



Nota van beantwoording reacties Bouwstenen Ontwikkelkader Kessler Park

INLEIDING

Wij hebben op de gepresenteerde bouwstenen Ontwikkelkader Kessler Park veel vragen, reacties en suggesties ontvangen. In deze Nota hebben wij de reacties gegroepeerd naar onderwerp. Vervolgens geven wij per onderwerp ons antwoord. Wij proberen zo concreet mogelijk aan te geven wat wij met de reacties en suggesties willen doen, maar dat is niet in alle gevallen mogelijk. Het doel van deze wijze van verwerken is een helder en leesbaar stuk dat u een goed beeld geeft van hoe we de inspraakreacties verder meenemen in de verdere uitwerking van het ontwikkelkader Kessler Park. We geven in onderstaande tekstblokken telkens per onderwerp een samenvatting van de gestelde vragen, reacties en suggesties, gevolgd door een *ingesprongen alinea met cursieve letters* met onze reactie.

AFBAKENING VAN HET GEBIED

1. De mogelijkheden van herontwikkeling van dit gebied hangen ook sterk samen met het verbeteren van het winkelcentrum in de Bogaard, dit is nu verre van aantrekkelijk.

Winkelcentrum In de Bogaard en omgeving worden getransformeerd tot een levendig stadscentrum voor wonen, winkelen en verblijven. Voorzieningen in Kessler Park worden aanvullend op de voorzieningen in Bogaard Stadscentrum en niet concurrerend. De mogelijkheden voor detailhandel in Kessler Park zullen beperkt zijn, zich richten op de OV-knooppuntreiziger en geen sterke concurrentie geven voor Bogaard Stadscentrum. Wel draagt de woningbouw en de toename van arbeidsplaatsen juist bij aan de levensvatbaarheid van Bogaard Stadscentrum.

2. Het is een gemiste kans voor Rijswijk om het gebied rondom het Kessler Park niet groter te maken. Het complete station en de verbinding met In de Bogaard moet worden meegenomen. Nu is het Eisenhowerplein een randgebied terwijl het de potentie heeft om een levend centrum van Rijswijk te worden mits goed aangepakt. Het Eisenhowerplein is een gedrocht, ontstaan nadat het spoor ondergronds ging. Met de komst van de bibliotheek en enkele andere voorzieningen is het nooit een gebied geworden dat leeft en waar je gezien wilt worden en waar je wilt verblijven. Dat zou veel beter moeten.

Het ontwikkelkader Kessler Park richt zich primair op revitalisering van dit deel van bedrijventerrein Plaspoelpolder. We nemen daarin de verbinding van het station met de Plaspoelpolder mee inclusief herontwikkelingsmogelijkheden van de (kantoor-) gebouwen daaromheen en -boven. Het station en het Eisenhowerplein behoeven ook een verbetering. Het college heeft in november besloten een "Handelingsperspectief" op te stellen samen met MRDH en de ov- en spoorpartijen, om te onderzoeken op welke manieren de gewenste kwaliteitsverbetering van station Rijswijk aan het Generaal Eisenhowerplein bereikt kan worden. Deze verbeteringen dienen een bredere doelstelling dan de doelstelling voor Kessler Park. Het opnemen van deze terreinen in Kessler Park zouden de planontwikkeling van Kessler Park zelf vertragen, terwijl er geen directe afhankelijkheid is. Onderzocht wordt op het mogelijk is om de kansen die bij herontwikkeling van de huidige bibliotheeklocatie ontstaan te benutten en de kwaliteitsimpuls van de stationsomgeving in de tijd naar voren te halen. In ieder geval



loopt overleg met NS en Pro Rail over verbeteringen aan het station, de ondergrondse situatie en de inrichting van de openbare ruimte rond het station. Het station is belangrijk voor de mobiliteitsnormen bij de ontwikkelingen in Bogaard Stadscentrum en Kessler Park. Voor Bogaard Stadscentrum loopt al een verbeteringsproject via de uitvoering van het Masterplan.

3. De eigenaar van de broodfabriek is blij met het campus concept, dat is in de lijn met hoe hij de ontwikkeling van de broodfabriek ziet. Hij vindt niet dat het bij de Visseringlaan moet stoppen en roept de gemeente op om verder te kijken dan de grens. Het niet meenemen van de locatie Broodfabriek is een gemiste kans: de gehele westkant zou als één gezien moeten worden, want belangrijk voor het groene raamwerk, voor hoogteaccenten, programma, etc. De locatie is onder schot en kan dus zo mee in de plannen. Er zijn geen ingewikkelde eigenarenstructuren. Voorgesteld wordt dat in de volgende raadsperiode het ontwikkelkader wordt uitgebreid met deze locatie. Bouwen vanaf 2026.

De uitgangspunten voor Kesslerpark gelden voor de hele westzijde van de Plaspoelpolder dus ook voor de Broodfabriek. Echter vinden wij het op dit moment niet verantwoord om het plangebied, dat loopt tot de Visseringlaan, in dit stadium verder uit te breiden. Dat heeft een praktische en een meer inhoudelijke reden. Praktisch gezien is de gemeentelijke organisatie al zwaar belast met de lopende bouwactiviteiten, meer kunnen we gewoonweg nu niet aan. Daarnaast vraagt het ontwikkelen van de campus in de leegstaande gebouwen van onder meer Shell een grote inspanning. We willen daarom zeker de eerste jaren alle geschikte functies juist hier concentreren, in het centrum van At the Park, om hier een kritische massa en levendigheid te krijgen, hier ook als vliegwiel voor de rest van Kessler Park. Alleen zo kan in de komende jaren hier een campus groeien. Het is niet gewenst dat de campus in dit stadium al concurrentie krijgt van naastgelegen gebieden, een tweede campus. Het voorzichtig nadenken over de toekomst van de Broodfabriek en omgeving kan starten in de volgende raadsperiode met bovenstaande inhoudelijke randvoorwaarde. Daarbij kan ook de vraag aan de orde komen waar er ruimte blijft voor de leisure voorzieningen, die nu in het gebied zitten. In de huidige plannen worden de wensen van de eigenaar van Broodfabriek niet onmogelijk gemaakt, we creëren juist nog een extra wandelverbinding van het Station naar de Broodfabriek door Kessler Park.

