeer. Vrij liggend voetpad, bankjes, sportvoorzieningen, vlinders, groene, bloeiende stedelijke boulevard. Veel variatie. Cultuurhistorische verwijzing naar jaagpad functie, daarom geen bomen direct langs het water. Zo natuurvriendelijk mogelijk met accent voor bijen en vlinders (kruidenrijk gras).

Let op: Visie wijkt af van Groenbeleidsplan.

Groenstrook tussen Sijthofterrein en Vliet

Ecologie: Hier is door het Industrieschap een zone beplant met een wat merkwaardig, maar ook boeiend assortiment. De strook heeft zich ontwikkeld tot een bosbiotoop met struweel- en bomenlaag en is ecologisch waardevol (zie ook inventarisatie rapportage). Veel dekking, schuilmogelijkheden, refugium voor dieren, vleermuizenfoerageerplek etc. Ook goede zone tegen hittestress. De waarde wordt voor een groot deel bepaald door schaal en samenhang van de hele strook.

Vanuit Stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt zijn een aantal individuele bomen in de strook waardevol. Het gaat dan met name om een aantal bijzondere Platanen. Waar mogelijk, zou het mooi zijn als deze bomen (deels) behouden kunnen worden. De resterende strook is vanuit dit oogpunt niet waardevol. Het is juist wenselijk om deze te doorbreken zodat er een meer prettige en levendige beleving op het Jaagpad ontstaat en er gewoond kan worden aan het water.

Privéterreinen en privégebouwen

Qua sfeer aansluiten op Openbare Ruimte. Zo toegankelijk mogelijk. Dus geen hekken. Zo veel verharding als nodig, zoveel “groen” als kan. Zo natuurinclusief als mogelijk binnen de functie.

Groenbeheer

Bovenomschreven uitgangspunten vragen om een specifiek maatwerk wijkbeheerplan en wellicht zelfs een eigen constructie. Ook de dekking van de onderhoudskosten moet geregeld worden. Het omschreven gewenste beeld kan niet vanuit de standaardbudgetten door de Gemeente worden beheerd.

Niets aanleggen waarvan het beheer niet geregeld is.

Rijswijk

BIJLAGE 9

BOMENINVENTARISATIE

Rik Geval



BOOMVEILIGHEID

ADVIES & ONDERZOEK

TAXATIE

BEHEER

GEMEENTE RIJSWIJK ONTWIKKELKADER
HAVENKWARTIER VERSIE 02-02-2021

www.boomtotaalzorg.nl

BOOMTOTAALZORG
Boomspecialisten

INVENTARISATIERAPPORTAGE

Boominventarisatie Havenkwartier

Inventarisatie

Rapportnummer: 190534
Datum: 11-10-2019

Inhoud

1 Inleiding **4**

1.1 Aanleiding van het onderzoek 4

1.2 Doel van het onderzoek 4

1.3 Situatietekening 5

2 Wijze van onderzoek **6**

3 Resultaten **8**

3.1 Algemene gegevens 8

3.2 Conditie, kwaliteit en toekomstverwachting 8

3.3 Verplantbaarheid 9

3.4 Behoudenswaardige bomen 11

Bijlage I Inventarisatiegegevens **13**

Bijlage II Verplantbaarheid **20**

Bijlage III K&L **21**

Bijlage IV Behoudenswaardige bomen **22**

Bijlage V Kroondiameter **23**

Colofon

Onderzoeksrapport:	190534
Project:	Boominventarisatie en BEA Havenkwartier
Locatie:	Havenkwartier RIJSWIJK

Opdrachtgever/eigenaar:	Gemeente Rijswijk Postbus 5305 2280 HH RIJSWIJK
Contactpersoon:	De heer M. Efdee mefdee@rijswijk.nl

Opdrachtnemer	Boomtotaalzorg Lange Uitweg 27 3998 WD Schalkwijk 030-6011880 info@boomtotaalzorg.nl www.boomtotaalzorg.nl KvK 30098295 BTW 818691992
Auteur:	Ir. M. (Maarten) Debruyne m.debruyne@boomtotaalzorg.nl
Controleur:	ing. J. Jellema j.jellema@boomtotaalzorg.nl

1 Inleiding

In opdracht van de heer M. Efdee van Gemeente Rijswijk heeft BOOMTOTAALZORG een inventarisatie uitgevoerd naar de bomen binnen het plangebied Havenkwartier te Rijswijk.

1.1 Aanleiding van het onderzoek

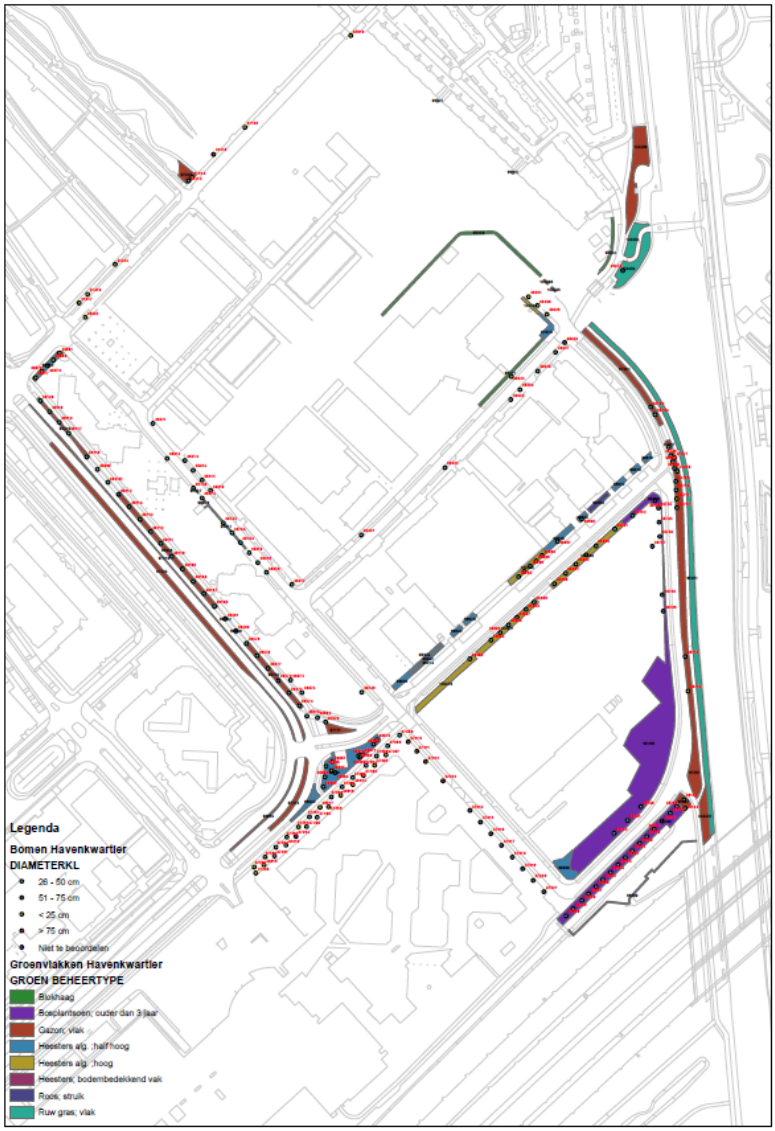
De gemeente Rijswijk is aan het onderzoeken welke stedenbouwkundige ontwikkelingen mogelijk zijn in het zogenaamde Havenkwartier, zie ook www.rijswijk.nl/projecten/havenkwartier..
Momenteel maakt dit deel van de wijk onderdeel uit van de plaspoelpolder, een zakelijke wijk met kantoren en bedrijfsunits met lichte industrie.
Binnen het plangebied staan ca. 300 bomen, waarvan ca. 200 bomen zijn opgenomen in het boombeheersysteem van de gemeente Rijswijk. Van de overige ca. 100 bomen zijn geen gegevens bekend. Grootschalige herinrichtingswerkzaamheden kunnen zeer nadelige gevolgen hebben voor bomen. Om die reden wil de gemeente Rijswijk in een vroeg stadium van de plantonwikkeling meer informatie over de bomen, zodat duidelijk wordt wat de huidige kwaliteit en toekomstverwachting is van het bomenbestand, of er mogelijk bomen verplantbaar zijn en aan welke randvoorwaarden zal moeten worden voldaan om bomen gedurende de werkzaamheden zoveel mogelijk te sparen, zodat duurzaam behoud van bomen mogelijk is.

1.2 Doel van het onderzoek

Doel van de inventarisatie is de bomen letterlijk en figuurlijk in kaart te brengen. Dat wil zeggen:

- Actualiseren van de boomgegevens van ca. 200 bomen in het beheersysteem.
- In kaart brengen van (naar schatting) tussen de 50 en 100 bomen inclusief eerste opname.
- Advies over behoud van bomen.
- Mogelijkheid tot verplanten.

1.3 Situatietekening



Afbeelding 1. *Situatietekening plangebied (Bron: opdrachtgever)*

2 Wijze van onderzoek

De bomen langs de scope zijn visueel beoordeeld. Bomen die in het veld aanwezig zijn maar niet op kaart staan, zijn met behulp van een GPS (tot 1 à 1,5 meter nauwkeurig) ingetekend op tekening. De ondergrens voor de bomen in de beplanting is 15 cm in doorsnede. Per boom worden de volgende gegevens opgenomen:

- Boomsoort met wetenschappelijke naam.
- Stamdiameter (gemeten op 130cm vanaf het maaiveld) weergegeven in centimeters.
- Kroondiameter, weergegeven in meters.
- Conditie van de bomen (conform Dr. Roloff).
- Kwaliteit.
- Toekomstverwachting onder gelijkblijvende omstandigheden.
- Visueel beoordelen op mogelijk verplantbaarheid.
- Behoudenswaardigheid

Conditie

De conditie is de huidige gezondheid waarin de boom verkeert. Deze is bepaald volgens de methode van beoordeling van de kroonstructuur van Dr. A. Roloff. Hierbij is gelet op het vertakkingspatroon, de scheutlengte ontwikkeling en vorming van dood hout. De conditie kent de volgende klassen:




Goed
De conditie is goed. Het vertakkingspatroon is normaal voor deze soort, gezien de leeftijd van de boom.




Redelijk
De conditie is verminderd, maar nog wel voldoende. Het vertakkingspatroon aan de rand van de kroon is dunner.




Matig
De conditie is duidelijk verminderd. De eindscheuten zijn korter dan normaal. Herstel van de boom is eventueel mogelijk.




Slecht
De conditie van de boom is minimaal. Kroondelen sterven af. De toestand van de boom is dusdanig slecht dat herstel van de boom niet of nauwelijks mogelijk is.

Kwaliteit

De kwaliteit is gebaseerd op de huidige conditie, mechanische opbouw en stabiliteit van de boom. Ook de functievervulling van de boom speelt hierbij een rol. Aan een bosboom worden immers andere kwaliteitseisen gesteld dan aan een laanboom. De boom is rondom en in zijn geheel bekeken. Hierbij is gelet op mogelijke afwijkingen, aantastingen, verzwakkingen en andere (potentiële) problemen in opbouw/structuur van stam en kroon, die visueel zijn waar te nemen. De kwaliteit is ingedeeld in:

Goed	De boom vertoont het beeld dat van de soort verwacht mag worden, gezien de leeftijd van de boom en de groeiplaatsomstandigheden.
Redelijk	De boom vertoont een verminderd beeld, gelet op de leeftijd en de omstandigheden. De aangetroffen afwijking hoeft geen negatieve gevolgen te hebben voor de verdere ontwikkeling van de boom.
Matig	De boom vertoont een sterk verminderd beeld. Negatieve gevolgen voor de verdere ontwikkeling van de boom zijn niet uit te sluiten. Indien mogelijk, zijn doeltreffende maatregelen voor herstel van de kwaliteit gewenst.
Slecht	De boom vertoont een beeld van aftakeling. Herstel van kwaliteit is niet (meer) mogelijk.

Toekomstverwachting

De toekomstverwachting geeft aan wat de levensduur van de boom is, gegeven de boomsoort, leeftijd, omgevingsfactoren en mogelijke afwijkingen, aantastingen en/of verzwakkingen van de boom. De indeling in klassen is als volgt:

Goed	De mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is zodanig dat binnen een termijn van 15 jaar of meer geen problemen te verwachten zijn.
Redelijk	De mechanische en/of fysiologische toestand van de boom zijn enigszins verminderd. Binnen een termijn van 10-15 jaar zijn echter geen problemen te verwachten.
Matig	De mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is duidelijk verminderd. Herstel is eventueel mogelijk door het treffen van adequate maatregelen.
Slecht	De mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is minimaal of nihil. Herstel van de boom niet of nauwelijks mogelijk.

Verplantbaarheid

Bij het beoordelen van de verplantbaarheid van de boom staat de (boomtechnische) kwaliteit van de boom centraal. De conditie en kwaliteit van de boom dient voldoende te zijn om een verplanting te kunnen rechtvaardigen. De huidige kwaliteit dient minimaal gehandhaafd te blijven bij het verplanten. Is dat niet te verwachten dan volgt een negatief verplantbaarheidsadvies. Ook de leeftijd van de boom is meegenomen en de vorm van de boom. Bij een mogelijke verplanting moet eerst een verplantbaarheidsonderzoek plaatsvinden. De indeling is als volgt:

Direct	De boom kan met direct verplant worden.
Voorbereiding	De boom dient voorbereid te worden voorafgaand aan de daadwerkelijke verplanting. Doormiddel van het rondgraven van de kluit (2/3 van de omtrek) t.b.v. het prepareren van een kluit met minimaal een groeiseizoen voor ontwikkeling voorafgaand aan de daadwerkelijke verplanting.
Nee	De boom kan niet verplant worden.

Behoudenswaardigheid

Een boom/boomgroep is als behoudenswaardig opgenomen op basis van de volgende kenmerken:

- boom/boomgroep heeft een monumentale beleidsstatus
- boom/boomgroep is beeldbepalend
- boom/boomgroep heeft een markante verschijningsvorm
- boom/boomgroep is vanuit ecologisch oogpunt waardevol

3 Resultaten

3.1 Algemene gegevens

Op het terrein van het Havenkwartier te Rijswijk zijn in totaal 373 bomen geïnventariseerd. Hiervan waren 159 bomen reeds in het beheerssysteem opgenomen en zijn 214 nieuwe bomen opgenomen en ingetekend met GPS. 8 bomen zijn in het veld niet meer terug gevonden en zijn derhalve verwijderd t.o.v. de boomgegevens uit het beheersysteem. Het betreft bomen 138376, 138842, 139546, 139547, 139569, 139570, 139571. Het totaal aantal bomen in het plangebied bestaat uit 365 bomen. Het bomenbestand is gevarieerd. Het bestaat uit verschillende boomsoorten van verschillende leeftijden. In de tabellen 1 t/m 5 zijn de bevindingen schematisch weergegeven. Specifieke bevindingen per boom zijn terug te vinden in Bijlage I: Boominventarisatielijst.

3.2 Conditie, kwaliteit en toekomstverwachting

Over het algemeen is de conditie, kwaliteit en toekomstverwachting van de bomen redelijk. 4 bomen op het terrein zijn dood. Dit zijn echter 4 bomen in het bosperceel langs het Jaagpad. Dode bomen in een bosperceel hebben een grote meerwaarde voor de biodiversiteit in het gebied. De dode bomen staan niet langs de kant van de weg en zijn daarom geen gevaar voor het verkeer of voetgangers. Wij adviseren deze, indien mogelijk, te laten staan.

Tabel 1. *Conditie.*

	Conditie	
Goed	49	13%
Redelijk	259	71%
Matig	45	12%
Slecht	8	2%
Zeer Slecht	-	-
Dood	4	1%
Eindtotaal	365	100%

Tabel 2. *Kwaliteit.*

	Kwaliteit	
Goed	43	12%
Redelijk	245	67%
Matig	65	18%
Slecht	8	2%
Zeer Slecht	-	-
Dood	4	1%
Eindtotaal	365	100%

Tabel 3. *Toekomstverwachting.*

	Toekomstverwachting	
Goed	61	17%
Redelijk	269	73%
Matig	23	6%
Slecht	5	1%
Zeer Slecht	3	1%
Dood	4	1%
Eindtotaal	365	100%

3.3 Verplantbaarheid

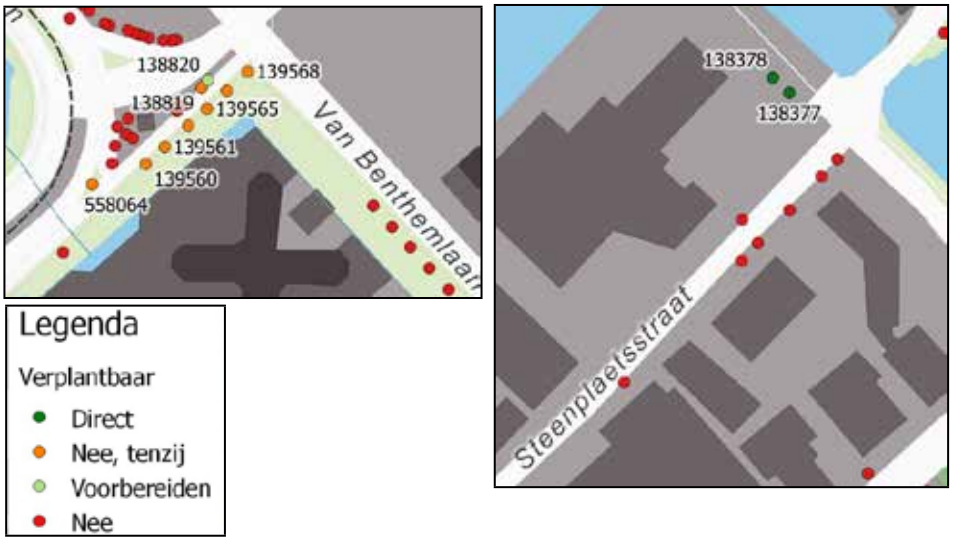
Op basis van een visuele controle zijn 22 bomen als potentieel verplantbaar opgenomen op basis van bovengrondse kenmerken. Aan de hand van klic-melding en profielsleuven is gebleken dat slechts 3 bomen verplantbaar zijn. bij de overige bomen zijn kabels en leidingen aanwezig in de kluit welke eerst verwijderd dienen te worden alvorens de bomen verplantbaar zijn.

De kleine bomen in de Prunuskade en de Handelskade in het noorden van het plangebied zijn recentelijk aangeplant en worden wellicht niet opnieuw verplant. Dit zijn de bomen 172893, 172894, 172895, 172896, 172897, 172898, 172899, 558087, 558088, 558089 en 558090. Deze zullen dus verder buiten beschouwing worden gelaten in het onderzoek.

Om de globale ondergrondse verplantbaarheid te bepalen t.a.v. kabels en leidingen is een klic-melding uitgevoerd en is beoordeeld of de verplantbare bomen op basis van de aanwezige kabels en leidingen daadwerkelijk verplantbaar zijn. In bijlage 3 is de Klic-melding opgenomen. Hieronder is per boom de verplantbaarheid op basis van de visuele inspectie, de Klic-melding en het bodemonderzoek weergegeven. In afbeelding 2 zijn detail tekeningen opgenomen van de verplantbare bomen. In bijlage 2 is een algemene afbeelding met de locaties van de te verplanten bomen opgenomen.

Tabel 4. *Verplantbaarheid o.b.v. Klic-melding en bodemonderzoek.*

Boomnummer	Verplantbaar	Opmerking
138377, 138378	Direct	Jonge bomen, direct verplantbaar met plantschep
138819	Nee, tenzij	In de groenstrook langs de boom loopt een datakabel (bijlage 2). De kabel ligt op een diepte van ca. 50 cm en op 1,10 m van de stamvoet. Bomen van deze omvang (stamdiameter ca. 35 cm) moeten worden verplant met een kluit van 2,80 meter. De kabel loopt dus binnen de te verplanten kluit. Indien de kabel wordt verwijderd kan de boom wel verplant worden.
138820	Ja	In de groenstrook langs de boom loopt een datakabel (bijlage 2). De kabel ligt op een diepte van ca. 50 cm en op 1,60 m afstand van de stamvoet. Bomen van deze omvang (stamdiameter ca. 35 cm) moeten worden verplant met een kluit van 2,80 meter. De kabel loopt dus buiten de te verplanten kluit. De boom kan worden verplant met een voorbereiding.
558064	Nee, tenzij	Riolering onder boom aanwezig. Boom dient van de riolering te worden gelift
139560, 139561, 139563, 139565, 139567, 139568,	Nee, tenzij	In het trottoir langs de bomen liggen op ca. 70 cm afstand van de stamvoet 3 dikke glasvezel kabels. De kabels lopen door de te verplanten kluit. De bomen zijn hierdoor niet verplantbaar. Als de datakabels worden verwijderd uit de te verplanten kluit zijn de bomen alsnog verplantbaar.



Afbeelding 2. *Detail afbeeldingen verplantbaarheid.*



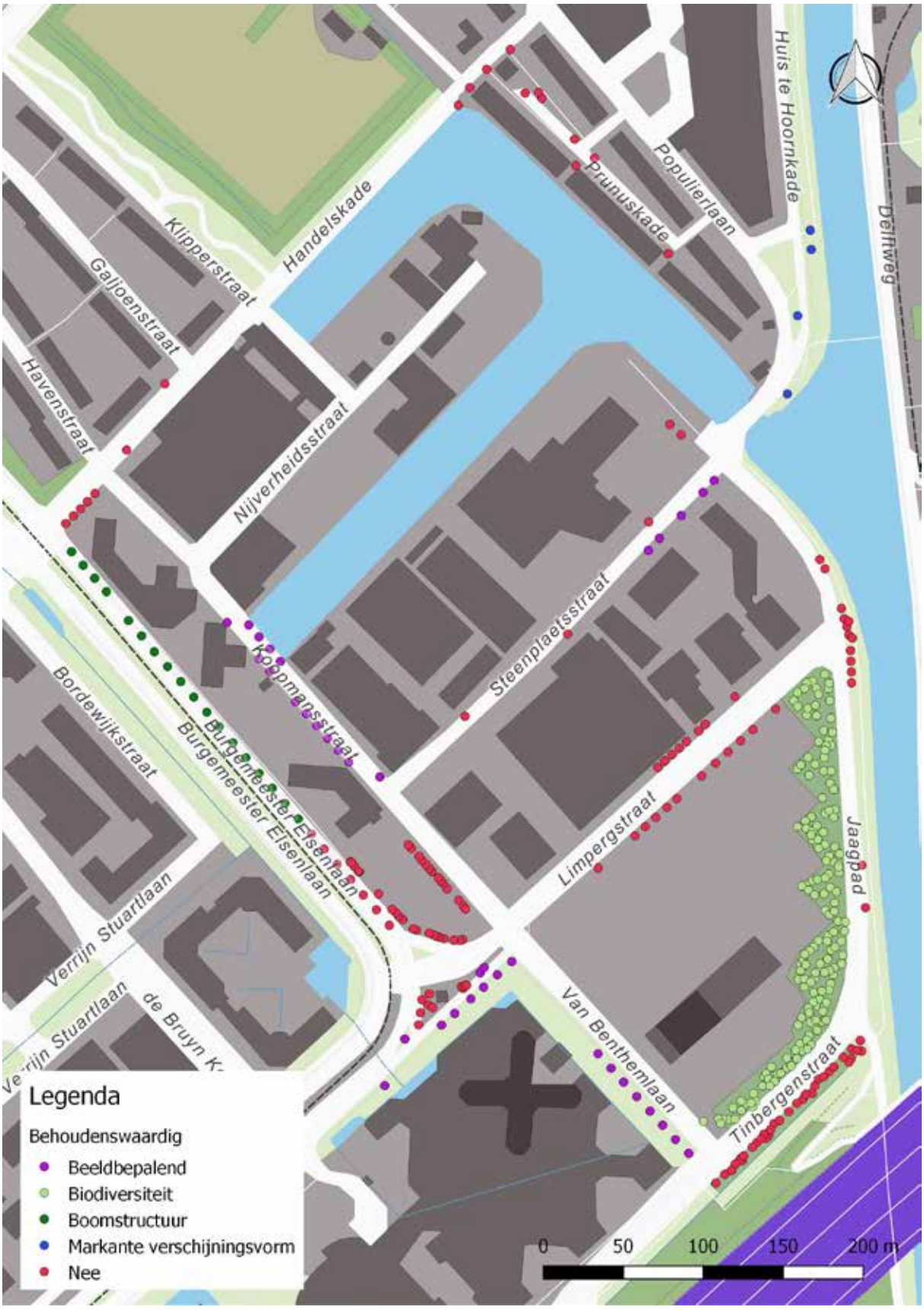
Afbeelding 3. *Datakabel in proefsleuf bij boom 138820*



Afbeelding 4. *Glasvezel kabel in proefsleuf bij boom 139567*

3.4 Behoudenswaardige bomen

61% van de bomen zijn, aan de hand van een combinatie van kenmerken zoals hun verschijningsvorm en conditie, kwaliteit en toekomstverwachting, behoudenswaardig.
De behoudenswaardige bomen betreffen dus met name volwassen bomen met een goede tot redelijke conditie en kwaliteit, waarbij de verschijningsvorm ook een beeldbepalende rol heeft in de omgeving of straat. Zo hebben de lindes in de Koopmansstraat en een viertal lindes in de Steenplaetsstraat alsook de grotere bomen langs de Huis te Hoornkade bijvoorbeeld een beeldbepalend karakter. De brede groenstrook ten westen van het jaagpad en ten noordwesten van de Tinbergenstraat is ook als behoudenswaardig opgenomen. Dit bosperceel is als geheel behoudenswaardig, afzondelijk zijn deze bomen niet behoudenswardig. Als bosperceel hebben de bomen een grote biodiversiteitswaarde en zorgen ook voor een groene uitstraling van het gebied. In het bosperceel staan verschillende soorten bomen met een grote variatie in conditie, leeftijd en kwaliteit. De dode of kwijnende bomen zorgen ook voor natuurlijke verjonging en een gezond ecosysteem doordat deze allerlei insecten en zwammen aantrekken.
In het plangebied staan geen monumentale bomen. Een deel van de bomen langs de burgemeester Elsenlaan maken deel uit van een markante bomenlaan uit de hoofd boomstructuur van de gemeente Rijswijk. Deze bomen zijn dus beschermd en ook als behoudenswaardige bomen opgenomen.
De overige bomen met een mindere conditie en/of kwaliteit, snelgroeiende bomen zoals berken, alle essen met essentaksterfte en bomen met een matige verschijningsvorm zijn als niet behoudenswaardig opgenomen in de inventarisatie.


Huis te Hoornkade
Delftweg
Populierlaan
Prunuskade
Handelskade
Klipperstraat
Galjoenstraat
Havenstraat
Nijverheidsstraat
Steenplaetsstraat
Koopmansstraat
Burgemeester Elsenlaan
Bordewijkstraat
Verrijn Stuartlaan
de Bruyn K
Limpergstraat
Jaagpad
Van Benthemlaan
Tinbergenstraat
Legenda
Behoudenswaardig
Beeldbepalend
Biodiversiteit
Boomstructuur
Markante verschijningsvorm
Nee
0
50
100
150
200 m

Tabel 5. *Behoudenswaardige bomen.*

Reden	Aantal	%
Beeldbepalend	37	10%
Biodiversiteit	163	45%
Boomstructuur	18	5%
Markante verschijningsvorm	4	1%
Nee	143	39%
Eindtotaal	365	100%



Afbeelding 5. *Hoofd boomstructuur gemeente Rijswijk.*

Bijlage I Inventarisatiegegevens

Id	Boomsoort	Conditie	Kwaliteit	Toekomst-verwachting	Stam ø (cm)	Kroon ø (m)	Boomhoogte (m)	Aantastingen	Opmerkingen	Verplant-baar	Behoudens-waardig	Stand-plaats
120369	Salix alba	Goed	Redelijk	Goed	58	6	9-12 m			Nee	Markante verschijningsvorm	Gras
120376	Cedrus libani 'Glauca'	Redelijk	Redelijk	Goed	49	12	6-9 m			Nee	Markante verschijningsvorm	Gras
120431	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	93	18	9-12 m			Nee	Markante verschijningsvorm	Gras
138108	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	34	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138109	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138110	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	41	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138111	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	51	10	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138112	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	33	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138113	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	44	10	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138114	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	44	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138115	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	44	10	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138116	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	43	10	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138117	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	46	10	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138118	Tilia tomentosa	Matig	Matig	Matig	46	8	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138119	Tilia tomentosa	Redelijk	Goed	Goed	31	6	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138120	Tilia tomentosa	Redelijk	Goed	Goed	31	6	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138121	Tilia tomentosa	Redelijk	Goed	Goed	32	6	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138122	Tilia tomentosa	Redelijk	Goed	Goed	28	6	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138151	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	43	14	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138152	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138356	Tilia tomentosa	Matig	Matig	Matig	41	8	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138357	Tilia tomentosa	Matig	Matig	Matig	42	6	9-12 m			Nee	Boomstructuur	Gras
138359	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138360	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138361	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	9-12 m	Holten		Nee	Beeldbepalend	Verharding
138362	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138363	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138364	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138365	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138366	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138367	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	27	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138368	Tilia europaea	Redelijk	Matig	Redelijk	44	8	9-12 m			Nee	Nee	Verharding
138369	Tilia tomentosa	Goed	Goed	Goed	26	6	6-9 m			Nee	Nee	Verharding
138370	Tilia cordata	Goed	Goed	Goed	38	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138371	Tilia cordata	Goed	Goed	Goed	46	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138372	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	29	6	6-9 m			Nee	Nee	Verharding
138373	Tilia cordata	Goed	Goed	Goed	57	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138374	Tilia cordata	Goed	Goed	Goed	53	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138375	Tilia cordata	Goed	Goed	Goed	59	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138377	Quercus rubra	Redelijk	Goed	Goed	11	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
138378	Quercus rubra	Redelijk	Goed	Goed	11	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
138451	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138682	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	44	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138683	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Matig	44	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138684	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	53	12	12-15 m	Holten		Nee	Nee	Gras
138685	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	48	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138686	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	54	12	12-15 m	Holten		Nee	Nee	Gras
138687	Tilia tomentosa	Matig	Matig	Redelijk	43	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138688	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	56	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138689	Tilia tomentosa	Matig	Redelijk	Redelijk	38	12	9-12 m	Holten		Nee	Boomstructuur	Gras
138809	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	57	12	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting

138810	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	12	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138811	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	45	10	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138812	Carpinus betulus	Matig	Redelijk	Matig	19	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
138813	Tilia tomentosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138814	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	8	9-12 m			Nee	Nee	QUROBUR
138815	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138816	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138817	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138818	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138819	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	34	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Beplanting
138820	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	8	9-12 m			Voorbereiden	Beeldbepalend	Beplanting
138821	Tilia tomentosa	Goed	Matig	Redelijk	38	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138822	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	33	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138824	Fraxinus excelsior	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138825	Fraxinus excelsior	Matig	Redelijk	Redelijk	24	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138826	Fraxinus excelsior	Matig	Redelijk	Redelijk	25	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138827	Fraxinus excelsior	Matig	Redelijk	Redelijk	26	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138828	Fraxinus excelsior	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138830	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138832	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Matig	30	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138833	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Redelijk	Redelijk	27	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138834	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Matig	32	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138835	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Matig	28	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138836	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Matig	26	8	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Nee	Beplanting
138837	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Matig	15	6	9-12 m	Essterfte, kwijnende boom	Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138838	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Matig	Matig	20	6	9-12 m	Essterfte	Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138839	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	19	6	9-12 m	Essterfte	Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138840	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Slecht	15	4	9-12 m	Essterfte, kwijnende boom	Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138841	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Matig	Redelijk	31	8	9-12 m	Essterfte	Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138843	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138845	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138846	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138847	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138848	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138849	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138850	Pyrus calleryana 'Chanticleer'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	33	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
138854	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	48	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138855	Ulmus hollandica	Redelijk	Matig	Matig	44	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138856	Ulmus hollandica	Slecht	Matig	Matig	56	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138857	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	6	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138858	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	6	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138859	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138860	Ulmus hollandica	Goed	Goed	Redelijk	49	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138861	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	47	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138862	Ulmus 'Lobel'	Slecht	Slecht	Slecht	9	2	6-9 m	Kwijnende boom		Nee	Nee	Gras
138863	Ulmus 'Lobel'	Goed	Goed	Goed	31	6	9-12 m			Nee	Nee	Gras
138870	Ulmus hollandica	Goed	Goed	Goed	37	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
138871	Ulmus 'Lobel'	Redelijk	Redelijk	Goed	25	6	9-12 m			Nee	Nee	Gras
138872	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	12	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138873	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138874	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	47	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138875	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Redelijk	Redelijk	40	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138876	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Matig	Matig	Redelijk	40	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138877	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	38	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138878	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138879	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Matig	Redelijk	42	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138880	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Matig	Redelijk	40	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138881	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138882	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138883	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting



