



Verkennde Haalbaarheidsstudie Herontwikkeling HBG locatie

*Samenvattende rapportage
huidige stand van zaken*

mei 2016

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding haalbaarheidsstudie	3
1.2 Doel Haalbaarheidsstudie	4
1.3 Het proces tot nu toe	4
1.4 Opzet haalbaarheidsstudie.....	5
Hoofdstuk 2 Ambitie en visie op de opgave	6
2.1 HBG-locatie in groter verband.....	6
2.2 Impuls voor omgeving	7
Hoofdstuk 3 De stedenbouwkundige visie	9
3.1 Variantenstudie	9
3.2 Stedenbouwkundige opzet.....	11
3.3 Laatste stand van zaken / Kleine Planwijziging	15
3.4 Programma en fasering	16
Hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten.....	17
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	21
Hoofdstuk 6 Omgevingsconsultatie	26
Hoofdstuk 7 Het vervolgproces	27
Bijlage 1: Ladder voor duurzame verstedelijking HBG-locatie Rijswijk	28
Bijlage 2: Verslag omgevingsconculatie 1^e kwartaal 2016	34

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding haalbaarheidsstudie

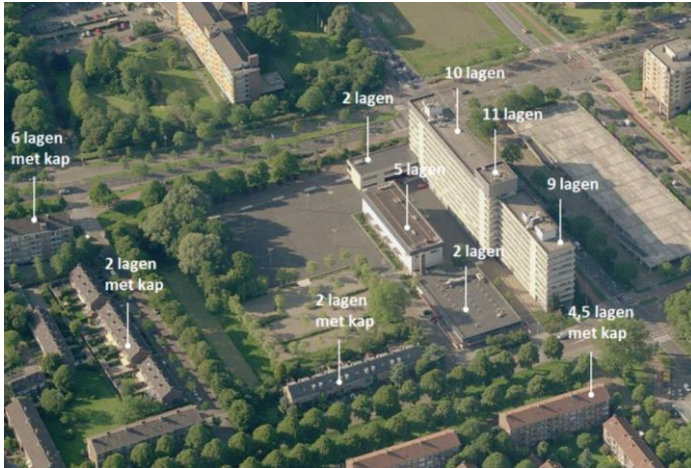
De herontwikkeling van de HBG-locatie in Rijswijk loopt al jaren. Vóór de crisis is de gemeente met de toenmalige eigenaar Modulus Vastgoedonderneming op zoek gegaan naar een goede invulling van het plangebied, passend in de geest van die tijd. Modulus is echter failliet gegaan en er is een nieuwe werkelijkheid ontstaan in de vastgoedmarkt.



Afbeelding 1.1: oude plannen en visies op de locatie en de omgeving

Na aankoop van de resterende stukken grond uit de failliete boedel van Modulus, is Syntrus Achmea nu de nieuwe eigenaar van de totale locatie. Zij willen verder met de herontwikkeling. Begin 2015 hebben zij daarom - samen met de eerder betrokken architect (Rietveld Architects) - een nieuw plan gepresenteerd voor de herontwikkeling van de HBG-locatie.

Gelet op de prominente locatie dient de beoogde herontwikkeling een breder doel dan alleen de belangen van de ontwikkelaar. Het is ook voor de gemeente van groot belang dat de HBG-locatie snel wordt herontwikkeld. Na jaren van leegstand wordt een deel van gebouwen nu gebruikt als studentenhuysvesting, maar dit is slechts van tijdelijke aard. Het gebied verrommeld snel en maakt een verwaarloosde indruk. Nu de betreffende locatie in handen is van één ontwikkelaar, ontstaan eindelijk weer kansen om de locatie aan te pakken en deze prominente plek in de stad een aantrekkelijke invulling te geven.



Afbeelding 1.2: bestaande situatie

Syntrus stelde aanvankelijk een programma voor van 700 woningen en 800 parkeerplaatsen. Gelet op de relatief beperkte omvang van de locatie (nog geen 1,5 hectare), was dit een relatief fors programma. De vraag was dan ook of dit de gewenste kwaliteit zou opleveren voor deze plek. Dit vormde aanleiding voor de gemeente Rijswijk om een actieve rol aan te nemen in het (ontwerp)proces. Met een frisse blik heeft de gemeente - samen met Syntrus-Achmea - een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van de HBG-locatie. De basis hiervoor is een open en transparant proces, waarbij intensief is gecommuniceerd tussen de betrokken partijen.

1.2 Doel Haalbaarheidsstudie

- Vastleggen van de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten, het bepalen van de haalbaarheid
- Handvatten bieden aan de ontwikkelende partij voor de architectonische uitwerking van de locatie.
- Opmaken stand van zaken en bestuurlijke dekking
- Risico's inzichtelijk maken
- Afronding van een verkenningfase.

1.3 Het proces tot nu toe

De gemeente heeft Kuiper Compagnons gevraagd stedenbouwkundig te adviseren en – waar nodig - te ondersteunen bij het uitwerken van de stedenbouwkundige visie voor de HBG-locatie. Het doorlopen traject bestond in hoofdlijnen uit drie stappen:

1. Het bepalen van de identiteit en betekenis van de plek; dit vormt de basis voor de ontwikkelingsmogelijkheden op de locatie;
2. Het formuleren van duidelijke randvoorwaarden en uitgangspunten;
3. Het bepalen van een kansrijke ontwikkelingsrichting o.b.v. de geformuleerde randvoorwaarden en uitgangspunten.

Workshops; De eerste bijeenkomsten voor het opstellen van de stedenbouwkundige visie vonden plaats in workshopverband. Hierbij waren de betrokken partijen aanwezig. De gemeente was hierbij

soms breed vertegenwoordigd met medewerkers vanuit de werkvelden stedenbouw, planologie, verkeer en wonen. Daarnaast waren er tussentijdse overleggen in de vorm van skypesessies met de architect in New York.

De resultaten hiervan werden regelmatig teruggekoppeld naar de Stuurgroep Bogaard en Omgeving en de betrokken wethouder(s) en zijn uiteindelijk in B&W en het in het Forum (gemeenteraad) gepresenteerd.

Ook is de bevolking geïnformeerd en gesproken, te beginnen met een vertegenwoordiging van de buurt, direct gevolgd door een presentatie aan direct omwonenden en een grote algemene informatieavond voor alle bewoners en andere geïnteresseerden.

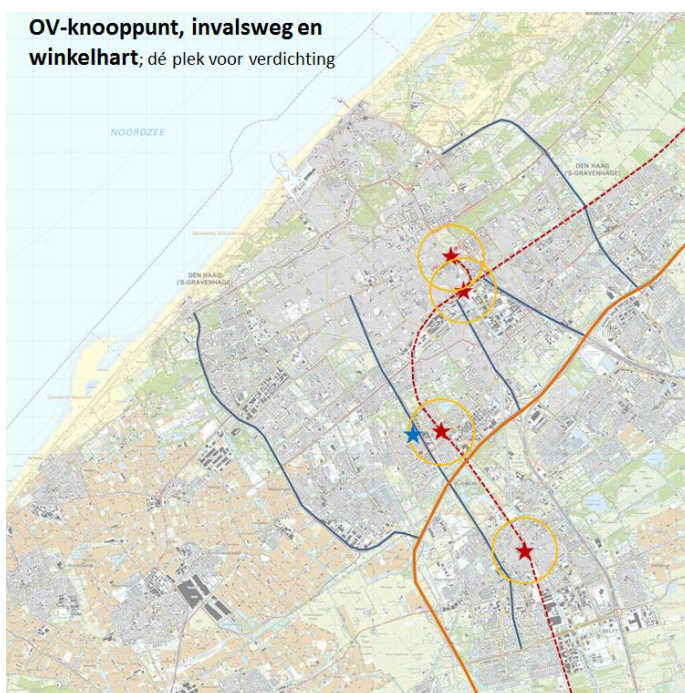
1.4 Opzet haalbaarheidsstudie

In hoofdstuk 2 wordt de visie voor de HBG-locatie geschetst. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de stedenbouwkundige visie op de locatie toegelicht. Tevens komen in dit hoofdstuk de laatste stand van zaken aan bod evenals het programma en de fasering. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de ruimtelijke aspecten en in hoofdstuk 5 op de omgevingsaspecten. De uitkomsten van de omgevingsconsultatie worden in hoofdstuk 6 weergegeven. Tot slot wordt in het laatste hoofdstuk ingegaan op de vervolgstappen in het proces.