ALGEMEEN

4. Goed dat de Shell-campus een nieuwe bestemming krijgt. Het is belangrijk dat de kernwaarden van het gebied meer gerespecteerd worden. Het plan houdt onvoldoende rekening met de bijzondere kwaliteiten die het gebied en het gebouwencomplex heeft. De nieuwe stedenbouwkundige opzet geeft niet heel veel terug van dat bijzondere karakter en de geschiedenis van de plek. Er is al best veel groen (op het Shell-terrein) dat was de winst van de transformatie uit 2006-2010. De parkruimte boven de garage zou je minimaal intact moeten houden. De relatie met de Volmerlaan verdwijnt. Daardoor wordt het park aan het zicht onttrokken, en wordt de verbinding met het groen langs de Churchillaan verminderd.
5. Een omwonende is positief over de aanpak van een situatie met grote leegstand. Leegstand is geen goede situatie in het gebied en het is logisch om in de huidige markt dan ook naar andere functies zoals wonen en onderwijs te kijken. Het woningtekort moet worden aangepakt en het gebied 'Kessler Park' is, zo dicht bij station en voorzieningen, daarvoor geen verkeerde plek. Een andere omwonende omarmt de ontwikkeling en de ontwikkeling van het gebied, maar heeft zorgen over de hoogbouw tegenover zijn pand, waarbij zijn groene uitzicht, licht en pand dominantie weg gaan vallen.



Door de nieuwe eigenaar van het Shell-complex is een plan gemaakt waarin ongeveer de helft van de gebouwen behouden blijft en een functie krijgen in de nieuwe campus. De resterende gebouwen worden gesloopt en daarvoor komt (ook) woningbouw terug. De gemeente stelt als voorwaarde voor het plan dat het resterende "Kesslerveld" openbaar toegankelijk wordt, dat op de hoek Kessler Park-Volmerlaan ruimte voor een strook groen blijft en dat het gebied At the Park doorgankelijk wordt. Op dit moment zijn de diverse binnentuinen namelijk niet openbaar toegankelijk. Van deze plannen is alleen nog maar een massastudie gemaakt. De uiteindelijke kwaliteit wordt zichtbaar wanneer de ontwerpen verder uitgewerkt zijn. Herbestemming en sloop/nieuwbouw vraagt ook een heroverweging van bouwmassa's en inrichting van de (semi)openbare ruimte waaronder groen. Het ontwikkelkader geeft aan wat de nieuwe identiteit van het gebied kan worden.

HOOGBOUW

De reacties over hoogbouw lopen uiteen. Voor de een mogen de hoogteaccenten wat ambitieuzer, zeker langs de A4 vanwege de etalagefunctie, maar in de meeste reacties over hoogbouw worden zorgen geuit. De vrees is dat er door hoogbouw te veel woningen en te veel verkeersbewegingen bij komen, dat het uitzicht en de lichttoetreding vermindert, dat er wind- en geluidhinder ontstaat en dat er groen verdwijnt.

6. De VVE Churchilltorens heeft specifiek aangegeven dat men zich zorgen maakt over het profiel van de Volmerlaan en over het blokkeren van het uitzicht vanuit hun torens naar het groen ingerichte parkeerdek van Kadans. De VVE pleit voor laagbouw aan de Volmerlaan en ziet hoogbouw liever meer in het midden van het Kessler Park.
7. Individuele bewoners van de Churchilltorens maken de volgende opmerkingen. De nieuwe torens aan de Volmerlaan zijn benauwend en veroorzaken windhinder. Die is al toegenomen door de bouw van het pand van de IND aan de Volmerlaan. Men vraagt aandacht voor de kwaliteit van de hoogbouw. Als er meer hoge gebouwen komen, hoe worden dan de zichtlijnen en schaduw effecten meegenomen? Het is onduidelijk hoe bepaald is wat effecten van hoogte zijn op leefbaarheid. Dat verdient meer aandacht, ook in wijze van hoogbouw zit dan verschil, naast in variatie van hoogte ook in kwaliteit en vormgeving. Daar kunnen ook eisen aan worden gesteld om een dichte wijk te voorkomen. Het toestaan van deze hoogtes zal voor veel van de appartementen in de Churchilltorens een wezenlijke vermindering van uitzicht en zontoetreding betekenen. Handhaving of een beperkte verruiming van de huidige hoogte van de complexen aan de Churchillaan ligt meer in de rede. Veel bezwaren vanuit de Churchilltorens zouden kunnen worden vermeden als voor een andere opzet wordt gekozen, waarbij het huidige park als centrale groene ruimte blijft doorgetrokken tot de Volmerlaan. Dan opent de groene oase van de campus zich ook naar de invalsroute van Rijswijk, en verbetert die de aantrekkelijkheid van het complex. Situering van een mogelijk horecapaviljoen zou in die hoek ook denkbaar zijn.
8. Een bewoner is blij dat de ontwikkelaar Bouwhuis ter plaatste van het parkeerdek aan het Kessler Park die hoge toren gewoon achterwege laat en wil dat dat zo blijft.
9. Een aantal keren wordt gevraagd wat er is gedaan met de kritische opmerkingen van de vorige (bewoners) bijeenkomst, met name over hoogbouw hoek Kessler Park/Volmerlaan. De focus ligt nu erg op het aantrekkelijk maken voor toekomstige gebruikers/bewoners, maar er wordt weinig geluisterd naar opmerkingen van mensen die er al wonen en voor wie het toch ook belangrijk is dat het wonen in dat gebied er niet op achteruit gaat. Een heleboel plannen zijn heus leuk, maar er zijn echt een paar zaken die voor (sommige) bewoners niet leuk zijn en daar lijkt toch niet echt over gecommuniceerd te worden.