138884	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138885	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138886	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138887	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
138900	Fraxinus excelsior 'Westhof's Glorie'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	8	9-12 m		Klimop	Nee	Nee	Beplanting
138901	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138902	Platanus orientalis	Redelijk	Redelijk	Redelijk	80	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	PLORIENT
138903	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	52	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138904	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Matig	Matig	58	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138905	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	57	14	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138907	Platanus orientalis	Redelijk	Redelijk	Redelijk	74	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138909	Platanus orientalis	Goed	Goed	Goed	67	12	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138910	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	47	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138911	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	45	18	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
138913	Tilia europaea	Redelijk	Goed	Goed	35	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138914	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138915	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138916	Tilia europaea	Redelijk	Redelijk	Redelijk	50	8	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Verharding
138919	Ulmus hollandica	Goed	Redelijk	Goed	33	8	9-12 m		Klimop	Nee	Nee	Beplanting
139286	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	41	12	12-15 m			Nee	Nee	Gras
139287	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	10	12-15 m			Nee	Nee	Gras
139553	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	44	10	9-12 m			Nee	Beeldbepalend	Berm
139560	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	38	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139561	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	43	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139563	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	39	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139565	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	39	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139567	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139568	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	10	9-12 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Gras
139573	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	70	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139574	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	67	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139575	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	68	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139576	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	70	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139577	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	62	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139578	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	73	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139579	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	63	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
139580	Populus canadensis 'Robusta'	Redelijk	Goed	Goed	72	14	15-18 m			Nee	Beeldbepalend	Gras
172893	Prunus serrulata	Redelijk	Goed	Goed	15	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172894	Prunus serrulata	Redelijk	Goed	Goed	15	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172895	Prunus serrulata	Redelijk	Goed	Goed	15	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172896	Prunus serrulata	Redelijk	Goed	Goed	15	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172897	Prunus yedoensis	Goed	Goed	Goed	20	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172898	Prunus yedoensis	Goed	Goed	Goed	15	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
172899	Prunus yedoensis	Goed	Goed	Goed	20	4	6-9 m			Direct	Nee	Verharding
558048	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558049	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	38	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558050	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	54	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558051	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	10	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558052	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Goed	32	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558053	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Goed	26	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558054	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Redelijk	44	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558055	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	10	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558056	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	10	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558057	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	10	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558058	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	10	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558059	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Goed	24	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558060	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Goed	26	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558061	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Goed	35	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558062	Carpinus betulus	Goed	Goed	Goed	25	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558063	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	56	14	15-18 m			Nee	Nee	Beplanting
558064	Ulmus hollandica	Goed	Goed	Goed	19	4	6-9 m			Nee, tenzij	Beeldbepalend	Beplanting



558065	Quercus robur	Matig	Matig	Redelijk	25	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558066	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558067	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	33	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558068	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	39	8	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558069	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	23	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558070	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	24	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558071	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	30	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558072	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	29	6	6-9 m			Nee	Nee	Beplanting
558073	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558074	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	12-15 m		Prikkeldraad in stam	Nee	Nee	Beplanting
558075	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558076	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558077	Betula pendula	Matig	Redelijk	Redelijk	32	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558078	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	30	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558079	Tilia tomentosa	Redelijk	Matig	Redelijk	17	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558080	Alnus glutinosa	Redelijk	Matig	Redelijk	21	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558081	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	21	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558082	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	22	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558083	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	21	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558084	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	21	6	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558085	Crataegus monogyna 'Stricta'	Matig	Matig	Matig	23	8	0-6 m			Nee	Nee	Verharding
558086	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	25	6	0-6 m			Nee	Nee	Verharding
558087	Magnolia	Goed	Goed	Redelijk	15	6	0-6 m			Voorbereiden	Nee	Verharding
558088	Magnolia	Goed	Goed	Redelijk	13	6	0-6 m			Voorbereiden	Nee	Verharding
558089	Magnolia	Goed	Goed	Redelijk	13	6	0-6 m			Voorbereiden	Nee	Verharding
558090	Magnolia	Goed	Goed	Redelijk	13	6	0-6 m			Voorbereiden	Nee	Verharding
558091	Robinia pseudoacacia	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	9-12 m			Nee	Nee	Beplanting
558092	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	12-15 m		Klimop	Nee	Nee	Beplanting
558093	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	27	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558094	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558095	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558096	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558097	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	17	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558098	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	27	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558099	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558100	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	19	6	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558101	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	22	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558102	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558103	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558104	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	31	8	12-15 m			Nee	Nee	Beplanting
558109	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Slecht	Redelijk	47	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558110	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	25	8	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558111	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558112	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	15	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558113	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	8	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558114	Aesculus hippocastanum	Redelijk	Redelijk	Redelijk	38	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558115	Aesculus hippocastanum	Redelijk	Redelijk	Redelijk	17	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558116	Quercus robur	Goed	Redelijk	Goed	22	8	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558117	Alnus glutinosa	Redelijk	Matig	Redelijk	19	4	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558118	Aesculus hippocastanum	Redelijk	Redelijk	Redelijk	44	10	9-12 m	Bloedingsziekte		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558119	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558120	Betula pendula	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558121	Crataegus monogyna 'Stricta'	Matig	Slecht	Matig	17	4	0-6 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558122	Alnus glutinosa	Redelijk	Matig	Redelijk	17	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558123	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	54	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558124	Taxus baccata	Redelijk	Redelijk	Goed	29	8	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558125	Taxus baccata	Redelijk	Matig	Redelijk	15	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558126	Taxus baccata	Redelijk	Redelijk	Redelijk	21	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558127	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	17	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558128	Ginkgo biloba	Goed	Redelijk	Goed	33	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting

558129	Ginkgo biloba	Goed	Goed	Goed	28	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558130	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	48	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558131	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	49	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558132	Crataegus monogyna 'Stricta'	Matig	Redelijk	Redelijk	18	8	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558133	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Matig	Redelijk	54	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558134	Ginkgo biloba	Goed	Redelijk	Goed	24	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558135	Quercus robur	Goed	Redelijk	Redelijk	34	12	12-15 m	Epr		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558136	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Goed	42	12	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558137	Alnus glutinosa	Goed	Goed	Goed	22	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558138	Carpinus betulus	Dood	Dood	Dood	33	8	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558138	Taxus baccata	Goed	Goed	Goed	15	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558139	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Goed	32	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558140	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Goed	29	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558141	Quercus robur	Goed	Redelijk	Redelijk	45	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558142	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	62	18	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558143	Prunus	Matig	Matig	Matig	25	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558144	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558145	Quercus robur	Goed	Redelijk	Goed	23	8	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558146	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Goed	27	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558147	Taxus baccata	Goed	Goed	Goed	15	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558148	Juglans regia	Redelijk	Matig	Matig	21	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558149	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Matig	Redelijk	18	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558150	Alnus glutinosa	Matig	Matig	Matig	38	14	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558151	Alnus glutinosa	Matig	Matig	Matig	21	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558152	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	15	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558153	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	57	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558154	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Goed	Redelijk	Goed	36	12	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558155	Crataegus monogyna 'Stricta'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	23	6	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558156	Crataegus monogyna 'Stricta'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	21	6	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558157	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Goed	Redelijk	Goed	15	6	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558158	Taxus baccata	Redelijk	Redelijk	Goed	15	6	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558159	Taxus baccata	Redelijk	Redelijk	Goed	15	6	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558160	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Matig	Redelijk	40	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558161	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	55	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558162	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	19	8	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558163	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Goed	Redelijk	Redelijk	23	12	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558164	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	19	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558165	Alnus glutinosa	Slecht	Slecht	Zeer Slecht	40	16	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558166	Alnus glutinosa	Redelijk	Matig	Redelijk	19	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558167	Alnus glutinosa	Redelijk	Matig	Redelijk	23	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558168	Carpinus betulus	Matig	Matig	Matig	38	14	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558169	Aesculus hippocastanum	Redelijk	Matig	Redelijk	22	12	9-12 m	Bloedingsziekte		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558170	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	14	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558171	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558172	Platanus orientalis	Redelijk	Redelijk	Redelijk	78	18	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558173	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	43	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558174	Platanus orientalis	Redelijk	Redelijk	Redelijk	68	18	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558175	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Redelijk	Matig	Redelijk	18	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558176	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Slecht	Slecht	Slecht	22	6	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558177	Quercus robur	Redelijk	Matig	Redelijk	31	10	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558178	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	33	8	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558179	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	70	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558180	Pinus sylvestris	Matig	Redelijk	Redelijk	21	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558181	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	60	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558182	Alnus glutinosa	Dood	Dood	Dood	33	8	9-12 m	Zwam stam		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558183	Alnus glutinosa	Slecht	Matig	Slecht	34	8	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558184	Pinus sylvestris	Redelijk	Matig	Redelijk	29	6	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558185	Weet niet	Dood	Dood	Dood	27	4	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558186	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	77	14	18-24 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558187	Populus	Redelijk	Matig	Redelijk	44	12	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting

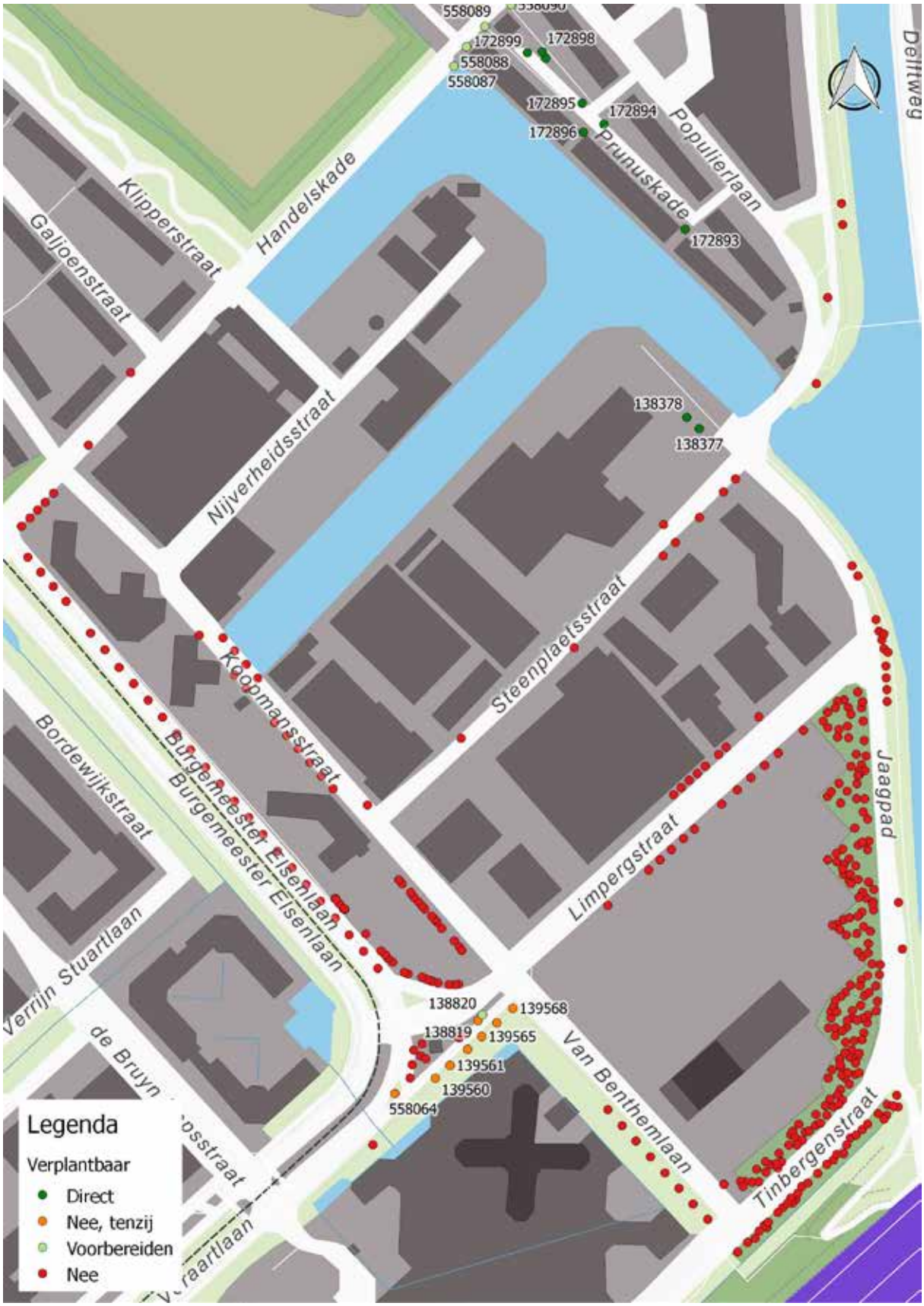


558188	Alnus	Dood	Dood	Dood	19	4	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558189	Alnus glutinosa	Slecht	Slecht	Slecht	17	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558190	Alnus glutinosa	Slecht	Slecht	Zeer Slecht	22	8	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558191	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	67	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558192	Alnus glutinosa	Slecht	Slecht	Zeer Slecht	19	8	9-12 m	Kwijnende boom		Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558193	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	23	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558194	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558195	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	35	12	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558196	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558197	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	22	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558198	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	12	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558199	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558200	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558201	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	14	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558202	Carpinus sylvestris betulus	Goed	Redelijk	Redelijk	30	14	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558203	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Redelijk	32	14	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558204	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558205	Pinus sylvestris	Matig	Matig	Matig	30	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558206	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	33	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558207	Carpinus betulus	Goed	Redelijk	Redelijk	32	12	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558208	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	43	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558209	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558210	Populus canescens	Goed	Goed	Goed	33	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558211	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	25	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558212	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558213	Alnus	Matig	Matig	Matig	19	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558214	Pinus sylvestris	Matig	Redelijk	Redelijk	17	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558215	Carpinus betulus	Matig	Redelijk	Redelijk	28	12	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558216	Acer pseudoplatanus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	23	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558217	Quercus robur	Goed	Redelijk	Redelijk	43	14	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558218	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	34	12	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558219	Acer pseudoplatanus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	24	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558220	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	28	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558221	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	12	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558222	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558223	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	42	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558224	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	18	6	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558225	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	60	14	18-24 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558226	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	30	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558227	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	23	12	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558228	Alnus glutinosa	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	14	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558229	Carpinus betulus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	25	12	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558230	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	29	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558231	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558232	Pinus sylvestris	Redelijk	Matig	Redelijk	28	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558233	Crataegus monogyna 'Stricta'	Redelijk	Redelijk	Redelijk	18	8	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558234	Quercus robur	Matig	Redelijk	Redelijk	44	14	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558235	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558236	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	39	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558237	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	38	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558238	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558239	Carpinus betulus	Matig	Matig	Redelijk	27	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558240	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	69	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558241	Amelanchier lamarckii	Goed	Redelijk	Goed	16	8	6-9 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558242	Acer pseudoplatanus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	16	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558243	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	23	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558244	Populus	Redelijk	Redelijk	Redelijk	76	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558245	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	0	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558246	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	43	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558247	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	28	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting

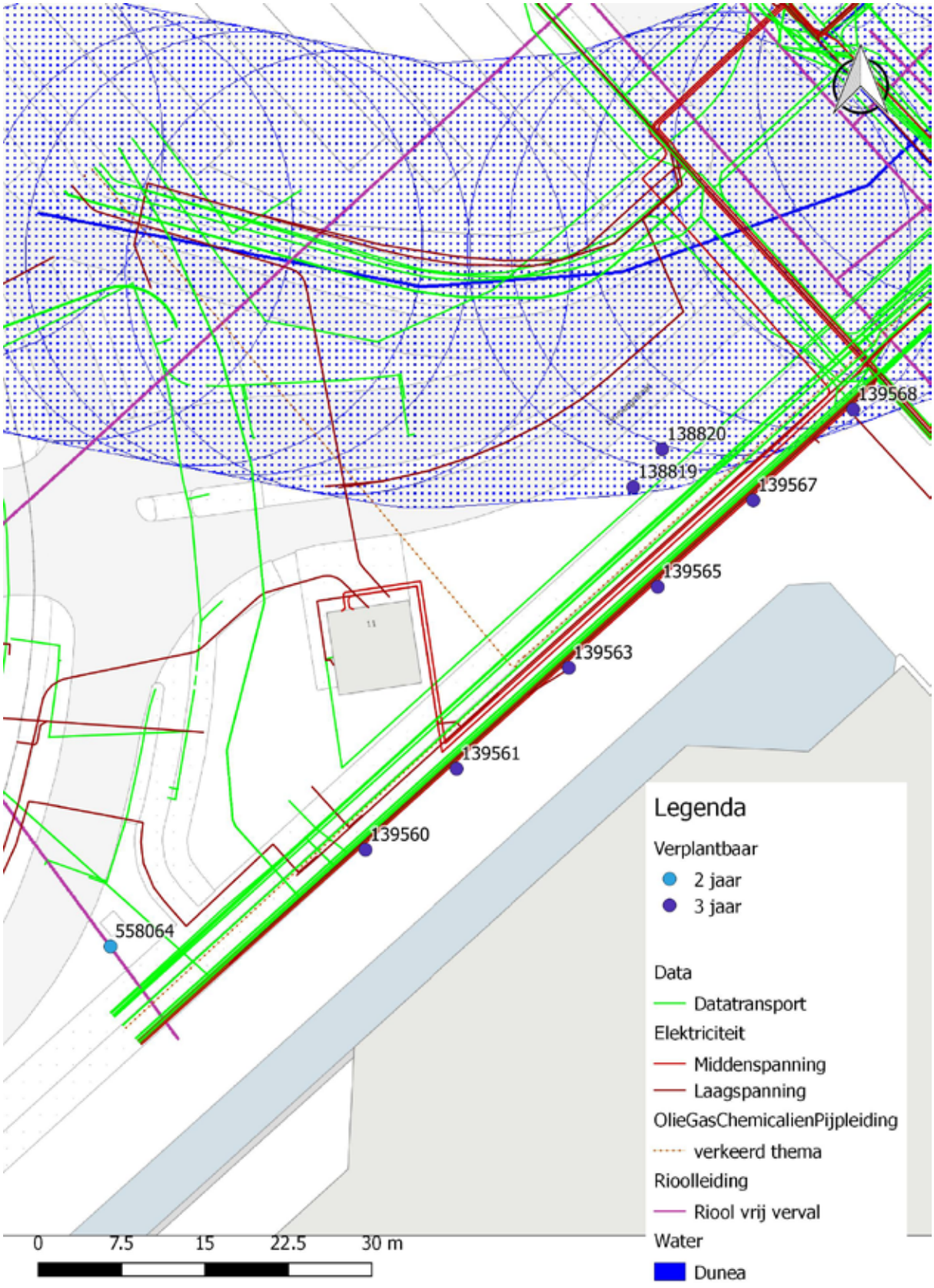


558248	Alnus glutinosa	Goed	Redelijk	Redelijk	39	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558249	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	41	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558250	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	28	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558251	Alnus glutinosa	Goed	Redelijk	Redelijk	17	10	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558252	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	41	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558253	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	40	16	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558254	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558255	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	26	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558256	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	35	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558257	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	36	8	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558258	Quercus robur	Redelijk	Redelijk	Redelijk	37	14	15-18 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558259	Pinus sylvestris	Redelijk	Redelijk	Redelijk	32	10	9-12 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
558260	Platanus orientalis	Redelijk	Redelijk	Redelijk	54	16	12-15 m			Nee	Biodiversiteit	Beplanting
10222000593	Ulmus hollandica	Redelijk	Redelijk	Redelijk	58	10	6-9 m			Nee	Markante verschijningsvorm	Gras

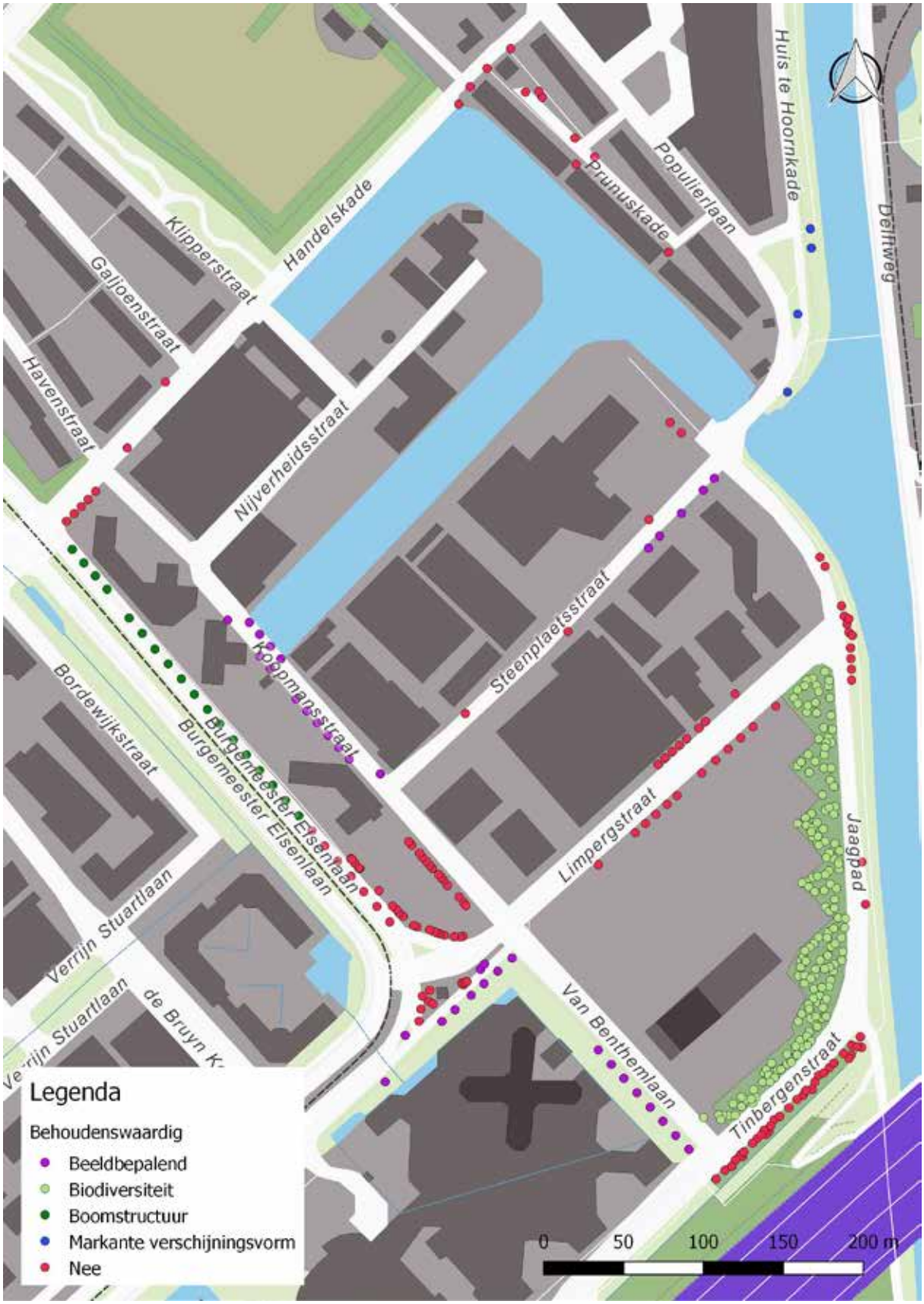
Bijlage II Verplantbaarheid



Bijlage III K&L



Bijlage IV Behoudenswaardige bomen



Bijlage V Kroondiameter



Rijswijk

BIJLAGE 10

UITGANGSPUNTEN AFVALINZAMELING

Ronald Harmens

Corsanr: 20.071457

Beleidscriteria voor het plaatsen van ondergrondse containers Toepassing Havenkwartier

1 Inleiding

De gemeente Rijswijk (ZH) wil de nieuwe manier van inzamelen invoeren (sinds 2015). In dit document zijn uitgangspunten, richtlijnen en criteria vastgelegd voor het bepalen van locaties voor containers.

2 Uitgangspunten

1. Bij laagbouw wordt restafval ingezameld met ondergrondse containers met toegangscontrole. Voor de inzameling van groente-fruit-tuinafval en etensresten (gft-e), plastic-metalen-drankenkartons (pmd) en oud papier en karton (opk) worden 3 minicontainers per perceel verstrekt.
2. Bij hoogbouw wordt voor alle afvalstromen ondergrondse containers toegepast, waarvan rest- en GFT-afval zijn afgesloten met toegangscontrole.
   De inzamelcapaciteit per stroom/ container is: 2500 woningen Havenkwartier
   - 80 Huishoudens op een OC-restafval : 32
   - 100 Huishoudens op een OC-GFT : 25
   - 250 Huishoudens op een OC-OPK : 10
   - 75 Huishoudens op een OC-PMD : 34
   - Totaal 101
   - (5 OC's per ha. gebied, 12 per ha. openbaar gebied, 1 OC per 36 m straatlengte).)
   - Oppervlak huidig openbaar gebied excl haven: plangebied 20,6 ha, water: 2,5 ha, uitgeefbaar: 9,9 ha verhard/groen/openbaar 8,2 ha , lengte straten 8,2 ha/22 m breed, 3700 m.
3. De ondergrondse containers worden geleverd en geplaatst door Avalex.
4. Het plaatsen van afvalvoorzieningen inpandig bij hoogbouw gaat te allen tijde in overleg met de afdeling Stadsbeheer.

3 Richtlijnen

1. De richtlijn voor de maximale loopafstand voor een ondergrondse container restafval ligt op circa 250 meter. De richtlijn voor de maximale afstand naar de opstelplaatsen voor de mini-containers ten behoeve van de recyclebare stromen bedraagt circa 75 meter bij laagbouw-woningen.
2. De ondergrondse containers voor rest- en gfte-afval worden afgesloten middels een toegangscontrolesysteem met pas.
3. Bij het opstellen van het locatieplan worden alle geldende gemeentelijke eisen in acht genomen waaronder de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid voor het inzamelvoertuig en zo evenredig mogelijke verdeling van de overlast voor de omwonenden. Daarnaast gelden de eisen gesteld door eigenaren van kabels en leidingen (nutsbedrijven).
4. Bij nieuwbouw, inbreilocaties of transities naar woningbouw dient in een zo vroeg mogelijk stadium de benodigde capaciteit aan afvalinzameling te worden vastgesteld en te worden meegenomen in het ontwerp van de locatie.
5. Alle kosten van de ondergrondse containers zijn voor de ontwikkelaar. Deze kosten bestaan onder andere uit de aanschaf, plaatsing inclusief verplaatsing van kabels en leidingen, leverantie en werking van de ondergrondse container(s).

4 Criteria

Obstakels ondergronds

1. Op de locatie zijn geen kabels en leidingen aanwezig. Indien deze wel aanwezig zijn wordt per locatie, op basis van verwachte kosten/baten, overwogen of kabels en/of leidingen (gas, water, elektra en telecommunicatie) worden omgelegd, dan wel of een andere locatie gezocht moet worden;

2. De locatie ligt niet binnen het benodigde graafprofiel van de bestaande riolering;
3. Aan de boomwortels op locatie mag geen schade worden toegebracht als gevolg van het ondergronds plaatsen van afvalcontainers. Als maat geldt de boomkruin. Verwijderen van boomwortels gaat altijd in overleg met de groenspecialist van de gemeente.

Ruimtelijke ligging

1. De gemeente bepaalt de locatie van de ondergrondse containers in de openbare ruimte;
2. Bij de locatiekeuze rekening houden met stijlkenmerken in de omgeving. Met stijlkenmerken wordt bedoeld de inrichting van de straat zoals zichtlijnen;
3. Bij de locatiekeuze aandacht besteden aan de locatie van de container ten opzichte van de gevelindeling, bijvoorbeeld het zoveel mogelijk vermijden van plaatsing nabij voordeuren, slaapkamers, balkons, overstekken en luifels. Deze opsomming is niet limitatief;
4. Locaties kunnen worden gezocht op gemeentelijk grondgebied; maar ook locaties op particuliere grond kunnen met instemming van de eigenaar en/of beheerder inzamelvoorzieningen worden geplaatst. Het plaatsen op particuliere grond heeft echter niet de voorkeur.
5. Glascontainers zo min mogelijk plaatsen nabij fietspaden en speelplekken vanwege de kans op gebroken glas;
6. Bij de plaatsing rekening houden met de bereikbaarheid voor minder validen (rolstoelen en scootmobiels);
7. De onderlinge afstand tussen de betonputten of tranenplaten van de containers is minimaal 30 cm;
8. Voor het zoeken van locaties voor ondergrondse containers, conform staand beleid in Rijswijk voor civiele werken, ook kijken worden naar bouwkundige aspecten.

Geluid

1. Het geluid dat de ondergrondse (pers-)container veroorzaakt voldoet aan de in de Wet milieubeheer gestelde geluidsnormen. Deze normen zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit), afdeling 2.8 artikel 17.

Verkeer

1. De container bij voorkeur zo plaatsen dat wegen niet geblokkeerd worden tijdens de lediging. Geen ondergrondse container plaatsen aan wegen waar een stopverbod van kracht is (drukke/doorgaande wegen);
2. De container mag het zicht voor weggebruikers niet belemmeren, dit naar oordeel van de verkeersspecialist van de gemeente;
3. De locatie is bereikbaar voor het inzamelvoertuig. Hierbij rekening houden met de breedte, draaicirkel en afstempelmogelijkheden van het inzamelvoertuig;
4. Bij de locatiekeuze voorkomen dat op de ondergrondse containers geparkeerd kan worden;
5. De bestaande parkeerbalans per buurt handhaven. Indien een container op een parkeerplaats komt, wordt getracht elders in die wijk een nieuwe plek te creëren;
6. De locatie is bereikbaar voor de voertuigen die worden gebruikt om de containers te kunnen plaatsen (graafmachines, transportvoertuigen, etc.);
7. Tussen de container en het ledigingsvoertuig mogen zich geen andere voertuigen bevinden. Daar waar fietspaden zijn, wordt de inzamelaar tijdens het legen verplicht het werkgebied door middel van pionnen af te zetten.

Vandalisme

1. De container bij voorkeur plaatsen op zichtbare plekken omdat dit de (sociale) controle door bewoners eenvoudiger maakt. Zichtbaarheid/vindbaarheid is daarnaast van belang voor een optimaal gebruik van de container.

5 Aanvulling

Aanvulling m.b.t. hoogbouw

1. Bij grotere complexen van meer dan 300 woningen genieten grondstof (afvalinzamel) voorzieningen die inpandig opgelost worden de voorkeur. Hierbij kan ook gedacht worden aan voorzieningen die mechanisch aangedreven worden (persen).

BIJLAGE 11

HOOGBOUWBELEID

Jelle Offringa

Hoogbouwvisie i.r.t. ontwikkelkader Havenkwartier

Inleiding

De vigerende hoogbouwvisie (2007, vastgesteld door de gemeenteraad) geeft voor hoogbouw een aantal concentratiegebieden aan (zoals de ‘etalagezone’ langs de A4, de SWC-laan en de omgeving van In de Bogaard). Daarbuiten is alleen hoogbouw toegestaan wanneer daar vanuit de locatie of de functie een zeer bijzondere aanleiding toe is, dus volgens het principe van ’nee, tenzij’. Hoogtematen zijn in de vigerende hoogbouwvisie niet opgenomen, maar naar de huidige inzichten en in de Rijswijkse context is bij een bouwhoogte van 30 a 45 meter, zoals die nu in de plannen voor het Havenkwartier zijn opgenomen, geen sprake van hoogbouw maar hooguit van een wijk- of buurtaccent.

Wijk- of buurtaccenten

Wijk- of buurtaccenten staan doorgaans op een bijzondere plek in de wijk; in het hart van de buurt, aan een belangrijke kruising, boven een winkelstrip, aan een open ruimte zoals een plein of park, of een combinatie van deze. Zo wordt het belang van een plek gemarkeerd, de herkenbaarheid en de oriëntatiemogelijkheid vergroot, en wordt bijgedragen aan een divers en interessant stadsbeeld. Zie daarvoor bijgaand twee voorbeelden.

Bij het circa 30 meter hoge gebouw van op de locatie Nijverheidsstraat 3 (voormalige betoncentrale) is eigenlijk geen sprake van een wijk- of buurtaccent, maar van een beperkt hoogteverschil ten opzichte van de aangrenzende bebouwing. Hier geeft een aantal extra bouwlagen ten opzichte van die naastgelegen bebouwing wat dynamiek aan de ruimtelijke opbouw van de nieuwbouw aan de Nijverheidsstraat en aan de landtong als geheel.

Het circa 40 meter hoge gebouw op de Indola-locatie (Nijverheidsstraat 1) kan worden aangemerkt als buurtaccent; het fungeert als een visueel ankerpunt van het hele gebied tussen de lange en de korte haven, en biedt de voordelen (herkenbaarheid, diversiteit) zoals hierboven genoemd.



Twee voorbeelden van een wijk- of buurtaccent (links uit de jaren ’70, de Helfrichsingel in Rijswijk, rechts een recent accent, de Leyweg in Den Haag)

Elsenlaan en A4-zone

Het zuidelijk deel van de Burgemeester Elsenlaan vormt de verbinding tussen de Sir Winston Churchilllaan en de ‘etalagezone’. Daarmee is deze bouwstrook onderdeel van de belangrijke structuurdragers van de stad, en van vergelijkbare orde als de Churchilllaan en de Beatrixlaan. In de vigerende hoogbouwvisie is deze bouwstrook niet aan gemerkt als hoogbouwzone, maar het geldende bestemmingsplan staat hier een bouwhoogte toe die varieert van 25 tot 50 meter. Het ligt voor de hand om voor de bouwhoogte aansluiting te zoeken op de genoemde structuurdragers en een hoogte van rond de 60 meter als maximum aan te houden. Daarmee wordt uitdrukking gegeven aan het belang van dit gebied als onderdeel van de stedelijke hoofdstructuur.

De ‘etalagezone’ is in de vigerende hoogbouwvisie aangemerkt als hoogbouwzone. De hoogbouw in deze zone staat hier voor een groot deel ten dienste van de werkfunctie in de Plaspoelpolder. De ruimtelijke betekenis van de hoogbouw heeft hier vooral te maken met uitstraling en icoonwerking op regionaal niveau: hier presenteert Rijswijk zich aan het landelijk wegennet. Een bouwhoogte rond de 100 meter is een passende maat om invulling te geven aan deze regionale betekenis.



De ‘etalagezone’ met regionale betekenis

Rijswijk

BIJLAGE 12

FINANCIËN, KOSTENVERHAAL

Johan Cornelissen

Kostenverhaalsnotitie Havenkwartier Plaspoelpolder Rijswijk

Concept d.d. 20-01-2021 ter bespreking met stakeholders / eigenaren / initiatiefnemers.
Dit concept is een aanpassing op hoofdlijnen van het concept 08-11-2019. De aanpassingen in het ruimtelijk programma (aantal m² en verdeling tussen categorieën) is nog uit te werken. Eveneens dient het kostenniveau van de aanpassingen in het openbare gebied nog te worden geactualiseerd.