Hoofdstuk 2 Ambitie en visie op de opgave

2.1 HBG-locatie in groter verband

De HBG-locatie ligt centraal in Rijswijk, op een plek waar dorp, stad en metropoolregio elkaar bijna letterlijk ontmoeten. Zo accentueren de lage woonbebouwing in de Ministerbuurt en het groene karakter (van de landgoederenzone) het klein-stedelijke, bijna dorpse karakter van Rijswijk. Haaks daarop staat het meer stedelijke karakter van het centrumgebied, dat onder meer bepaald wordt door hoogbouwaccenten en het grootschalige winkelcentrum In de Bogaard. Aansluitend daarop vormt de Prinses Beatrixlaan een belangrijke toegangsweg tot Den Haag, die Rijswijk verbindt met de metropoolregio. De HBG-locatie bevindt zich op de plek waar deze verschillende schaalniveaus en functies (ofwel: woon- en leefmilieus) samenkomen.



Afbeelding 2.1: HBG-locatie in groter verband

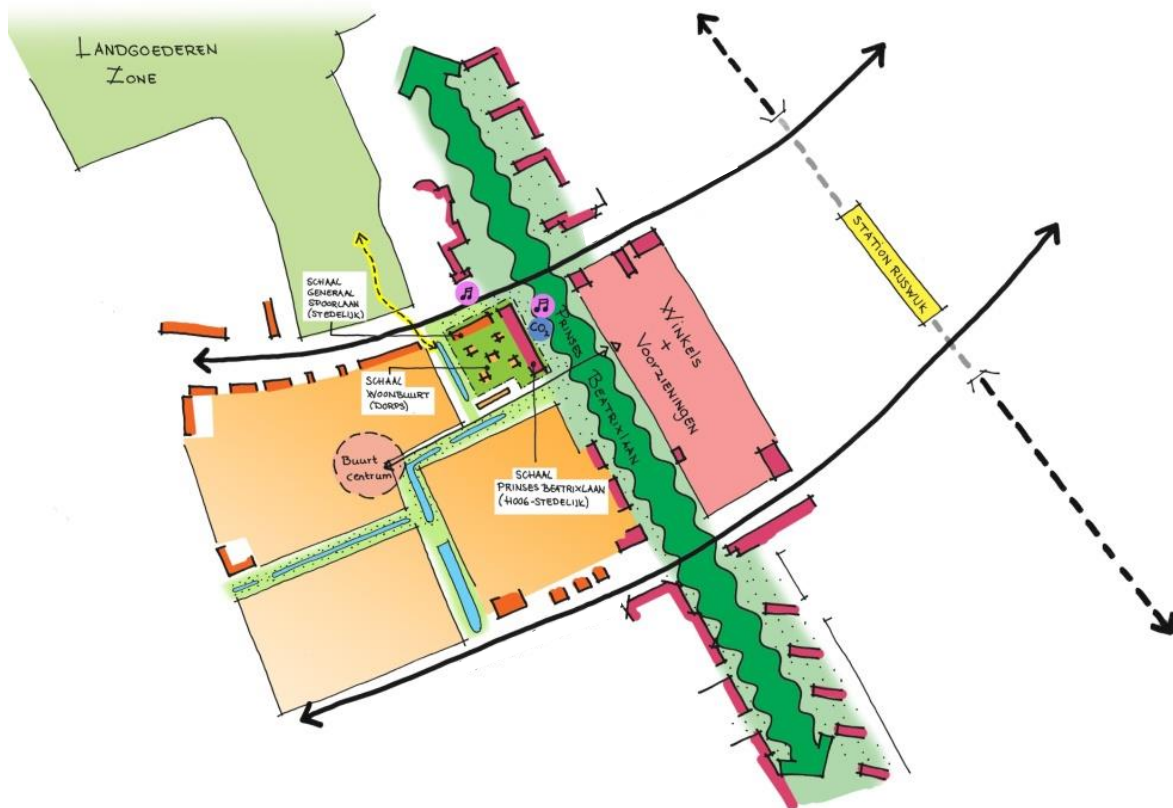
Dat de HBG-locatie binnen de invloedssfeer van de stad en metropoolregio is gelegen, leidt niet alleen tot voordelen. Zo hebben Winkelcentrum In de Bogaard en de omliggende kantoorgebouwen (o.a. het belastingkantoor) al langere tijd te kampen met leegstand. Deze toenemende leegstand, in combinatie met de duidelijke functiescheiding en het monotone karakter van het gebied, toont aan dat het centrumgebied van Rijswijk een flinke kwaliteitsimpuls kan gebruiken. Het streven is daarom om het monofunctionele karakter te doorbreken, door woningen toe te voegen en aantrekkelijke verblijfsruimten te creëren. Want niet alleen de toenemende leegstand vormt een probleem, ook de barrièrefunctie van de Prinses Beatrixlaan vormt een belemmering voor het optimaal functioneren van het centrumgebied. Deze verkeersader is slecht oversteekbaar, leidt tot hoge geluidsbelastingen en wordt overwegend gekenmerkt door 'achterkanten' (er zijn vrijwel geen adressen / voordeuren aan de Prinses Beatrixlaan). De Prinses Beatrixlaan is daardoor geen prettig verblijfsgebied. Derhalve bestaat al langere tijd de wens om de barrièrewerking van de Prinses Beatrixlaan op te heffen en de verblijfskwaliteit te vergroten.

2.2 Impuls voor omgeving

Momenteel wordt in de gemeente aan verschillende visies gewerkt waarin op bovengenoemde vraagstukken wordt ingespeeld: de Stadsvisie Rijswijk en het Positioneringsdocument In de Bogaard. In het Positioneringsdocument wordt ingezet op transformatie van de grotendeels monofunctionele winkelcentrum naar een multifunctioneel gebied waar men ook prettig kan wonen, winkelen of een dagje uit. De herontwikkeling van de HBG-locatie kan in deze transformatie werken als vliegwiel voor de hele omgeving en bijdragen aan de kwaliteitsslag voor In de Bogaard en omgeving:

- Leegstand en verrommeling tegen gaan;
- Onderscheidend wonen toevoegen;
- Rijswijk met hoogwaardige architectuur (iconen) en openbare ruimte op de kaart zetten.

De HBG-locatie is dan ook onderdeel van een grotere opgave. Eén van deze opgaven is het versterken van bestaande routes en relaties. De barrièrewerking van de Prinses Beatrixlaan wordt bij voorkeur omgezet in een verbindende werking, in samenhang met het versterken van de routes tussen de Ministerbuurt, winkelcentrum In de Bogaard en station Rijswijk. In aanvulling daarop dient ook de relatie tussen het centrumgebied en de Landgoederenzone verder versterkt te worden. Om de leegstand in winkelcentrum In de Bogaard terug te dringen, dient een flinke kwaliteitsslag gemaakt te worden. Het toevoegen van woningen in de directe omgeving van het winkelcentrum kan eveneens een kwalitatieve impuls geven aan het gebied.



Afbeelding 2.2: relatie met omgeving

De herontwikkeling van de HBG-locatie kan een belangrijke stimulans vormen voor het centrum van Rijswijk. Gelet op de centrale ligging, in de nabijheid van diverse voorzieningen (winkelcentrum In de Bogaard, station Rijswijk) en ontsluitingswegen (Prinses Beatrixlaan, A4), leent de HBG-locatie zich uitstekend voor een intensief (woon)programma. Ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestaat er aanleiding om een intensief programma na te streven. Het centrum van Rijswijk wordt immers gemarkeerd door hoogbouwaccenten op een drietal hoeken (gemeentehuis, belastingkantoor en de Winston Churchilltower). Hoogbouw op de HBG-locatie (de vierde hoek) vormt daarmee een logische 'afronding' van het centrumgebied. De prominente locatie en het intensieve programma vragen om een hoogwaardige architectuur en openbare ruimte, waardoor de HBG-locatie niet alleen een eyecatcher vormt, maar ook als vliegwiel kan dienen voor toekomstige ontwikkelingen in Rijswijk. Een zorgvuldige inpassing is van groot belang, waarbij aansluiting gezocht moet worden op de kleinstedelijke maat, schaal en korrel van de aangrenzende Ministerbuurt. Ook moet er gezocht worden naar diversiteit, niet alleen in het woonprogramma, maar ook in de ruimtelijke uitstraling van de gebouwen.