Het Kessler Park wordt een gemengd werk-woongebied met een stedelijk maar ook groen karakter. We willen voldoende bedrijven en bewoners krijgen in dit gebied, niet alleen om een levendig gebruik van de openbare ruimte te bewerkstelligen, maar ook om voldoende draagvlak te krijgen voor de voorzieningen en het extra openbaar groen dat we hier graag zien in relatie tot het campus concept. Functiemenging geeft ook meer (sociale) veiligheid in het gebied. Op de begane grond komen bedrijfsfuncties en voorzieningen en daarboven komen appartementen. We gaan daarvoor de hoogte in. Ook vanuit ruimtelijke overwegingen is het gewenst om op sommige plekken hoogte-accenten en oriëntatiepunten te maken. De plekken daarvoor zijn aangewezen in de bouwstenen van het ontwikkelkader.

De precieze invulling van de bebouwing en vergroening gaan we meer gedetailleerd uitwerken in het ruimtelijke ontwikkelkader. Daarin wordt verder ingegaan op uitzicht en zichtlijnen, de grootte en vormgeving van de bouwmassa's en hoe de bouwmassa's zich presenteren naar de openbare ruimte toe. Ook wordt daarin beschreven wat de beeldkwaliteit is die we verwachten bij de nieuwe gebouwen. Daarin wordt aandacht besteed aan materiaalgebruik, groene gevels en daken, wijze van ontsluiting, functies op het maaiveld en de individuele herkenbaarheid van de verschillende gebouwen.

Overigens betekent het feit dat ontwikkelaar Bouwhuis nog geen plan heeft gepresenteerd voor de toren ter plaatse van zijn parkeerdek aan het Kessler Park niet dat die er niet komt, maar alleen dat daarvoor nu nog geen concreet plan is.

GROEN

10. De wens om groen te behouden en om ook meer ruimte te maken voor groen wordt breed gedeeld. Het zou mooi zijn als het Kessler Park ook echt een groen park wordt met veel ruimte voor natuur. Het is prima om het gebied breder te ontwikkelen, maar laten we niet het groen gelijk opofferen. De architect van het Shellgebouw had een duidelijk beeld met het groen in het geheel. Niet alle ruimte is nodig voor gebouwen, en het groen heeft wel degelijk ook een functie. Groen is meer dan bomen, ook biodiversiteit en dieren horen hierbij. Ook water en waterkwaliteit missen in het voorstel. Welke maatregelen worden daarop genomen?
11. Komt er ook bij renovatieprojecten een verplichting tot natuur-inclusief en klimaatbestendig bouwen, met minder asfalt en beton?
12. Het voormalige Shellcomplex met de bijbehorende groene ruimte heeft kwaliteit. Die zou benut moeten worden. Laat zien hoe je dat gaat doen.
13. In de huidige vorm kan je wel wandelen op "het Kessler veld". Voor een groenere uitstraling zou het fraaier zijn als het groen door blijft lopen tot de Volmerlaan/Treubstraat, en niet afgeschermd wordt door een nieuwe ontwikkeling. Blijft er nog groen op de hoek van de Volmerlaan en Kessler Park? We zijn nu al van Kessler Park naar Kessler veld gegaan. De hoeveelheid groene ruimte gaat met 40 % achteruit.

Veel opmerkingen over het behouden van groen gaan over het privéterrein van het voormalige Shell-complex. De gemeente heeft hierover geen zeggenschap, maar is hierover wel in gesprek met de ontwikkelaar. Die moet zich houden aan wat hierover in het bestemmingsplan is bepaald. Het bestemmingsplan verbiedt het verharderen en bebouwen van het terrein niet. De gemeente heeft twee mogelijkheden om vergroening tot stand te brengen.

De meest voor de hand liggende mogelijkheid is het herinrichten van de openbare ruimte. Binnen het plangebied heeft die nu hoofdzakelijk een verkeersfunctie (inclusief parkeren). Door de openbare ruimte opnieuw in te richten, krijgt deze een groener karakter. Met name kijken we naar het herinrichten van het Kessler Park, waar verharding kan worden verminderd ten gunste van groen.



Die vermindering is mogelijk wanneer het Kessler Park autoluwer wordt ingericht bijvoorbeeld door éénrichtingsverkeer of het aan één zijde afsluiten (doodlopend maken) van de weg, al dan niet in combinatie met het verminderen en/of anders situeren van de parkeerplaatsen langs de openbare weg. Er kan zelfs gedacht worden aan een fietsstraat waar de auto te gast is. In de bouwstenen voor het ontwikkelkader is hier ook een groen profiel met bomen getoond, waarbinnen ook ruimte wordt gemaakt voor een verbeterde langzaam verkeersroute tussen het station en het Havenkwartier en omliggende (woon)buurten. Deze ontwikkeling helpt om problemen in het gebied op te lossen zoals de verkeersopstopping op het kruispunt en de luchtkwaliteit van alle auto's die er stil staan.

Een andere mogelijkheid voor meer groen is om met ontwikkelaars af te spreken dat zij in hun plannen op het maaveld ruimte maken voor openbaar groen. Dat kan wanneer op een aantal plekken slanke hogere torens komen, waartussen openbaar groen ligt waar huidige en toekomstige gebruikers van het gebied van kunnen genieten. In de nieuwe bebouwing ter plaatse van de gesloopte Shell-gebouwen is dat ook op deze manier uitgewerkt; Kadans stelt haar binnentuin juist ook beschikbaar voor bezoekers en publiek. Het vergt overeenkomsten met ontwikkelaars om deze particuliere gronden openbaar te maken.