Inleiding:
Het Havenkwartier Plaspoelpolder in Rijswijk gaat de komende jaren transformeren van een bedrijventerrein naar een gemengd gebied. De gemeente heeft hiervoor met input van ontwikkelende partijen een Ontwikkelperspectief Havenkwartier (bijlage 1) en een Ruimtelijk kader Havengebied Plaspoelpolder (bijlage 2) opgesteld. Beide documenten voorzien op hoofdlijnen in de transformatie van thans leegstaande zelfstandige kantoren, braakliggend bedrijventerrein en nog in gebruik zijnde verouderde bedrijventerreinen naar een gebied waar wonen mogelijk wordt gemaakt. Uiteindelijk gaat de onderhavige kostenverhaalsnotitie deel uitmaken van het nu voorliggende Ontwikkelkader Havenkwartier waar eveneens de hiervoor genoemde bijlage 1 en 2 in opgaan.

De functie wonen vraagt om een andere invulling van het openbare gebied. De toevoeging van de functie wonen creëert waardestijging voor de eigenaren. De gemeente faciliteert de transformatie. De belangrijkste rol in deze voor de gemeente is de kaders aan te geven en de processen te bewaken om te komen tot de transformatie en zorg te dragen voor de aanpassingen in het openbare gebied. Wettelijk is de gemeente gehouden de kosten van aanpassing van het openbare gebied, plankosten en zo nodig kosten van bovenwijkse voorzieningen ten laste te brengen van de eigenaren die in financiële zin profiteren van de transformatie. Deze notitie geeft inzicht in de hoogte van deze kosten en de wijze waarop deze ten laste worden gebracht van de eigenaren. Naast genoemde kosten betalen eigenaren die transformeren legeskosten. Deze worden separaat in rekening gebracht.

Ruimtegebruik:
De transformatie van het Havenkwartier leidt tot een veranderd grondgebruik. Leegstaande kantoren worden getransformeerd naar woningen, braakliggend bedrijventerrein wordt mede ingevuld met commerciële functies. Tevens is het voornemen het Havenkwartier te doorsnijden met een voet/fiets verbinding om de aansluiting met bestaande woon- en buitengebieden te borgen. De toevoeging van openbare ruimte is eveneens nodig om de toekomstige bewoners voldoende leef- en verblijfsruimte aan te bieden. Wonen moet worden geïntegreerd in het huidige werkgebied.

In het Ruimtelijk kader heeft een stedenbouwkundige vertaling plaatsgevonden van de (maximale) transformatiemogelijkheden van het gebied. Dit heeft geresulteerd in een ruimtegebruikskaart, ook wel functiekaart genoemd (bijlage a in Ruimtelijk kader). Gelet op de status en de fase waarin het Ruimtelijk kader zich nog bevindt is dit een globale invulling. Om een tijdsindicatie te hebben van de transformatie is bij het Ruimtelijk kader ook een fasering aangebracht (bijlage c in Ruimtelijk kader).

Het plangebied kan worden ingedeeld in een drietal deelgebieden, ook wel fasen genoemd, zijnde fase 0, 1 en 2. Fase 0 is het gebied dat al is getransformeerd of zal transformeren binnen het huidige bestemmingsregime. Fase 1 omvat gebieden, veelal voorzien van leegstaande kantoorgebouwen of braakliggend bedrijfsterrein, waarvan de verwachting is dat deze op niet onafzienbare termijn zullen transformeren. Fase 2 omvat gebieden waarvan de verwachting is dat deze op langere termijn pas zullen transformeren. De indeling in fasen sluit uitdrukkelijk niet uit dat transformaties van gebieden

CONCEPT d.d. 20-01-2021

Deze notitie is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

niet gelijktijdig kunnen plaatsvinden. Voor een indeling van de fasen zie de faseringskaart (bijlage b in Ruimtelijk kader). Voor de buitengrenzen van de verschillende fasen zie bijlage a in Ruimtelijk kader.

Hieronder een overzicht per nog te ontwikkelen fase van het toekomstige ruimtegebruik / programma. Dit is nog zeer indicatief. Uiteindelijk bepalen de eigenaren in hoeverre zij gebruik maken van de mogelijkheden om te transformeren binnen de aangegeven kaders.

Fase 0: Harbour Village (veld 4), Steenvlinder (veld 1 gedeeltelijk), Sijthoff Hotel (veld 11) en Burgemeester Elsenlaan 321 (veld 12)
Fase 0 is een pilotgebied vooruitlopend op de totale gebiedsontwikkeling. Met de initiatiefnemers in deze fasen zijn separaat afspraken gemaakt .

Fase 1: Veld 1 excl. Steenvlinder, veld 2, veld 3, veld 13, veld 14, veld 15, veld 9 en veld 10
Fase 1 kan worden gezien als de belangrijkste drager van het plan. De hoogbouwelementen zijn in deze fase opgenomen. In deze fase zullen ook de meeste woningen worden gerealiseerd.

Fase 2: Veld 5, veld 6, veld 7 en veld 8
Fase 2 omvat nog veel functionerende bedrijven. De verwachting is dat dit ook de komende tijd zo zal blijven. Incidenteel en op beperkte schaal zullen ook hier locaties worden getransformeerd.

Indicatief overzicht van de maximaal te ontwikkelen en rekentechnisch aantal m² bvo (aanname).

	maximaal te ontwikkelen		rekentechnisch aanname	
	fase 1	fase 2	fase 1	fase 2
Te handhaven bedrijven	17.557	43.871	17.557	43.871
Commerciële ruimten (aanname 5%)	n.t.b.	n.t.b.	10.728	6.529
Maatschappelijk (aanname 2%)	n.t.b.	n.t.b.	4.291	2.612
Wonen sociaal huur wordt markt!	n.t.b.	n.t.b.	13.649	5.818
Wonen markt	147.753	65.234	122.840	52.359
Parkeereis t.b.v. wonen	49.251	21.745	45.496	19.392
Totaal (m² bvo)	214.561	130.850	214.561	130.850

Grondslag kostenverhaal:
De juridische grondslag voor het kostenverhaal wordt gevonden in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daar waar sprake is van een wijziging van een bestemming en sprake is van een aangewezen bouwplan is (gemeentelijk) kostenverhaal verplicht. De (theoretische) uitwerking vindt plaats via een exploitatieplan. Het staat echter partijen vrij om ook op vrijwillige basis (anterieur) tot kostenverhaal te komen. De wetgever heeft zelfs aangegeven dat anterieur de voorkeur heeft.
In het havengebied Plaspoelpolder hebben ontwikkelende partijen aangegeven een sterke voorkeur te hebben om anterieur tot overeenstemming te komen. Deze notitie kostenverhaal volgt in de berekeningen in grote lijnen de systematiek van het exploitatieplan, maar wijkt ook op onderdelen hiervan af. Dit is een keuze waarover in vrijwilligheid tot overeenstemming moet worden gekomen.

Omvang Kosten:
De omvang van de kosten van herinrichting en aanpassing van het openbare gebied zijn globaal bepaald. Basis hiervoor is het Ontwikkelperspectief Havenkwartier en het Ruimtelijk kader Havengebied Plaspoelpolder. De profielen worden nog nader uitgewerkt. Het totaal aan kosten van planvorming en uitwerking om te komen tot transformatie van het Havengebied Plaspoelpolder is berekend op circa € 17 miljoen. De opbouw van de kosten is globaal onderstaand aangegeven.

Verwervingskosten:	€ 250.000

CONCEPT d.d. 20-01-2021

Deze notitie is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

Sloopkosten / opruimwerkzaamheden		€ 200.000
Onderzoeken:		€ 565.000
Milieu:		€ 575.000
Bouw- en woonrijpmaken:		€ 8.150.000
Infrastructurele voorzieningen:		€ 620.000
Plankosten:		€ 1.565.000
Overige kosten:		€ 2.800.000
Onvoorzien:		€ 2.210.000
	Totaal:	€ 16.935.000

Niet opgenomen zijn kosten voor verwerving van toekomstig openbaar gebied benodigd voor de uitvoering van het stedenbouwkundige plan. Uitgangspunt is dat ontwikkelaars bouwvolume krijgen binnen het ontwikkelveld en dit bouwvolume voldoende moet zijn om de verwervingskosten van de gronden voor toekomstig openbaar gebied te dekken en vervolgens 'om niet' (eventueel) aan de gemeente over te dragen.
Ook niet opgenomen zijn de kosten van vervanging van gemeentelijke ondergrondse infrastructuur. Uitgangspunt is dat daarvoor de regulier onderhoudsgelden kunnen worden aangewend. Daar waar specifiek nieuwe ondergrondse infrastructuur nodig is in (toekomstig) openbaar gebied ten gevolge van het stedenbouwkundige plan zijn deze kosten wel als kostenpost meegenomen.
Kosten buiten het plangebied zijn slechts zeer beperkt meegenomen. Aanpassingen aan de ontsluiting via de kruispunten op de Burgemeester Elsenlaan zijn deels meegenomen.

CONCEPT d.d. 20-01-2021

Toerekening :
De toerekening van kosten kan op verschillende manieren. De insteek is dat de kosten worden gedragen door de nieuwe ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met een planologische maatregel. Dus voor sloop en nieuwbouw van nu al aanwezige bedrijfsruimte wordt geen bijdrage gevraagd. Ook is de keus gemaakt geen bijdrage te vragen aan de realisatie van maatschappelijke voorzieningen zonder commercieel oogmerk. Kostentechnisch zijn deze al moeilijk realiseerbaar. De verplichting ook commerciële ruimten in het plan op te nemen wordt geaccommodeerd door de bijdrage hiervoor op 50% te stellen. Met betrekking tot parkeren is de insteek dat parkeren voor de nieuwe functie wonen in hoofdzaak op eigen terrein dient plaats te vinden. Daarvoor dienen meestal gebouwde parkeervoorzieningen te worden gerealiseerd. Deze volumetoevoeging wordt niet belast. Als verdeelsleutel is gekozen voor de eenheid bruto vloer oppervlak (bvo). Hiervoor is gekozen omdat de grootte van de woningen sterk uiteen kan lopen en een afrekening per woning niet tot een evenredige verdeling van kosten naar draagkracht leidt. Over iedere toegevoegde m² bvo op basis van een planologische maatregel met uitzondering van het hierboven genoemde dient een bijdrage te worden betaald aan de gemeente ter dekking van de door de gemeente te maken kosten. De mogelijkheid dat initiatiefnemers zelf werkzaamheden uitvoeren in b.v. het openbaar gebied en de daaraan verbonden kosten willen verrekenen met de verplichte bijdrage wordt open gehouden. Deze mogelijkheid is o.a. afhankelijk van de beoordeling of de aanbestedingsregelgeving wordt gevolgd.

Hoogte bijdrage:
Conform de systematiek van het exploitatieplan is gekozen voor een rekeneenheid met een gewichtsfactor. Als rekeneenheid is gekozen voor de m² bvo met een gewichtsfactor 1. De looptijd van het plan is gesteld op 20 jaar. In deze 20 jaar dient de totale exploitatiebijdrage te zijn ontvangen en de noodzakelijk werkzaamheden in het openbaar gebied te zijn gerealiseerd. De verwachting is dat niet alle eigenaren tot transformatie van hun eigendommen overgaan. Als men tot transformatie overgaat is ook nog de mogelijkheid aanwezig dat niet gebruik wordt gemaakt van het maximale ontwikkelvolume. De kans op geen transformatie is het groots in fase 2. Indien mocht blijken dat

Deze notitie is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

door de eigenaren niet dan wel niet volledig tot transformatie wordt overgegaan, dan zal het gebruik van het openbare gebied ook minder intensief zijn en zal het toekomstig openbaar gebied hierop worden aangepast. De relatie tussen ontvangen bijdragen, te maken kosten en de realisatie van een verantwoord leef- en verblijfsgebied is nadrukkelijk aanwezig. Voor dit moment wordt rekentechnisch aangehouden dat 90% van het maximaal ontwikkelvolume in fase 1 wordt gerealiseerd en 75% van het maximaal ontwikkelvolume in fase 2. In de overleggen met de eigenaren / initiatiefnemers in het gebied moet de komende tijd blijken in hoeverre de bereidheid aanwezig is om het toegestane ontwikkelvolume ook daadwerkelijk te realiseren.

Een 1e berekening van de bijdrage per m² bvo geeft onderstaand resultaat.

Te ontwikkelen en af te rekenen in fase 1: (m² dienen nog te worden geactualiseerd)

Commerciële ruimten:	90% *	10.728 m² bvo *	50%	=	4.828 eenheden
Woningbouw markt:	90% *	13.649 m² bvo *	100%	=	12.284 eenheden
Woningbouw markt:	90% *	122.840 m² bvo *	100%	=	110.556 eenheden

Te ontwikkelen en af te rekenen in fase 2: (m² dienen nog te worden geactualiseerd)

Commerciële ruimten:	75% *	6.529 m² bvo *	50%	=	2.448 eenheden
Woningbouw markt:	75% *	5.818 m² bvo *	100%	=	4.364 eenheden
Woningbouw markt:	75% *	52.359 m² bvo *	100%	=	39.269 eenheden

Totaal: 173.749 betalende eenheden
Totaal aan kosten: € 16.935.000
Bijdrage per eenheid: circa € 97,50 per eenheid (m² bvo)

CONCEPT d.d. 20-01-2021

Afrekening:
De insteek is om de bijdrage door de ontwikkelaars gefaseerd te innen. Gelet op de wijze waarop tot overeenstemming wordt gekomen kan daarbij worden gedacht aan een voorschot op de plankosten bij het tekenen van de intentieovereenkomst en een definitief bedrag bij de anterieure overeenkomst. Over de betaling van de bijdrage voor de aanpassingen in het openbare gebied en zo nodig de bijdrage voor de kosten voor bovenwijkse voorzieningen kunnen nadere afspraken worden gemaakt. Het is de bedoeling dat de geïnde bijdragen worden besteed aan het doel waarvoor de afdracht heeft plaatsgevonden. Conform geldende regelgeving (BBV) wordt dit administratief geborgd door reeds ontvangen bijdragen te labelen voor nog te maken kosten. Op dit moment is de planvorming nog in een beginstadium en nog zeer onzeker in welke mate eigenaren bereid zijn hun percelen te transformeren. Niettemin willen we de wel ontwikkelende partijen zekerheid geven over de hoogte van hun bijdrage en de besteding van de gelden. Met de administratieve borging conform geldende regelgeving wordt zekerheid gegeven dat de bijdragen worden besteed aan het doel waarvoor deze zijn geïnd. De exacte invulling van de werkzaamheden is des gemeente en afhankelijk van de stand van de planvorming en de mate waarin eigenaren willen transformeren. Fasering in de uitvoering van de gemeentelijke ambities in o.a. het openbaar gebied is dan ook eerder regel dan uitzondering. Indien mocht blijken dat de geïnde bijdragen niet zijn besteed aan het doel waarvoor deze zijn geïnd, zal aan het einde van de looptijd van 20 jaar een nog nader uit te werken terugbetalingsregeling van toepassing zijn.

Bijlage(n):
1. Ontwikkelperspectief Havenkwartier Mei 2019
2. Ruimtelijk kader Havengebied Plaspoelpolder Mei 2019

Deze notitie is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

Toelichting op de kostenverhaalsnotitie d.d. 08-11-2019 Havenkwartier Plaspoelpolder Rijswijk

Concept d.d. 07-01-2020 ter bespreking met stakeholders / eigenaren / initiatiefnemers.

Inleiding

Op 8 november 2019 is het 1e concept van de kostenverhaalsnotitie Havenkwartier Plaspoelpolder Rijswijk tot stand gekomen. In dit 1e concept is een zeer globale opsomming gegeven van de te verhalen kosten. Deze toelichting geeft een verdere onderbouwing en een doorkijk hoe tot een verdere specificatie en opdeling van de kosten kan worden gekomen.

Toelichting op de afzonderlijke kostenposten

Verwervingskosten: € 250.000

Dit is een stelpost voor aankoop van (zakelijke) rechten in het gebied. Denk in dit verband aan rechten van eigenaren / rechthebbende op het gebruik van het vaarwater. Aankoop van gronden voor toekomstig openbaar gebied zijn hierin niet begrepen. Uitgangspunt is dat grond voor toekomstige openbaar gebied 'om niet' door de initiatiefnemers aan de gemeente wordt geleverd.

Sloopkosten / opruimwerkzaamheden: € 200.000

Dit is een stelpost per m². Het is gebruikelijk om een bedrag per m² op te nemen voor het verwijderen van allerlei elementen in het gebied alvorens tot herinrichting van het openbare gebied kan worden overgegaan.

Onderzoeken: € 565.000

Om de ruimtelijke ontwikkeling van het Havenkwartier planologisch mogelijk te maken zijn een veelvoud aan onderzoeken nodig. Denk in dit kader o.a. aan parkeren, verkeer, MER, Flora & Fauna, planschade, geluid en water. Verder zijn ook voor de uitvoering onderzoeken nodig. Denk in dit kader o.a. aan bodem, archeologie en riolering. Globaal heeft er een inventarisatie plaatsgevonden. Per onderzoek is een indicatief bedrag opgenomen.

Milieu: € 575.000

Het Havenkwartier is een bestaand bedrijventerrein. De aanleg heeft plaatsgevonden in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw. De kans op bodemverontreiniging is aanwezig. De herontwikkeling met bedrijfsbebouwing (langtong) aan de Nijverheidsstraat heeft dit ook helaas uitgewezen. Voor eventuele kosten voor bodemsanering in openbaar gebied is een stelpost opgenomen die nader kan worden gespecificeerd als meer bekend is over de kwaliteit van de bodem.

Bouw- en woonrijp maken: € 8.150.000

Voor het bouw- en woonrijp maken van het openbare gebied is een kostenopzet gemaakt. Deze kostenopzet is op basis van kengetallen. De kostenopzet is verdeeld in kosten bovengronds en kosten ondergronds. Bovengronds is het uitgangspunt volledige vervanging van de bestaande infrastructuur, ondergronds wordt uitgegaan van geringe aanpassingen. Onderzoek heeft uitgewezen dat het bestaande vuilwaterriool (DWA) voldoende capaciteit heeft. Door de toename van de hoeveelheid afvalwater met een factor 20 zijn wel aanpassingen in het systeem nodig. De kosten van deze aanpassingen zijn nog niet in deze kostenpost opgenomen. Een meer gedetailleerde kostenraming is mogelijk op het moment dat de nieuwe profielen van de wegen bekend zijn.

CONCEPT d.d. 07-01-2020

Deze toelichting is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

Infrastructurele voorzieningen: € 620.000
In het stedenbouwkundig ontwerp voor de ontwikkeling van het Havenkwartier is voorzien in een nieuwe langzaamverkeersvoorziening dwars door het plangebied. Deze verbinding moet de insteekhaven tussen de Nijverheidsstraat en de Steenplaetsstraat overbruggen. Hiervoor is een voorziening opgenomen met een zekere architectonische uitstraling.

Plankosten: € 1.565.000
Om een indicatie van de plankosten te verkrijgen is de plankostenscan toegepast. De plankostenscan is onderdeel van het instrumentarium dat wordt toegepast om de plankosten bij het opstellen van een exploitatieplan te berekenen. In de bepaling van de hoogte van de plankosten is rekening gehouden met het feit dat de initiatiefnemers een aantal werkzaamheden in eigen beheer uitvoeren.

Overige kosten: € 1.565.000
Bij de overige kosten wordt gedacht aan kosten van tijdelijke (verkeers)maatregelen, kosten om de herontwikkeling van het gebied op gang te helpen (place-making genoemd), aanpassingen van kabels & leidingentracees mede in het kader van de energietransitie, aanpassingen aan het rioolgemaal, openbare verlichting, aanpassingen van infrastructuur buiten het plangebied (o.a. kruispunten Burgemeester Elsenlaan) en duurzaamheidsmaatregelen.

Onvoorzien: € 2.210.000
De totale kostenopzet is op dit moment zo vorm gegeven dat onder de afzonderlijke kostenposten de kale kosten zijn opgenomen die bekend zijn. In deze fase van de planvorming is het zeker dat bij de verder uitwerking kosten naar boven komen die nog een plaatsje moeten krijgen. De eerste voor tekenen hiervan zijn al bekend. De insteek is dan ook lopende de verdere uitwerking van het plan de kosten onvoorzien te laten integreren in de andere kostenposten. Hoe verder in de uitwerking van het plan, hoe meer er bekend is en hoe lager de kosten onvoorzien gaan worden. In de eindopstelling zullen de kosten onvoorzien of zijn opgenomen in de andere kostenposten of zijn komen te vervallen.

CONCEPT d.d. 07-01-2020

<u>Verdere specificatie en opdeling van de kosten</u>
Een verdere specificatie van de kosten kan plaatsvinden bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige plan en het inrichtingsplan. De vaststelling van de definitieve straatprofielen is hierin een belangrijke. In de uitwerking zullen ook de noodzakelijke onderzoeken plaatsvinden en de ruimtelijke indeling een meer definitieve vorm krijgen. De kosten kunnen vervolgens in de tijd worden gezet. Toekomstige kosten zullen moeten worden geïndexeerd. Een verdere verfijning naar voorbereidingskosten en uitvoeringskosten zal eveneens plaatsvinden. Indien onderdelen van het plan niet doorgaan of op een nadere wijze doorgaan kan het zijn dat in de uitvoering kosten komen te vervallen. Voor voorbereidingskosten zal dit minder het geval zijn.

Deze toelichting is ambtelijk opgesteld en bedoeld als bespreeknotitie. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.

Rijswijk

BIJLAGE 13

RAADSINFORMATIEBRIEVEN

Peter Bos

uw kenmerk
uw brief van
ons kenmerk 19.043390
inlichtingen bij
doorkiesnummer

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Ruimte

De Raad

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Ontwikkelingen Havenkwartier

datum
bijlage(n) 3

1. Inleiding

Met deze brief informeren wij u over de laatste ontwikkelingen in het Havenkwartier van Rijswijk. Deze voorgenomen ontwikkelingen komen voort uit de Toekomstvisie Plaspoelpolder. Hierin is vastgesteld om in het Havenkwartier toe te werken naar een mix van werken en wonen. Aanleiding voor de voorliggende brief is de vaststelling van het concept-Ontwikkelperspectief Havengebied door ons college. Voordat dit wordt vrij gegeven voor participatie willen wij graag in een presentatie in het Forum Stad op 28 mei a.s. het Ontwikkelperspectief voor het Havenkwartier toelichten en uw inbreng ophalen.

2. Kern informatie

Op 7 februari 2017 heeft uw raad de Toekomstvisie Plaspoelpolder vastgesteld. Voor de oostzijde van het gebied is het gebiedsprofiel “verblijven aan het water” gesteld: “De Vliet en de haven bieden grote kansen om een aangenaam verblijfsgebied te realiseren waarin functies als wonen, werken, horeca en andere voorzieningen een plek kunnen krijgen.” In de Stadsvisie is gemeld dat er een grote behoefte is aan aanvullende woningbouw.
Deze koers heeft een flink aantal enthousiaste initiatieven van projectontwikkelaars opgeleverd, waarin het kan gaan om de bouw van 2000 tot 3500 woningen in combinatie met behoud van de bestaande oppervlakte aan bedrijvigheid.
Om de transformatie in goede banen te leiden is een uitvoeringsplan nodig. Dit uitvoeringsplan gaan we Ontwikkelkader noemen, waartoe het voorliggende Ontwikkelperspectief in de bijlage de eerste aanzet is. Het proces waarin dit Ontwikkelkader- en Perspectief tot stand komt is onderstaand beschreven.
Tegelijk met dit Ontwikkelkader wordt gewerkt aan de actualisatie van de Toekomstvisie Plaspoelpolder, vooral gericht op beleidswijzigingen in de overige deelgebieden. Benadrukt wordt dat dit parallelle processen zijn.
In het Ontwikkelperspectief Havenkwartier zijn kansrijke voorstellen beschreven voor het te bouwen volume, de menging van werken en wonen, de kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte en de wijze waarop een duurzaam gebied gerealiseerd wordt. Deze notitie moet vooral gelezen worden als een uitnodiging om mee te denken over het Ontwikkelkader. Voor de inhoudelijke voorstellen wordt verwezen naar de notitie.

Het Ontwikkelkader is ook nodig om te bereiken dat particuliere eigenaren en ontwikkelaars financieel bijdragen aan de benodigde aanpassing van het openbaar gebied en aan de plankosten. Vooruitlopend op het kader is voor enkele initiatieven al verhaal van kosten overeengekomen.

Onderzocht wordt met welk financieel instrument (bijv. bestemmingsreserve, fonds) bijdragen van ondernemers kunnen worden gereserveerd voor het doel van de bijdrage.
We houden er rekening mee dat mogelijk een ondergeschikt deel van de kosten door de gemeente gefinancierd wordt. Dit is mede afhankelijk van nog te maken keuzes in het kwaliteitsniveau van de herinrichting van het openbaar gebied, het percentage sociale woningbouw, de hoogte van exploitatiebijdragen en de bebouwingsdichtheid/volume. We opteren daarbij om vroegtijdig met een wens richting ontwikkelaars te komen om een inclusieve woonwijk te realiseren waarbij 10% van de woningen wordt gerealiseerd in de sociale huur.

3. Gevolgen en/of vervolgtraject

In de periode juni-half juli wordt een participatieproces opgestart met deelname van alle belanghebbenden, waaronder betrokken ontwikkelaars en eigenaren, bedrijven en omwonenden, provincie, MRDH etc.
Deze brief bereidt voor op een presentatie aan uw Forum van de Raad op 28 mei. Met de bereidheid van de markt en draagvlak bij de raad en de omgeving zijn er goede kansen in het Havenkwartier een kwalitatief hoogwaardig en uitvoerbaar plan te realiseren. Het participatieproces en de raadsconsultatie in het Forum zijn daarbij belangrijke bouwstenen.
De eventuele financiële bijdrage van de gemeente aan dit project, het financiële instrumentarium en de milieumaatregelen worden tegelijk met het participatieproces verder onderzocht. De besluitvorming hierover vindt plaats bij de vaststelling van het Ontwikkelkader en de eerstvolgende herziening van de begroting rond november 2019.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. M. Middendorp MPC	drs. M.J. Bezuijen

Bijlagen:
- Nr. 19.043401 Ontwikkelperspectief
- Nr. 19.043397 Bijlage bij Ontwikkelperspectief: Ruimtelijk Kader
- Nr. 19.043402 Bijlage bij Ontwikkelperspectief: Verkeersstructuur

uw kenmerk
uw brief van
ons kenmerk 20.056403
inlichtingen bij
doorkiesnummer

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Ruimte

De Raad

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Voortgang herontwikkeling Havengebied

datum
bijlage(n)

1. Inleiding

In mei 2019 bent u via een brief met nr. IB 19.054 en een presentatie tijdens uw beeldvormende vergadering op 28 mei geïnformeerd over de ontwikkelingen in het Havengebied. Aanleiding voor de brief van destijds was de vaststelling van het concept-Ontwikkelperspectief Havengebied door ons college en de start van het participatietraject.

Deze voorgenomen ontwikkelingen komen voort uit de Toekomstvisie Plaspoelpolder. Hierin is de ambitie vastgelegd om in het Havenkwartier toe te werken naar een mix van werken en wonen om zo het vestgingsklimaat in de Plaspoelpolder te verbeteren. Om deze transformatie in goede banen te leiden is een nadere uitwerking van beleid nodig. Deze nadere uitwerking van beleid noemen we Ontwikkelkader. Het concept- Ontwikkelperspectief dat vorig jaar aan u is gepresenteerd was hiertoe de eerste aanzet.

Met deze brief informeren wij u over de huidige stand van zaken van het participatietraject, de reeds gedane aanpassingen aan het concept- ontwikkelperspectief, hoe wij het participatietraject willen vervolgen en hoe het besluitvormingsproces verloopt.

2. Kern informatie

Stand van zaken participatietraject
In mei 2019 zijn wij het participatietraject met belanghebbenden en betrokkenen gestart. In de periode tot februari 2020 hebben wij hiervoor het volgende gedaan:

- alle actuele documenten zijn beschikbaar gesteld op www.rijswijk.nl/projecten/havenkwartier,
- er zijn drie openbare inloopbijeenkomsten gehouden die door veel belanghebbenden en betrokkenen uit de buurt werden bezocht;
- er zijn vele individuele gesprekken gevoerd met verschillende belanghebbenden;
- er is extra onderzoek verricht naar verkeer, parkeren, bezonning en windhinder. De onderzoeken zijn op de website beschikbaar gesteld en gepresenteerd tijdens de tweede inloopbijeenkomst in oktober 2019;
- toegezegd is dat in de zomer op de website een concept-leefbaarheidseffectrapportage met als onderdeel een mer-beoordeling gepubliceerd wordt;
- de plannen zijn aangepast, mede op basis van de reacties van belanghebbenden en betrokkenen. De meest in het oog springende aanpassingen zijn de volgende:

- het aantal woningen is in oktober ’19 is bijgesteld naar 2000-2500 woningen aan de hand van een op de maquette gebaseerde berekening van het bouwvolume.
- de hoogte van de twee geprojecteerde ruimtelijke accenten (woontorens) aan de Nijverheidsstraat is verlaagd van ruim 70 meter naar maximaal 55 en 50 meter
- de vervangende twee ligplaatsen voor woonschepen aan de Handelskade zijn geschrapt.

Vervolg participatietraject
Er is brede overeenstemming over de noodzaak tot verandering in het gebied om verdere verpaupering te voorkomen als ook over de toevoeging van woningen. Bij de laatste inloopbijeenkomst werd duidelijk dat er nog onvoldoende draagvlak is in de buurt voor de voorgestelde stedenbouwkundige invulling.
Daarom is besloten het participatietraject te verlengen. Na deze laatste inloopbijeenkomst heeft als gevolg van corona, het participatietraject noodgedwongen enige tijd stil gelegen.
De verlenging betekent dat het gesprek over de inspraakreacties door gaat en pas daarna definitieve antwoorden op deze reacties worden gegeven.
Inmiddels zijn in aanwezigheid van de wethouder digitale gesprekken met omwonenden/ondernemers en projectontwikkelaars gevoerd, om hen te informeren over de vervolgstappen en hoe we het participatietraject willen afronden.

- In de zomer wordt het meest urgente discussiepunt van het ontwikkelkader opgepakt en wordt samen met de eigenaren van de nieuwbouwlocaties gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor de Nijverheidsstraat waarin onderzocht wordt of er wensen vanuit de omgeving in het plan kunnen worden meegenomen zoals een goede verkeersonderbouwing, minder woningen en minder hoogbouw.
- Aan het einde van de zomer wordt de concept-leefbaarheidseffectrapportage (LER) inclusief de mer-beoordeling aan het college voorgelegd en indien deze volledig is gepubliceerd.
- Na de zomer wordt één of meerdere inloopbijeenkomsten georganiseerd waarin het bovengenoemde plan (een aanpassing van het ontwikkelkader) en de concept- LER worden besproken. U bent hier als raad uiteraard welkom als toehoorder. Wij zullen u hier t.z.t. op attenderen. De vorm van deze bijeenkomsten moet i.v.m. de coronaregels nog worden bepaald.
- De gemeente zal voldoende bekendheid aan de gepubliceerde stukken en de openbare bijeenkomst geven met brieven aan huis, publicaties e.d.
- Naar verwachting deze zomer nog zullen wij u ter voorbereiding op uw besluitvorming aan de hand van een korte videofilm informeren over de urgentie om het gebied aan te pakken, en de visies op de voorgenomen ontwikkelingen vanuit eigenaren en omwonenden. Daarna zal de video voor een ieder beschikbaar komen. Deze video-impressie past in de huidige tijd waarin wij worden beperkt door coronamaatregelen om bijvoorbeeld locatiebezoeken te organiseren. Op deze manier kunnen wij u toch op een beeldende wijze meenemen in de plannen en het proces.
- Na de bijeenkomsten worden de concept-antwoorden op de inspraakreacties en de aanpassingen aan het college voorgelegd en gepubliceerd (Q & A)
- Over deze antwoorden en de aanpassingen vindt een consultatie plaats met alle belanghebbenden en betrokkenen
- Daarna worden de stukken (het concept Ontwikkelkader en de inspraakreacties daarover) voor besluitvorming in de raad gereed gemaakt.

3. Gevolgen en/of vervolgtraject

Besluitvorming

Het ontwikkelkader inclusief leefbaarheidseffectrapportage, notitie kostenverhaal en het verslag van het participatietraject, zal u, zoals het er nu naar uitziet, ter besluitvorming worden voorgelegd in november of december 2020.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester,
P.M. Schuit	drs. M.J. Bezuijen

uw kenmerk
uw brief van
ons kenmerk 20.078754
inlichtingen bij
doorkiesnummer

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Ruimte

De Raad

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Bijeenkomsten Ontwikkelkader Havenkwartier

datum
bijlage(n) -

1. Inleiding
   In de raadsinformatiebrief IB 20.108 hebben wij u geïnformeerd over de voortgang van het ontwikkelkader Havenkwartier en de gesprekken die wij voeren met belanghebbenden waaronder inwoners en ondernemers. Met deze brief informeren wij u wederom over de voortgang en nodigen we u tevens uit voor een rondleiding om u de gelegenheid te bieden zichzelf op de hoogte te stellen van de laatste van zaken van het plan en de individuele projecten.