Hoofdstuk 3 De stedenbouwkundige visie

In dit hoofdstuk wordt de stedenbouwkundige visie voor de HBG-locatie toegelicht zoals deze in de Raad gepresenteerd is op 26 januari 2016.

Bij het opstellen van de stedenbouwkundige visie zijn de volgende twee uitgangspunten richtinggevend geweest:

- Het creëren van stedenbouwkundige samenhang met de omgeving;
- De faseerbaarheid van het plan.

Bij de visie is rekening gehouden met de volgende technische randvoorwaarden:

- De milieuaspecten, zoals externe veiligheid en geluid;
- De ruimtelijke aspecten, zoals parkeren.

De technische randvoorwaarden zijn in hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten en in hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten nader uitgekristalliseerd.

3.1 Variantenstudie

In de zoektocht naar de wenselijke stedenbouwkundige opzet voor de HBG-locatie zijn drie varianten opgesteld. Deze varianten zijn ontstaan op basis van de uitkomsten van de eerste workshop. Tijdens deze workshop is in een interactief proces van gedachten gewisseld met de deelnemers over de toekomst van de locatie. Naar aanleiding daarvan zijn de volgende drie varianten naar voren gekomen:

Variant 1: Een afwisselende stedelijke wand langs de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan met daarachter een kleinschalige wooncampus.

Variant 2: Een afwisseling van torens in het groen langs de Prinses Beatrixlaan, lagere blokken daarachter in de overgang naar de Ministerbuurt.

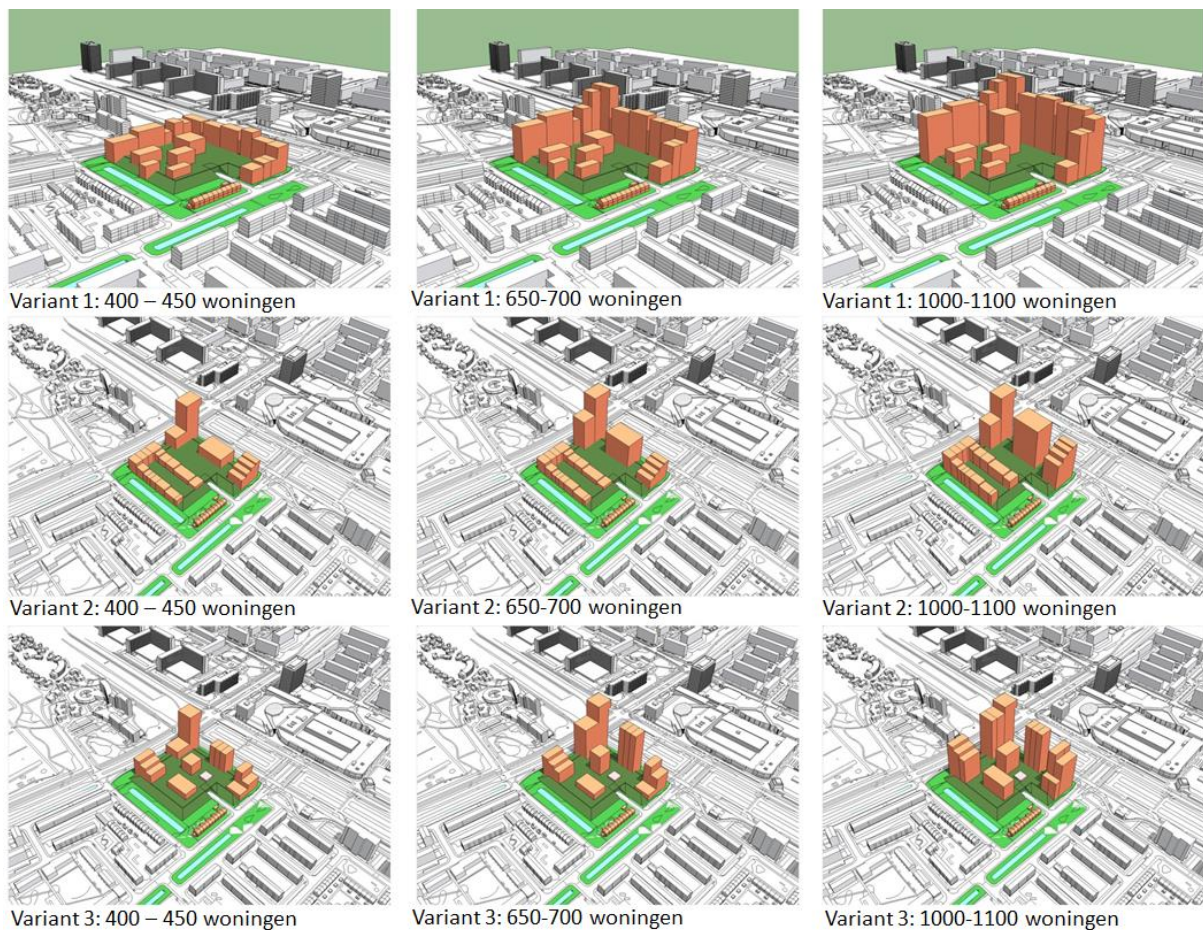
Variant 3: compositie van verschillende losse torens in het groen, aflopend in bouwhoogte van hoog op de hoek Prinses Beatrixlaan – Generaal Spoorlaan naar laag op de hoek Minister v.d. Tempellaan – Prinses Irenelaan.



Afbeelding 3.1: variant 1 (links), variant 2 (midden) en variant 3 (rechts)

De drie varianten zijn vertaald in ruimtelijke modellen met verschillende woningbouwprogramma's. Op deze manier is inzichtelijk gemaakt hoe zij zich voegen in de stedenbouwkundige context van de locatie. De verschillende varianten zijn uitgewerkt in drie verschillende woningbouwprogramma's. Deze woningbouwprogramma's zijn gebaseerd op een inschatting van de parkeercapaciteit van de locatie, namelijk:

- Minimumvariant (model A): 400 - 450 woningen - parkeren in twee lagen in twee aparte bakken (bovengronds), bezoekersparkeren wordt opgelost binnen plangebied
- Maximumvariant (model C): 1.000 - 1.100 woningen - parkeren in drie lagen in één bak (twee lagen bovengronds, één laag ondergronds), bezoekersparkeren wordt opgelost buiten het plangebied
- Tussenvariant (model B): 650 - 700 woningen – parkeren in twee aparte bakken bovengronds, bezoekersparkeren wordt deels opgelost buiten het plangebied, zonder overlast te creëren voor de omgeving