VERKEER

14. De aansluiting van het Kessler Park op de rest van het gebied met diverse routes moet meer integraal worden bekeken. Ook binnen het Kessler Park kan de routing duidelijker en opener. Hoe zorg je dat hier één geheel uit komt? Zijn er voldoende wandelroutes door Kessler Park? Dat is essentieel voor een campus milieu. De route naar het stationsgebied is essentieel, hier ligt een kans om die te versterken. De looproute van Plaspoelpolder naar station loopt via het Kessler Park en niet aan de andere zijde van de panden. De achterzijde is fraai groen, maar graag direct fietspaden etc. toevoegen aan het straatbeeld. Is er een reële foto van de voorzijde met o.a. tram?
15. De aanwezigheid van (te) veel auto's in het gebied wordt als groot punt van zorg genoemd door veel insprekers. Er worden verschillende ingrepen voorgesteld, zoals het deels afsluiten van de Churchilllaan, het stimuleren van fietsen en lopen, deelmobiliteit, MAAS (mobility as a service), niet meer 5 dagen werken op een kantoor. De auto te gast maken in een groot deel van het gebied met vooral een goede ontsluiting naar parkeerhubs, niet door gehele gebied heen. Actie is nodig om fietsgebruik en fietsvoorzieningen op de weg en bij bedrijven te verbeteren. In het kader kan worden opgenomen dat bedrijven hun personeel allereerst met ov en elektrische fiets laten komen. Geen of minder ruimte maken voor lease- en bedrijfsauto's. In het kader ontbreekt nog de ambitie van een zero emissie stadslogistiek.
16. De verkeersdrukke gaat ook omhoog door de woningbouw in Rijswijk Buiten aan de Lange Kleiweg. Het is nu al te druk, met name tijdens de spits. Als dat een verkeersader wordt vanuit Delft of Rijswijk Zuid dan wordt dat wel een extra knelpunt met het verkeer. Toename van autoverkeer over de Lange Kleiweg richting Rijswijk vanuit Delft of Rijswijk- Buiten dient te worden voorkomen.
17. Er wordt nu een gehele wand langs de Volmerlaan gemaakt waardoor verkeersbeleid naar overzijde geprojecteerd wordt. Komt er ook aandacht voor de drukke en overbelaste kruisingen Treubstraat/Volmerlaan en Volmerlaan/Huis te Landelaan/Churchillaan? Kan beter doseren van autoverkeer ervoor zorgen dat er minder geracet wordt?
18. Als ik het goed begrepen heb wordt door de gemeente gedacht aan iets meer dan 2000 wooneenheden in het gebied. Hoezeer je ook denkt aan bevordering van openbaar vervoer, dit zal de verkeersdruk op de omgeving doen toenemen. Vanuit de woonfunctie van de Churchilltorens is dat niet in ons belang. Het drukke verkeer op een van de hoofdinvalswegen vanaf de A4 via de Visseringlaan en de Volmerlaan geeft nu al veel opstoppingen, vooral in het spitsuur, en overlast van



geluid en ongezonde lucht voor de omwonenden. Een degelijke analyse van de milieuaspecten van het totaal van de plannen is noodzakelijk. Dat kan niet wachten tot na het via de 'kruiemelgevallenregeling' toestaan van de eerste projecten, die op 17 mei gepresenteerd zijn. Grootschalige bouwplannen, zoals de ombouw van kantoren naar woningen vragen om een ordentelijke wijziging van bestemmingen en daar moet wel een milieurapportage aan ten grondslag liggen.

19. Met het oog op de toekomst ligt op de locatie een kans i.r.t. het openbaar vervoer. Benut dit en zorg er inderdaad voor dat de doelgroep aansluit bij de doelgroep die gebruik maakt van het openbaar vervoer en de campus. Wellicht zou het een idee zijn om minder parkeerplaatsen te realiseren dan gebruikelijk om zo het autogebruik te ontmoedigen.

Omdat in de huidige situatie het wegennet op en rondom het Kessler Park, met name in de spitsperiodes, al zwaar is belast wil de gemeente niet dat het autoverkeer in dit deel van Rijswijk verder toeneemt. Daarom is het uitgangspunt bij de planvorming dat er geen extra parkeerplaatsen bij komen, ook niet als er woningen in de plaats komen van kantoren. De gemeente zal daarom een maximum parkeernorm voorstellen voor dit gebied. Dit is goed mogelijk mede vanwege de nabijheid van het NS station. Ook zetten we in op alternatieven voor de (privé)-auto zoals het openbaar vervoer, de fiets, (deel)scooter en deelauto. Bij de keuze van de doelgroep voor de woningen houden we hier rekening mee. Het type woningen wordt hier op afgestemd. Zo blijkt dat jongeren minder vaak een privéauto bezitten en open staan voor het gebruik van alternatieven.

Door de transformatie van kantoren en toevoeging van woningen verandert het Kessler Park van een monofunctioneel werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. Door woningen te bouwen voor doelgroepen die nauwelijks tot geen auto hebben, wordt de parkeerbehoefte lager dan die op dit moment met alle huidige functies in normale bezetting is. Dit is gunstig voor de verdeling van de verkeersdruk over de dag en leidt tot minder drukke spitsperiodes. Het wegennet kan hierdoor efficiënter worden benut. Het nieuwe programma leidt tot een daling van het aantal verkeersbewegingen met 20% ten opzichte van het huidige programma. Daarin is overigens geen rekening gehouden met leegstand nu of in de toekomst. Aanvullend hierop willen we een aantal verkeerskundige maatregelen nemen om de verkeersdruk te verlichten. Hierbij wordt gedacht aan het ontlasten van het kruispunt Volmerlaan-Churchilllaan door het verkeer van en naar het Kessler Park meer via de Visseringlaan en de Polakweg te ontsluiten. Denkrichtingen die we hiervoor nader onderzoeken zijn het afsluiten of éénrichtingsverkeer maken van de Treubstraat en/of Kessler Park en betere (afstelling van de) verkeerslichten. Hierbij worden milieuaspecten zoals geluid- en luchtkwaliteit meegewogen.