2. Kern informatie

   a. Werkbezoek aan Havenkwartier
      In het weekbericht van de gemeenteraad van 18 september jl. heeft de griffie u geïnformeerd over de mogelijkheid die het college de Raad wil bieden om rond te kijken op de locatie en ter plaatste te worden bijgepraat. Op basis van uw keuze die u aan de griffie kunt doorgeven (zaterdag 7 of 14 november), wordt hiervoor een datum gepland

      Indien het werkbezoek vanwege coronamaatregelen niet door zou kunnen gaan, organiseren wij een digitaal programma.

   b. ‘Maquette gesprek’
      Om meer in detail uw vragen te kunnen beantwoorden organiseren we op het stadhuis gesprekken om aan de hand van de maquette de individuele projecten beter te kunnen bespreken. De gesprekken zullen vanwege coronamaatregelen in kleine groepjes plaatsvinden. Hiervoor zult u separaat door het secretariaat worden benaderd waarbij u op 26 november de keuze zult hebben tussen verschillende tijdsloten.

   c. Informatieve video
      We zijn intensief in overleg met belanghebbenden. Vanwege corona gingen fysieke bijeenkomsten als groepsgesprekken en inloopavonden niet meer door en werden overleggen in kleinere vorm digitaal voortgezet. Hierdoor wordt het totaalbeeld soms uit het oog verloren en daarom hebben we zoals aangekondigd in de vorige raadsinformatiebrief een video gemaakt. Hierin komt ook het Havencollectief aan het woord dat een aantal inwoners en ondernemers vertegenwoordigt en waarmee de gemeente goed contact onderhoudt. U vindt de video hier: https://youtu.be/iBCgA4aLFoM. De video wordt ook op de projectwebsite gepubliceerd: https://www.rijswijk.nl/projecten/havenkwartier.

d. Digitale interactieve bijeenkomsten
De informatieavonden en gesprekken het afgelopen jaar hebben tot veel reacties, vragen en bijdragen geleid. De ontwikkeling van het gebied leeft en de betrokkenheid is groot. Op basis van deze reacties en vragen, is er ook veel gebeurd. Er zijn bijvoorbeeld onderzoeken gedaan naar de leefbaarheid (leefbaarheidseffectrapportage) en zijn ontwerpen van projecten aangepast.

Deze resultaten worden binnenkort teruggekoppeld aan de bewoners en ondernemers in en rondom het gebied. Helaas moet dat nu ook weer digitaal. Er zijn twee bijeenkomsten georganiseerd, waar ook u online bij aanwezig kan zijn. De eerste bijeenkomst is op maandagavond 12 oktober, van 19:00 tot 20:30. Een kopie van de uitnodigingbrief, inclusief globaal programma, treft u in de bijlage aan.

Na deze bijeenkomst hebben de direct betrokkenen de gelegenheid te reageren op de aanpassingen en onderzoeken. Deze zijn vervat in documenten die op de projectwebsite zullen worden gepubliceerd. Terugkoppeling op deze reacties geven wij weer vervolgens bij de presentatie van een nieuwe versie van het ontwikkelkader op maandagavond 23 november.

Dan ligt er een plan dat door gesprekken met de omgeving, onderhandelingen met de projectontwikkelaars, resultaten van onderzoeken en voortschrijdende inzichten flink veranderd is. Het doel en kaders zijn echter hetzelfde gebleven: van een sterk verouderd en vergeten gebied een dynamisch en waardevol nieuw stuk Rijswijk maken.

U kunt zich voor beide bijeenkomsten aanmelden door een e-mail te sturen aan: smaas@rijswijk.nl o.v.v. '*deelname bijeenkomst Havenkwartier 12 oktober 2020 en/ of 23 november*'.

Vermeld in de mail uw naam en e-mailadres en voor welke bijeenkomst u zich wilt aanmelden, zodat wij u te zijner tijd de benodigde gegevens kunnen toesturen om aan de digitale bijeenkomst deel te nemen. Dan sturen wij u ook het definitieve programma van de desbetreffende avond toe.

3. Gevolgen en/of vervolgtraject
Na de bijeenkomst op 12 oktober zal het college een definitief voorstel voor het ontwikkelkader Havenkwartier voorbereiden en aan uw raad aanbieden. Het voorstel zal geagendeerd worden op de eerste raadsvergadering in 2021.

Het ontwikkelkader heeft de status van een visie. Na een besluit over het, eventueel geamendeerd, ontwikkelkader zullen per bouwplan procedures worden gevoerd. Deze moeten leiden naar raadsbesluiten over het wijzigen van bestemmingen, bijvoorbeeld van kantoor naar wonen. Ook in deze trajecten is er in het kader van de wettelijke procedure weer ruimte voor zowel inspraak als zienswijzen c.q. formele reacties.

Heeft u vragen, dan kunt u die via de griffie aan ons doen toekomen, direct aan de projectmedewerkers stellen bij het werkbezoek of bij het 'maquette gesprek' met de wethouder.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester,
P.M. Schuit	drs. M.J. Bezuijen

Bijlage(n):
Uitnodiging (20.078547)

20.078754 12-11-2020 22:26

Rijswijk

BIJLAGE 14

INSPRAAKPROCES

Marlies Swart

Bijlage 17 – Participatietraject

De transformatie van het Havenkwartier is een enorme opgave met veel verschillende belangen. Al langere tijd is de gemeente Rijswijk daarom met inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en projectontwikkelaars in gesprek over de toekomstige ontwikkelingen. Ook zijn er op verzoek allerlei aanvullende onderzoeken gedaan de afgelopen periode.

Hieronder een overzicht van de verschillende activiteiten die we gedurende het participatietraject hebben georganiseerd, daarnaast hebben er overleggen en gesprekken plaatsgevonden met inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en projectontwikkelaars.

Activiteit	**Datum**	**Doelgroep**
Presentatie	**28 mei 2019**	Gemeenteraad
Inloopbijeenkomst	2 juli 2019	Omwonenden, belanghebbenden, etc.
Inloopbijeenkomst	28 oktober 2019	Omwonenden, belanghebbenden, etc.
Inloopbijeenkomst	20 februari 2020	Omwonenden, belanghebbenden, etc.
Digitale inloopavond	12 oktober 2020	Omwonenden, belanghebbenden, etc. raadsleden als toehoorder uitgenodigd.
Digitale inloopavond	7 december 2020	Omwonenden, belanghebbenden, etc. raadsleden als toehoorder uitgenodigd.
Virtuele rondleiding	14 november	Gemeenteraad
Toelichting maquette	6 januari– 21 januari 2021	Gemeenteraad
Digitale presentatie	18 februari 2021	Gemeenteraad

Op **28 mei 2019** is het concept ontwikkelingsperspectief aan de raad gepresenteerd en tot en met **11 juli 2019** lag deze ter inzage. Tijdens een inloopbijeenkomst **op 2 juli 2019** is het ontwikkelperspectief gepresenteerd aan omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden. Verderop in deze bijlage treft u de inspraakreacties en de antwoorden aan. Vanaf dat moment zijn er ook met afzonderlijke belanghebbenden (groepen) gesprekken gevoerd onder andere naar aanleiding van de inspraakreacties die zij hadden ingediend. Denk hierbij aan de Belangenvereniging Bedrijven Rijswijk (BBR), de Fietsersbond, onderafdeling Rijswijk en het Havencollectief.

Er is op verzoek extra onderzoek verricht naar verkeer, parkeren en bezonning en windhinder. Deze onderzoeken zijn gepresenteerd tijdens de tweede inloopbijeenkomst op **28 oktober 2019**.

De plannen zijn mede op basis van de reacties van belanghebbenden en betrokkenen, in oktober 2019 aangepast. De meest in het oog springende aanpassingen waren toen:

- ✓ Het aantal woningen is bijgesteld naar 2000-2500 woningen aan de hand van een op de maquette gebaseerde berekening van het bouwvolume.

- ✓ De hoogte van de twee geprojecteerde ruimtelijke accenten (woontorens) aan de Nijverheidsstraat is verlaagd van ruim 70 meter naar maximaal 55 en 50 meter.
- ✓ De vervangende twee ligplaatsen voor woonschepen aan de Handelskade zijn geschrapt.

Tijdens de inloopbijeenkomst op **10 februari 2020** bleek echter dat er nog onvoldoende draagvlak was voor de voorgestelde stedenbouwkundige invulling. Op verzoek zijn er aanvullende onderzoeken opgestart, onder andere naar de leefbaarheidseffecten. Als gevolg van corona heeft het participatietraject noodgedwongen enige tijd stilgelegen. Er is toen besloten om het participatietraject te verlengen. In juli 2020 is een voortgangsbericht over het Havenkwartier gestuurd naar de gemeenteraad. Daarnaast heeft de wethouder van Ruimtelijke en Economische ontwikkeling afgelopen zomer (digitaal) gesprekken gevoerd met omwonenden en ondernemers in het gebied en met projectontwikkelaars, om hen te informeren over de vervolgstappen en hoe we het participatietraject willen afronden.

Tijdens de interactieve digitale bijeenkomst van maandagavond **12 oktober jl.** zijn de aanpassingen op het ontwikkelkader en de resultaten van verschillende aanvullende onderzoeken aan bod gekomen.

De meest in het oog springende aanpassingen aan het ontwikkelkader;

- ✓ Trapsgewijze hoogte opbouw vanaf de Prunuskade naar de Burg. Elzenlaan.
- ✓ Een gezamenlijke parkeergarage onder het plot van de Muezerie, welke in eigendom is van drie partijen

Er zijn verschillende vragen gesteld tijdens en naar aanleiding van de bijeenkomst op 12 oktober. De concept-antwoorden op de inspraakreacties en de aanpassingen van het ontwikkelkader zijn op 24 november aan het college voorgelegd en vervolgens gepubliceerd op de website en gestuurd naar de deelnemers. Het verslag is ook te vinden in deze bijlage.

Op zaterdag 14 november is er een virtuele rondleiding door het Havenkwartier georganiseerd voor de raadsleden, deze is terug te vinden op de projectwebsite;
www.rijswijk.nl/projecten/havenkwartier

Tijdens een digitale bijeenkomst van maandagavond 7 december zijn de antwoorden op de gestelde vragen toegelicht. Het verslag, inclusief de gestelde vragen en gegeven antwoorden zijn terug te vinden in deze bijlage.

Het aangepaste concept-Ontwikkelkader en de antwoorden op de ingediende reacties worden naar verwachting begin dit jaar ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Het vastgestelde Ontwikkelkader biedt dan het kader waarbinnen de verdere ontwikkeling van het Havenkwartier kan plaatsvinden.

Na de vaststelling zal worden gestart met de opstelling van de bestemmingsplannen dan wel de vergunningsprocedures. Voor de afzonderlijke plannen zoals bestemmingsplannen, bouwplannen en inrichtingsplannen, zullen steeds gedetailleerdere onderzoeken en studies gemaakt worden. Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen.

Inspraakreacties 2019 en antwoorden op het Ontwikkelperspectief en het Ruimtelijk Kader Havenkwartier per thema

nov. 2020

Thema: Hoogbouw

- Waarom wordt het gebied ontwikkeld?
- Waarom worden er torens gebouwd van 50 meter, die niet passen bij het huidige gebied?
- De geplande bebouwing is een aantasting van de leefomgeving en houdt geen rekening met recreatief gebruik van de Vliet en groenbeleving. Ook past het niet bij de huidige bebouwing.
- Hoe en wanneer worden de maximale hoogtes van de gebouwen gedefinieerd?

In het Havenkwartier willen we de gewenste woningen uit het lokale woningbouwprogramma bouwen maar ook het bestaande oppervlak aan bedrijven behouden. Om dit te realiseren is het noodzakelijk om in de hoogte te bouwen. De hoogtes die hiervoor gekozen zijn komen voort uit drie overwegingen:

A. Volkshuisvestelijke overwegingen
In de regio is er een woningbehoefte van 170.000 woningen. In onze Stadsvisie staat er hiervan 8.000 tot 10.000 gebouwd zullen worden in Rijswijk. De benodigde woningbouw willen we voor een deel hier realiseren omdat we dan de invulling van de woningbouwopgave kunnen combineren met de benodigde revitalisering van het bedrijventerrein.

B. Financiële overwegingen
Om een gebied te creëren waar zowel wonen als werken aantrekkelijk is, is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid en groenvoorzieningen. Om investeringen in hoogwaardige gebouwde voorzieningen terug te kunnen verdienen is een grotere hoeveelheid bebouwing dan normaal vereist. Ook is herinrichting van het openbare gebied nodig ten behoeve van recreatieve, groen functies, waarbij o.a. de haven en de kades openbaar gemaakt worden. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt een langzaamverkeersroute vanaf het Jaagpad over de havens naar de bestaande voorzieningen rond Ravesteijnplein en Brede School Rembrandtkwartier gemaakt.

C. Ruimtelijke overwegingen
In het Havengebied is sprake van structurele leegstand van een groot deel van de kantoren en een deel van de bedrijfsgebouwen. Omdat er wel behoefte is aan bedrijfsruimten en niet aan kantoren, is het plan om de bedrijfsruimten in oppervlak te behouden en te vernieuwen en het oppervlak aan kantoren te laten vervallen. OM van het Havenkwartier een aantrekkelijk gebied te maken, is het belangrijk dat ondernemers zich hier willen vestigen. Het bijbouwen van woningen in dit gebied helpt om deze functies ook draagvlak (“klanten”) te kunnen bieden. Het wonen wordt aantrekkelijk gemaakt door deze functies maar ook door bijvoorbeeld ruime groene straten en goed bereikbaar OV.

Het effect van de hoogbouw proberen we zo klein mogelijk te houden door onder andere voldoende afstand van bestaande woningen, met toepassing van de hoogste bezonningsnorm en van windhindernormen. Ook wordt de beleving van hoogbouw zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt door onder andere de afstand tot de straat, de architectuur, een goed bezond openbaar pleintje rond de hoogbouw en levendige plinten.

In het te maken Ontwikkelingskader zal een kaart worden opgenomen met daarin de maximale afmetingen (breedte en hoogte) en beeldkwaliteitseisen van hoge gebouwen. Ook voor de lagere gebouwen zullen afmetings- en beeldkwaliteitseisen gelden. Om het plan zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de huidige bebouwing, wordt er onder andere gewerkt met een oplopend 'hoogteplafond': dit betekent dat lage bebouwing bij de huidige woonwijken en steeds hoger oplopend naar het bedrijventerrein. Ook letten we er bij de hoge gebouwen op dat deze niet te dicht bij huidige woningen staan.

Specifieke locaties
Tegenover de Prunuskade is de hoogte beperkt tot maximaal 15 meter. Volgens het hoogteplafond mag er per 30 meter afstand tot de huidige bebouwing, 3 meter in hoogte worden toegevoegd. De hoogbouw op de hoek Limpergstraat- Jaagpad is maximaal 125 meter en bevindt zich op meer dan 220 meter van de dichtstbijzijnde bestaande woning.

De twee hoogteaccenten op de hoek Klipperstraat- Nijverheidsstraat, zijn maximaal 50 meter, en bevinden zich op meer dan 130 meter van de dichtstbijzijnde bestaande woning aan de Prunuskade.
Het hoogteaccent op het Indolafabriek terrein bevindt zich op tenminste circa 45 meter van bestaande woningbouw aan de Handelskade. We onderzoeken samen met projectontwikkelaars of de hoogte van de torens aan de Nijverheidsstraat kan worden teruggebracht. De hoogte van deze torens kan maximaal 50 tot 55 meter zijn voor de locaties hoek "Betoncentrale" en "Indolafabriek". Dit is ook zo opgenomen in het ruimtelijk kader. In het Stedenbouwkundig Plan Landtong (Nijverheidsstraat) is aangegeven wat de maximale afmetingen (hoogte en breedte) zijn van de twee hoogteaccenten aan de Nijverheidsstraat. Vooral het hoogteaccent op de Betoncentrale is fors verlaagd. Het hoogte accent op het Indolaterrein is verder verlaagd tot circa 46 m.

Op de geplande bouwlocatie Limpergstraat/ Jaagpad wordt het gebouw 40 meter uit de oever geplaatst om zo het zicht op de Vliet zo min mogelijk aan te tasten. Wel wordt het een stedelijker gebied, dit sluit ook aan bij het stedelijke beeld langs de aansluitende Huis te Hoornkade (een sociaal veilige woonstraat/fietsstraat met woningen er langs). De sociale veiligheid op het Jaagpad wordt verbeterd door het toevoegen van appartementen met zich op het Jaagpad.

Tenslotte markeert het hoogteaccent de kruising van A4 met de Vliet en past het hoogteaccent in de Toekomstvisie Plaspoelpolder, waarin Gemeente Rijswijk heeft vastgelegd een etalage van (ondernemend) Rijswijk te maken langs de A4. Wel moet nog worden aangetoond dat het windklimaat op het Jaagpad klasse E (hoge verblijfskwaliteit t.p.v. wandel- en fietspad) houdt en moet in detail de kwaliteit van het straatprofiel in combinatie met het aanzien van de gevel van de aanliggende bebouwing bepaald worden.

Inkijk en privacy
Aantasting van privacy wordt zoveel mogelijk vermeden of beperkt door hoogbouw op grotere afstand te plaatsen van bestaande woningen. Bij stedelijke verdichting is een zekere aantasting van privacy echter onvermijdelijk.
De geplande toren op de Nijverheidsstraat staat op meer dan 100 meter afstand van de woningen aan Prunuskade. De toren op Sijthoff-terrein staat op 220 tot 420 meter afstand van deze woningen. De toren Nijverheidsstraat staat in het gezichtsveld van de woning, de toren Sijthoff niet. Er is door de grote afstand een beperkte vermindering van privacy aan de orde ten opzichte van de huidige situatie waar vanuit de aanliggende werkruimten ook op de woningen wordt gekeken. Wel is sprake van het plaatsen van de toren Nijverheidsstraat in het zichtveld van woningen. Om het draagvlak te vergroten gaan we wel onderzoek doen naar de mogelijkheden om de hoogte van deze toren A te verlagen bij gelijkblijvende beeldkwaliteit.

Bezonning van huidige bebouwing
Alle bestaande en toekomstige woningen moeten voldoen aan de strenge TNO bezonningsnorm. We hebben de beschaduwing van de omgeving en het plangebied met een inzichtelijke bezonningsstudie in bijlage 1 toegelicht. Beide hoogteaccenten aan de Nijverheidsstraat geven slechts minder dan een uur schaduw op 21 januari/21 november, uitgezonderd het woonblok Handelskade 2-20. Op deze locatie is de schaduw circa 3 uur op de aangegeven data, echter de zware bezonningnorm van minimaal 3 uur per dag op deze data wordt ruimschoots gehaald. Voor het overige veroorzaken deze torens maximaal een uur schaduw op omliggende woningen. De hoogteaccenten aan de Limpergstraat op de Sijthofflocatie voldoen ook vanwege de strategische ligging aan de hoogste bezonningsnorm en veroorzaken op de aangegeven data bij elke woning minder dan 2 uur schaduw per dag. In bijlage 2 is te zien welke aanpassingen zijn gedaan aan de plannen voor de Sijthoff locatie voorafgaande aan de participatieperiode om de plannen te laten voldoen aan strenge zon- en windnormen.

Thema: Parkeren en verkeersdrukte

- Hoe wordt omgegaan met de huidige parkeerdruk, die al vrij hoog is?
- Hoe wordt er gerealiseerd dat er voor zowel huidige als toekomstige bewoners voldoende parkeergelegenheid is?

De vragen over parkeren zijn beantwoord in de notitie Parkeervisie Havenkwartier [link].
De kern van deze notitie is dat ondanks de vele extra inwoners in het gebied de omgeving geen tot minimale parkeeroverlast zal ervaren. Toekomstige bewoners en een deel van de bedrijven parkeren op eigen terrein en krijgen niet de beschikking over parkeervergunningen voor de omliggende woonbuurten en het Havenkwartier zelf. Een deel van de bedrijfswerknemers en -bezoekers en de woningbezoekers zullen op het openbaar gebied van het Havenkwartier zelf mogen parkeren binnen een vergunningstelsel. Aldus is het enig mogelijke effect dat meer bezoekers op betaalde parkeerplaatsen gaan parkeren in de omliggende woonbuurten. Door de kosten zal het overlastgevende effect beperkt zijn.

De belangrijkste vragen over de eventueel toenemende verkeersdrukte zijn beantwoord in de notitie Verkeerseffecten. Belangrijkste conclusie in de notitie is dat de hoofdwegen druk zijn en drukker worden. Alle mogelijke maatregelen om de drukte te beperken worden genomen, zoals maximaal inzet op OV en fiets voor nieuwe inwoners, verantwoord lage parkeernormen,

deelauto's en verbeteringen met betere verkeerslichtinstallaties op de kruisingen van de Elsenlaan conform de notitie Verkeerseffecten.

Thema: Openbare ruimte en groen

- Hoe wordt er omgegaan met het groen en de openbare ruimte?
- Zijn er voldoende speelgelegenheden?
- Hoe blijft de recreatieve waarde van de Vliet overeind wanneer hier bijgebouwd wordt?
- Hoe wordt er omgegaan met de dieren die leven in dit gebied?
- Kan de kwaliteit van het groen langs het Jaagpad worden verbeterd?
- Hoe wordt om gegaan met de huidige kademuur en hoe garandeert de gemeente het bestaande groene uitzicht?

In de documenten "Groen en natuur in plan Havenkwartier" en "Principeprofiel Havenkwartier" en het Ruimtelijk Kader wordt ingegaan op de waarde van het groen en de kwaliteit van de openbare ruimte in het Havenkwartier. Zo zullen er aan weerszijden van elke straat groenvoorzieningen en bomen worden aangelegd, wat juist voor vergroening van het gebied zal worden. Ook wordt er geprobeerd om water en groen in het gebied zoveel mogelijk aan elkaar te koppelen, bijvoorbeeld door groen langs de haven en groene waterpleinen in de haven. Speelplekken worden niet langs het water gesitueerd in verband met de veiligheid voor kinderen.

Het Jaagpad zal worden vergroend en langs het Jaagpad worden alle parkeerplaatsen en doorgaand verkeer opgeheven waardoor dit pad vergroend kan worden. Eventuele vervanging van de kademuur bij de gemeentewerf zal gepaard gaan met aanleg van een openbaar havenkadeprofiel met bomen er langs, dus met behoud van "groen" uitzicht. Dit zal later worden uitgewerkt in een straatprofiel. De plannen voor de herinrichting van de Van Benthemlaan zijn niet uitgewerkt. De herinrichting zal in overleg met Business Center Sijthoff en EPO bepaald worden. De industriestraat van nu wordt veranderd in een fietspad/fietsstraat met minimaal autoverkeer. De bomenrij daarnaast staat op grond met de bestemming bedrijventerrein. Bij bedrijfsontwikkeling of de nu beoogde gemengde bestemming is het gewenst dat deze bomenrij wordt gerooid. Ter compensatie worden alle straatprofielen in het Havenkwartier vergroend (minder steen) en beplant met bomen.

Thema: Huidige bedrijvigheid in het gebied

- Worden bestaande panden onteigend?
- Hoe worden bestaande bedrijven ingevuld in de toekomst?
- Is het mogelijk dat huidige bedrijven op basis van strengere milieueisen wordt verzocht voorzieningen te treffen als het gaat om overlast beperkende maatregelen?

De basis van de realisatie van het plan is vrijwilligheid. Dit heeft in de basis te maken met de keuze om de hoeveelheid bedrijvigheid in het gebied te handhaven, en alleen de bouw van woningen er bovenop toe te staan. Er zal in principe niet worden onteigend. Wat betekent in principe? In de toekomst, als de herinrichting van het gebied is gevorderd, kunnen er mogelijk onteigeningen nodig zijn om een aaneengesloten gebied of een aaneengesloten nieuwe route of verbreedde straat te verkrijgen, en in het geval dat er één eigenaar, is die de

aaneengeslotenheid onmogelijk maakt. In alle andere gevallen is en blijft er sprak van vrijwilligheid.
Het kan zijn dat het bedrijf verzocht wordt om maatregelen te treffen om hinder, die meer is als geregeld in het bestemmingsplan, terug te brengen. Voor locaties met zware milieucategorieën (vuurwerkhal, elektrotechnisch bedrijf aan Limpergstraat, betoncentrale aan Nijverheidsstraat) geldt dat we gaan proberen deze te verplaatsen of de hinder terug te dringen.

Wanneer een eigenaar van een pand wil herstructureren, wordt er gevraagd naar de herplaatsing van bestaande huurders. De gemeente Rijswijk neemt dit mee in de overweging om wel of niet mee te werken aan deze herstructurering. Als er nieuwbouw dan wel transformatie komt, zal de huurder moeten verhuizen, hetzij via een fasering binnen hetzelfde pand, hetzij naar een andere locatie binnen Havenkwartier of Plaspoelpolder.
Het samenspel tussen bedrijven en inwoners zal van beide kanten acceptatie en aanpassing vragen. Wel staat voorop dat bestaande activiteiten niet worden beperkt, tenzij deze buiten de regels van het bestemmingsplan vallen.

Thema: Sociale huur

- Worden er voldoende sociale huurwoningen bijgebouwd in het Havenkwartier om aan de vraag te voldoen?

Over de nieuwbouw van sociale woningen is uitgebreid gesproken in college en raad, en tussen college en woningcorporaties. Deze discussie heeft geleid tot een brief dd. Maart 2019 van het college aan de raad (nr. 20.019099), waarin het college aangeeft hoe zij de motie wil uitvoeren. Sociale huurwoningen zouden in principe bijgebouwd kunnen worden wanneer de particuliere vastgoedeigenaar en een corporatie tot een vergelijk komen. Ook hierop zijn dan wel voorwaarden van toepassing zoals het bouwen voor specifieke doelgroepen en het leveren van een woonproduct dat de markt niet oppakt. Dit voornemen wordt uitgewerkt in een bouwprogramma en moet in Q3 leiden tot een Addendum op de Woonvisie.

In het Ontwikkelperspectief Havenkwartier was beschreven dat 10% van de woningen gebouwd zou worden als sociale woning. Naar aanleiding van de brief wordt deze regel als volgt veranderd: het aandeel van 10% sociale woningen wordt gehandhaafd, maar hieraan worden wel een aantal voorwaarden verbonden.
Er zijn al ontwikkelaars met concrete plannen voor de bouw van sociale woningen. Voor die ontwikkelaars die geen plannen hebben, wordt een regeling over bijdragen voorbereid, om de minder rendabele investeringen in sociale woningen rendabeler te krijgen en te bereiken dat vastgoedeigenaren gelijk worden behandeld.

Thema: Veiligheid

- Worden er voldoende veilige wandel- en fietspaden gerealiseerd in het nieuwe plan?
- Hoe wordt voorkomen dat hulpdiensten door de toevoeging van woningen en bedrijven niet belemmerd worden in hun werk?

In het Ruimtelijk Kader is te zien dat er veel fiets- en wandelvoorzieningen worden toegevoegd aan het Havenkwartier, wat de veiligheid ten goede komt. Wat betreft toegankelijkheid bij

uitzonderlijke noodsituaties: de Veiligheidsregio beoordeelt de plannen op veiligheid, waaronder brandveiligheid. Hierdoor is het veiligheidsaspect voldoende geborgd.

Thema: Geluids- en milieuoverlast

- De nieuwe woontorens staan dicht bij de A4; dit is schadelijk door zowel de luchtkwaliteit, NOx en fijnstof voor zowel mens als natuur.
- Hoe wordt omgegaan met de mogelijke toenemende geluidsoverlast bij zowel de bouw als na de uitvoering van plannen?
- Heeft de gemeente een visie ontwikkeld, waarin de bemeten (DB en APV) worden afgewogen voor de consequenties voor omwonenden?

Is de gemeente, zoals een aantal jaren geleden, genegen om een vergunning te verlenen voor een horecamogelijkheid nabij aanlegmogelijkheden? Zo ja onder welke voorwaarden m.b.t. geluidsoverlast?

Er is een mer (milieu effect rapportage) -beoordeling gemaakt waarin de effecten op geluidsbelasting, luchtkwaliteit, veiligheid, bodemkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding, archeologie en cultuurhistorie. Deze is nog in de afrondende fase. Als deze fase is doorlopen komt het onderzoek beschikbaar. Daarnaast is een leefbaarheidseffectrapportage gemaakt, met verwijzingen naar getalsmatige onderzoeken (o.a. FSI)

De in de mer-beoordeling onderzochte luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) blijven bij een bouwopgave van maximaal 1.500 woningen onder de gestelde grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er wordt daarom op basis van deze bouwopgave geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Voor de ontwikkeling van 3.500 woningen kan deze conclusie nog niet zondermeer getrokken worden. De mer-beoordeling wordt nog gecompleteerd op het aantal van 2500 woningen (het maximaal aantal woningen is afgenomen van 3500 naar 2500). Er is niet specifiek naar veranderingen in fijnstof in het groengebied gekeken.

De huidige geluidswaarden binnen het Havenkwartier liggen (zie de mer-beoordeling) op een aantal plekken boven de gestelde normen in het kader van de Wet geluidhinder. Deze hoge geluidsbelasting is met name afkomstig van het al aanwezige wegverkeer. In de transformatie worden woningen toegevoegd aan het gebied, deze zorgen voor geen tot weinig toename van geluid. Door de ontwikkeling worden daarom geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu verwacht ten aanzien van het aspect geluid. Bij het bouwen van woningen zal gekeken worden hoe de woningen kunnen voldoen aan de geluidsnormen, met maatregelen aan de gevel of het wegdek.

Er is niet specifiek naar veranderingen in geluid in het groengebied gekeken. De geluidsoverlast voor het maken van een jachthaven en eventueel horeca zal worden onderzocht in het kader van een ruimtelijke procedure voor de aanleg van de jachthaven of bij bouwplannen met horeca. In het onderzoek zal rekening gehouden met normen die horen bij het maken van een gemengd gebied in het Havenkwartier.

Thema: Bouwoverlast & schade

- Hoe staat het met de overlast die de bouw met zich mee brengt, zoals toegankelijkheid, geluid, vibraties en luchtvervuiling?
- Is er kans op schade aan huidige woningen of waardevermindering van huidige woningen?

De eerste stap is een besluit nemen over het plan, vervolgens kan er een uitvoeringsaanpak worden opgesteld waarin dit soort elementen aan bod komen. Wel kan nu gezegd worden dat er gefaseerd gebouwd zal worden. Ook wordt een klankbordgroep uitvoering gevormd waarin ondernemers en omwonenden kunnen deelnemen, zodat zij vooraf aan de uitvoeringsfase worden geconsulteerd over de uitvoeringsaanpak. In overleg wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de hinder te minimaliseren.

Er worden verschillende maatregelen genomen om schade te voorkomen of te minimaliseren, zo worden aannemers verplicht een Car-verzekering af te sluiten voor de uitvoering van het werk. Zij krijgen van de gemeente advies over hun aanpak en een uit te voeren nulmeting door een onafhankelijk deskundig bureau. De gemeente handhaaft milieunormen en beslist over ontsluitingsroutes.

Waardevermindering door deze ontwikkeling wordt ook wel planschade genoemd en wordt benoemd in artikel 6.1 en verder van de Wet Ruimtelijke Ontwikkeling. Indien bewoners planschade vermoeden, kunnen zij gebruik maken van de procedureverordening planschade van de gemeente. De planvorming is er op gericht planschade te voorkomen. Daarvoor worden onderzoeken in bezonning, windhinder, milieu-, verkeers- en parkeereffecten uitgevoerd. Bij verandering van de bestemming voor de eigenaar wordt er naar gekeken dat de nieuwe bestemming minstens even waardevol is dan de oude bestemming en eventuele investeringen kunnen worden terugverdiend.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Datum
07-12-2020

aanvangstijd
19:00 uur

locatie
Online

betreft
Concept verslag Digitale participatiebijeenkomst Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Aanwezig:

Vanuit de gemeente Rijswijk: Armand van de Laar, Peter Bos, Marlies Swart, Durk Jellema, Henk Hartzema, Pim Heikoop, Stef Maas, Martijn de Ligt, Rick Last en Raúl Garcia

Deelnemers:
Hieronder een opsomming van de mensen die aanwezig waren tijdens de voorstelronde. Er zijn op sommige momenten meer mensen aanwezig geweest dan vermeldt staan op de lijst;

- Sander Knijnenburg (BBR bestuurslid)
- Douwe Wielinga en Liesbeth Berens (omwonenden)
- Willy Ducas (ondernemer, EPO)
- Rene Knijnenburg (ondernemer Nijverheidsstraat)
- Wim Hoonhout (omwonende)
- Frank vd Aart (VvE Vliethaven, omwonende)
- Rob Knipping (omwonende)
- Diego Rigutto (omwonende)
- Ernst Hoyer (omwonende)
- Heidi Lackner (omwonende)
- Joelle Dagnelies (omwonende)
- Leo Gordijn (omwonende)
- Marion en Sjoerd (omwonenden)
- Bianca Niesen (fractielid RijswijksBelang)
- Marc Weterings (fractielid RijswijksBelang)
- Gert Jan Kruijning (architect Sijthoff locatie)
- Caroliene van Veen en Wim Verdouw (ontwikkelaars Indola locatie)
- Michiel Juttmann (ontwikkelaar Sijthoff locatie)
- Marvin Hulspas en Nanne Veenstra (ontwikkelaars The Young Group)
- Ivar van de Drift (Industrieschap Plaspoelpolder)

Opening en mededelingen

Opening door Wethouder van de Laar.

Afspraken: Er wordt een verslag gemaakt van deze sessie, het verslag wordt aan de deelnemers toegestuurd. Ook vragen die niet worden beantwoord tijdens deze sessie worden in het verslag opgenomen. Presentaties worden bij het verslag meegestuurd. Het gaat om een presentatie over het programma van de avond en een presentatie over de Sijthoff locatie van stedenbouwkundige; Henk Hartzema.

Mededeling: de verkeerskundige van de gemeente is afwezig.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Toelichting planning en proces door Peter Pos

Begin februari biedt het college van B&W het ontwikkelkader Havenkwartier ter vaststelling aan de gemeenteraad aan. U kunt inspreken tijdens de behandeling van het ontwikkelkader in het Forum van 18 februari 2021 en de raadsvergadering van 2 maart 2021.