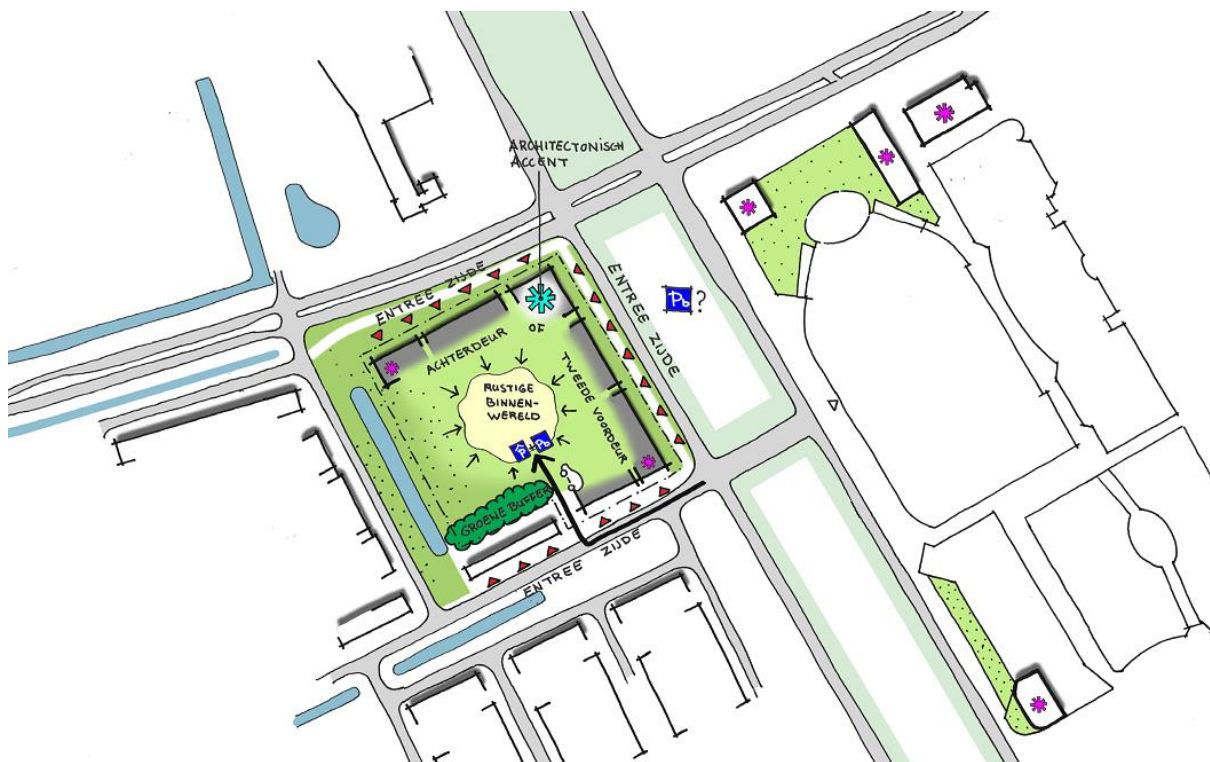
Afbeelding 3.2: overzicht varianten

Op basis van deze varianten is als voorkeursrichting gekozen voor variant 3. Dit model heeft de meeste ruimtelijke kwaliteit van de drie modellen, met name bij de toename van het woningbouwprogramma. De losse gebouwen zorgen voor transparantie en openheid tussen de Prinses Beatrixlaan en de daarachter gelegen gebieden, in tegenstelling tot de wandvorming die plaats vindt op andere plekken langs de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast zorgt de opzet van losse woongebouwen op de groene terp er voor dat het plan goed te faseren is.

3.2 Stedenbouwkundige opzet

Het stedenbouwkundig plan wordt in de basis gevormd door een ensemble van alzijdige, losse bebouwingselementen op een geleidelijk oplopende groene terp. Onder deze groene terp ligt een parkeergarage verscholen met parkeervoorzieningen voor bewoners en (een deel van de) bezoekers.

De hoek van de Generaal Spoorlaan en de Beatrixlaan vormt de aanleiding om een accent toe te voegen als ankerpunt om het centrum in de Bogaard te positioneren in de omgeving. Aan de west- en zuidzijde zoekt het plan aansluiting bij de bestaande bebouwing van de Ministerbuurt. Deze woningen worden in de toekomstige situatie behouden en worden op zorgvuldige wijze ingepast. Er wordt een bufferzone aangehouden tussen de nieuwbouw en de achterste perceelgrens van deze woningen. Deze kan groen en/of deels als water worden ingericht. Bij de exacte invulling hiervan zullen de bewoners van deze woningen worden betrokken.



Afbeelding 3.3: stedenbouwkundige randvoorwaarden; ligging in context

Bouwhoogten

De HBG-locatie is door zijn ligging aan de Prinses Beatrixlaan één van de gebieden in Rijswijk, waar hoogbouw passend is. Deze centrumzone vormt de tegenhanger van de 'etalage' langs de snelweg A4, waar momenteel wordt gebouwd aan een nieuwe, brede kantoorstrijk van EPO (105 m). In contrast met deze spreekwoordelijke 'dikke' kan op de HBG-locatie de 'dunne' worden gerealiseerd: een slanke woontoren op de hoek Prinses Beatrixlaan – Generaal Spoorlaan. Deze woontoren moet functioneren als trendsetter en blikvanger voor het centrumgebied. Binnen het centrumgebied kan de herontwikkeling worden gezien als het vierde hoekpunt of boekensteun, rondom winkelcentrum In de Bogaard naast het Stadskantoor, het Belastingkantoor en de Winston Churchilltower.



Afbeelding 3.4: twee zones met hoogteaccenten; het 'centrum' (geel) en de 'etalage' (rood)

Naast het stedelijke karakter langs de Prinses Beatrixlaan dient de massa en hoogte ook zorgvuldig op de omgeving aan te sluiten aan de zijde van de Ministerbuurt. Er wordt gestreefd naar een afwisseling in hoogte en volume, waarbij het hoogste gebouw op de hoek Prinses Beatrixlaan en Generaal Spoorlaan staat. De hoogte neemt af richting de bestaande bebouwing van de Ministerbuurt.



Afbeelding 3.5: links de bestaande bouwhoogte, rechts de toekomstige hoogteopbouw

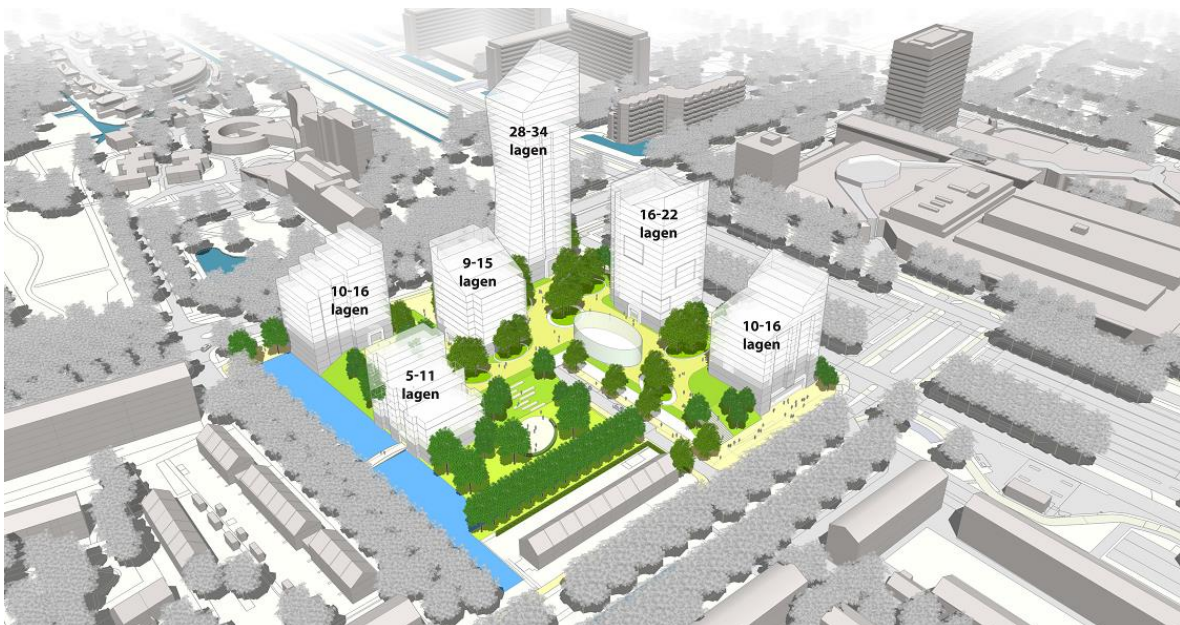
Op basis van de variantenstudie in paragraaf 3.1 is eerder gekozen voor variant 3. Deze variant heeft nog drie subvarianten waarbij het aantal woningen oploopt van 400 tot 1100 woningen. Op basis van bovenstaande uitgangspunten, een nadere volumestudie en een dichtheidsonderzoek past het aantal van circa 550 woningen het beste bij de 'Rijswijkse dichtheid' op een knooppunt als dit. Ook qua hoogte (maximaal 105 meter) wordt geen concurrentie met Den Haag aangegaan, omdat de hoogbouwaccenten daar grotere hoogten kennen. Met dit aantal woningen is ook sprake van een ontwikkelbaar plan. In onderstaande afbeelding is deze opzet in het aantal bouwlagen weergegeven,

waarbij het aantal bouwlagen niet alleen per gebouw, maar ook binnen een gebouw, getrapt oploopt van zuid-west naar noord-oost.