In het wegprofiel van bijvoorbeeld Kessler Park ontstaat hierdoor ruimte voor betere fiets- en wandelpaden en bomen of ander groen.

De Lange Kleiweg willen we in de toekomstige situatie zoveel als mogelijk ontlasten van doorgaand verkeer. Het moet een weg worden die hoofdzakelijk wordt gebruikt door autoverkeer dat een bestemming in het Kessler Park heeft. Dit betekent dat maatregelen zullen worden genomen om Rijswijk Buiten/Pasgeld zoveel als mogelijk via de Prinses Beatrixlaan te ontsluiten. Hierdoor ontstaat ruimte om ook langs de Lange Kleiweg comfortabele en verkeersveilige fiets- en wandelpaden en meer groen aan te leggen. Voor de Lange Kleiweg loopt momenteel een uitvraag om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn voor de korte, middellange en lange termijn



PARKEREN

20. Sir Winston Leisure Center (SWLC) stelt dat parkeren in dit gebied altijd al lastig is geweest. Er zijn mensen die hier hun auto parkeren om met het openbaar vervoer verder gaan. Mede door de bibliotheek is hier een oplossing voor gekomen door twee uur gratis te kunnen parkeren tijdens kantooruren. Hoe ziet het parkeren in de toekomst eruit?
21. Er moeten voldoende parkeermogelijkheden zijn en blijven in dit gebied. Er is sprake van inclusie en een 18 uren economie. Het openbaar vervoer rijdt maar tot een bepaalde tijd. Er moet overal een goede balans blijven. Waarom nemen we het parkeren in bestaande parkeergarages niet mee in het hele plan, zoals de parkeergarage boven de super gym?
22. Als het Grand Winston hotel vol is met buitenlandse gasten, zullen er toch parkeerplaatsen moeten zijn voor 200+ auto's. Dat is vaak genoeg gebeurd pre-Corona. Er zijn voldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving vrij, maar deze zijn niet publiekelijk toegankelijk. Als dit in samenspraak met de ontwikkelaars geregeld kan worden, betaald of niet-betaald, is dit probleem opgelost en is er meer ruimte voor groen.

De gemeente wil dat parkeerders gebruik maken van de parkeerplaatsen die voor hen zijn bedoeld. De parkeerplaatsen in de buurt van SWLC zijn niet bedoeld voor langparkeerders die met de trein reizen, maar voor kortparkeerders die gebruik maken van de reeds aanwezige en straks van nieuwe voorzieningen. Kort parkeren in verband met halen en brengen van treinpassagiers blijft in de toekomst mogelijk. Om lang parkeren te ontmoedigen zal betaald parkeren worden ingevoerd in een groter gebied dan nu het geval is. Ook op de Lange Kleiweg wordt een parkeerregeling ingevoerd. Mogelijk blijft het eerste uur gratis voor kortparkeerders. Toekomstige bewoners en hun bezoekers parkeren op het eigen perceel en komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning om op straat te parkeren.

Om te voorkomen dat toekomstige bewoners hun auto parkeren op een gratis parkeerplaats elders in Plaspoelpolder, zal tussen de Volmerlaan en de Burgemeester Elsenlaan ook betaald parkeren worden ingevoerd, maar dan alleen in de avonduren. Op deze manier hebben zittende bedrijven in dit deel van Plaspoelpolder overdag geen hinder van betaald parkeren.

In de toekomst willen we een deel van het openbaar parkeren van het maaiveld verplaatsen naar bestaande parkeergarages van private partijen. Daarbij geldt dat openbaar parkeren alleen deels van het maaiveld kan verdwijnen ten gunste van groen en verblijfskwaliteit als daarvoor een alternatief is. De gemeente gaat daartoe met de eigenaren van de private parkeergarages in gesprek. De eigenaar van de parkeergarage onder het Kessler Veld heeft aangegeven dat het bespreekbaar is om deze garage onder voorwaarden deels openbaar te maken.

23. Hoe is het parkeren geregeld voor de nieuw te realiseren projecten, het hotel en appartementen voor het oude Avaya gebouw?

In het algemeen geldt dat alle parkeren, dus voor zowel vaste gebruikers (bewoners en werknemers) als bezoekers, op eigen perceel wordt geregeld. Dat mogen ook parkeerplaatsen zijn bij andere panden. Hier hoort ook het gebruik bij van de parkeergarage boven de bibliotheek, waar de eigenaar van het oude Avayagebouw een deel van de parkeerplaatsen heeft. Elke ontwikkelaar is ook verantwoordelijk voor het opstellen van een mobiliteits- en bereikbaarheidsplan dat past bij zijn project.