Na vaststelling door de gemeenteraad geeft het ontwikkelkader de richtlijnen voor de verdere uitwerking van de verschillende bouwplannen in een bestemmingsplan en /of uitgebreide vergunningsaanvraag. In deze fase zal er opnieuw een participatietraject worden doorlopen.

Vragen aan de hand van de volgende thema's

Parkeren

- *Vraag Rene K.: Er is onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen in de Nijverheidsstraat: dat zijn er geen 90. In de notities staat nog steeds dat er 90 parkeerplaatsen zijn op de Nijverheidsstraat.*
  - *Antwoord*: Klopt, de 90 parkeerplaatsen die op 12 oktober jl. zijn genoemd hebben betrekking op het noordelijke deel van het Havenkwartier: de landtong en de Handelskade, incl. een deel bij de begraafplaats. Aan te passen in notities (Actie).

- *Vraag Wim H.: Het gaat in de stukken over deelauto's, waar komen die te staan, komen die ten laste van de 90 parkeerplaatsen?*
  - *Antwoord*: vooralsnog maken deelauto-oplossingen deel uit van de bouwontwikkelingen. Op de percelen zelf worden deze aangeboden (ze maken in principe dus niet gebruik van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte). Nadeel is dat de deelauto's dan alleen voor de bewoners van dat gebouw beschikbaar zijn. We zijn nog zoekende naar mogelijkheden waarbij uitwisseling mogelijk is. Er wordt eventueel gekeken naar de optie om deze in de openbare ruimte te plaatsen, maar die overweging valt nu buiten de huidige kaders.
- *Opmerking Wim H.: Er staat een deelauto in de wijk die onvoldoende wordt gebruikt, dus die plek wordt bezet gehouden in een gebied waar de parkeerdruk hoog is.*

- *Vraag Rene K.: In de plannen wordt gesproken over een supermarkt en andere voorzieningen, kan worden voorkomen dat deze in de Nijverheidsstraat komen? I.v.m. bedrijven die daar zitten. Er zijn parkeerplekken op de Nijverheidsstraat die voor de bedrijven zijn. Daar moet goed over nagedacht worden.*
  - *Antwoord*: het is ons plan om een buurtsuper te plaatsen op de Sijthoff locatie, bij de entree vanaf de Burg. Elsenlaan. Er komt ruimte voor detailhandel met name op de Sijthoff locatie, omdat dit gebied goed bereikbaar is. Kleinere detailhandel zou hier en daar verspreid kunnen worden over gehele plangebied.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Verkeer

- *Vraag Diego R.*: *Is er bij de voorgestelde knippen rekening mee gehouden dat mensen uit de Bomenbuurt moeilijker de snelweg kunnen bereiken?*
- *Antwoord:* de verkeerskundige heeft twee locaties voor een mogelijke knip aangegeven, één aan de Handelskade en één aan de Klipperstraat, waarmee verkeer naar de bedrijven wordt gescheiden van ander verkeer. Het zou inderdaad nadeel kunnen geven voor de bereikbaarheid van de Bomenbuurt. Dat wordt nog nader onderzocht; de locatie van de knippen staat nog niet vast. Na vaststelling van het ontwikkelkader door de gemeenteraad gaan we uitzoeken wat voor de verkeersafwikkeling het beste is, waarbij verschillende belangen gewogen moeten worden. Hierbij worden alle betrokken bewoners uitgenodigd mee te denken.
- *Opmerking Wim H.: We maken ons zorgen als het gaat over verkeersontwikkeling in het geheel. Antwoord van de gemeente tot nu toe nog niet bevredigend, we hebben alsnog zorgen over de toename van het aantal verkeersbewegingen in het gebied.*
- *Antwoord:* We snappen de zorgen, maar we baseren ons op degelijk onderzoek. Dit onderzoek is op 12 oktober gepresenteerd. Daarin staat het volgende vermeld; "*Doorgaand Haags verkeer wordt ingeruild voor Rijswijks verkeer. Er ontstaat ruimte voor Rijswijks verkeer door het verplaatsen van het Haags verkeer naar de Rotterdamsebaan. Er worden ook een aantal maatregelen genomen door de gemeente; optimalisatie van kruispunten door o.a. verbetering van verkeerslichten. Het wordt niet rustiger, maar de verkeersdrukte blijft ongeveer gelijk door de maatregelen. De capaciteit van de Burg. Elsenlaan wordt anders ingevuld (meer Rijswijks verkeer).*" Uit degelijk onderzoek blijkt dat met een aantal maatregelen de verkeersdrukte ongeveer gelijk blijft, dit is voor ons geen reden om de plannen aan te passen. Verkeer blijft een aandachtspunt van gemeente, we zullen dan ook onderzoeken blijven doen, net als het monitoren van de verkeerssituatie.

Leefbaarheid en milieu

- *Vraag Diego R.: In de Bijlage 4 over de LER gaat het over de kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij wordt gekeken naar het aantal bomen met norm naar inwoner. Geldt het genoemde aantal voor heel Rijswijk of voor het Havenkwartier?*
- *Antwoord*:. Op dit moment zijn er 339 bomen in het Havenkwartier, in het plan komen er ongeveer 70 bomen bij. De straten worden verbreed met ruimte voor meer groen, er komen kleine groene pleinen, een langzaamverkeersroute met een hogere groen kwaliteit van de openbare ruimte.
  We maken meer openbare ruimte en voegen bomen toe. Rijswijk heeft gezegd dat het mooi zou zijn als er per inwoner er één boom is, maar dat is geen hard beleid.

- *Opmerking Diego R*: *Ondanks het toevoegen van openbare ruimte, neemt de hoeveelheid openbare ruimte ten opzichte van het aantal inwoners relatief af. Dit betekent, relatief gezien, minder recreatiemogelijkheden. Openbare ruimtes die tussen de gebouwen komen zullen niet worden gebruikt door huidige bewoners.*
- *Antwoord*: De gemeente denkt dat de openbare ruimtes wel aantrekkelijker zullen worden voor anderen van buiten het gebied. Er komen openbare kades, welke aantrekkelijk zijn om langs te lopen. Ook komen er waterpleinen (drijvend), ook die maken het aantrekkelijk voor de omgeving. Het Jaagpad wordt autoluwer gemaakt en er komt meer ruimte om te wandelen en fietsen.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Vraag Ernst H.. Kan het Elsenburgerbos de toename van recreanten door toename van inwoners in Havenkwartier en Pasgeld nabij het bos aan?

Antwoord. De gemeente Rijswijk heeft begrip voor de zorg van inspreker met name voor wat betreft de gevolgen voor natuurwaarden en zet in op het goed managen van de gevolgen voor en de ontwikkeling van gebruik en natuur in het groen. Concrete stappen die hierin op dit moment gezet worden zijn de uitvoering van een zoneringsplan in het Wilhelminapark, het goed begeleiden van het A4 verbredingsproject en het - vooruitlopend op verdere planvorming- in beeld brengen van bestaande en potentiele natuurwaarden van o.a. het Elsenburgerbos.

Toelichting. Op basis van de stadsvisie is de hoofdlijn van het Rijswijkse beleid dat de uitvoering van de woningbouw- en bedrijvenopgave niet ten koste mag gaan van kwantiteit en kwaliteit van het bestaande groen. Bij kwaliteit hebben wij het dan zowel over gebruikswaarden als natuurwaarden. En dat geldt dus ook voor het Elsenburgerbos. Dit beleid heeft daarom ook geleid tot de keuze dat het bouwen van meer woningen zal gebeuren in de gebieden die al bebouwd (Plaspoelpolder, de Bogaard) of in ontwikkeling (Rijswijk Buiten) zijn.

Het Elsenburgerbos maakt onderdeel uit van een grotere groenstructuur, de Zwethzone. Oorspronkelijk ingericht vanuit de randstadgroenstructuur gedachte. Later heringericht vanuit het door het stadsgewest Haaglanden gecoördineerde project “Zwethzone” met als doelstelling versterken recreatieve routes incl. aansluiting op het stedelijk gebied, het creëren van waterberging en vergroten van natuurwaarden. Dit project is afgerond.

Inmiddels heeft Rijswijk enkele vervolgstappen gemaakt voor gebruik en inrichting van de Zwethzone en de opvang van de verstedelijkingsopgave. De herinrichting van het Wilhelminapark is in uitvoering met als basis uitgangspunt om via inrichting, zonering en beheer zowel gebruikswaarden als natuurwaarden te versterken. Ook in het kader van de inpassing van de verbreding van de A4 worden maatregelen voorgesteld voor versterking van de Zwethzone. Voor Pasgeld (inclusief het Elsenburger Bos) wordt bestaande en potentiele natuurwaarden in beeld gebracht. Dat als bouwsteen voor eventuele later planvorming. We zullen hierbij naast het behoud van ook inzetten op versterking van natuurwaarden, waarbij onze inschatting is dat dit goed te combineren is met versterking van gebruikswaarden. In een vervolggesprek op de inspraakbijeenkomst is afgesproken dat de werkgroep Pasgeld wordt betrokken bij het uit te voeren natuuronderzoek. Ook zijn ze geïnformeerd over de wijze waarop bomen bij straatreconstructies vervangen of behouden worden (beleidsplan De juiste boom op de juiste plek).

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Presentatie Sijthoff locatie door Henk Hartzema (zie bijlage)

Eerst wordt het proces tot nu m.b.t. Sijthoff locatie doorgenomen. Aan het begin van de planontwikkeling zijn meerdere gesprekken tussen ontwikkelaar en gemeente gewijd aan de Sijthoff locatie, nog voordat het gehele ontwikkelkader is gepresenteerd. Er zijn toen al wijzigingen doorgevoerd met name met het oog op een aantrekkelijke groene inrichting van het Jaagpad in combinatie met sociale veiligheid, het beperken van windhinder, het beperken van schaduwwerking op bestaande en toekomstige woningen en geluidsafscherming naar bestaande woningen. Later zijn er tijdens een bijeenkomst over het Havenkwartier een aantal varianten besproken.

- *Opmerking Frank v/d A.: Er wordt nu gezegd dat op 21 februari de toren geen schaduw meer geeft. Maar die schaduw blijft dan dus 4 maanden vanaf 21 december voor de woning op de hoek van de Prunuskade. Nagezonden antwoord:* gedurende 4 maanden kan er maximaal ongeveer een uur schaduw per dag vallen op een woning langs de Prunuskade. Dat lijkt in de wintermaanden een niet onaanvaardbare schaduw-duur. Het schaduweffect is minder ernstig dan de heer van der Aart aangeeft.
- *Vraag Ernst H.*: *De toren heeft een positief effect op geluid voor het Havenkwartier, maar hoe zit dat in Elsenburgerbos? Neemt het geluid daar toe door de hoogbouw?*
  - *Antwoord*: Vermoedelijk is er weinig tot geen effect. Aan de andere zijde van de A4 wordt het geluid niet tegengehouden door hoogbouw. Weerkaatsing van geluid zou door hoogbouw kunnen plaatsvinden. Maar de afstand tot de A4 is zo groot, dat weerkaatsing niet of nauwelijks plaatsvindt. In een later stadium (bouwplanstadium) wordt geluid nog verder in beeld gebracht. Ook voor de omgeving kan dat onderzocht worden. Het is waardevol om dat wel in beeld te brengen.
- *Vraag Ernst H.: De belasting (door recreatie) van Elsenburgerbos is al hoog en op meerdere locaties in de omgeving neemt aantal bewoners toe (Bogaard, Pasgeld, Rijswijk Buiten), dus de vraag is of de capaciteit voldoende is voor Havenkwartier. Is dat getalsmatig onderbouwd?*
  - Antwoord: het groen areaal voor de bewoner van Rijswijk is zeer groot vergeleken met andere gemeenten in een stedelijke omgeving, middelgrote gemeenten. In theorie is er dus voldoende. Belangrijk om hier aandacht aan te besteden en dit te onderbouwen met onderzoek, nog in dit ontwikkelkader. De gemeente zal de vragensteller in contact brengen met een groendeskundige om het antwoord op de vraag te bespreken.

- *Vraag Douwe* W.*: We hebben het inderdaad eerder gehad over schaduwwerking. Maar programma voor plot Sijthoff is nog niet duidelijk in beeld.*
  - *Antwoord*: de architect van Sijthoff Gert-Jan Kruining wordt gevraagd een toelichting te geven op het ontwerp. In de planvorming zijn we ooit gestart met 700 woningen. Gaandeweg is dit aangepast, wat heeft geleid tot 575 woningen en 168 hotelkamers. Het programma is verschillend per deel. In de plint komen voorzieningen / commerciële ruimte. Ook komt er kantoorruimte boven de plint. Parkeergarage voor ongeveer 600 parkeerplaatsen.

- *Vraag Douwe W.: In bijlage 14 gaat het over het hoogbouwbeleid, waar een max hoogte van 100 meter wordt genoemd, maar Sijthoff wordt 122 meter. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?*
  Antwoord: er is gekozen voor een hoogte die een samenspel aangaat met de enorme omvang van EPO. Deze toren is veel smaller dan EPO, daarom is gekozen voor een iets hogere hoogte.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

- *Vraag Rob K.: Is er nagedacht over een aparte verkeersontsluiting van Plaspoelpolder naar Havenkwartier / naar Sijthoff?*
  - *Antwoord*: dit verkeer zal meteen rechtdoor steken de Limperstraat op vanaf A4. Verkeer zal weinig belastend zijn in het gebied, omdat het vrij snel vanaf snelweg het complex in gaat.

- *Vraag Wim H:* M*aken de 575 woningen op Sijthoff locatie deel uit van de 2500 woningen in het havenkwartier?*
  - *Antwoord*: ja, de Sijthoff ontwikkeling hoort bij het havenkwartier.
- *Opmerking Frank v/d A.: Dan moeten er ongeveer 2000 woningen op alle andere locaties in totaal komen. Benieuwd naar de verdeling over de wijk.*

- *Opmerking* Frank v/d A*.: Let ook op zaken als pakketbezorging busjes in de wijk, toename van jongeren aan de Vliet, afval en overlast, parkeerdruk die nu al hoog is.*
  - *Antwoord*: daar gaan we in het vervolg verder naar kijken, naar dit soort concrete voorbeelden.

- *Vraag Liesbeth B.: Wordt het ontwikkelkader nog aangepast naar nieuwe plannen voor de Nijverheidsstraat (zoals op 12 oktober) Nijverheidsstraat? Wat is de status van het stedenbouwkundig plan?*
  - *Antwoord*: de nieuwe plannen worden opgenomen in besluitvorming over het ontwikkelkader. De besproken plannen van 12 oktober zijn geldig. De gemeente zal het eerder gemaakte Ruimtelijk Kader en de nieuwe plannen voor de Nijverheidsstraat samenvoegen in één duidelijk document, waar de aanpassingen duidelijk in zijn verwerkt.

De gemeente heeft geprobeerd de zorgen te beantwoorden en de belangrijkste punten concreet te bespreken. Wij denken dat de nadelen maar in beperkte mate plaatsvinden (zoals verkeer, parkeren, bezonning, etc.). Daarom zien wij geen reden de plannen ingrijpend aan te passen. We beseffen dat niet iedereen hetzelfde vertrouwen heeft als ons in de plannen. We leiden daarom dit verslag met de zorgen door naar de gemeenteraad, zodat zij goed geïnformeerd zijn over de pro’s en contra’s.

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Antwoorden op vragen vanuit de inspraakavond Havenkwartier 7 december '20

Inleiding. De gemeente Rijswijk ontving kort voor de inspraakavond van 7 december onderstaande vragen van het Havencollectief. Deze vragen zijn zo goed als mogelijk mondeling beantwoord tijdens de inspraakavond. Onderstaand zijn alle vragen schriftelijk beantwoord. Daarnaast volgde uit een vraag van inspreker Ernst Hoyer van het Jaagpad een uitzoekopdracht. Het antwoord op zijn vraag is helemaal onderaan dit verslag vermeld.

Antwoorden op schriftelijke vragen vanuit Havencollectief

"We ontvangen opnieuw veel informatie, bedankt voor de transparantie en het verzette werk, maar het is taaie stof voor belanghebbenden. "

Vraag 1. **We lezen dat het ontwikkelkader niet wordt aangepast op basis van de inspraakreacties. Er is alleen een stedenbouwkundig plan opgesteld voor de Nijverheidsstraat, waarmee het ontwikkelkader nader wordt ingevuld. Wij zouden de hoogteaccenten voor de Nijverheidsstraat graag verwijderd zien in het Ontwikkelkader.**

- Waarom hebben we een heel lang inspraaktraject en wordt dan toch besloten niets aan het ontwikkelkader van mei 2019 te wijzigen?
- Wat is de status van het stedenbouwkundig plan t.o.v. het ontwikkelkader? Gaan ontwikkelkader en stedenbouwkundig plan tegelijk naar het College en raad en hebben die dan een gelijke status?
- Antwoord. Er komt één document waarin het Ruimtelijk Kader (door u aangeduid als ontwikkelkader) en het stedenbouwkundig plan Nijverheidsstraat worden samengevoegd. Bij tegenstrijdigheid tussen deze twee documenten geldt dat de laatste gemaakte afspraken, nl. het plan voor Nijverheidsstraat, voorrang hebben boven afspraken over het Ruimtelijk Kader.

Vraag 2. **Het aantal woningen dat wordt toegevoegd.** Kern van ons betoog is in iedere bijeenkomst geweest dat het toe te voegen **aantal woningen veel te groot is voor zo'n kleine locatie bovenop het bestaande programma aan bedrijfsruimte en toe te voegen voorzieningen andere voorzieningen, zoals een hotel**. Dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid, waaronder parkeren, verkeer, wind, bezonning en geluidsoverlast rond het water.

Het aantal woningen van 2000 - 2500 woningen is nog steeds te hoog in onze beleving. Dat zijn meer woningen dan er nu in de Bomenbuurt en het Havenkwartier staan (samen 1.800). In de tekst wordt het geframed alsof er 1000 woningen van de plannen af zijn gegaan, maar in de eerste bijeenkomst is al aangegeven dat het eerder 2500 dan de eerdergenoemde 3000 - 3500 woningen zouden zijn. We zien hierin nog onvoldoende beweging. Dat betekent heel veel extra bewoners en dus verkeersdruk.

- Antwoord. Het is bekend dat het plan voor het Havenkwartier een hoge dichtheid krijgt. In het Ontwikkelkader en de antwoorden op reacties is toegelicht dat deze dichtheid voorkomt uit de opgave voor de Plaspoelpolder (o.a. van de gemeenteraad) om in het Havenkwartier werken en wonen te combineren. Het combineren van wonen boven werken vergt hoge investeringen in parkeergarages, vergroening en andere vormen van het aantrekkelijk maken van het gebied. Deze investeringen moeten met voldoende wooneenheden worden terugverdiend. Daarnaast komt de hoge dichtheid voort uit de wens om draagvlak voor voorzieningen te creëren. Deze voorzieningen zijn nodig om dit gebied aantrekkelijk te maken voor de doelgroep van kleine huishoudens van jongeren en ouderen. Het uitvoeren van het plan Havenkwartier draagt met meer levendigheid, een hoger

voorzieningenniveau en sociale veiligheid bij aan het verbeteren van het vestigingsklimaat in de gehele Plaspoelpolder.
Een flinke toename van het aantal inwoners in het gebied levert niet per definitie een nadeel voor de omgeving op. Hierboven staan juist voordelen genoemd. Veel extra inwoners in het Havenkwartier is pas een nadeel als deze inwoners zorgen voor concrete nadelen. We hebben drie genoemde concrete nadelen onderzocht, verkeer, beschaduwing en windhinder, en zijn tot de conclusie gekomen dat deze nadelen met maatregelen kunnen worden weggenomen.

Verkeer

Mogelijk nadeel: het wordt tot 10% drukker zonder maatregelen op de Burg. Elsenlaan. Zie hiervoor de presentatie van 12 oktober 2020. De gemeente neemt de volgende maatregelen om dit nadeel substantieel te verkleinen;

- Maatregelen ter bevordering van de doorstroming van auto's bij de kruisingen van de Burgemeester Elsenlaan met de Generaal Spoorlaan en met de Sir Winston Churchilllaan (betere afstelling verkeerslichten, kleine fysieke aanpassingen)
- Maatregelen ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, zoals: toepassen van lage parkeernormen, het aanbieden van deelmobiliteit, het invoeren van betaald parkeren, het niet verstrekken van vergunningen voor straat parkeren aan bewoners, het verbeteren van het fietspad naar het station (financiering vanuit de mobiliteitsvisie).

Daarnaast helpt de geplande verhoging van de frequentie van treinen per 2023 door NS van 4 naar 6 keer per uur en het in standhouden van het bestaande aanbod aan bussen en trams in de omgeving (een eventuele invloed van corona op dit plan is niet bekend, de spoorbaanverdubbeling richting Delft is al in uitvoering).

Beschaduwing

Mogelijk nadeel: er komt veel schaduw op bestaande woningen. We nemen de volgende maatregelen om dit nadeel te beperken tot een aanvaardbaar minimum. Het is niet mogelijk elke schaduwwerking uit te sluiten vanwege de enorme lengte van schaduwen aan het begin en einde van de dag.

- We voorkomen schaduwhinder door aan deze bouwplannen de eis te stellen dat ze moeten voldoen aan de strenge TNO-norm. In Rijswijk wordt normaal gesproken de lichte TNO-norm toegepast. Voor meer informatie over de TNO-normen: https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/bezonning/. Door deze eis te stellen zijn al aanpassingen gedaan aan de bouwplannen, zoals de breedte van de Sijthoff toren, de hoogte van de Indola-toren en het schrappen van de toren op de Betoncentrale-locatie. Bij de verdere uitwerking zullen de bouwplannen blijvend getoetst worden aan deze norm.

Windhinder

Mogelijk nadeel: er komt veel windhinder door de bouw van de Sijthoff-toren nabij een locatie waar veel mensen recreëren langs het Jaagpad. We nemen de volgende maatregelen om dit nadeel te beperken tot een aanvaardbaar minimum.

- We voorkomen windhinder door aan alle bouwplannen de eis te stellen dat ze voldoen aan de NEN-normen ten aanzien van windhinder. Voor meer informatie over de NEN-normen: https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/omgevingsthema/windhinder/. In het Ruimtelijke Kader zijn de normen gesteld aan de hand van de gewenste activiteiten op verschillende plekken. Zo krijgt

een locatie waar recreëren belangrijk is, strengere normen opgelegd dan een locatie waarvoor al vervoeren plaats vindt. In de presentatie van 12 december is aangetoond dat in de vormgeving en situering van de toren van het Sijthoffcomplex al rekening is gehouden met het voorkomen van windhinder op het Jaagpad.

3. Type woningen

De wethouder noemde in het stuk in de Telegraaf dat er ook grondgebonden stadswoningen komen. Eerder was zijn stelling dat dit niet rendabel was in het gebied. We begrijpen dat het toch wel kan?

- Vraag. Waar zijn die grondgebonden woningen gepland?
- Antwoord. In fase 2, in de overgangszone naar de Prunuskade is **mogelijk** ruimte voor grondgebonden woningen.
- Vraag. Waarom geen grondgebonden woningen aan de Nijverheidsstraat?
- Antwoord. Op de begane grond is de beperkte ruimte tussen de verbreedde straat en de nieuwe kade bestemd/benodigd voor bedrijven, stijgpunten naar de woningen en afritten naar de parkeergarage. Er is daardoor geen ruimte voor grondgebonden woningen. De indeling van de appartementen erboven moet nog bepaald worden. In een volgende fase is daarop enige inspraak mogelijk.

Vraag. We lezen in de Notitie woningbouw (bijlage 10) dat 1/3 van het programma bestaat uit studio's en microappartementen kleiner dan 50m2. Beoogde doelgroep bestaat uit werkende jongeren en studenten. Dit heeft ook extra impact op de leefbaarheid (geluid, zwerfafval, etc.). Dat zit niet in het LER (leefbaarheidseffectrapportage, red.).

- Antwoord. M.b.t. **zwerfafval** - In het algemeen zorgt de toename van de sociale controle voor vermindering van zwerfafval. Wij kennen de relatie tussen jonge werkenden/ studenten en zwerfafval niet. Met het plannen van woningen voor gezinnen in plaats van voor jongeren voorkom je zwerfafval overigens niet (snoep- en drinkafval). M.b.t. **geluid** - Het beeld in de samenleving is dat studenten en jongeren gemiddeld meer geluid dan ouderen of volwassenen maken. Of dit werkelijk zo is, laten we in het midden want is in deze situatie niet relevant. De afstand tussen de nieuwe woningen en bestaande woningen is te groot voor enige overlast naar bestaande woningen. Gemeente Rijswijk draait verder al 5 jaar proef met de huisvesting van een groot aantal studenten op Jaagpad 1 nabij de woningen van de Prunuskade. Van deze situatie is tot op heden gen enkele klacht geregistreerd. Deze ervaring en de grote afstanden geven geen aanleiding tot vrees voor geluidsoverlast. Er is dus wat ons betreft geen nadelig leefbaarheidseffect naar de omgeving.

4. Hoogteaccenten

In de plannen zitten nog verschillende hoogteaccenten. De meeste hiervan zijn verder nog niet of nauwelijks besproken, op de Nijverheidsstraat na. De volgende opmerkingen en vragen hierover:

a) Nijverheidsstraat:
   - Vraag. Langs de korte arm (op het terrein van Betoncentrale en IPP, waarvan de gemeente mede-eigenaar is) zijn 10 verdiepingen/ 30 meter nog steeds heel hoog.
- Antwoord. Wat de gemeente betreft wordt de inzet op de flink lagere bouwhoogte, die gepresenteerd is op 12 december 2020, gehandhaafd. Wij hebben uit de bijeenkomst van 12 oktober 2020 vernomen dat veel mensen de verlaging een goede ontwikkeling vonden.
   - Vraag. Op de Indola-locatie is nu een stevige toren van 50 meter voorzien, ook hier wordt wat ons betreft ingezet op een lagere maximale bouwhoogte.

- Antwoord. Ook hier geen aanpassing op voornoemde reden.

b) Vraag. De Sijthoff-locatie. Zoals we in de antwoorden in bijlage 17 lezen, lijkt de gemeente (en de ontwikkelaar?) niet open voor bespreking hiervan met omwonenden. Onze wens is vanaf het begin geweest (en volgens ons zijn we hier ook duidelijk over geweest) dat wij het belangrijk vinden dat belanghebbenden meepraten en denken over de dichtheid, de maximale bouwhoogte en nadere invulling van het plan. De gang van zaken nu voelt alsof we door het gesprek over de Nijverheidsstraat te voeren buitenspel staan voor de Sijthoff-ontwikkeling. Daar zijn we het zeer mee oneens.

- Antwoord. De Sijthoff locatie is tijdens diverse inspraakbijeenkomsten aan bod geweest. In juli 2019 was de herontwikkeling van deze locatie onderdeel van de totale presentatie. Verschillende insprekers hebben toen gereageerd op de hoogbouw in het hele gebied, waaronder de Sijthoff locatie. Vanwege deze reacties hebben we in oktober 2019 een presentatie gegeven waarin alternatieve locaties voor de toren op de Sijthoff locatie werden getoond en vergeleken. Aan de hand daarvan en uw reacties is besloten de locatie van de toren niet te wijzigen. De belangrijkste reden was dat de toren op de voorgestelde plek minder schaduw gaf dan op de locatie nabij EPO omdat de toren nabij EPO veel schaduw werpt op het achterliggende gebied, waarin ook woningen worden gepland, en op de huidige locatie vooral schaduw geeft op de Vliet.
  In het overleg met Havencollectief van juni 2020 hebben we aangegeven dat wij ons zouden richten op veranderingen in de Nijverheidsstraat, niet op de Sijthoff-locatie. Wij hebben toen toegelicht dat de plannen voor de Sijthoff-locatie passen in de hoogbouwvisie en de Toekomstvisie Plaspoelpolder. Daarop hebben wij ons gericht op aanpassingen van de plannen aan de Nijverheidsstraat. Deze conclusie is in een goedgekeurd verslag beschreven.
  Afgelopen 7 december heeft u op uw verzoek een uitgebreide toelichting gehad op de plannen voor Sijthoff.
  De Sijthoff ontwikkeling incl. hoge gebouwen past in de hoogbouwvisie en de etalagezone die de gemeente langs de A4 voor ogen heeft. Deze ontwikkeling ligt op grote afstand van woningen (meer dan 200 tot 400 meter). Het bouwplan voldoet aan onze hoge eisen ten aanzien van het voorkomen van windhinder en schaduwwerking De gemeente ziet dan ook geen reden om de plannen voor de Sijthoff locatie ter discussie te stellen. De uitwerking van de plannen in een bestemmingsplan of vergunningsaanvraag zal wel ter discussie staan.

5. Er zijn nu twee **jachthavens** ingetekend in het ontwikkelkader. Jachthavens geven veel **geluidsoverlast van recreanten en hebben een negatief effect op de waterkwaliteit**.

a) Vraag. *Als een jachthaven ontwikkeld moet worden, kan dit dan bij voorkeur in de lange arm worden gesitueerd, in het bedrijventerrein, waar de geluidsoverlast minder impact heeft? Dit kan nu niet worden vastgelegd.*

- Antwoord. Wij nemen kennis van deze voorkeur, en wij nemen dit mee bij de verdere uitwerking. De omgeving wordt overigens betrokken bij de verdere uitwerking van de stadshaven.

b) Vraag. *Kan vastgelegd worden dat een eventuele terrasvergunning alleen overdag geldt en niet in de avonduren?*

- Antwoord. Dit kan nu niet worden vastgelegd. We nemen uw wens mee bij de verdere uitwerking van de plannen en zullen onderzoeken of met het situeren van een terras voldaan kan worden aan de gebruikelijke eisen ten aanzien van het voorkomen van hinder, zoals deze in de rest van Rijswijk worden toegepast.

6. Financiën, kostenverhaal (bijlage 15) en rekenregel extra hoogte als openbare ruimte wordt toegevoegd (Stimuleringsregeling ontwikkelkader, bijlage 1 en 2, p.64)

Bijlage 15 over kostenverhaal is een erg technische. Hij roept twee vragen op:

a) *Vraag. In hoeverre wijkt dit af van de regeling op andere ontwikkellocaties?*
- Antwoord. Wijkt niet af, is in overeenstemming met het beleid voor de ontwikkellocatie In de Bogaard.

b) *Vraag. Is hij al besproken met de eigenaren/initiatiefnemers?*
- Antwoord. Ja.

De Stimuleringsregeling bestaat eruit dat toegevoegde openbare ruimte met een factor twee mag worden toegevoegd in de hoogte. Onze zorg is dat de minst aantrekkelijke openbare ruimte hiervoor beschikbaar wordt gesteld, denk bijvoorbeeld aan een plek in de schaduw van hoogbouw. Hoe wordt vastgelegd dat:

c) *Vraag. Er niet onaantrekkelijke/voor het publiek oninteressante ruimte wordt 'opgeofferd' om een toren te realiseren?*
- Antwoord. De gemeente stelt een Q-team (kwaliteitsteam) in die het college adviseert over de kwaliteit van de plannen op het gebied van stedenbouw, architectuur en inrichting openbare ruimte. Dit Q-team heeft een belangrijke adviserende rol bij de uitwerking van de plannen. De openbare ruimte moet aan hoge eisen voldoen (van het Q-team) voordat het college en de raad aan deze plannen meewerken. Het Q-team zal een beeldkwaliteitskader opstellen, dat eisen stelt aan bouwplannen. De kwaliteit van het openbaar gebied zal worden bewaakt aan de hand van een nog op te stellen kader. Dit kader wordt opgesteld aan de hand van het principestraatprofiel, de notitie groen en natuur, de notities over verkeer en parkeren, de gemeentelijke eisen aan het beheren van openbare ruimten, en in algemene zin aan het ruimtelijk kader.

d) *Vraag. De openbare ruimte ook publiekelijk toegankelijk moet zijn? (We denken nu concreet aan het binnengebied bij de Indola locatie, maar er liggen nog veel meer ontwikkelingen in het verschiet.) De toegevoegde openbare ruimte moet dus aan de straatzijde liggen, openbaar toegankelijk zijn en bij voorkeur ook zonnig.*
- Antwoord. De Stimuleringsregeling extra openbaar gebied uit het Ruimtelijk Kader stelt als eis dat openbare ruimte openbaar toegankelijk moet zijn, Bij Indola gaat het om verbreding van het straatprofiel van de Nijverheidsstraat, de pleintjes ter weerszijden van de hoogbouw, die extra bouwhoogte rechtvaardigen. Het maken van een niet-toegankelijk dakpark telt niet mee bij het mogelijk maken van extra bouwhoogte in het kader van de voornoemde Stimuleringsregeling.

e) *Vraag. Het 'bouwplafond' niet hoger is dat de hoogten uit het Ontwikkelkader/ het nadere stedenbouwkundig kader? (Deze expliciete verwijzing ontbreekt nu.)*
- Antwoord. We vragen de raad het Ontwikkelkader vast te stellen als richtlijn voor de uitwerking van de bouwplannen in bestemmingsplannen of vergunningsaanvragen. Deze bestemmingsplannen en vergunningsaanvragen zullen opnieuw aan de raad ter vaststelling worden voorgelegd (uitgezonderd bouwplannen met een kleine impact, de zgn. wettelijk bepaalde kruimelgevallen). Bij de uitwerking zullen de richtlijnen gevolgd worden. Als er argumenten zijn om van de richtlijnen af te wijken, zal dit vermeld worden in het voorstel ten aanzien van het bestemmingsplan of de vergunningaanvraag dat aan de raad wordt voorgelegd.