Het zorgvuldig inpassen van het parkeren, de bergingen en de fietsenstallingen is een grote opgave bij een intensief-stedelijke programma als dit. Een gebouwde voorziening is de enige oplossing op deze plek, maar is vaak kostbaar, zeker als dit verdiept wordt aangelegd. Zeker in Rijswijk, waar de grondwaterspiegel hoog zit. Dit zijn kosten die je feitelijk niet terug ziet in de uitstraling of kwaliteit van de architectuur en openbare ruimte boven de grond. Bewust hebben we daarom hier gekozen om parkeren, bergingen en stallingen grotendeels boven maaiveld op te lossen en zorgvuldig in te passen in een groene terp. Dit is een relatief betaalbare oplossing, zodat meer financiële ruimte blijft voor een zeer hoogwaardige architectuur en inrichting van openbare ruimte en daktuin.

Er waren en zijn daarnaast verschillende redenen om te kiezen voor de opzet met compacte, alzijdige, soms wat hogere gebouwen:

- Daarmee ontstaat meer ruimte op maaiveld voor groen.
- Deze opzet geeft weinig schaduwoverlast naar de woningen onderling en naar de omgeving (er is altijd maar een beperkt deel van de dag schaduw, zie afb. 3.8).
- Stedenbouwkundig is een levendige begane grond-verdieping met aantrekkelijke functies het wensbeeld, maar anderzijds is niet te veel concurrentie met de functies in het stadshart eveneens gewenst. Op de gekozen manier ontstaan compacte begane grondverdiepingen, die desgewenst gevuld kunnen worden met faciliteiten voor de woningen daarboven en daarmee niet concurreren met de voorzieningen aan de overzijde van de Beatrixlaan



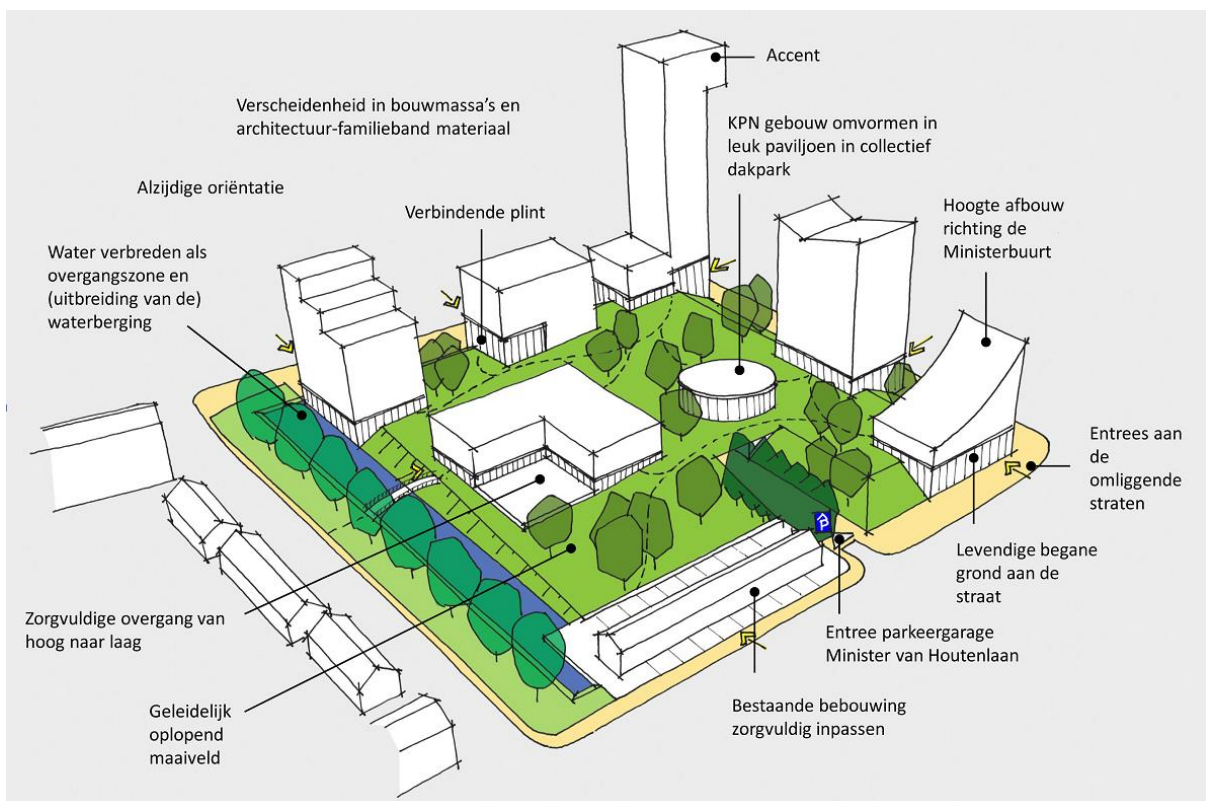
Afbeelding 3.6: ontwikkelingsbeeld januari 2016

Situering gebouwen

De toekomstige woongebouwen worden aan de rand van de groene terp gesitueerd en sluiten aan op straatniveau ten behoeve van een levendige plint, met uitzondering van het middelste woongebouw, deze staat op de terp. De volumes staan niet in één lijn maar in wisselende positie (zo mogelijk plaats en richting) ten opzichte van de straat en de terp, maar ook ten opzichte van elkaar, zodat niet alleen doorzichten ontstaan tussen de gebouwen naar de verschillende zijden van het plangebied, maar ook doorzichten vanuit de achterliggende Ministerbuurt. Het geheel is dan ook als Mozart: er zit lucht/ruimte om de noten. Het totaalplaatje is lichtvoetig en niet (te) zwaar.

Aan de straatzijde bevindt zich de hoofdentree van de woongebouwen, met adressen aan (onder andere) de Prinses Beatrixlaan. Op het opgetilde maaiveld (de terp) bevinden zich verder de entrees naar de appartementen.

De woongebouwen zijn alzijdig georiënteerd, waarbij de plinten aan de straatzijde een open en transparant karakter hebben, bij voorkeur met levendige functies.



Afbeelding 3.7: belangrijkste uitgangspunten stedenbouwkundige uitwerking

3.3 Laatste stand van zaken / Kleine Planwijziging

Na de presentatie in de Raad op 26 januari 2016 wordt de stedenbouwkundige opzet verder uitgewerkt. Hierbij wordt onder andere de plattegrond geoptimaliseerd, waarbij de middelste toren iets naar het midden verschoven kan worden en als uitzondering op de rest van de gebouwen zijn hoofdentree op het verhoogde maaiveld heeft. Dit geeft aanleiding om dit gebouw een afwijkende vorm te geven. Het deel van de terp, nabij de bestaande grondgebonden woningen, kan met één bouwlaag verlaagd worden. Hierdoor is een meer geleidelijke overgang van de bestaande grondgebonden woningen naar de terp mogelijk.



Afbeeldingen 3.8: optimalisatie stedenbouwkundige opzet

Naast de optimalisatie van de stedenbouwkundige opzet wordt gewerkt aan een beeldkwaliteitsplan, waarbij onder anderen rekening wordt gehouden met duurzaamheid, geluid, variatie en hoogwaardige en eigentijdse architectuur. In dit kader wordt ook bekeken hoe de terp als collectieve daktuin zou kunnen functioneren.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden en de beeldkwaliteitseisen gelden als kader voor de herontwikkeling van de HBG-locatie.

3.4 Programma en fasering

Programma

Het programma bestaat uit wonen in de vorm van kwalitatief hoogwaardige appartementen variërend in oppervlak met een substantieel aandeel in de middel dure huursector. In tegenstelling tot de eerdere planvoorstellen voor de HBG-locatie worden er géén commerciële functies ondergebracht. In de plinten van de woongebouwen is het wenselijk in aanvulling op de woonfunctie enkele servicediensten onder te brengen zoals een pakketdienst, stomerij, et cetera. Hierdoor ontstaat levendigheid op straatniveau. In het paviljoen is ruimte voor bijv. een ondergeschikte horeca (in de vorm van een theehuis) of ontspanningsruimte of bijv. een collectieve ruimte voor bewoners (activiteitenruimte).