24. Hoe is het parkeren geregeld voor de nieuw te bouwen woningen aan de Volmerlaan?
Bewoners en visite parkeren straks op bestaande parkeerplaatsen op eigen perceel, of op parkeerplaatsen bij andere panden in het Kessler Parkgebied. Hierbij hoort ook het gebruik van de parkeergarages onder het Kessler Park en aan de Van Gijnstraat.
25. Zouden we per deelproject (gebouw) de parkeergegevens/parkeeruitgangspunten kunnen ontvangen? En hoe ziet het totaalbeeld eruit? Hoeveel parkeerplaatsen gaan er verdwijnen en op welke locatie en hoeveel parkeerplaatsen komen erbij en onder welk parkeerregime en op welke locaties. Is er wel sprake van een 24/7 beschikbaarheid?
In algemene zin geldt dat in het gebied per ontwikkelingslocatie niet méér parkeerplaatsen worden toegestaan dan er op dit moment zijn. De uitgangspunten per deelproject worden op basis hiervan verder uitgewerkt, waarbij de ontwikkelaar een mobiliteitsplan maakt waaruit blijkt dat het bestaande aantal passend is voor de nieuwe ontwikkeling. Het aantal openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal verminderen omdat het lang parkeren komt te verdwijnen en de openbare ruimte groener wordt. Exacte aantallen kunnen straks worden bepaald bij het maken van de inrichtingsschetsen van de nieuwe openbare ruimte. Hiervoor mogen elders openbare parkeerplaatsen terugkomen in parkeergarages, zo lang het er per saldo niet méér worden. Overigens geldt dat openbaar parkeren alleen deels van het maaiveld kan verdwijnen als daarvoor een passend alternatief is. De gemeente overweegt om vooruitlopend hierop betaald parkeren ook in de avonduren in te voeren. Daarmee wordt goed duidelijk welke parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet meer worden gebruikt en later kunnen vervallen ten gunste van een groenere inrichting van de openbare ruimte.
26. We gaan ervan uit dat de huidige parkeerplaatsen voor het Sir Winston Leisure Center (zoals in een package deal overeengekomen) niet eenzijdig wordt bestreden. Behouden is noodzaak evenals een zeer gewenste uitbreiding op loopafstand.
Als het SWLC kan aantonen dat het huidige gebruik van parkeerplaatsen op gemeentegrond in de openbare ruimte berust op een rechtsgeldige afspraak met de gemeente, dan worden die afspraken gerespecteerd. Een uitbreiding van het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is strijdig met de uitgangspunten in het ontwikkelkader en daarom niet mogelijk. Wij verwijzen u in deze fase naar de parkeergarage aan de Van Gijnstraat om een eventuele extra parkeerbehoefte te faciliteren en we onderzoeken of de parkeergarage onder het Kessler Veld deels openbaar kan worden.
27. SWLC wil graag specifieke informatie over de parkeergarage aan de bibliotheek hebben: verdwijnt het parkeerdek Kessler Park?
Op deze locatie wordt in de toekomst een herontwikkeling voorgesteld. Het is aan de eigenaar van het perceel hoe en wanneer hij dat gaat doen en wat dat betekent voor de huidige situatie. Daarbij zal ook rekening gehouden moeten worden met de parkeerrechten op het parkeerdek.
28. Hoe is het parkeren geregeld voor de nieuw te bouwen woningen aan de Volmerlaan?
Bewoners en visite parkeren straks op bestaande parkeerplaatsen op eigen perceel, of op parkeerplaatsen bij andere panden in het Kessler Parkgebied. Hierbij hoort ook het gebruik van de parkeergarage aan de Van Gijnstraat en de bestaande parkeergarage onder het Kessler Park.



29. Is er voor SWLC nog een mogelijkheid om een aanvullende parkeervoorziening te creëren, kan er een locatie worden aangeboden; is er ergens deelgebruik mogelijk; in hoeverre is of komt er ruimte beschikbaar in de voormalige parkeergarage Shell?

Elke pandeigenaar of exploitant/gebruiker van een pand is zelf verantwoordelijk voor het faciliteren van zijn parkeerbehoefte inclusief de parkeerbehoefte van bezoekers. Dat moet in principe op het eigen perceel, maar het kan ook op het terrein 'van de bureu' of in de nabijgelegen parkeergarage aan de Van Gijnstraat. SWLC zou daarover in gesprek kunnen gaan met naburige ondernemers. De voormalige parkeergarage van Shell is eigendom van Kadans Science Partner, die heeft aangegeven dat het bespreekbaar is om deze garage onder voorwaarden deels openbaar te maken.

WERKEN EN WONEN

30. Het is goed om verloedering tegen te gaan, maar daarvoor moet niet veel geld in een nieuw bedrijventerrein worden gestoken. We werken veel thuis dus ook gloednieuwe kantoren zijn niet nodig omdat ze naar verwachting toch niet worden gevuld. Er is behoefte aan woningen, maak door middel van transformatie woningen die starters kunnen betalen.

Er worden in het gebied geen nieuwe kantoren gebouwd, het aantal m2 kantoren wordt juist sterk verminderd door kantoren te slopen of te transformeren naar woningen. Waar mogelijk komen bedrijfsruimten op de begane grond van nieuwe woongebouwen. Bij transformatie van kantoren naar woningen ligt het accent op middel dure woningen.

31. De grootscheepse transformatie van kantoren in het gebied is begrijpelijk als de leegstand zo groot is. Maar het gebied verkleurt wel heel erg naar wonen met een hopelijk actieve plint. In de presentaties is niet duidelijk welke percentage menging er overblijft.

Het kader geeft niet aan wat de huidige bedrijven gaan doen en hoe die hierin passen. Dit verdient apart aandacht. Hoe wordt de verdeling tussen wonen en werken bepaald? Is dat op basis van arbeidsplaatsen?

Voor het gebied als geheel is het de bedoeling dat in de eindsituatie minimaal 51% van het Kessler Park bestemd is voor werken en dus maximaal 49% voor wonen. Waar mogelijk komt bedrijfsruimte op de begane grond, ook in woongebouwen.

32. Een bewoner betwijfelt dat winkels in de panden langs de Churchillaan levensvatbaar zijn. Het is er niet leuk genoeg om te wandelen.