7**. Het document "Inspraakreactie 2019" (p.3 van bijlage 17) leest als een onderbouwing van het voorstel van de gemeente en niet als een samenvatting van de inspraakreacties.**

*Vraag**. De argumenten en bezwaren die genoemd werden door de omwonenden en ondernemers in het gebied worden hierin weggelaten of slecht verwoord. We voelen ons hierin niet serieus genomen.*

Concept verslag

Digitale participatiebijeenkomst

Havenkwartier d.d. 7 december 2020

Antwoord. Het document Inspraakreacties 2019 bestaat uit twee delen: een samenvatting van de inspraakreacties en de antwoorden daarop. Het klopt dat de inspraakreacties kort zijn samengevat. We hebben de reacties zo adequaat mogelijk weergegeven. In de antwoorden wordt uitgebreid ingegaan op de inhoud van de inspraakreacties.


Digitale inloop
Rijswijk
Bijeenkomst Havenkwartier
Maandagavond 7 december19:00 – 20:30

0


Opening
Rijswijk
Bijeenkomst Havenkwartier
Maandagavond 7 December 19:00 – 20:30

1

Spelregels



Programma



Tijdens de presentaties op mute



Met respect voor elkaar



Chat buiten gebruik



Projectwebsite:
https://www.rijswijk.nl/projecten/havenkwartier



Aanspreekpunten:
mswart@rijswijk.nl
pbos@rijswijk.nl

2

Programma

19:00	*Opening*
19:05	*Welkom door Armand van de Laar*
19:10	*Proces door Peter Bos*
19:15	*Ruimte voor vragen door insprekers en toelichting door sprekers namens de gemeente*
19:45	*Toelichting Sijthoff locatie door stedenbouwkundige Henk Hartzema*
20:15	*Afronding*

3


Welkom
Rijswijk
Armand van de Laar
Wethouder Ruimtelijke en economische ontwikkeling,
Duurzaamheid en Stadsbeheer

4


Proces
Rijswijk
Peter Bos
Projectleider gemeente Rijswijk

5

Ruimte voor vragen door insprekers en toelichting door sprekers namens de gemeente

Rijswijk

- *Parkeren*
- *Verkeer*
- *Milieu/ mer-beoordeling / LER*
- *Participatie/ Proces*
- *Stedenbouw*
- *Overig*

6

Sijthoff locatie

Rijswijk



Henk Hartzema

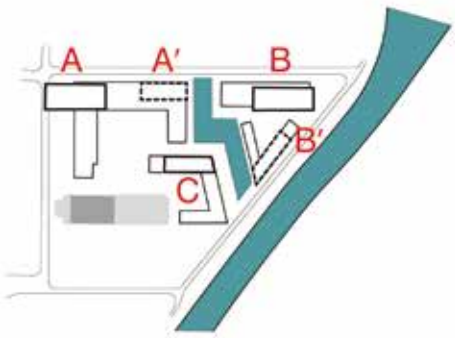
Stedenbouwkundige

7

Overzicht ontwikkeling Sijthoff-complex - **Ontwerp 1** *nov '17*



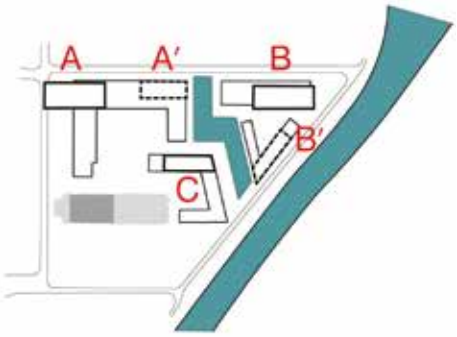
		A hoogte / breedte	A' hoogte / breedte	B hoogte / breedte	B' hoogte / breedte	C hoogte / breedte
1	november 2017	70 / 56	- / -	100 / 70	- / -	50 / 73
2	december 2017	76 / 53	- / -	120 / 43	- / -	50 / 60
3	maart 2019	72 / 42	35 / 41	122 / 42	29 / 51	59 / 43



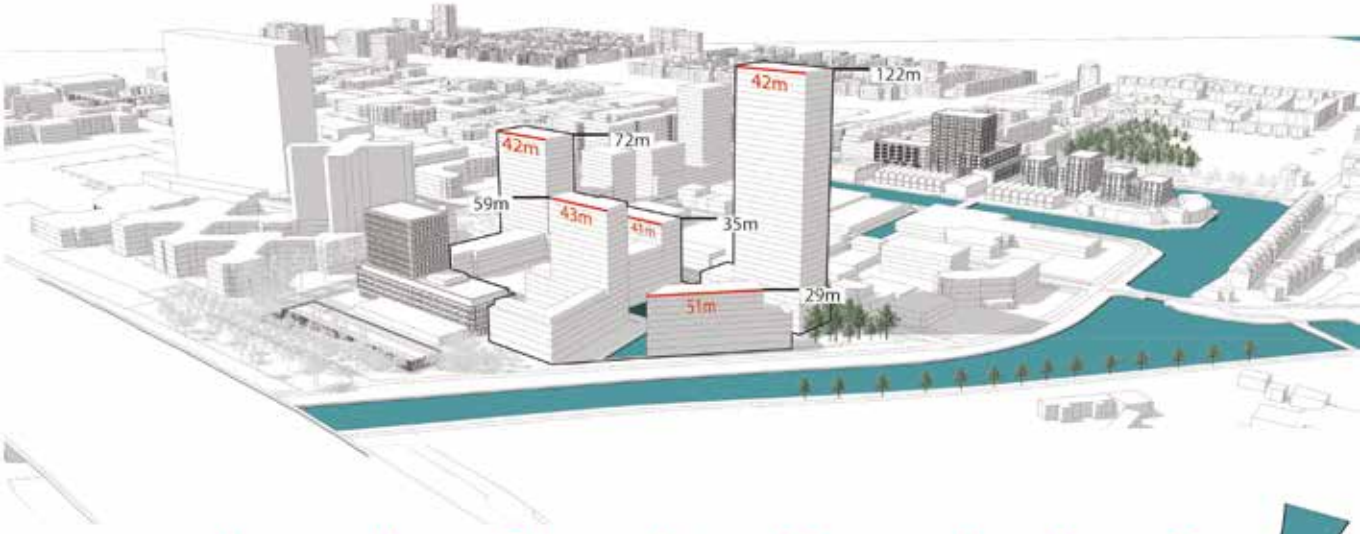
Overzicht ontwikkeling Sijthoff-complex - **Ontwerp 2** *dec '17*



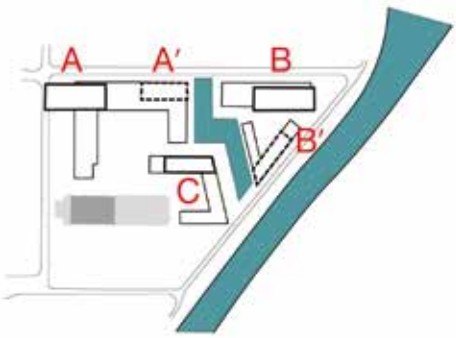
		A hoogte / breedte	A' hoogte / breedte	B hoogte / breedte	B' hoogte / breedte	C hoogte / breedte
1	november 2017	70 / 56	- / -	100 / 70	- / -	50 / 73
2	**december 2017**	**76 / 53**	- / -	**120 / 43**	- / -	**50 / 60**
3	maart 2019	72 / 42	35 / 41	122 / 42	29 / 51	59 / 43



Overzicht ontwikkeling Sijthoff-complex - **Ontwerp 3** *mrt '19*



		A hoogte / breedte	A' hoogte / breedte	B hoogte / breedte	B' hoogte / breedte	C hoogte / breedte
1	november 2017	70 / 56	- / -	100 / 70	- / -	50 / 73
2	december 2017	76 / 53	- / -	120 / 43	- / -	50 / 60
3	maart 2019	72 / 42	35 / 41	122 / 42	29 / 51	59 / 43



Overzicht ontwikkeling Sijthoff-complex



1 november 2017

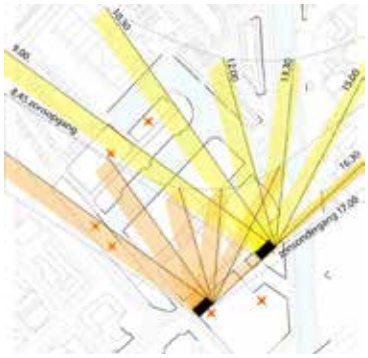
2 december 2017

3 maart 2019

Schaduwstudie Sijthoff complex *uit presentatie bewonersavond 14 oktober 2019*

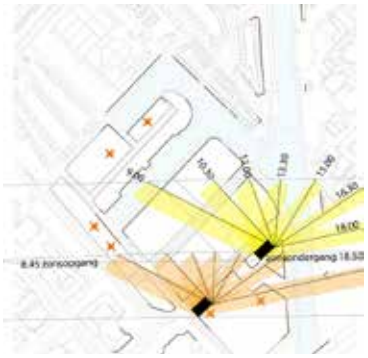
Huidige planvorm

21 januari

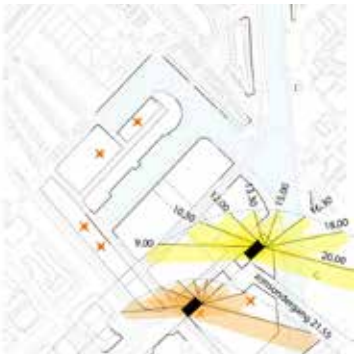


Na 21 februari
geen schaduw op Prunuskade

21 maart

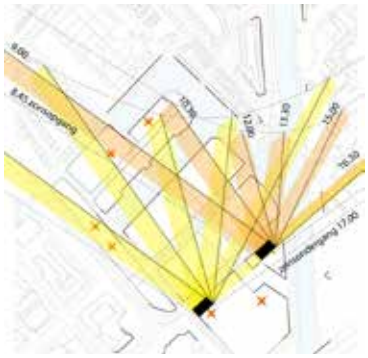


21 juni



Variant: wissel

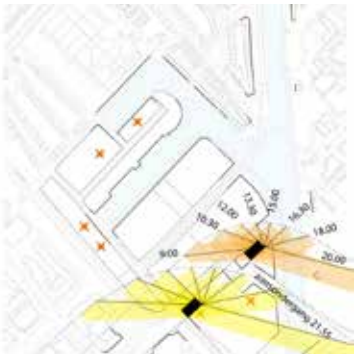
21 januari



21 maart

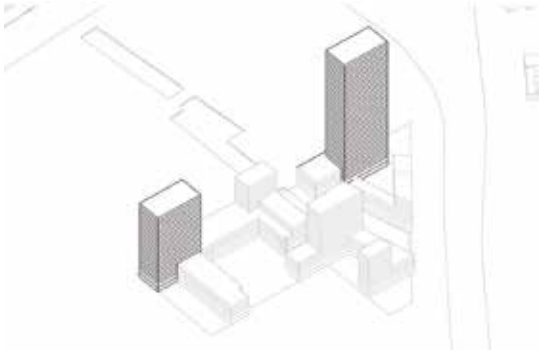


21 juni



Schaduwstudie Sijthoff complex *uit presentatie bewonersavond 14 oktober 2019*

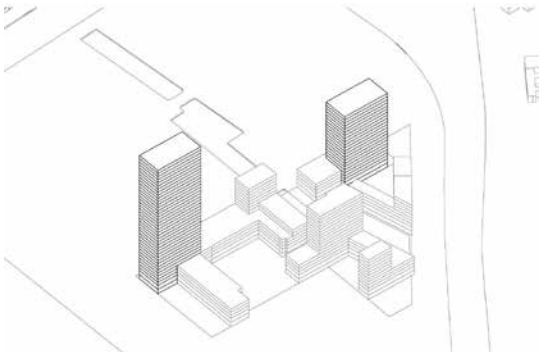
Huidige planvorm





Schaduwval 120m
80% Open ruimte
13% Bouwvelden
7% Bestaande woningen

Variant: wissel



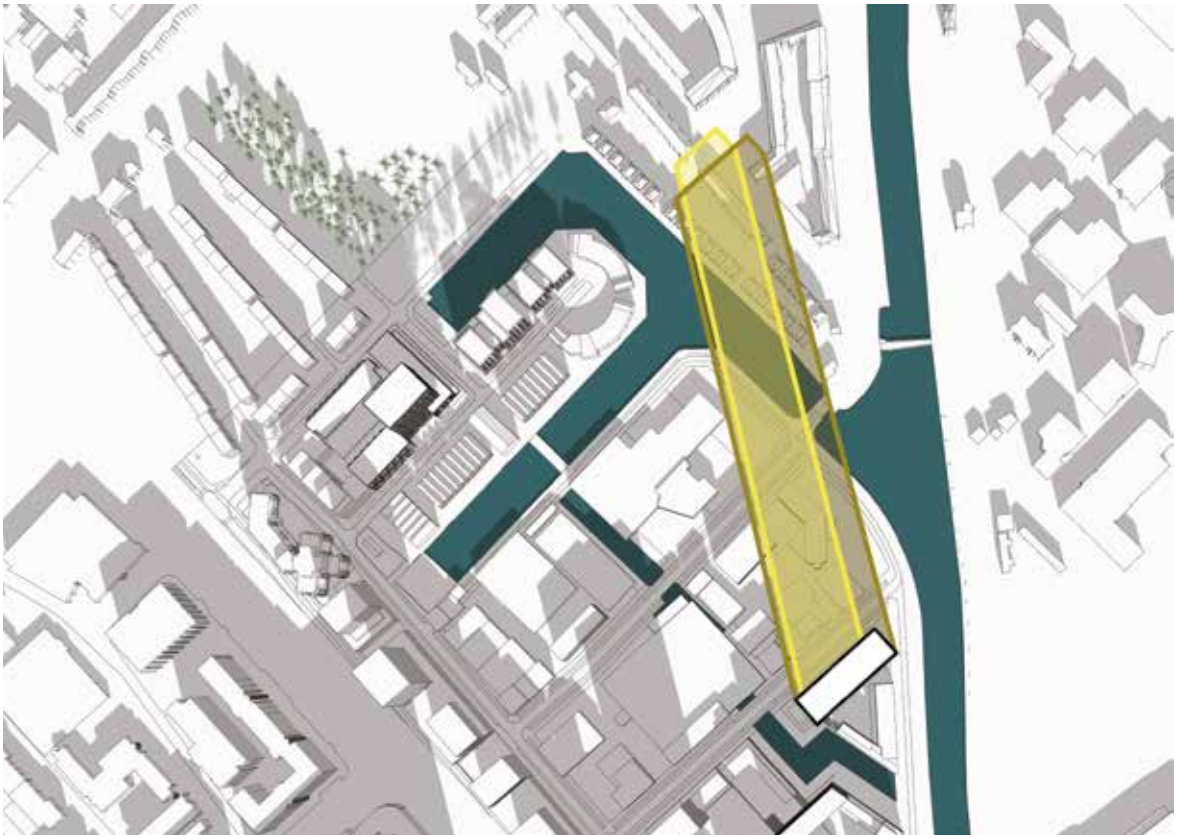


Schaduwval 120m
64% Open ruimte
32% Bouwvelden
4% Bestaande woningen

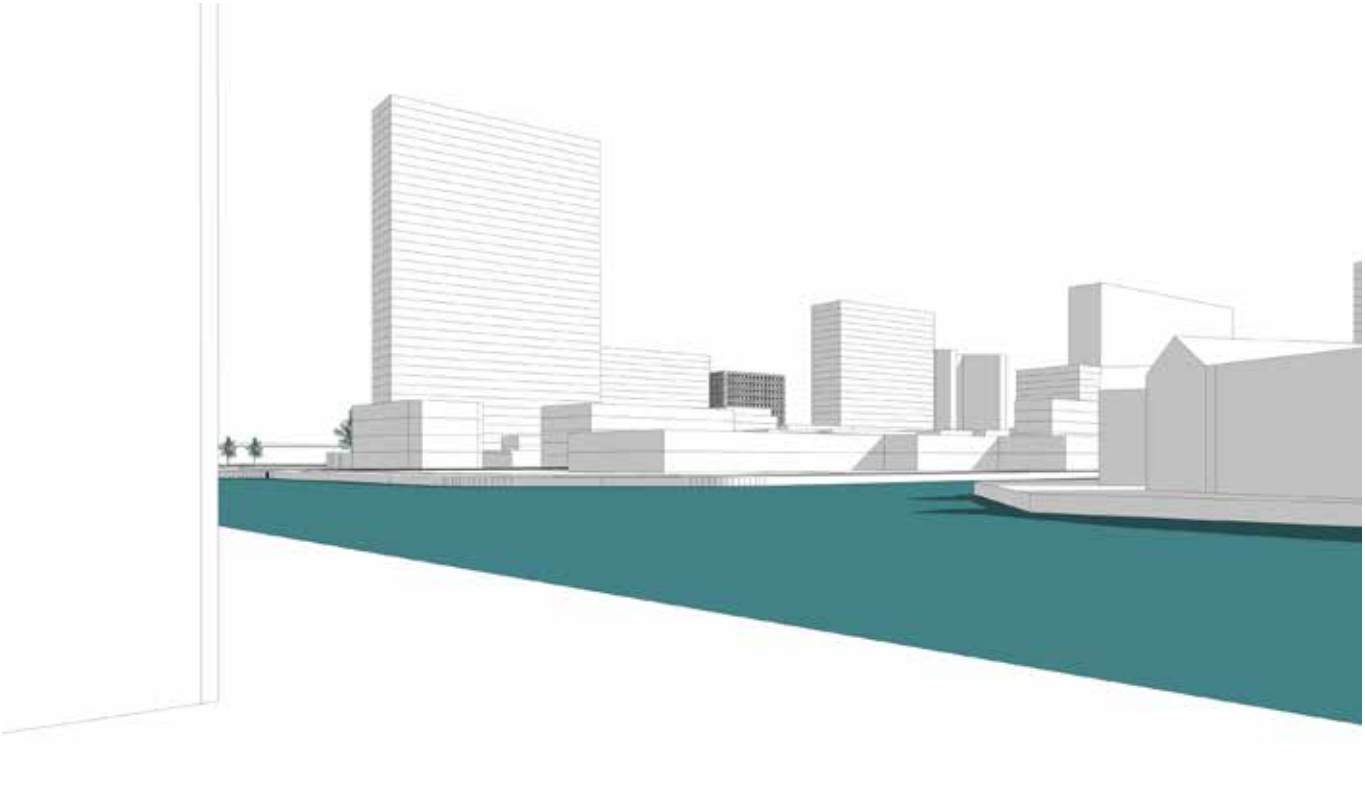
Impact aanpassingen ontwerp **Ontwerp 3 (huidig ontwerp) op 21 januari om 12:00 uur**



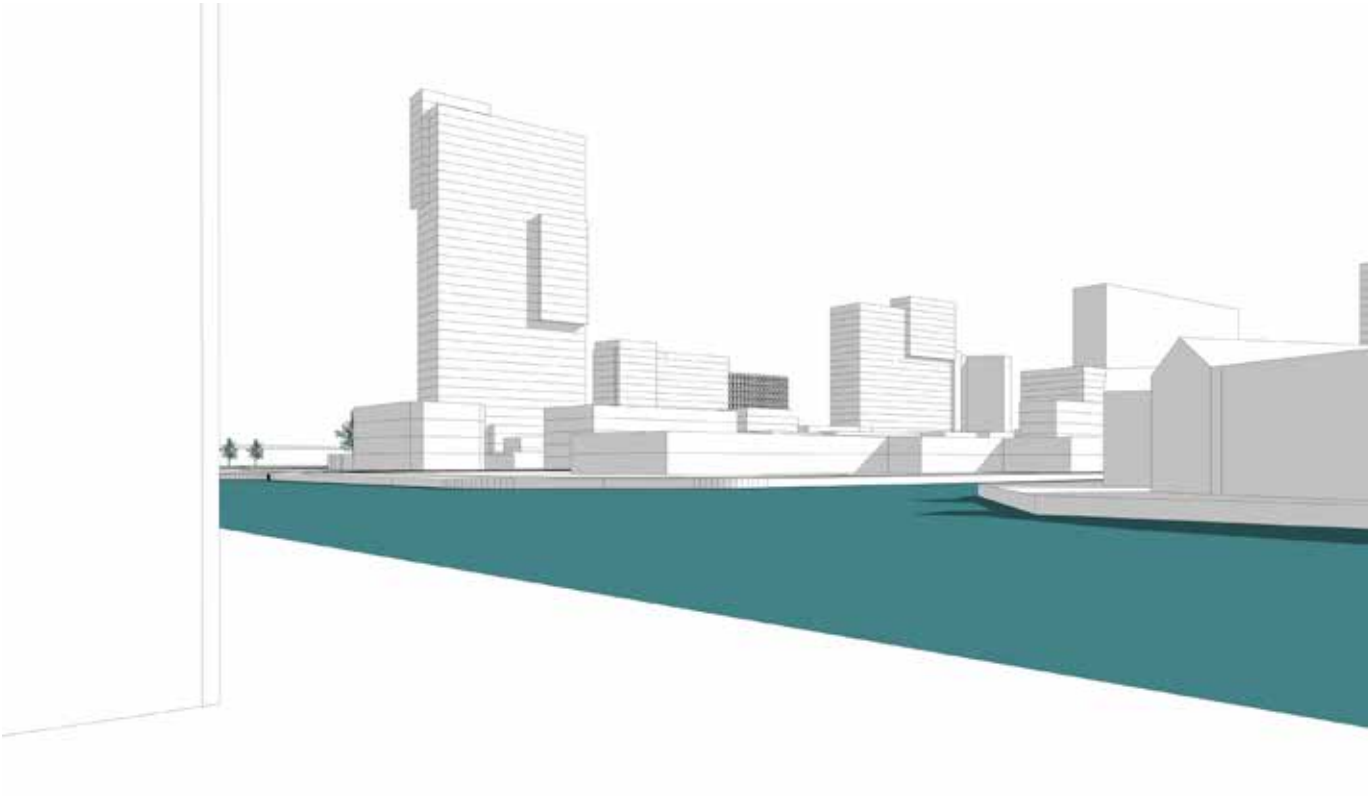
Impact aanpassingen ontwerp **Projectie ontwerp 1 (donkere lijn) op 21 januari om 12:00 uur**



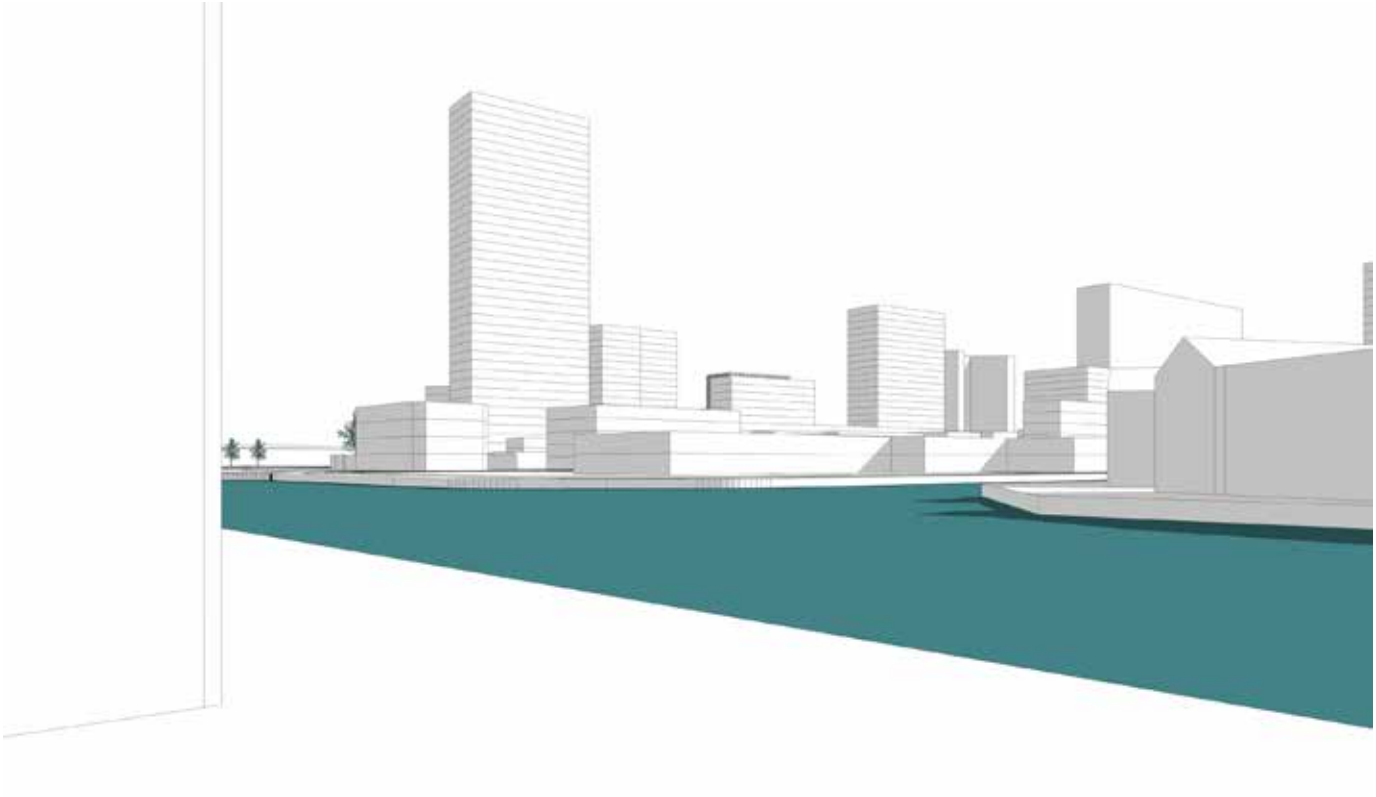
Impressie Prunuskade - **Ontwerp 1** *nov '17*



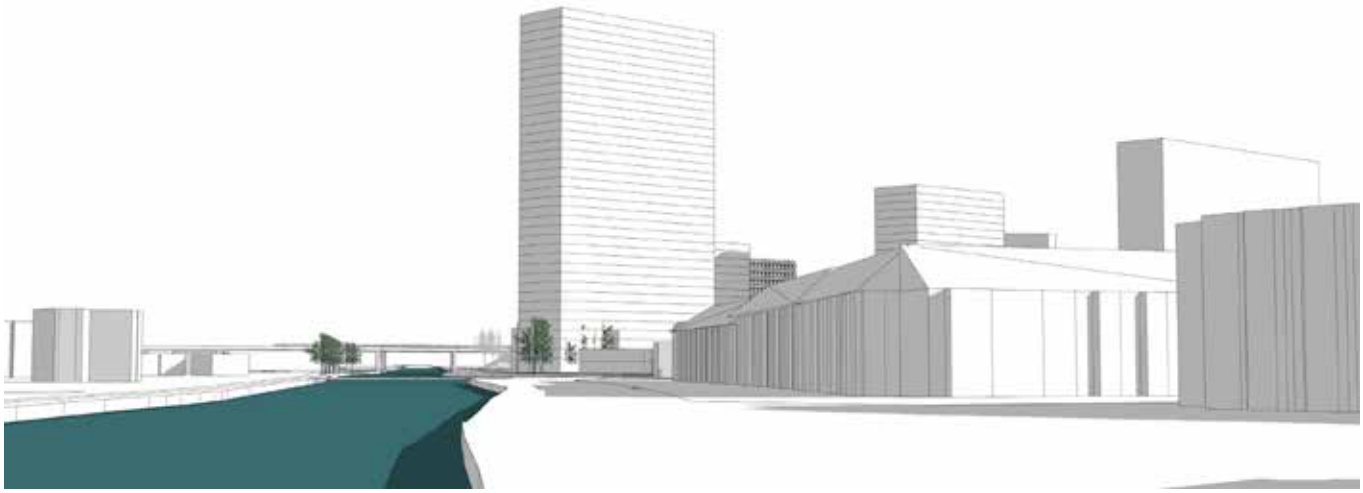
Impressie Prunuskade - **Ontwerp 2** *dec '17*



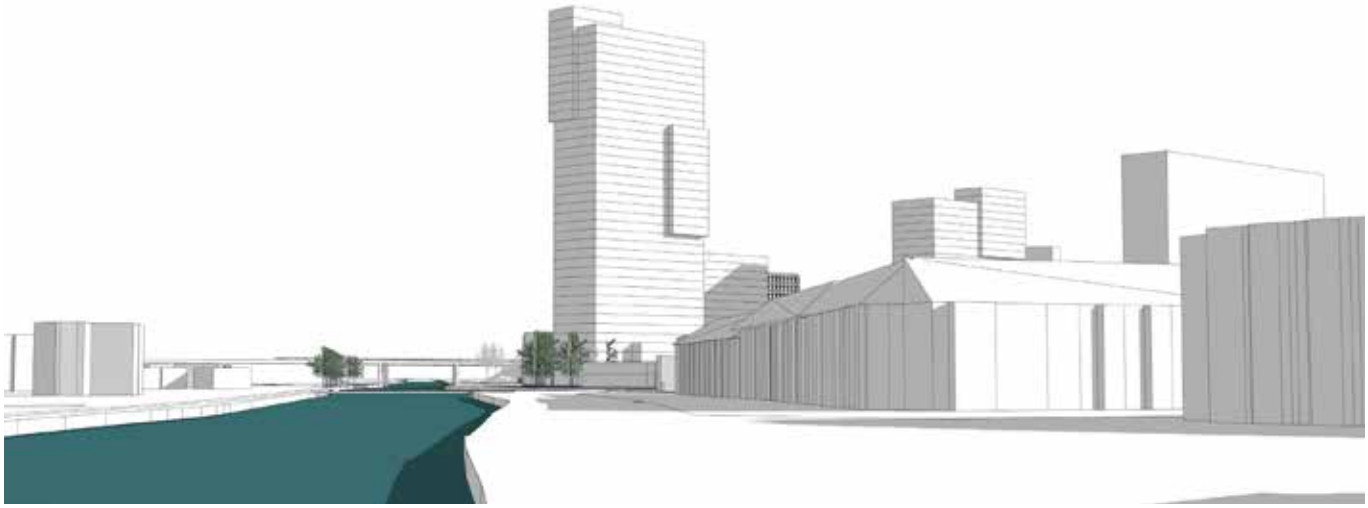
Impressie Prunuskade - **Ontwerp 3** *mrt '19*



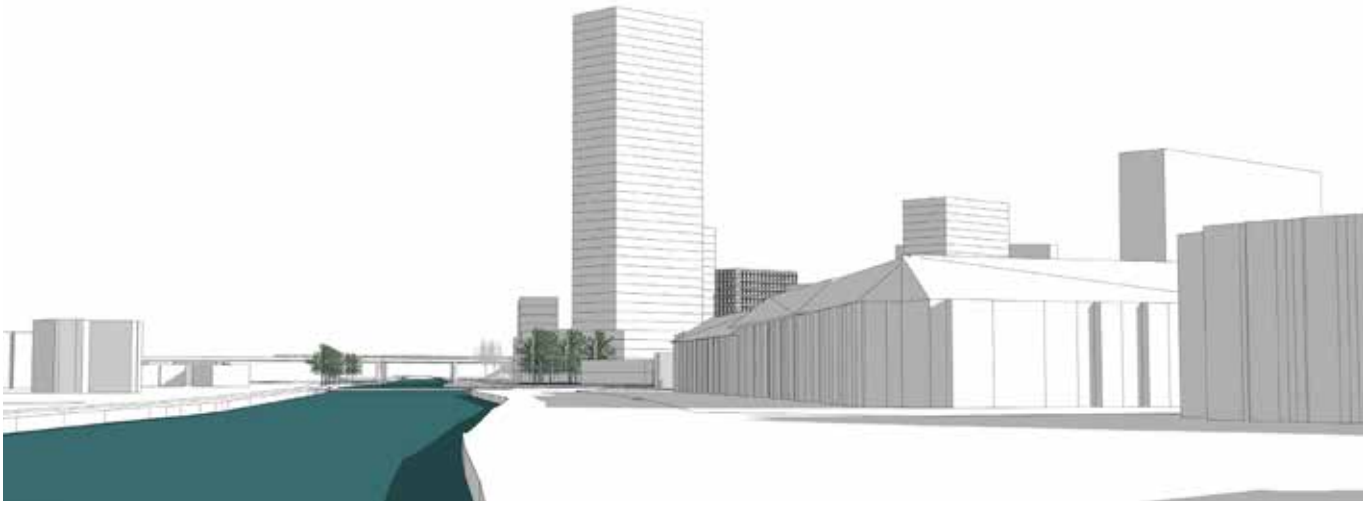
Impressie Vliet - **Ontwerp 1** *nov '17*



Impressie Vliet - **Ontwerp 2** *dec '17*



Impressie Vliet - **Ontwerp 3** *mrt '19*



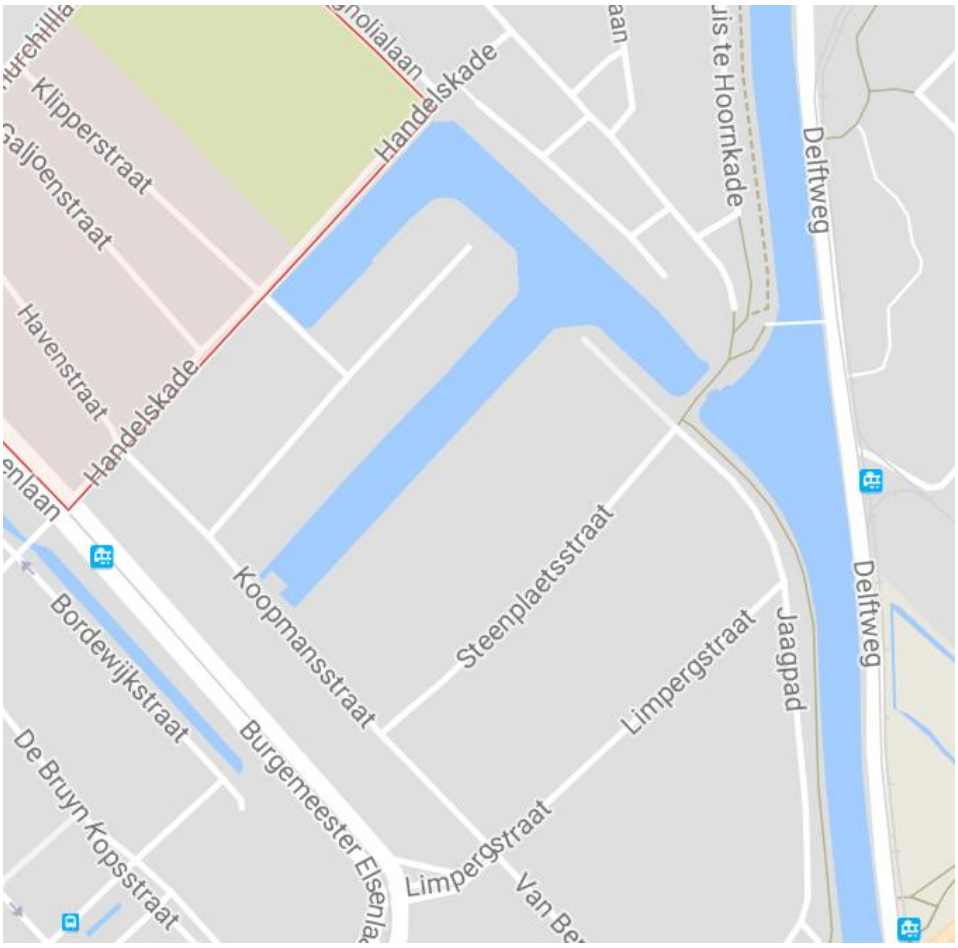
Rijswijk

BIJLAGE 15

NULMETING ECONOMISCHE BEDRIJVIGHEID HAVENKWARTIER

Mark van Vliet

Rijswijk



Nulmeting economische bedrijvigheid Havenkwartier Rijswijk

Inhoudsopgave

Samenvatting 3
Hoofdstuk 1. Plaspoelpolder, Rijswijk 5
Hoofdstuk 2. Inleiding 6
Hoofdstuk 3. Masterplan Havengebied Plaspoelpolder 7
Hoofdstuk 4. Havengebied Rijswijk in cijfers en grafieken 9
4.1 Plangebied en eigendom 9
4.2 Bedrijvigheid 11
4.2.1 Kamer van Koophandel inschrijvingen, aantal bedrijven en werkgelegenheid 11
4.2.2 Bedrijven naar branche indeling met bijbehorende werkgelegenheid 12
4.2.3 Verdeling van aantal bedrijven en bijbehorende werknemers 13
4.2.4 Economische activiteiten per categorie 13
4.3 Milieuhinder 15
Hoofdstuk 5. Referenties gebiedsontwikkelingen 16
5.1 Binckhorst 16
5.2 Hamerkwartier Amsterdam 20
Hoofdstuk 6. SWOT analyse 22
Hoofdstuk 7. Advies 23
7.1 Advies rol voor gemeente Rijswijk 23
7.2 Advies besluitvorming 24
7.3 Advies borging economische activiteiten 25
Hoofdstuk 8. Bronnen & Bijlagen 26
8.1 Bronnen 26
8.2 Bijlagen 26

Opdracht uitgevoerd door: Verbinden dat Loont
Auteur: Kim van Loon
06-509 90 858
kim@verbindendatloont.nl
www.verbindendatloont.nl

Verbinden Dat Loont Kim van Loon

Samenvatting

Gemeente Rijswijk heeft in haar toekomstvisie Plaspoelpolder het Havenkwartier aangewezen als één van de transformatie locaties naar woningen. Om tot een goede keuze te komen tussen wonen, werken en recreëren, is inzicht nodig in de huidige economische activiteiten en eigendomsverhoudingen.