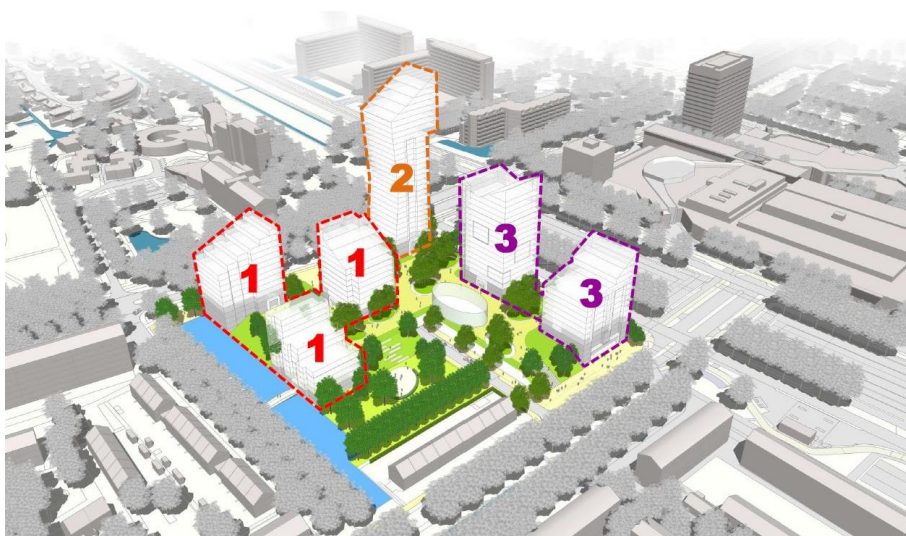
Wonen

Door Syntrus Achmea is middels een woningmarktonderzoek van de STECgroep van 15 juli 2015 (zie de bijlage 3) aangetoond dat de afzet van een groter bouwplan (ruim 700 woningen) in de middel dure huurcategorie (€ 710,-- + per maand) mogelijk is, mits dit in fasen gebeurt. Ten behoeve van de afzetbaarheid is gekozen om het bouwplan in 3 fasen van c.a. 180 woningen per fase te realiseren.

Fasering in bouw en sloop

Het beoogde plan is op te delen in drie verschillende fasen, waarbij iedere fase een vergelijkbaar aantal woningen/m² BVO heeft. De eerste fase omvat de drie gebouwen achter het bestaande rijtje grondgebonden woningen. Omstreeks de oplevering van de 1^e fase zal het voormalige kantoorgebouw van HBG gesloopt worden. Vervolgens zal in fase 2 de hoge toren gerealiseerd worden en daarna fase 3; de twee gebouwen langs de Prinses Beatrixlaan. De planning is dat medio 2017, na de vaststelling van het bestemmingsplan, de bouw van fase 1 start. Het totale project zal ongeveer in 2020-2022 afgerond zijn.

Belangrijk is dat de bestaande bewoners, met name van de rijenwoningen aan de Prinses Irenelaan, zo min mogelijk overlast ondervinden van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.



Afbeelding 3.9: Fasering

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke aspecten

Op basis van de stedenbouwkundige visie worden in dit hoofdstuk de ruimtelijke aspecten nader uitgekristalliseerd.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om te toetsen aan de eerste trede van zowel de Bro-ladder alsook de provinciale ladder, dient in kaart te worden gebracht of de vraag naar de woningen die op de HBG-locatie beoogd zijn, in overeenstemming is met het aanbod, voor het relevante zoekgebied (marktregio) rondom de HBG-locatie en voor de relevante tijdsperiode (zie ook de relevante bijlage).

In de relevante onderzoeksregio (=Stadsregio Haaglanden) is binnen de relevante afzetjaren (t/m 2022) veel meer vraag is dan aanbod naar woningen. Bij de gehanteerde cijfers zijn de woningen uit het HBG-bouwplan zelfs al meegenomen. Hier bovenop resteert nog een grote extra vraag. Kwalitatief kan daar nog aan worden toegevoegd dat op de locatie stedelijke woningen worden gerealiseerd, waaraan eveneens een behoefte bestaat. Hiermee voldoet het bouwplan aan trede 1 van de ladder.

In de tweede trede van de Bro-ladder is aangegeven, dat moet worden beschreven in hoeverre in de behoefte, die in de eerste trede is aangetoond, kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio, door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

De HBG-locatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio en voldoet daarmee aan trede 2 van de Bro-ladder. Hierdoor is toetsing aan trede 3 van de Bro-ladder ("passend ontsloten") niet meer aan de orde.

In de tweede trede van de provinciale ladder is aangegeven dat in de behoefte in beginsel binnen het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) moet worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

De HBG-locatie ligt binnen het door de provincie vastgestelde BSD en voldoet hiermee aan trede 2 van de provinciale ladder. Hierdoor is toetsing aan trede 3 van de provinciale ladder niet meer aan de orde.

Eigendomssituatie

De projectkavel bestaat uit verschillende deukavels. Deze deukavels zijn in eigendom bij verschillende eigenaren. Syntrus Achmea treedt in deze ontwikkeling op namens de verschillende eigenaren.

Parkeren (parkeerbalans)

Parkeren wordt ruimtelijk gezien opgelost in een gebouwde parkeervoorziening in twee lagen boven maaiveld (binnen de grenzen van de locatie). Deze voorziening wordt ingepakt met groene taluds (hellingshoek minimaal 1:2) en afgedekt met groen (groene terp). Het dak kan hierdoor worden gebruikt als collectieve daktuin door de bewoners. Onderzocht wordt nog of de daktuin ook toegankelijk voor is voor omwonenden.

De gebouwde parkeeroplossing is in eerste instantie bedoeld als parkeeroplossing voor de bewoners (1,0 pp/woning). Daarnaast wordt er ruimte geboden aan (een deel van) het bezoekersparkeren. Door de toepassing van een intelligent parkeersysteem kan voor bezoekers (gedeeltelijk) dubbelgebruik plaats vinden met bewonersparkeren. Het resterende deel bezoekersparkeren wordt opgelost in de omgeving en mag geen overlast veroorzaken voor de omwonenden.¹

Binnenkort zal voor het bouwplan een afrondend parkeeronderzoek plaats gaat vinden, op basis waarin afrondende afspraken worden gemaakt t.a.v. de oplossing van het resterende bezoekersparkeren (het deel wat nu nog niet gedetailleerd is opgelost). Het kan hierbij ook om financiële afspraken gaan, bijv. in relatie tot een aanpassing van het vergunningparkeren in de directe omgeving.

Fietsparkeren voor bewoners wordt waarschijnlijk ondergebracht in een centrale fietsenberging per gebouw, welke onderdeel is van de groene terp. Naast deze collectieve fietsenberging wordt gedacht om nog een private berging per woning te realiseren.

Verkeer (capaciteit en afwikkeling)

Uitgangspunt voor de planvorming is dat de Prinses Beatrixlaan (voorlopig) op maaiveld blijft. Mogelijk zal in de toekomst een (gedeeltelijke) ondertunneling plaatsvinden. Hier wordt in de planvorming voor de HBG-locatie nog niet op voorgesorteerd. Wel is het belangrijk dat de ontwikkelingen elkaar niet uitsluiten.

De ontsluiting van het plangebied (autoverkeer) vindt plaats via de Prinses Irenelaan. De parkeervoorziening is bereikbaar via de Minister van Houtenlaan. Op basis van een analyse² is onderzocht of er knelpunten ontstaan als gevolg van het extra verkeer (vanwege de nieuwe ontwikkeling) en welke maatregelen er genomen moeten worden om het verkeer in de toekomst zo goed mogelijk af te wikkelen op het bestaande wegennet.