In de plint van de bedoelde panden aan de Churchillaan komen voorzieningen maar geen winkels. Detailhandel wordt geconcentreerd in Bogaard Stadscentrum. We zijn het eens dat de straatbeleving aan de kant van de Winston Churchillaan verbeterd kan worden. Dat geldt helemaal aan de andere kant voor de wandelroute vanuit de Treubstraat over het Kesslerpark richting station: dat is heel kaal, stenig en kan veel veiliger. Een volledig nieuw straat/stoepprofiel is daarom onderdeel van het ontwikkelkader.

33. Het CBR maakt zich zorgen over wonen: daar heeft men slechte ervaringen mee. Het CBR trekt dagelijks 3500 bezoekers aan waarvan ontzettend veel met de auto, van ouders tot aan rij scholen. Daarnaast wordt buiten kantoortijden ook heel veel gelest in de buurt. Woningen toevoegen leidt vrijwel zeker tot klachten terwijl zij nu op een bedrijventerrein zitten. Ze willen niet dat de plannen leiden tot (extra) klachten van de (nieuwe) bureu.

Herontwikkeling van het Kessler Park is gericht op het accommoderen van een breed scala aan (deels nieuwe) functies en een diversiteit van gebruikers. Dit stelt voorwaarden aan het



toevoegen van woningen en aan de inrichting van de openbare ruimte. Met bestaande activiteiten zal in de planvorming nadrukkelijk rekening worden gehouden.

OPENBARE RUIMTE EN LEEFBAARHEID

34. Durf de vraag te stellen: word ik als inwoner van Rijswijk gelukkig als ik in dit gebied rond zou lopen (als de zon schijnt, als het bewolkt is, als het zaterdagmiddag is, op zondagochtend, als de terrassen open zijn, op dinsdagochtend in de ochtendspits, op een woensdagavond om 22.00 uur in november, etc.) en kijk wat dan de betekenis is van alle prachtige plaatjes en plaatjes.

De kwaliteit van de openbare ruimte is onduidelijk. De routes naar het station voor fiets en voetganger moeten duidelijker worden benadrukt.

Blijft toch vreemd dat er steeds gezegd wordt dat het "versteend en met een lage verblijfskwaliteit" is. Dat is toch onzin?

Met plaatjes van andere vergelijkbare projecten (referentiebeelden) trachten we een beeld te geven van wat er in dit gebied zou kunnen ontstaan.

Dat moet in een later stadium ook worden vertaald naar de kwaliteit van de openbare ruimte die dit gebruik mogelijk moet maken. Vanzelfsprekend heeft elk tijdstip in elk jaargetijde zijn mooie en minder mooie kanten. Wij verwachten op deze plek een stedelijk woon- en werkgebied te realiseren waar we de getoonde referenties op het juiste tijdstip ook daadwerkelijk kunnen aantreffen.

35. Valt me op dat het elke keer gaat over entree vanuit station.... maar hoe gaat het gebied er uit zien vanuit de Churchill Torens (Volmerlaan uitzicht)

Vanuit de Volmerlaan komen er openingen naar het centrale deel van Kessler Park. Veel wordt opengebroken en er komen aparte groenzones, onderling met elkaar verbonden via groene routes. Pas als de plannen verder zijn uitgewerkt kunnen we inzichtelijk maken hoe het uitzicht vanuit de Churchilltorens wordt. Daarbij willen we onderzoeken hoe het zicht op het groene karakter van het Kessler Park gewaarborgd kan worden. Op deze plek zien wij een markant gebouw met een groene uitstraling.

Met de herinrichting van de straat en de verkeerssituatie, zal de toegang vanuit de Churchill Towers en Treubstraat overzichtelijker, mooier en veiliger zijn. De wandel- en fietsroute vanuit de Treubstraat naar station wordt compleet anders ingericht.

MILIEU

36. De VVE Churchilltorens maakt zich zorgen over de toenemende verkeersdruk en de slechter wordende luchtkwaliteit. Zij vraagt hier een onafhankelijke meting te laten uitvoeren op een doordeweekse dag tussen 16:00 en 18:00 uur. Huidige bewoners van Churchill torens hebben al geklaagd over de geluidsdruk van de Churchillaan en de Volmerlaan. Ook de bewoners in de omgebouwde IND-toren zullen er zeker ook last van krijgen.

De gemeente heeft een aanmeldprocedure m.e.r. beoordeling laten opstellen voor het Kessler Park. Hieruit wordt duidelijk wat de milieugevolgen van de plannen zijn en waar eventueel bijsturing nodig is. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning door de ontwikkelaar dient deze gedetailleerd aan te geven wat de gevolgen van zijn plan zijn voor de omgeving. Als daar aanleiding voor is kunnen ook aanvullende onderzoeken naar de luchtkwaliteit worden gevraagd. Daarnaast wordt er als onderdeel van het gemeente brede actieprogramma luchtkwaliteit gekeken naar de mogelijkheid van het uitrollen van meerdere meetpunten (evt. met bewoners) voor luchtkwaliteit over de stad.



CAMPUS

37. Het type werkgelegenheid behorend bij campus moet beter worden benoemd.

Samen met de nieuwe eigenaar van het Shell-complex en de provincie Zuid-Holland werken we de definitie van de campus verder uit. De huidige stand van zaken wordt goed weergegeven in bijgevoegde samenvatting van de campusvisie At the Park.

38. Waarom wordt de campus niet doorgetrokken naar het hele gebied? Waar zijn in Nederland goede voorbeelden te vinden voor een campus op deze locatie? Hoe ziet het campusconcept eruit? Er is aan het begin van de presentatie veel gesproken over een campus, maar niets gezegd over onderwijs. Wordt er iets gebouwd dat aansluit op werkplekken of komt er een stuk woonwijk die aansluit op de Volmerlaan?

We willen een aantrekkelijk woon en werkgebied ontwikkelen en het gebied vergroenen. We werken met partijen aan het realiseren van een innovatie- en kenniscampus met ecosysteem waar werken, leren, verblijven en wonen samenkomen.