Voor het Havenkwartier geeft dit rapport inzicht in:

- Eigendomsverhoudingen
- Economische activiteiten
- Milieuhinder
- Vergelijkbare transformatie locaties
- Beknopte SWOT-analyse
- Advies vervolg traject

Eigendomsverhoudingen

- Ruim 12 ha aan kadastrale percelen
- 8,5 ha bebouwd met panden
- 122.700 m2 bruto vloer oppervlakte
- Betrokken ontwikkelaars 37% van m2 van de percelen in handen
- Aantal grote particuliere bezitters met grote kavels (33% van totaal aantal m2) met daarop aantal grote panden en economische activiteiten.

Economische activiteiten

- 860 geregistreerde werknemers
- 223 bedrijven ingeschreven bij KvK
- 102 actieve bedrijven met werknemers
- 4 bedrijven met 40% van totaal aantal werknemers
- In de branches zakelijke en financiële dienstverlening, bouwnijverheid, detailhandel/webshops zijn de meeste bedrijven actief
- In de financiële dienstverlening zijn de meeste bedrijven zonder personeel, door middel van "financiële holding" structuren

Milieuhinder

- Diverse bedrijven met milieuhinder zijn verspreid over Havenkwartier
- Gradatie van milieuhinder van relatief licht tot zeer zwaar (vuurwerklocatie)
- Verschillende type milieuhinder, zoals geluid en geur

Vergelijk met andere transformatielocaties

- Binckhorst Den Haag: Een meer 'organische' transformatie met een aantal hotspots, een infrastructurele ingreep en verschil gemaakt tussen "tijdelijke" economische bedrijvigheid en permanente binding van wonen en werken. Resultaat is dat de Binckhorst is omgeslagen van een locatie met slechte naam naar een krachtige locatie met enorm potentieel voor wonen, werken en recreëren.
- Havenkwartier Amsterdam: Vanuit de gemeente meer gekaderd en gekozen voor verdelingen naar type wonen, werken en recreatie. Mooie plannen, duidelijke keuzes. Amsterdam blijft komende jaren een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken.
- In Nederland zijn nog voldoende andere voorbeelden te vinden

SWOT

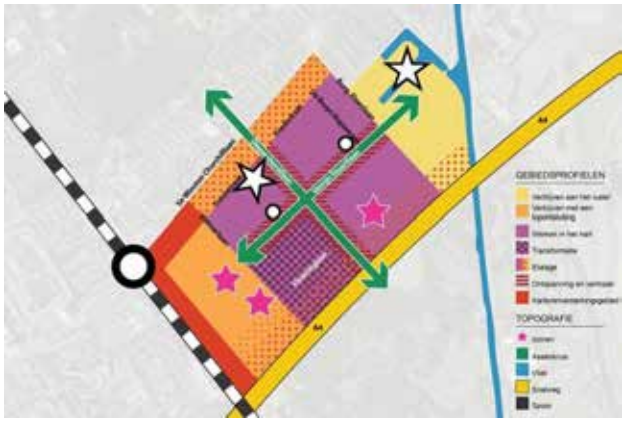
- Midden in een economische sterke regio Haaglanden
- Aanwezigheid water
- Ingesloten gebied
- Financiële middelen

Advies

Fasering van traject, van huidig naar gewenst door middel van kaderstelling of laat organische ontwikkelingen door marktpartijen ontstaan.
Verschillende varianten zijn mogelijk voor de borging van de economische bedrijvigheid: in het Havengebied of elders in de Plaspoelpolder of buiten Rijswijk door beslissingen van hogerhand bij (inter-) nationale bedrijven.
Ontwikkelingen binnen de gehele Plaspoelpolder hebben ook invloed op dit gebied.
Gemeente Rijswijk heeft een rol te vervullen, kan van voorwaardenscheppend tot aan opdrachtgeverschap. In alle gevallen zal de gemeente partij zijn in een bijdrage vanuit een faciliterende, regisserende en/of een financiële rol.

Hoofdstuk 1. Plaspoelpolder, Rijswijk

De ambitie is om de Plaspoelpolder van monofunctioneel bedrijventerrein te transformeren tot een multifunctioneel werkgebied met een 24/7 verblijfskwaliteit. In februari 2017 is de Toekomstvisie Plaspoelpolder vastgesteld en dit werkt merkbaar als handvat en aanjager voor nieuwe ontwikkelingen. Hierdoor versterkt het vestigingsklimaat en dit is kansrijk voor nieuwe ondernemers en investeerders. Op pandniveau vinden er al transformaties van leegstaande kantoorpanden plaats, waarbij de levendigheid en beeldkwaliteit een lift krijgt. Behalve op pandniveau liggen er ook kansen om op gebiedsniveau de ruimtelijke structuur en de verblijfskwaliteit te versterken.



Het Havengebied Plaspoelpolder, Rijswijk
Het Havengebied is een van de parels van de Plaspoelpolder. Door de ligging aan het water kan in dit gebied de synergie tussen Plaspoelpolder en de stad plaatsvinden. Hier kunnen horeca- en Leisure functies worden toegevoegd die bewoners uit Rijswijk e.o. naar dit gebied toetrekken. Ook lijkt het gebied vanaf de Haven bij uitstek geschikt om een geleidelijk menging met wonen te faciliteren, waardoor Rijswijk er een bijzondere en aansprekende woonkwaliteit erbij krijgt.

Het water ligt echter verstopt achter gebouwen en is beperkt toegankelijk via de openbare ruimte. Hoe kan de ruimtelijke structuur versterkt worden, zodat de kades openbaar zijn en het water zichtbaar wordt? En hoe kan de ligging aan het water benut worden door een mix van verblijfsfuncties, waarbij wonen ook mogelijk is?
Er is reeds een aanvang gemaakt: een deel van het havengebied bij de landtong is - en wordt verder - her ontwikkeld, waarbij nieuwe flexibele en duurzame bedrijfsunits zijn gerealiseerd: Harbour Village.



Hoofdstuk 2. Inleiding

Aanleiding
In de toekomstvisie Plaspoelpolder is het Havengebied één van de aangewezen plekken voor transformatie naar woningen. Dit gebied aan de haven en de vliet biedt grote kansen om een prettig verblijfsgebied (o.a. wonen, werken en horeca) te realiseren.

Een aantal ontwikkelaars/eigenaren hebben zich verenigd om gezamenlijk tot een ontwikkelvisie voor het Havenkwartier te komen. Om deze vastgoedeigenaren, de ontwikkelaars en de gemeente Rijswijk helder inzicht te geven in toekomstige ontwikkelingen & mogelijkheden zijn de huidige bedrijven en de daarbij behorende economische activiteiten in dit gebied in kaart gebracht.
Dit programma economie is de basis voor een onderbouwde keuze voor de toekomstige verdeelsleutel tussen wonen, werken en recreëren in het Havenkwartier Plaspoelpolder Rijswijk.

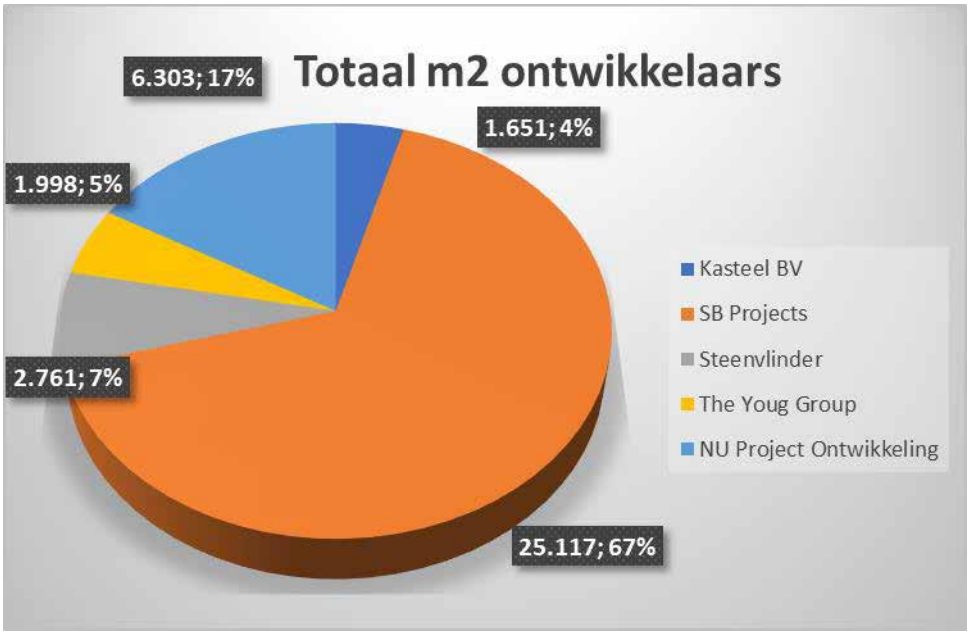
Afwegingen verdeelsleutel
Om tot een afweging voor een onderbouwde verdeelsleutel wonen-werken-verblijven in het Havenkwartier te komen, zijn een aantal indicatoren in kaart gebracht.

Indicatoren
1. Totaal aantal m2
2. % bebouwd
3. Aantal panden
4. Verdeling kadastraal eigendom
5. Aantal bedrijven gevestigd
6. Actieve bedrijven of houdstermaatschappijen/holdings
7. Werkgelegenheid totaal
8. Werkgelegenheid per bedrijf – aantal bedrijven uitgelicht
9. Branches
10. Bedrijven met milieuhinder

Hoofdstuk 3. Masterplan Havengebied Plaspoelpolder

Door het vaststellen van de Toekomstvisie Plaspoelpolder zijn marktpartijen geprikkeld en uitgedaagd om ontwikkelplannen te initiëren in de Plaspoelpolder, waaronder het Havengebied. Een 5-tal ontwikkelaars heeft te kennen gegeven te willen ontwikkelen op verschillende plekken in dit Havengebied. Op verzoek van de gemeente Rijswijk is aan hen gevraagd om de krachten te bundelen en samen op te trekken in de ontwikkelplannen. Hiervoor is het stedenbouwkundig bureau Studio Hartzema in de arm genomen door de 5 ontwikkelaars.
Studio Hartzema werkt momenteel aan een Masterplan Havengebied Plaspoelpolder en heeft hiervoor regelmatig overleg met de betrokken partijen, waaronder ook de gemeente Rijswijk.

De 5 ontwikkelaars in beeld



Grafiek 1 Verdeling tussen m2 van betrokken ontwikkelaars

Kasteel BV
Kasteel BV heeft een pand in eigendom aan de Limpergstraat

Beoogd programma:
3 scenario's zijn mogelijk afhankelijk van de ontwikkelingen en milieuzoneringen van de direct aangrenzende percelen:
• Behoud van huidige situatie met tijdelijke verhuur in afwachting van ontwikkelingen
• Het upgraden en vergroten van bedrijfsprogramma al dan niet met toevoeging van kantoorprogramma
• Het ontwikkelen van woningbouw in combinatie met naastgelegen kavel

Nu Projectontwikkeling
www.nuprojectontwikkeling.nl/projecten/plaspoelpolder
Ontwikkelplannen aan de Burgemeester Elsenlaan, de entree van het Havengebied en de overgang van het hart van de Plaspoelpolder, werkgebied naar het Havengebied.
Plannen zijn nog in ontwikkeling i.s.m. Studio Hartzema

Beoogd programma: Ongeveer 500 huurwoningen met een verdeling van 1/3 studio's, 1/3 2-kamerwoningen en 1/3 3-kamerwoningen startups in de plint

Steenvlinder
www.steenwvlinder.nl / www.metamorfoserijswijk.nl
In een voormalig kantoorpand aan de Koopmansstraat biedt Steenvlinder de mogelijkheid om een eigen kluswoning te realiseren in project Metamorfose Rijswijk. Plannen zijn al in ver gevorderd stadium en kluswoningen worden al aangeboden op de markt.

Beoogd programma: 62 kluswoningen waarin de individuele expressie tot uiting komt.

The Young Group
www.young.nl
The Young Group heeft aandeel in de betonmortelcentrale in het Havengebied samen met Cementbouw. Op dit perceel rust een watergebonden bestemming. Voorheen in gebruik als betonmorte centrale en aan deze bestemming wordt vooralsnog vastgehouden vanuit de Provincie Zuid-Holland.
The Young Group transformeert de Volmerlaan 7 (een oud leegstaand kantorencomplex) in de Plaspoelpolder tot een creatief hotel met 148 kamers., horeca en gemengde functies.

Beoogd programma: 250-350 huurwoningen voor starters en studenten (jong publiek) 1 toren van 70 meter hoog

SB Projects – www.sbprojects.eu
In opdracht van AM werkt SB Projects aan ontwerpen voor de Sijthoff locatie, de zogenoemde 'eierdoos' en de kavel die ernaast gelegen is.

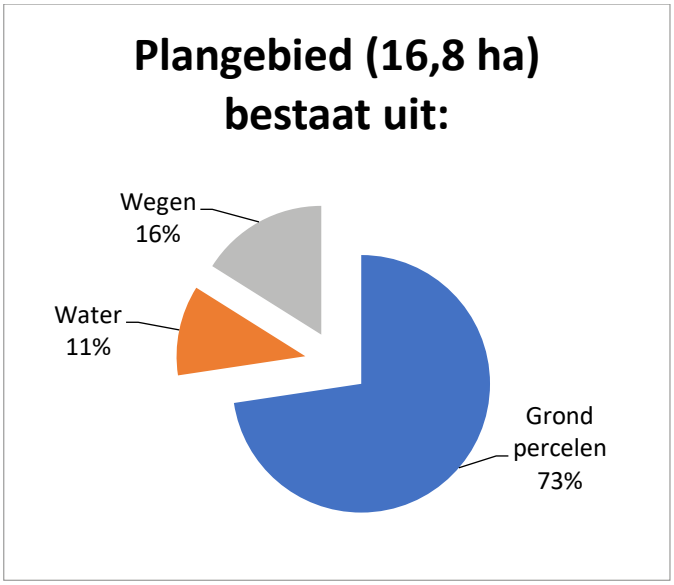
Beoogd programma: Herontwikkeling Sijthoff Centre tot conferentie-hotel, vergaderlocatie en restaurant
- 164 kamers
- 500 m2 restaurant
- 600 m2 conferentiezalen
- 850 m2 vergadercentrum
- 6.000 m2 kantoren
- Wonen 510-570 appartementen

Twee torens, 70m. hoog en 120 m. hoog

Hoofdstuk 4. Havengebied Rijswijk in cijfers en grafieken

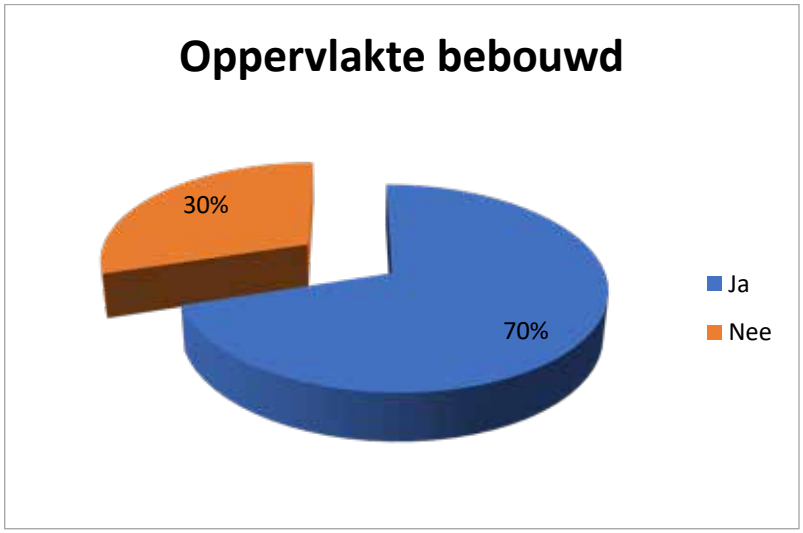
4.1 Plangebied en eigendom

Aantal m2 plangebied
Het Havenkwartier Rijswijk kent een verdeling naar water, wegen, percelen of bebouwing ten behoeve van economische activiteiten - vastgoed.
Het plangebied is circa 16,8 hectare groot, kent een bebouwing van 12,2 hectare (73%), water heeft een oppervlak van 1,9 hectare (11%) en er is 2,7 hectare (16%) in gebruik als straten/wegenstructuur.



Grafiek 2 Plangebied

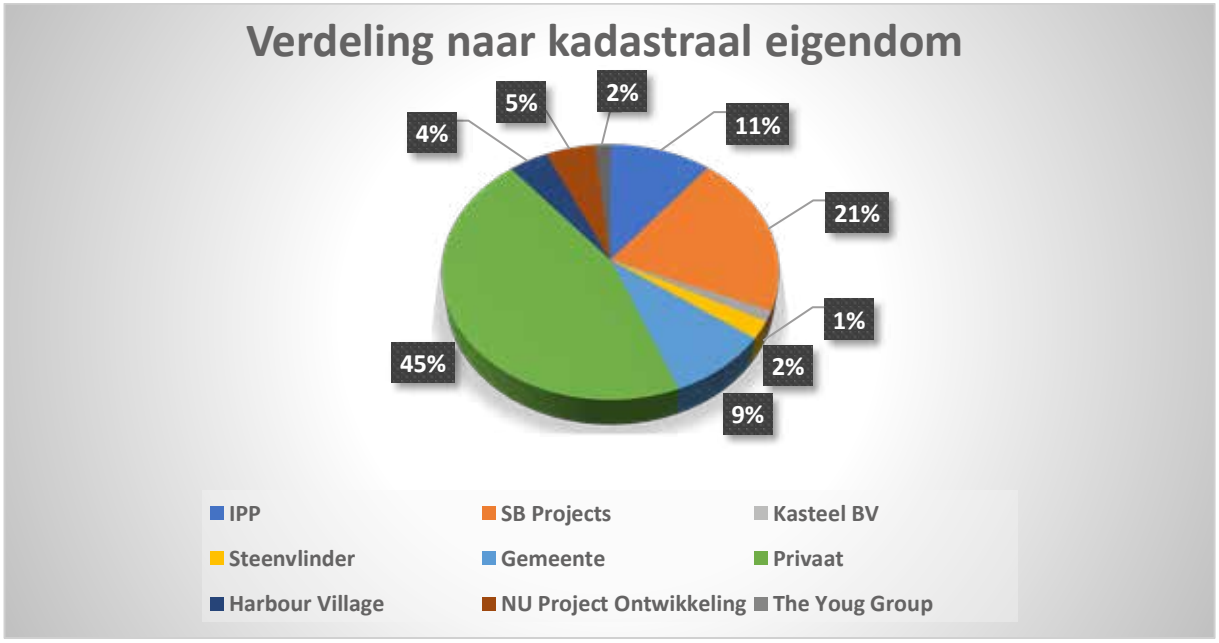
Bebouwing
Van de 12,2 ha kadastrale grondpercelen is 70% bebouwd met gebouwen (85.400 m2) en op 30% (36.700 m2) staat momenteel geen pand. In totaal staan er 38 panden. Het totaal aantalm2 bvo van deze panden is 122.739 m2.



Grafiek 3 Bebouwing

Kadastraal eigendom

De grootste belanghebbende eigenaren zijn de gemeente Rijswijk, SB Projects (AM) en het Industrieschap Plaspoelpolder (IPP). Hieronder is weergegeven hoe de verdeling is naar kadastraal eigendom.



Grafiek 4 Verdeling kadastraal eigendom

Van het totale gebied is 45% (54.900 m2) in handen van 24 private partijen. Van deze 45% is 55% in handen van een vijftal eigenaren.

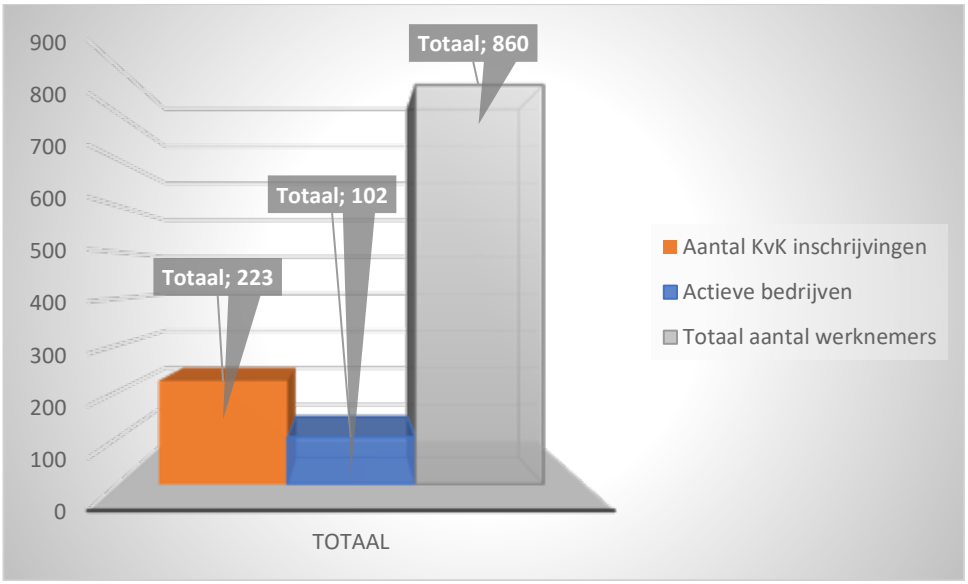
Tabel 1: Grootste private eigenaren

Eigenaar	**Perceel**	**Aantal m2**	**% van privaat**	**% van totaal**
E.C. Kemmers	G 2667/G 2670	4.295	8%	4%
Frema B.V.	G 2909/G 2910	5.745	11%	5%
Oxford Investment	G 2579	9.543	17%	8%
J.M.C. Verploegen	G 2560	4.830	9%	4%
W.M. v/d Haak Beheer B.V.	G 2559	5.212	10%	4%
Totaal		**33.195**	**55%**	**25%**

4.2 Bedrijvigheid

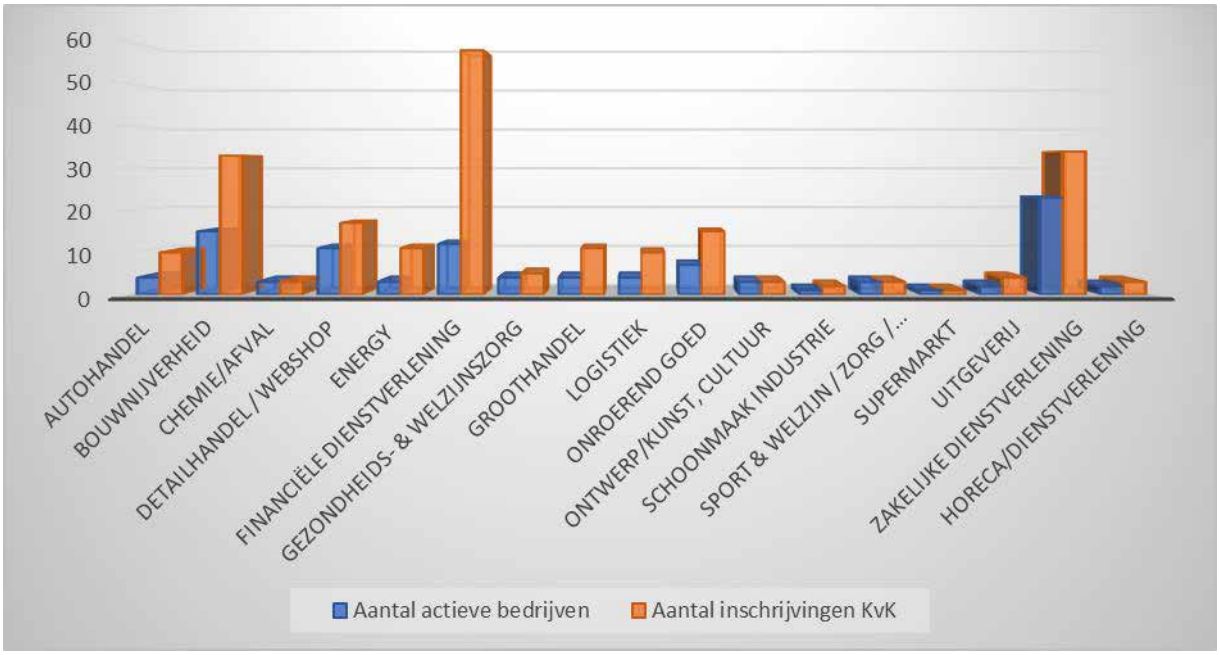
4.2.1 Kamer van Koophandel inschrijvingen, aantal bedrijven en werkgelegenheid

Deze grafiek laat het aantal inschrijvingen (bekend bij gemeente Rijswijk) van de Kamer van Koophandel zien, met daarnaast weergegeven de bedrijven actief in het gebied met bijbehorende werkgelegenheid. De niet actieve bedrijven zijn veelal financiële holdings of houdstermaatschappijen.



Grafiek 5 Aantal KvK inschrijvingen, actieve bedrijven en werknemers

Onderstaande grafiek geeft de actieve bedrijven (met personeel, blauw) weer en de ingeschreven bedrijven bij Kamer van Koophandel (oranje) verdeeld naar branches.

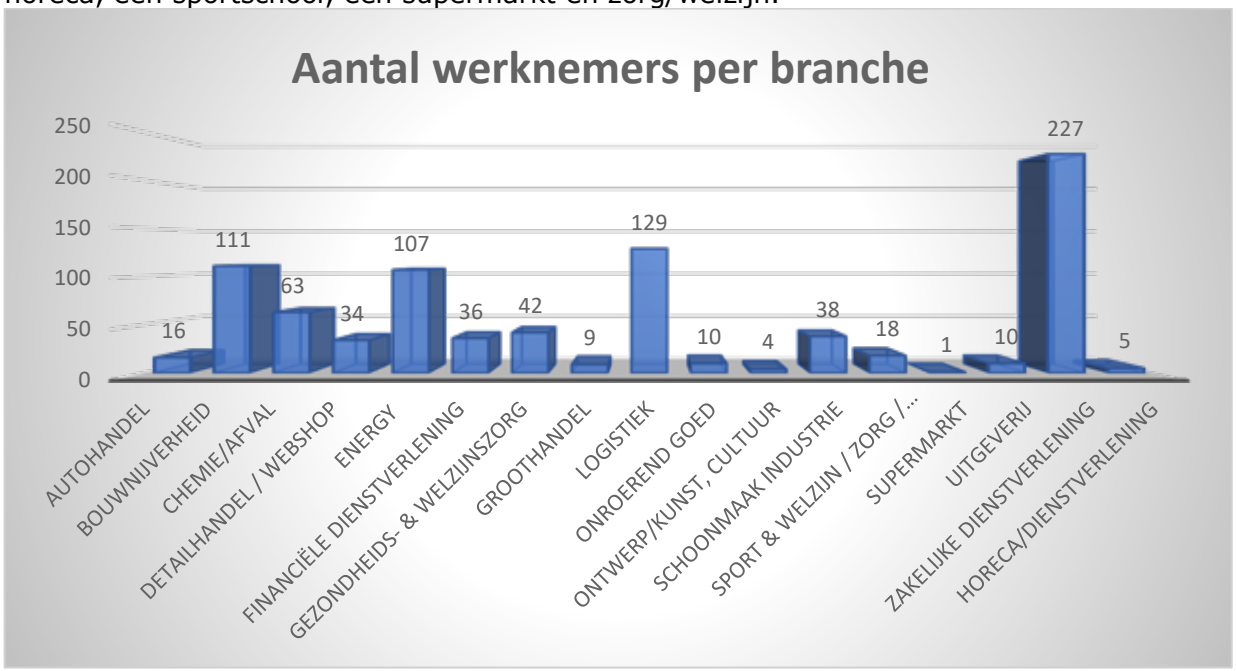


Grafiek 6 Verdeling bedrijven en inschrijvingen naar branches

4.2.2 Bedrijven naar branche indeling met bijbehorende werkgelegenheid

De branche met de meeste werkgelegenheid is de zakelijke dienstverlening, in totaal goed voor 227 banen. De zakelijke dienstverlening wordt gevolgd in werkgelegenheid door de logistieke sector (129 banen), de bouwnijverheid (111 banen) en de energie sector (107 banen).

Maatschappelijke voorzieningen zijn zeer beperkt aanwezig in het gebied in de vorm van horeca, een sportschool, een supermarkt en zorg/welzijn.

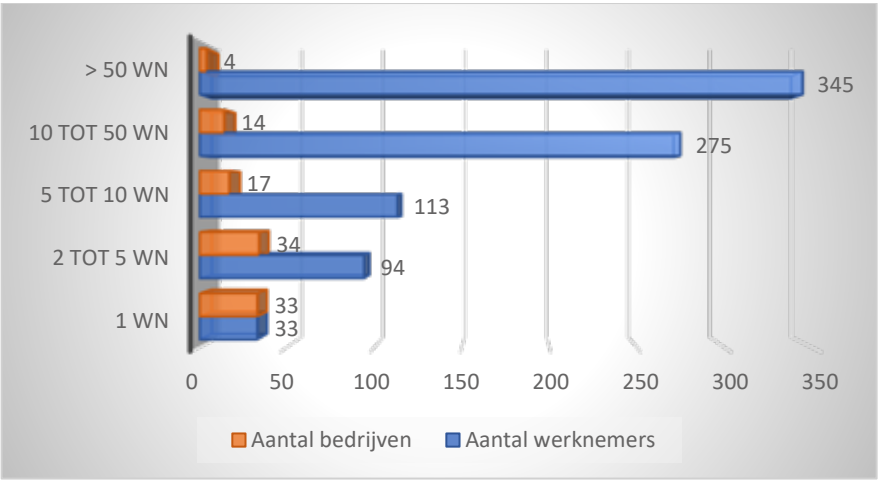


Grafiek 7 Aantal werknemers per branche

4.2.3 Verdeling van aantal bedrijven en bijbehorende werknemers

In onderstaande tabel is het aantal (actieve) bedrijven weergegeven met de werkgelegenheid ingedeeld naar categorieën:

Categorie 1:	> 50 werknemers
Categorie 2:	10-50 werknemers
Categorie 3:	5-10 werknemers
Categorie 4:	2-5 werknemers
Categorie 5:	1 werknemer



Grafiek 8 Verdeling werkgelegenheid naar grootte van bedrijven

4.2.4 Economische activiteiten per categorie

In het Havengebied in Rijswijk zijn in totaal 223 Kamer van Koophandel inschrijvingen, waarvan 102 bedrijven actief zijn en in totaal 860 arbeidsplaatsen opleveren.
Hieronder is weergegeven wat de werkgelegenheid per categorie is en welke functies bij de panden horen waar deze bedrijven gevestigd zijn.
In de bijlage zijn Excel bestanden opgenomen met de bedrijven per categorie, de werkgelegenheid en de straten.