Belangrijkste knelpunt is de verkeersafwikkeling vormt het kruispunt Prinses Beatrixlaan/ Prinses Irenelaan. De doorstroming kan hier verbeterd worden door het aanpassen van groentijden (langer groen bijvoorbeeld voor verkeer uit de richting van de Prinses Irenelaan). Omdat de verkeerslichten op dit kruispunt gekoppeld zijn met de andere verkeerslichten op de Prinses Beatrixlaan, heeft dit ook gevolgen voor deze verkeerslichten. De mogelijkheden om groentijden aan te passen zijn daarom maar beperkt.

Daarom zijn aanvullend fysieke maatregelen nodig. Dit zijn:

1. Het verlengen van de opstelruimte op de Prinses Beatrixlaan richting de Prinses Irenelaan voor rechtsafslaand verkeer, tot 50 meter;
2. Extra rijbaan toevoegen voor rechtsafslaand verkeer vanaf de Prinses Irenelaan richting de Prinses Beatrixlaan.

¹ Empaction, Parkeeronderzoek HBG locatie, 23 januari 2016

² RoyalHaskoningDHV, Resultaten analyse HBG-locatie Rijswijk Beatrixlaan, 28 april 2016

Groen

Het dak van de parkeervoorziening kan worden gebruikt als collectieve groene daktuin voor de bewoners. Deze daktuin vormt één van de samenbindende elementen tussen de verschillende woongebouwen.

Het dakpark is in eerste instantie bedoeld als ontmoetingsplek en buitenruimte voor de bewoners. Overdag is het park ook toegankelijk voor omwonenden via één van de trappen. Bewoners kunnen in de avonden via de entrees van de woongebouwen het dakpark bereiken.

Het dakpark biedt aanleiding en ruimte om te spelen en te ontmoeten door het plaatsen van speelelementen, bankjes, trappen en muurtjes.

Waar mogelijk (in de taluds) worden diep wortelende grotere bomen geplant. Op of door het dak zelf zijn dit bomen van verschillende grootte, eventueel in bakken.

Water (waterparagraaf)

In de bestaande situatie is een groot deel van het plangebied verhard (bebouwing, parkeerterrein). Aan de westzijde van het plangebied, langs de Minister van den Tempellaan ligt een watergang, welke aansluit op de singel in de Prinses Irenelaan (aan de zuidzijde) en de waterstructuur in de landgoederenzone en langs de Generaal Spoorlaan (aan de noordzijde).

Uitgangspunt voor het plan is dat de huidige bergingscapaciteit wordt behouden. Om afstand te bewaren tot de bestaande bebouwing langs de Minister van den Tempellaan kan (wanneer nodig) de watergang hier worden verbreed. Dit extra wateroppervlak kan gebruikt worden ten behoeve van eventuele benodigde extra waterberging (bij toename van het verhard oppervlak).

Daarnaast wordt de nieuwe parkeergarage deels afgedekt met een laag groen van circa 50 cm. Dit groene dek kan mogelijk bijdragen in de bergingscapaciteit van het plan door een deel van het hemelwater vertraagd af te voeren en/of te filteren.

Momenteel vindt een préwatertoets plaats om zo bepalen in hoeverre het creëren van extra oppervlakte water noodzakelijk is voor een goede waterhuishouding.

Het project wordt aangesloten op de bestaande riolering. Het systeem wordt waar mogelijk gemoderniseerd naar een verbeterd gescheiden stelsel waarmee schoon hemelwater apart wordt afgevoerd. In het project dient aandacht te zijn voor het niet of maar beperkt toepassen van uitlogende materialen.

In het kader van klimaatadaptatie is het Hoogheemraadschap nauw betrokken bij de planvorming via de werkgroep Duurzaamheid.

Bezonningsstudie

Het bouwplan ligt gunstig ten opzichte van bezonning en schaduwwerking in relatie tot de omgeving. Binnen het bouwplan is hiermee ook met de opbouw van de hoogten van de verschillende fasen rekening gehouden (hoogste accent in de hoek Beatrixlaan / Gen. Spoorlaan). Hierdoor is de bezonningssituatie zonder meer acceptabel te noemen voor een stedelijke situatie als deze.

Windhinder

Windhinder komt vaak voor bij hoge gebouwen. Het is van belang om dit in het vervolgtraject te onderzoeken en mee te nemen bij de ontwerputwerking, om overlast van wind in de openbare ruimte zo veel mogelijk te voorkomen.

Duurzaamheid

Syntrus heeft de ambitie om het project op verschillende aspecten toonaangevend te laten zijn. Zij wil dit project met een duurzaamheidsambitie te realiseren. Hierbij wordt in ieder geval gericht op de energieprestatie van de toekomstige woningen. Op dit moment is nog geen concrete ambitie verwoord. De verkenningen hiertoe van mogelijk ambitieniveaus worden nog uitgevoerd. In samenspraak met de gemeente wordt bekeken hoever de duurzaamheidsambitie kan worden verbreed (meerdere themas) en verdiept (certificering, toepassen van actuele beschikbare en bewezen technieken). Hiervoor wordt de kennis benut van Valstar Simonis (adviseur Syntrus), TU Delft, Universiteit van Amsterdam en de gemeente Den Haag en samengewerkt met het Hoogheemraadschap om, waar mogelijk, tevens duurzame ambities voor waterbeheer en klimaatadaptatie in het project op te nemen.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Op basis van de stedenbouwkundige visie worden in dit hoofdstuk de omgevingsaspecten nader uitgekristalliseerd.

Archeologie en cultuurhistorie

Er is een archeologisch bureauonderzoek³ (december 2015) uitgevoerd. Hier zijn de volgende conclusies en aanbevelingen uit voort gekomen:

De HBG-locatie is gelegen in een gebied met veel archeologische overblijfselen. De oudste sporen van bewoning voeren terug tot in de nieuwe steentijd.

Een archeologisch inventariserend veldonderzoek is nodig om meer inzicht te krijgen in de archeologische waarden van het plangebied. Hoe eerder dergelijke gegevens bekend zijn, des te beter kan er in de fase van planvoorbereiding rekening worden gehouden met archeologische resten.

Archeologische resten zijn te verwachten op twee diepteniveaus:

Op een diepte van ongeveer 2,8 meter –NAP en dieper ligt een landschap uit de prehistorie bestaande uit een strandvlakte met verspreid gelegen duinen. Op de duinen zijn prehistorische bewoningssporen te verwachten.

Op geringere diepte, in de toplaag van de kleiafzettingen behorend tot het laagpakket van Walcheren, kunnen bewoningsresten vanaf de Romeinse tijd worden verwacht. Deze laag is afgedekt door de bouwvoor en de recente ophogingslaag.

In het plangebied is daarom een aanvullend booronderzoek nodig om aanvullende gegevens te verkrijgen, gevolgd door een proefsleuvenonderzoek. Het booronderzoek is vooral gericht op het prehistorische niveau. Door het proefsleuvenonderzoek zal uitsluitsel worden verkregen of in de toplaag van het laagpakket van Walcheren resten uit de Romeinse tijd en jonger aanwezig zijn.

M.e.r.-beoordeling

De Mer- beoordeling wordt meegenomen in de bestemmingsplanprocedure. Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig.

³ Gemeente Rijswijk/Bureau Monumentenzorg en Archeologie, Herontwikkeling van de HBG locatie, een archeologisch bureauonderzoek, Rijswijkse Archeologische Rapporten nr. 52, december 2015

Luchtkwaliteit

Uit onderzoek⁴ naar de luchtkwaliteit in en om de nieuwe woningen van het project is het volgende geconstateerd:

- Zowel in 2015 als in 2025 na planrealisatie is geen sprake van overschrijding van grenswaarden voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5};
- Aangezien de toename van de concentraties van voornoemde stoffen minder bedraagt dan 3% van de grenswaarden is sprake van een 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) van het plan;
- De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en de nabije omgeving wordt in de huidige situatie (2015) zowel met als zonder planrealisatie als zeer matig beoordeeld conform de methodiek van de gezondheidseffectscreening (GES);
- Als gevolg van het autonoom schoner worden van motorvoertuigen is in 2025 sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee sprake van een matige luchtkwaliteit conform voornoemde systematiek;
- De berekende concentraties van de luchtkwaliteitbepalende stoffen zijn inherent verbonden aan de ligging van het plangebied in een stedelijke omgeving nabij diverse wegen.