We willen er ook graag (vak)onderwijsinstellingen vestigen, er lopen gesprekken met geïnteresseerde onderwijs- en vakopleidingen instellingen. Op dit moment wordt de onderwijsfunctie in het gebied maar beperkt ingevuld met een particuliere business school.

39. Het CBR spreekt de gedachte van een campus met menging van werk-, onderzoeks-, onderwijs- en woonfunctie zeker aan. Geen monofunctionele woonwijk maar een gemengd milieu. Het is dan wel van belang te garanderen dat de hoge ambities op dat gebied ook worden gerealiseerd. Voorkomen moet worden dat bij een wat tegenvallende markt alleen de woonfunctie wordt gerealiseerd. De grote nadruk op de woonfunctie in de plannen van de Bouwgroep in de huidige kantoren aan de Churchillaan, de suggesties van nog meer woningen in de plannen langs de Volmerlaan, de geplande woningen aan de Visseringlaan met alleen een commerciële plint, het geeft geen goed gevoel. De innovatie/laboratorium gedachte van het ontwikkelkader is interessant. Het CBR denkt zelf aan het realiseren van een innovatie lab/trainingscentrum met onder meer simulatieruimtes. Dat zou goed passen bij de signatuur van een campus.

- *Eens, de sectorale programmering op de campus moet nader worden uitgewerkt. Om een campus met verschillende gebruikers te laten slagen moet er iets zijn wat hen verbindt: dezelfde behoeften, dezelfde dynamiek, complementaire competenties of sectorale (keten) verbondenheid. Dit wordt uitgewerkt. Wij zijn overigens blij met initiatieven die passen in de campusgedachte en zijn benieuwd naar de concrete uitwerking van het innovatie lab/trainingscentrum.*

PLANNING

40. Welk tijdspad heeft de gemeente voor dit plan in gedachte? Hoelang denken jullie dat de bouw/ontwikkeling zal gaan duren?

De eerste stap is dat de raad in februari 2022 het ontwikkelkader vaststelt. Daarin worden de hoofdlijnen voor het gebied beschreven. Vervolgens weten de eigenaren en ontwikkelaars binnen het gebied wat de uitgangspunten en randvoorwaarden zijn, en kunnen ze hun plannen verder uitwerken. We verwachten vanaf eind 2022 vergunningsaanvragen te ontvangen, waarbij het bestemmingsplan veranderd moet worden. Uitgaande van een proceduretijd van een jaar, betekent dit dat in 2024 de eerste bouwactiviteiten te verwachten zijn. De omvang, de



volgorde en het tempo van de projecten is afhankelijk van de initiatiefnemers. Vanuit de gemeente zal goed gekeken worden naar de fasering in relatie tot bereikbaarheid en bouwoverlast. We verwachten dat deze projecten rond 2028 gereed zullen zijn. In afwijking van het voorgaande willen we voor twee transformatieprojecten een zogenaamde kruimelprocedure volgen als dat mogelijk is. Dat kan waarschijnlijk omdat hier alleen sprake is van een functieverandering van de gebouwen, en geen sloop/nieuwbouw. Het gaat om vier leegstaande kantoortorens aan de Churchillaan en Volmerlaan en om het voormalige Avayagebouw boven het station. Als de eigenaren de plannen voortvarend uitwerken, is hier een start bouw in 2022 mogelijk. De bouwtijd is ruwweg een jaar. Overigens de uitgangspunten en bouwstenen gelden voor de hele westzijde van de Plaspoelpolder. Het ontwikkelkader dat we nu ontwikkelen vormt het ruimtelijk kader voor concrete bouwontwikkelingen. De rest van het gebied zal in een later stadium op dezelfde uitgangspunten en bouwstenen worden ontwikkeld.

OVERIGE VRAGEN EN OPMERKINGEN

41. Kan het trafohuisje niet verplaatst worden? Is toch lelijk zo tegenover het Kadans science center.
Verplaatsing is waarschijnlijk niet mogelijk. De gemeente onderzoekt of we bij dit voorterrein iets kunnen toevoegen om de straat aantrekkelijker te maken.
42. Is er een cultuurhistorische verkenning gedaan naar het Shellcomplex? Er is veel kwaliteit ingebracht bij de renovatie van 10-15 jaar geleden.
Er is geen cultuurhistorische verkenning gedaan. Bij het maken van de plannen is wel gekeken naar de aanwezige kwaliteit en welke veranderingen nodig zijn voor het campus concept. Zo worden onder meer de binnenterreinen openbaar toegankelijk. Handhaven van het oude Shellcomplex in de huidige vorm is bedrijfseconomisch niet mogelijk.
43. Het CBR speelt met de gedachte om alle kantoorfuncties te centraliseren en dan is een groter kantoor nodig. In dat geval is men niet meer gebonden aan deze locatie. Tegelijkertijd is het CBR op zoek naar een locatie met een groot terrein waar praktijkexamens afgenomen kunnen worden, mogelijk naast een nieuw kantoor. Het CBR wil lid worden van de BBR.
De zoekvraag van het CBR is bij het accountmanagement van gemeente Rijswijk bekend en het CBR is door de gemeente gewezen op een potentiële locatie in de omgeving. Gemeente en BBR hebben verder ook hun contactgegevens uitgewisseld.

Door Sir Winston Leisure Centre is na de inspraak van 17 mei een uitvoerige schriftelijke reactie gegeven in de vorm van een raadsadres. De inhoud komt deels overeen met eerder gemaakte opmerkingen en is daarom ook min of meer te beschouwen als een inspraakreactie.

Het raadsadres en de beantwoording daarvan zijn als bijlagen bij deze inspraaknota gevoegd.

BIJLAGEN

1. Samenvatting campusvisie At the Park
2. Raadsadres van Sir Winston Leisure Centre
3. Beantwoording raadsadres (verstuurd)