Categorie: 50+ werknemers

Aantal werknemers:	345 werknemers
Aantal bedrijven:	4
Straten:	Burgemeester Elsenlaan
	Steenplaetsstraat
	Limpergstraat
Functie pand:	1 kantoor
	1 kantoor & stalling auto's in garage tbv chauffeursdiensten
	1 logistiek
	1 kantoor & werf

Twee van deze bedrijven - ENGIE Services en PostNL - zijn landelijke dan wel internationale organisaties, waarbij het aannemelijk is, dat zij niet permanent gebonden zijn aan hun huidige specifieke locatie. De betrokkenheid van deze bedrijven met deze locatie is beperkter en is vaak afhankelijk van grotere strategische keuzes ten aanzien van logistieke knooppunten, waar maar beperkt invloed op uit te oefenen is. Behoud voor de werkgelegenheid is voor de gemeente Rijswijk wel zeer belangrijk, waarbij de centraal gelegen Plaspoelpolder een USP is.

Categorie: 10-50 werknemers
Aantal werknemers: 275 werknemers
Aantal bedrijven: 14
Straten: Burgemeester Elsenlaan
Steenplaetsstraat
Functie pand: 6 kantoor
7 industrie/productie
1 sport

Deze categorie is het zogeheten MKB segment en heeft over het algemeen een sterkere lokale binding dan grotere bedrijven. Mogelijk zouden deze bedrijven meer gebundeld kunnen worden op bepaalde plekken in het gebied of binnen de Plaspoelpolder, rekening houdend met de milieuhinder en inpasbaarheid daarvan op bepaalde plekken.

Categorie: 5-10 werknemers
Aantal werknemers: 113 werknemers
Aantal bedrijven: 17
Straten: Burgemeester Elsenlaan
Steenplaetsstraat
Nijverheidsstraat (Indolafabriek & Harbour Village)
Functie pand: 9 kantoor
8 industrie/productie

Concentratie op bepaalde plekken stimuleren, zoals Harbour Village als goedlopende en goed gevulde nieuwe ontwikkeling in combinatie met behoud van de Indolafabriek als icoon in het gebied

Categorie: 2-5 werknemers
Aantal werknemers: 94 werknemers
Aantal bedrijven: 34
Straten: Burgemeester Elsenlaan
Steenplaetsstraat
Nijverheidstraat (Indolafabriek & Harbour Village)
Functie pand: 23 kantoor
9 industrie/productie
1 winkel
1 woon
Concentratie op bepaalde plekken stimuleren, zoals Harbour Village als goedlopende en goed gevulde nieuwe ontwikkeling in combinatie met behoud van de Indolafabriek als icoon in het gebied

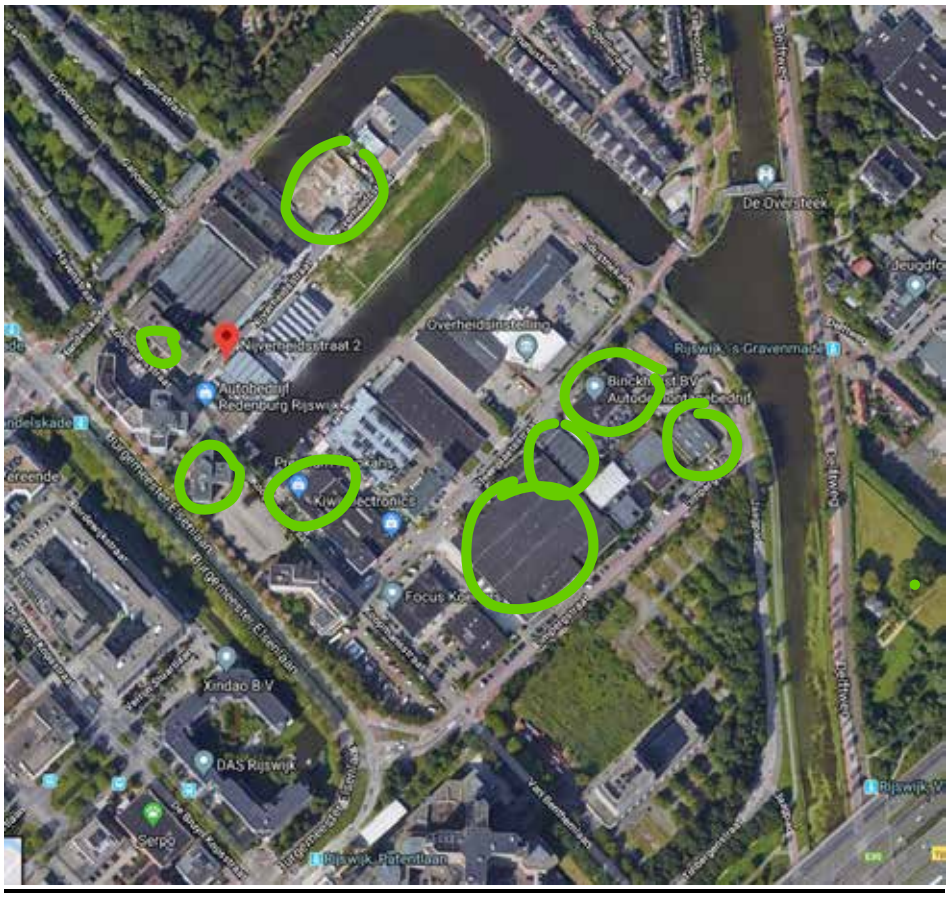
Categorie: 0 – 1 werknemers
Aantal werknemers: 33 werknemers
Aantal bedrijven: 33
Straten: Burgemeester Elsenlaan
Steenplaetsstraat
Nijverheidsstraat (Indolafabriek & Harbour Village)
Functie pand: 14 kantoor
15 industrie/productie
1 sport
2 woon (Jaagpad – huisvesting internationale studemten)
1 semi-horeca

Concentratie op bepaalde plekken stimuleren, zoals Harbour Village als goedlopende en goed gevulde nieuwe ontwikkeling in combinatie met behoud van de Indolafabriek als icoon in het gebied

4.3 Milieuhinder

Bedrijven met milieuhinder/hindercirkel

Op onderstaande weergave zijn de bedrijven met milieuhinder weergegeven. Deze bedrijven zijn nu gevestigd in het Havenkwartier en zouden toekomstige ontwikkelingen in het gebied sterk kunnen beïnvloeden.



Het gaat hier om de volgende bedrijven, uit het LISA bestand:

- Steenplaetstraat 5: Binckhorst BV – autodemontage bedrijf
- Steenplaetstraat 4: PostNL – post-&koeriersdiensten
- Steenplaetstraat 6: Toolvizion – vuurwerkhal (Koopmanstraat 5a)
- Steenplaetstraat 7: ShaTex – wasserij
- Steenplaetstraat 9: ONF Netwerk Services - Pomp- en compressorstations van pijpleidingen
- Burg. Elsenlaan 325: Dutch Drivers / E-Drivers (rent-a-bob) – chauffeursdiensten
- Koopmanstraat 1: Johnny Car Cleaning - autowasserij
- Limpergstraat 2: Giezeman - Wasserijen en strijkinrichtingen

- Nijverheidstraat 12-20: Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V.)niet vermeld in LISA – omvat geen werkgelegenheid)

Hoofdstuk 5. Referenties gebiedsontwikkelingen

Voor een verdeelsleutel naar wonen, werken en verblijven is een vergelijk gemaakt en/of bekeken hoe andere soortgelijke gebieden tot een gebiedsontwikkeling zijn gekomen.

Er zijn uiteraard verschillende referenties en ook verschillende aanpakken voor gebiedstransformatie. Twee referenties uitgelicht en beschreven:

Binckhorst: van bedrijventerrein naar binnenstedelijke ontwikkeling aan het water in Den Haag - organische ontwikkeling
Hamerkwartier – van bedrijventerrein naar binnenstedelijke ontwikkeling aan het water in Amsterdam – ontwikkeling met duidelijk proces en verdeelsleutel

Andere referentieprojecten:

- Oostenburg Amsterdam:
  https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/corporatie-transformeert-thuisbasis-voc-naar-stoere-stadswijk/
  Ontwikkeling met een verdeelsleutel: 70/30 (wonen/werken)

- Meer Merwede Utrecht: http://www.meermerwede.nl/
  Organisch door komst van een aantal trekkers, geen jarenlange gebiedsplanning

- Piushaven: www.piushaven.nl
  Grootschalige ontwikkeling gaande, waarbij behoud van bedrijvigheid en water naast woningbouwontwikkeling samen gaan. Is voor Studio Hartzema voorbeeld als vergelijk voor het Havenkwartier.

5.1 Binckhorst



De Binckhorst is een gebied waar al jaren geleden plannen voor gemaakt zijn. De gemeente Den Haag was gronden aan het verwerven om in een ontwikkelcombinatie (met gemeente, ontwikkelaars en bank) het gebied te kunnen gaan ontwikkelen. Echter zijn deze plannen gestrand en is de ontwikkeling van de Binckhorst stil komen te liggen,

veroorzaakt door de economische crisis in 2008. Lange tijd was het een gebied, dat niet in trek was bij bedrijven en ondernemers, laat staan bij ontwikkelaars/marktpartijen.

Door het opstellen van het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkelingen van de gemeente Den Haag (2011-2014) heeft de gemeente haar rol veranderd in een faciliterende en reactieve rol in plaats van een actieve en regisserende rol.

In de nieuwe aanpak vervult de gemeente verschillende rollen met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de Binckhorst:
- Ontwikkelen: De gemeente legt de Rotterdamsebaan aan. Daarnaast heeft zij de Verlengde Regulusweg aangelegd. Hiervoor was het nodig een aantal panden te slopen, waardoor kavels vrij kwamen voor ontwikkeling. Ten slotte is een aantal ruimtelijke ingrepen gepland rond de Trekvliet, die samenhangen met het compenseren van water voor de verbreding van de Neherkade.

- Faciliteren: Als initiatiefnemers zich melden met plannen of ideeën handelt de gemeente vanuit een faciliterende rol. De Binckhorst is een pilot in de nieuw te introduceren Omgevingswet.

Uitgangspunten voor een nieuwe koers [1]

- Voortbouwen op aanwezige kwaliteiten

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Binckhorst is wat er al aan kwaliteit in een gebied aanwezig is. Initiatieven hebben de beste kansen als zij inspelen op aanwezige kwaliteiten en ervoor zorgen dat een gebied zijn unieke identiteit kan behouden en/of kan versterken.

- Belangrijke rol voor eigenaars en gebruikers

Eigenaars en gebruikers maken een gebied tot wat het is. Voor hen is er een belangrijke rol weggelegd bij de ontwikkeling van de Binckhorst, want zij kunnen het gebied (door)ontwikkelen. De ontwikkelkracht in het gebied wordt daarmee aangeboord.

- Waarborgen verblijfskwaliteit, veiligheid en duurzaamheid

De ontwikkeling van de Binckhorst zal geen snelle, ingrijpende operatie zijn, maar een langduriger, geleidelijk proces van verandering. Een proces ***zonder planning en zonder vooraf bepaald eindresultaat*.** De kwaliteit van de openbare ruimte is daarbij erg belangrijk om investerende partijen en innovatieve initiatieven aan te trekken. Daarbij dient ook gedacht te worden aan veiligheid en duurzaamheid, zoals de aanwezigheid van voldoende groen en water, een prettige afwisseling van plekken met rust en stedelijke levendigheid, een gezonde lucht en het benutten van kansen voor hernieuwbare vormen van energie.

- Ruimte voor innovatie en creativiteit

De ontwikkeling van de Binckhorst biedt ruimte voor innovatie en creativiteit. Het gaat vaak om kleinschalige ontwikkelingen van een groter aantal (kleinere) ontwikkelende partijen, die vernieuwend en verrassend kunnen zijn.

- Tijdelijkheid als kracht

Traditionele stedelijke ontwikkeling gaat meestal gepaard met de bouw van woningen, kantoren, winkels en andere gebouwen of functies voor de lange termijn. Het realiseren van gebouwen of functies voor de korte termijn is voor de ontwikkeling van de Binckhorst echter net zo belangrijk.

Vaak zijn tijdelijke initiatieven prima te realiseren, bijvoorbeeld omdat hiervoor al gebouwen beschikbaar zijn die niet worden gebruikt. Tijdelijke initiatieven leveren een

[1] Bron: Gebiedsaanpak Binckhorst Gemeente Den Haag

bijdrage aan duurzaamheid door een nieuwe functie en betekenis te geven aan gebouwen en de openbare ruimte, door het hergebruik van materialen en de creatie van tijdelijke groene oases en speel- en expressieruimtes. Ze kunnen daarmee een impuls geven aan het gebied of een locatie en andere ontwikkelingen uitlokken.

- Fasering in ontwikkeling

Hoewel er geen strakke planning is, betekent dat niet dat alles open ligt. De ambitie om de stad van binnenuit te versterken en de Binckhorst de kans te geven om uitgroeien tot een gemengd stedelijk milieu staat nog steeds overeind. Initiatieven mogen hier geen afbreuk aan doen. Ontwikkeling voltrekt zich in fasen: De korte, middellange en lange termijn.
Initiatieven vallen in een van deze categorieën en leveren hun eigen bijdrage aan de gewenste ontwikkeling binnen de verschillende contexten van de deelgebieden. De gemeente gaat hier flexibel mee om.
Tijdelijke initiatieven functioneren als echte vliegwielen. Ook voor ontwikkeling van de openbare ruimte en recreatieve verbindingen geldt een gefaseerde totstandkoming. Verschillende veelal kleinschalige, in de tijd variërende ontwikkelingen vormen bouwstenen die bijdragen aan de uiteindelijke structuur die gaat ontstaan.
De afzonderlijke initiatieven variëren van zeer tijdelijk tot permanent en kunnen elkaar in rap tempo opvolgen en vervangen. Zo ontstaat een openbare ruimtestructuur die zichzelf door ontwikkelt waardoor de ziel van een gebied of plek behouden kan blijven. Om de paar jaar beziet de gemeente de ontwikkelingen in het gebied in totaliteit en kan gestuurd worden op investeringen, programma en beleid.

- Nieuwe rol voor de gemeente

Het faciliteren is voor de gemeente als methode voor het ondersteunen van initiatieven op de schaal zoals het in de Binckhorst kan worden toegepast vernieuwend.

Hotspots, bereikbaarheid, woningbouwopgave, werken & voorzieningen
Voorbeelden van hotspots van nu op de Binckhorst, die hebben bijgedragen aan een geleidelijke (her-)ontwikkeling van de Binckhorst als voormalig bedrijventerrein naar een binnenstedelijk gemengd gebied voor wonen, werken en verblijven.


Bink 36


Caballerofabriek


Mama Kelly


Mooof Den Haag

- Bink36: invulling van het voormalige KPN gebouw, destijds eigendom van Vestia met creatieve kleinschalige bedrijven
- Caballerofabriek: de herontwikkeling van deze oude sigarettenfabriek, nog steeds bezit van de gemeente Den Haag en ook met behulp van investeringen van DH en Europese subsidies kunnen realiseren. Een creatieve plek voor jonge creatieve startups
- Mama Kelly: een hip en trendy restaurant in het Ketelhuis, gelegen naast de Caballerofabriek
- Mooof Den Haag: tijdelijke invulling van het voormalige hoofdkwartier van de Koninklijke Luchtmacht van 60.000 m2 met een concept voor dans, muziek & bewegen

Rotterdamse baan
Door een akkoord op het aanleggen van de Rotterdamse baan, die zorgt voor een optimale bereikbaarheid van het gebied en het centrum van Den Haag is de verdere gebiedsontwikkeling op gang gekomen.
Veel kantoren die leeg waren komen te staan, zoals het voormalig SDU gebouw, de KPN gebouwen op het Maanplein, het gebouw waar het ICC (International Criminal Court) gevestigd was, waren in trek bij marktpartijen, doordat de markt 1,5 jaar geleden weer aan leek te gaan trekken.

Woningbouw opgave gemeente Den Haag
De woningopgave in Den Haag zorgde er voor, dat er kansen waren voor herontwikkelingen van deze leegstaande kantoren naar woningbouw. Eerste herontwikkeling is Binckhaven, grenzend aan Voorburg en Rijswijk. Deze ontwikkeling wordt gevolgd door woningbouw aan het Maanplein, waar KPN gehuisvest was (en deels nog is). Grotendeels is KPN verhuisd naar Rotterdam, waardoor nog meer kantoorgebouwen leeg zijn komen te staan.

Werken & Voorzieningen
Al in eerdere fasen was ingezet op het uitplaatsen van bedrijven met een hoge milieucategorie – zoals de autodemontage bedrijven. Veelal hebben deze bedrijven hun plek gevonden op bedrijventerrein Heron, langs de A12, een (Binckhorst BV) is er gehuisvest in het Havenkwartier in de Plaspoelpolder in Rijswijk.
Bestaande bedrijven worden behouden voor het gebied, passend in een gemengd stedelijk woon-werk gebied, wat de nieuwe uitstraling van de Binckhorst moet worden.

Indicatoren voor herontwikkeling Binckhorst
Duidelijke indicatoren voor het gebied zijn er niet. De initiële teller voor het aantal woningen, die in de Binckhorst zouden worden gerealiseerd stond op 5.000 woningen. Inmiddels wordt al gesproken over toekomstige ontwikkeling van meer dan 10.000 woningen in het gebied.
Werken en voorzieningen horen daar bij in de vorm van nieuwe initiatieven en het aanjagen van initiatieven passend bij de programma's van de gemeente Den Haag, zoals o.a. The Hague Security Delta & Impact Economy.

5.2 Hamerkwartier Amsterdam[2]



Tot midden jaren tachtig van de vorige eeuw was het Hamerkwartier (voorheen Hamerstraatgebied) een watergebonden industrieterrein met grootschalige bedrijvigheid in scheeps- en metaalbouw. In de jaren tachtig en negentig zijn het Hamerkanaal, de Bijtel- en Spijkerhaven en het grootste deel van het Johan van Hasseltkanaal gedempt. De autobereikbaarheid werd hierdoor verbeterd en een breed spectrum van bedrijven vestigde zich in het Hamerkwartier.

In het afgelopen decennium is het Hamerkwartier op een organische manier veranderd: van een traditioneel, arbeidsextensief bedrijventerrein naar een intensief, gemengd stedelijk milieu. Onder de nieuwkomers bevinden zich vooral ambachtelijke en creatieve bedrijven en horeca. Pand Noord, GSUS, SeArch, restaurant Hotel de Goudfazant en The Chocolatemakers zijn hiervan aansprekende voorbeelden.

<u>Vernieuwers en creatieven</u>
Hierdoor staat het gebied al op de mental map van vernieuwers en creatieven. Food Market Jumbo trekt niet alleen klanten uit Noord, maar ook bezoekers uit stadsdeel Centrum. Ook maatschappelijke voorzieningen zoals een moskee en een kinderdagverblijf hebben een plek in het gebied gevonden. De komst van deze nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen heeft ervoor gezorgd dat het gebied een gemengd en dynamisch karakter heeft gekregen.

<u>Woningzoekenden</u>
Amsterdam groeit, Amsterdam is booming. Het toerisme en de werkgelegenheid nemen toe. Steeds meer mensen komen naar de stad en steeds meer mensen willen in de stad blijven wonen. De bevolking groeit met jaarlijks ruim 10.000 mensen. De meeste woningzoekenden hebben behoefte aan een aantrekkelijke, goed bereikbare stedelijke leefomgeving. De druk op de stad, binnen de ring, neemt sterk toe.

<u>Programma Ruimte voor de Stad</u>
Het college wil de groei van de stad accommoderen, ook waar het om de woningbehoefte gaat. De ambitie is de woningvoorraad jaarlijks met zo'n 5.000 woningen te laten groeien. Hiervoor is het programma Ruimte voor de Stad in het leven geroepen. In het kader van Ruimte voor de Stad wordt gezocht naar woningbouwlocaties. Tevens wordt

[2] *Publiekssamenvatting projectnota voor inspraak Hamerkwartier Amsterdam*

gekeken welke investeringen op die locaties nodig zijn ten aanzien van de stedelijke basiskwaliteiten: infrastructuur, openbare ruimte, voorzieningen, enzovoort.

Woningen bouwen

Een aantal locaties in Amsterdam zijn kansrijk om op de korte termijn te ontwikkelen. Het Hamerkwartier is daar één van. Hier zijn aan het IJ grote kavels beschikbaar na het vertrek van grootschalige industrie en logistiek (STORK, DRAKA, Hoyer). Verder ligt het gebied op de zonnige noordoever van het IJ. Grondeigenaren en ontwikkelaars staan in de startblokken en willen woningen bouwen.

Planning

De gemeente is nog volop bezig met de planning en besluitvorming om de verandering van het Hamerkwartier in een woon-/werkgebied mogelijk te maken. Projectontwikkelaars zullen uiteindelijk de bouw van nieuwe woningen verzorgen. Dit kan nog enige jaren duren. Woningbouw start op zijn vroegst in 2020. Over ontwikkelingen en de stand van zaken wordt gecommuniceerd via de website.

Het Hamerkwartier kiest voor een verdeelsleutel wonen/niet-wonen: 2/3 – 1/3

Wonen / Niet-wonen

Ca. 2/3	Wonen
Ca. 1/3	Niet-wonen

Wonen – type woningen

Ca. 30%	Sociale huur
Ca. 40%	Middel dure woningen
Ca. 30%	Dure woningen

Niet wonen – (nieuwe) werken, voorzieningen

Ca. 40%	Behouden programma
Ca. 15%	Voorzieningen
Ca. 45%	Nieuwe werkfuncties

Voorzieningen – scholen, zorg/welzijn/cultuur

2-3 basisscholen
1 VO school & sporthal
Zorg
Welzijn
Cultuur & ontspanning

Nieuwe werkfuncties

Ca 40%	Solitair kantoor
Ca. 60%	Bedrijfsvloeren

Hoofdstuk 6. SWOT analyse

Sterk:

- Gunstige ligging aan het water, interessant voor wonen, voor bedrijvigheid en recreëren
- Economische sterke regio (regio Haaglanden) voor wonen en bedrijvigheid
- Centrale ligging tussen Den Haag en Delft
- Harbour Village is al een goedlopende ontwikkeling en zorgt voor bedrijvigheid

Zwak:

- Gevestigde milieuhinder bedrijven beperken ontwikkelmogelijkheden
- Versnipperd eigendom
- Nog geen duidelijke rol / uitgangspunten van de gemeente (bestuurlijk draagvlak ontbreekt nog)
- Beperkte financiële middelen beschikbaar voor openbare ruimten

Kansen:

- Ligging aan het water maakt aantrekkelijk om aan te wonen en te verblijven
- Creëren van een locatie met een mix aan functies om het gebied te verlevendigen
- Rijswijk verbinden met Den Haag als grote zakelijke stad en Delft als studentenstad
- Recreatie aan het water
- Ligging aan het water biedt kansen voor logistieke bedrijven, bijv. stedelijke distributie
- Gemeente en IPP gronden inzetten als startontwikkeling in het gebied

Bedreigingen:

- Door de grote woningbouwopgave dreigt werken vaak het onderspit te delven
- Niet mee willen werken van de particuliere eigenaren in het gebied voor herontwikkeling Havenkwartier
- Ontwikkelen naar wonen levert het meeste geld op; meer wonen dan werken
- Geen bestuurlijk draagvlak – nieuw college
- Niet voldoende financiële middelen beschikbaar gaan stellen

Hoofdstuk 7. Advies

In het advies is meegenomen wat de rol van de gemeente Rijswijk zou kunnen of moeten zijn, wat te doen rondom de besluitvorming en hoe worden de huidige dan wel toekomstige economische activiteiten geborgen.

7.1 Advies rol voor gemeente Rijswijk

Binnen de gemeente Rijswijk zullen vragen gesteld moeten worden om ambitie en uitgangspunten van het gebied te kunnen bepalen; hoe integraal wordt de ontwikkeling van dit unieke gebied aangepakt en welke rol speelt deze plek in de regio? Om dat te kunnen bepalen, is het van belang om volgende vragen te beantwoorden.

Uitgangspunten:
Wat zijn de ambities, behoeften, wensen en bestaande vraagstukken / initiatieven binnen de gemeente Rijswijk?

Integrale aanpak:
Een integrale aanpak moet rekening houden met vigerend beleid van de gemeente Rijswijk. Welke opgaven liggen er op het gebied van woningbouw, economie, duurzaamheid, verkeer & vervoer, detailhandelsvisie, kantorenvisie, horecabeleid, visie bedrijventerreinen?

USP van het havengebied:
Wat is de USP van het water in het Havenkwartier en in de relatie tot de omgeving?

- Prachtig wonen aan het water
- Een verblijfskarakter: recreatief/evenementen
- Watergebonden bedrijvigheid
- Verbinding met Rijswijk, Delft en Den Haag
- Sociale ontmoetingsplek

Positie in de regio:
Welke rol wil Rijswijk innemen in Metropool (MRDH) verband?
Wat is de relatie van de ontwikkeling van dit gebied tot ontwikkelingen in de regio? Hoe versterk je elkaar in de regio in plaats van te concurreren?

7.2 Advies besluitvorming

'Programma Economie Havenkwartier Rijswijk'
In de eerste fase (dit rapport) is het Programma Economie Havenkwartier Rijswijk weergegeven en in kaart gebracht; welke economische activiteiten zijn er momenteel in het Havenkwartier. Dit is de basis om in de nabije toekomst te komen tot een juiste verdeelsleutel wonen-werken-voorzieningen.

Opzet voor besluitvorming
Hoe verloopt de besluitvorming?
De gemeentelijke besluitvorming over de ontwikkeling van het Havenkwartier kan door middel van spelregels vastgesteld worden.
De besluitvorming kan in verschillende fases worden opgedeeld alvorens tot uitvoering over te gaan. Voorstel kan zijn om in 4 fasen te werk te gaan:

1. Verkenning gebied
   Door het in kaart brengen van de economische activiteiten in deze rapportage is deze fase reeds afgerond. Weergegeven in het zogenoemde 'Programma Economie Havenkwartier Rijswijk'. Daarnaast zijn er marktpartijen en initiatieven die in gezamenlijkheid plannen maken.

2. Projectnota /Procesnotitie Havenkwartier
   In een Projectnota / Procesnotitie wordt de gewenste ontwikkelrichting aangegeven. Deze wordt voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders om tot een akkoord te komen en dan over te gaan tot een Projectbesluit:
   - Inspraak / participatie
   - Projectnota en reacties naar de gemeenteraad
   - Vaststelling door Raad

3. Investeringsbesluit
   In deze fase moet het College van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad besluiten over:
   - het ontwerp
   - het programma (aantallen woningen, werk, voorzieningen)
   - het benodigde geld / investering voor uitvoering

4. Uitvoeringsfase
   Ook in deze fase moet er ruimte zijn voor participatie, officiële inspraak en ruimte voor organische ontwikkeling.

7.3 Advies borging economische activiteiten

Om van het havengebied een goed functionerend stedelijk woon-werk-verblijf gebied te creëren, is het van belang in de ontwikkelfase te kijken hoe bedrijvigheid het beste past in het gebied. Momenteel zitten alle bedrijven – ongeacht functie of milieuhinder - verdeeld door het hele gebied.

Verschillende opties in de uiteindelijke afweging voor een verdeelsleutel zijn mogelijk voor de borging van deze bedrijven:

1. Behoud van de bedrijven in het gebied, zoals het nu is en de woningbouwontwikkeling er om heen plannen. Dit houdt in:
   - Weinig economische onrust bij de huidige bedrijven in het gebied
   - Een mogelijk langere doorlooptijd doordat huidige bedrijven woningbouwontwikkelingen in de weg kunnen staan. Afhankelijk van de economische hoog of laag conjunctuur kan de ontwikkeling van het Havengebied worden bespoedigd of vertraagd.

2. A) Behoud van werkgelegenheid in het gebied met een aantal plekken specifiek voor de huidige en mogelijk toekomstige bedrijven aanwijzen, zoals nu al geconcentreerd in een aantal straten:
   - Nijverheidsstraat: Harbour Village & Indolafabriek
   - Steenplaetsstraat
   - Burgemeester Elsenlaan

   B) Toevoegen economische functies in de plinten, die van toegevoegde waarde zijn voor de woningontwikkelingen en het verbljifskarakter, zoals o.a.:
      - maatschappelijke functies
      - zorg
      - recreatie
      - horeca
      - sport

   Samenwerking & financiële afstemming tussen gemeente, de huidige ontwikkelaars t.b.v. woningbouwontwikkeling (en maatschappelijke functies) en met de eigenaren van vastgoed op de te behouden locaties (straten) om op deze plekken een gunstig vestigingsklimaat te creëren, is een must.

3. Verplaatsen van (een deel) van de bedrijvigheid naar het hart van de Plaspoelpolder, zodat behoud van de werkgelegenheid voor Rijswijk 'gegarandeerd' lijkt te worden. Woningbouwontwikkelingen kunnen dan mogelijk gerealiseerd worden op meerdere plekken in het gebied. Houdt hier rekening met:
      - een mogelijke mismatch tussen aanbod van vastgoed en vraag naar locaties/bestemming vanuit de bedrijven (bijv. bedrijven die een bedrijfsruimte/hal nodig hebben zullen minder snel tot een match komen, evenals bedrijven met milieuhinder)
      - Een mogelijke heroverweging van bedrijven rondom hun locatiekeuze (gemeente) en bijbehorende huisvesting (mogelijk verplaatsen bedrijven hun activiteiten naar buiten Rijswijk)

   De rol (als regisseur) en de mogelijke (financiële) bijdrage van de gemeente wordt groter.

Hoofdstuk 8. Bronnen & Bijlagen

8.1 Bronnen

Voor dit rapport zijn verschillende bronnen geraadpleegd en gesprekken gevoerd, hieronder weergegeven.

Documenten ontvangen van gemeente Rijswijk/Den Haag:

- Toekomstvisie Plaspoelpolder - https://www.rijswijk.nl/sites/default/files/toekomstvisie_plaspoelpolder_def_0.pdf
- Studio Hartzema – Masterplan Havengebied – 170531presentatie PPP-project Gem Rijswijk_Studio Hartzema
- Eigendomskaart/weergave (17-GI-010-eigendomskaart Havengebied)
- Bedrijven gevestigd in Havenkwartier – via lijst Kamer van Koophandel
- Oppervlakte per kadastraal (20171009 – Havenkwartier (oppervlakte per kadastraal perceel)
- Werkgelegenheid in het gebied – via gemeente Den Haag / LISA werkgelegenheidscijfers
- Ontwerp Omgevingsplan Binckhorst: http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0518.OP0274FOmgevBinck-40ON/t_NL.IMRO.0518.OP0274FOmgevBinck-40ON.html
- Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling
- Hamerkwartier Amsterdam – publiekssamenvatting Projectnota voor inspraak hamerkwartier november 2017 webversie

Gesprekken/Bijeenkomsten:

- Sandra van de Waart – Beleidsmedewerker Economie gemeente Rijswijk
- Damaris Verleun – stedenbouwkundige gemeente Rijswijk
- Bram van Hoeve – Planoloog gemeente Rijswijk
- Joris Gerritsen – Industrieschap Plaspoelpolder / Harbour Village (Grondwerk PM)
- Henk Hartzema – Studio Hartzema
- Anne Zekveld – Studio Hartzema
- Floris Taphorst – beleidsmedewerker ruimtelijke economische ontwikkeling Binckhorst gemeente Den Haag
- Sander te Selle – projectleider Binckhorst gemeente Den Haag
- Eric Martens & Philip Boswinkel – Local (ontwikkelaar Binckhorst)
- Sander Westerhout – stedenbouwkundige Binckhorst gemeente Den Haag

8.2 Bijlagen

- Weergave economische activiteiten in excel met filters - samenvoeging van:
  - 17-GI-010 Eigendomskaart Havengebied
  - Havenkwartier oppervlakte per kadastraal perceel
  - Bedrijven in Havenkwartier lijst Kamer van Koophandel
  - Bedrijven met werknemers en milieutypering
- 5 excel overzichten van economische activiteiten per categorie:
  - bedrijven
  - aantallen werknemers
  - straatnamen
  - functie vastgoed

Update kengetallen Havenkwartier

In de samenvatting het rapport “Nulmeting economische bedrijvigheid Havenkwartier Rijswijk” wordt verwezen naar getallen uit 2017. Deze cijfers zijn inmiddels veranderd en hieronder geüpdatet.

Eigendomsverhoudingen:

- Ruim 20,5 ha plangebied
- 12,1 ha kadastrale percelen
- 125.544 m2 bruto vloer oppervlakte gebouwd
  - 63% Bedrijfsruimte, incl. bijbehorende kantoorruimte
  - 34% Kantoorruimte
  - 3% Wonen

Economische activiteiten:

- 907 geregistreerde werknemers (2020)
- 122 bedrijven actief in het gebied (2020)
- Voorzieningen zijn niet aanwezig in dit gebied: enkel sprake van een sportschool
- Voornamelijk groothandel en (zakelijke) dienstverlening in het gebied

Milieuhinder:

- Diverse bedrijven met milieuhinder (t/m categorie 3.2) zijn verspreid over het Havenkwartier
- Hoge milieucategorie (HMC) 4.1 en 4.2 is beperkt aanwezig
  - Planologische ruimte voor betonmortelcentrale
  - De vuurwerkhal valt binnen HMC
- Planologisch is watergebonden bedrijvigheid mogelijk in het Havenkwartier

Rijswijk



GEMEENTE RIJSWIJK ONTWIKKELKADER HAVENKWARTIER VERSIE 02-02-2021