Er is sprake van een matige kwaliteit als gevolg van het verkeer en de achtergrondwaarden. Deze waarden zijn op meer locaties in Rijswijk van toepassing en niet op projectniveau te beïnvloeden. Met name voor de herinrichting van de Beatrixlaan is dit een belangrijk aandachtspunt. Geconcludeerd kan worden dat de luchtkwaliteit voldoende is voor het realiseren van het project.

Geluid

Onderzoek naar de geluidsbelasting⁵ van de nieuwe woningen heeft verschillende resultaten opgeleverd. Met name aan de zijde van de Beatrixlaan is sprake van een zware geluidsbelasting van de nieuwe gevels. Dit leidt tot verschillende conclusies:

- De geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de woningen binnen het plangebied ten gevolge van de Minister van Den Tempellaan voldoet aan de voorkeursgrenswaarde;
- De geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van het verkeer over de Prinses Beatrixlaan en de Generaal Spoorlaan overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB echter wel. Dit betekent, dat voor die woningen waar dit aan de orde is, een hogere waarde zal moeten worden aangevraagd;
- De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer over de Prinses Irenelaan overschrijdt eveneens de voorkeursgrenswaarde. Aangezien voor deze weg (vanwege de maximaal toegestane snelheid) formeel geen toetsing aan grenswaarden hoeft plaats te vinden, hoeft geen hogere waarde te worden aangevraagd;

⁴ Peutz, Luchtkwaliteit ter plaatse van de HBG-locatie te Rijswijk; beoordeling in het kader van ruimtelijke inpassing van woningbouw, 25 maart 2016

⁵ Peutz, Geluidbelasting ter plaatse van de HBG-locatie te Rijswijk ten gevolge van wegverkeerslawaaï; Beoordeling in het kader van de ruimtelijke inpassing van woningbouw, 25 maart 2016

- Op enkele plaatsen op toren 5 wordt tot een hoogte van 10,5 meter niet voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Dit betekent dat zonder het toepassen van geluidafschermende voorzieningen sprake dient te zijn van dove gevels (geen te openen delen). In het bouwkundig ontwerp zal hiermee rekening moeten worden gehouden;
- In het kader van een te doorlopen hogere waardenprocedure zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd, zodat de geluidbelasting per woning/adres kan worden bepaald;
- De optredende gecumuleerde geluidbelasting (maximaal 70 dB) is op basis van de beoordeling conform de RIVM-classificering slechts op enkele posities als zeer slecht te beoordelen. Ter plaatse van de overige posities is sprake van een variërend woon- en leefklimaat.

Binnen het aspect Geluid wordt duidelijk dat de herontwikkeling van de locatie met stedelijk problematiek te maken heeft. Op dit moment worden verschillende gevels zwaar belast met geluid wat leidt tot een matig woon- en leefklimaat. Deze belasting kan onder meer met bronmaatregelen, zoals geluidsarm asfalt, en overdrachtsmaatregelen mogelijk worden beperkt.

Onderzocht moet worden in hoeverre de maatregelen effectief en inpasbaar zijn. Daarnaast zal tijdens het ontwerpproces van de woongebouwen met de geluidsbelasting rekening gehouden moeten worden. Ook dit aspect zal nog nader moeten worden onderzocht.

Bodem

In de periode tussen 2005 en 2009 zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Verkennend bodemonderzoek Generaal Spoorlaan 489 te Rijswijk, Geofox-Lexmond bv, kenmerk 20051503/DIJ van juni 2005;
- Verkennend bodemonderzoek Generaal Spoorlaan 489 te Rijswijk, Geofox-Lexmond bv, kenmerk 20061951/JABO van 4 oktober 2006;
- Bouwplan HBG-terrein te Rijswijk, Bodemonderzoek, DHV, kenmerk Kt.Z2955.RO2 van mei 2006;
- Waterbodemonderzoek Generaal Spoorlaan

De Omgevingsdienst Haaglanden adviseert om een integraal actueel verkennend bodemonderzoek op te stellen voor de projectlocatie. Hierbij kunnen de oude bodemonderzoeken informatie verschaffen.

Externe veiligheid

Prinses Beatrixlaan en Generaal Spoorlaan

- Ter plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de voornoemde wegen;
- Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,311 x OW en na realisatie van de ontwikkeling neemt dit toe tot 0,314 x OW voor de oostelijke rijbaan van de Prinses Beatrixlaan. Het groepsrisico neemt toe met minder dan 10% en de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden;

- Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,382 x OW en na realisatie van de ontwikkeling neemt dit toe tot 0,387 x OW voor de westelijke rijbaan van de Prinses Beatrixlaan. Het groepsrisico neemt toe met minder dan 10% en de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden;
- Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,057 x OW en na realisatie van de beoogde ontwikkeling neemt dit toe tot 0,065 x OW voor de Generaal Spoorlaan. Het groepsrisico neemt toe met meer dan 10% en de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

A4 (knooppunt Ypenburg)

Het invloedsgebied ten gevolge van transport van toxische stoffen en gassen ter plaatse van het knooppunt is gelegen over het plangebied en dient derhalve meegenomen te worden in de verantwoording van het groepsrisico. Gezien de grote afstand tot het knooppunt zal dit transport geen belemmeringen opleveren voor de beoogde ontwikkeling.

Voor het groepsrisico geldt geen harde norm maar een oriëntatiewaarde en een verantwoordingsplicht. Conform het Bevt is geen sprake van een uitgebreide verantwoordingsplicht aangezien het groepsrisico of met minder dan 10% toeneemt en/of minder dan 10% van de oriëntatiewaarde bedraagt. Wel dient rekening te worden gehouden met aspecten als rampbestrijding en mogelijkheden die aanwezig hebben om bij een ramp op de beschouwde wegen zich in veiligheid te brengen. Uit de rapportage blijkt dat het transport van gevaarlijke stoffen geen specifieke randvoorwaarden oplevert voor de beoogde ontwikkeling. Er dient wel een verantwoording van het groepsrisico te worden opgenomen.

Flora & fauna

In het kader van de Flora- en Faunawet zal er in eerste instantie een quick-scan Flora en Fauna moeten worden uitgevoerd. Daaruit zal moeten blijken of er nog nader onderzoek nodig is.

Kabels en leidingen

Binnen de projectkavel heeft Syntrus de bestaande ondergrondse infrastructuur in beeld gebracht. Vanwege zakelijke rechten op verschillende leidingen en de omvang van een belangrijke data-infrastructuur naar het KPN datacentre op de projectlocatie wordt de belangrijkste ondergrondse infrastructuur ingepast in het plan.

In het kader van de verkenning voor het kostenverhaal heeft de afdeling stadsbeheer van de gemeente Rijswijk de ondergrondse situatie buiten de kavel onderzocht. Hieruit blijkt dat voor de opzet van het plan verschillende ondergrondse infrastructuren moeten worden aangepast. Dit geldt ook voor enkele aansluitingen en tracés binnen de kavel die bij voorkeur buiten de projectgrens naar het openbare gebied worden gebracht.

Bij de herontwikkeling van de HBG locatie dient het KPN datacentre ingepast te worden.

Milieuzonering (VNG-afstanden)

Het bestaande KPN-gebouw in het midden van het plangebied zal worden verkleind. Daarbij zal ook worden aangetoond, dat op kortere afstand dan de VNG zonering aangeeft, verantwoord woningen kunnen worden gerealiseerd door gerichte maatregelen. Het gaat om geluid, geur en

veiligheidseisen. Het nog te verschijnen rapport zal in het nieuwe bestemmingsplan worden verwerkt.

Voorlopige conclusie

Uit geen van de verkennende deelonderzoeken, is gebleken dat er onoverkomelijke belemmeringen bestaan die het een deel of het totale bouwplan onmogelijk maken. Wel zullen nog een aantal vervolgonderzoeken moeten worden gedaan en zijn er bij geluid gerichte maatregelen nodig, alsmede ontheffingen van de voorkeursgrenswaarden.

Hoofdstuk 6 Omgevingsconsultatie

Onderdeel van de verkenning van de haalbaarheid van het bouwplan voor de voormalige. HBG-locatie is ook een verkenning van de maatschappelijke haalbaarheid. Hiertoe is een omgevingsconsultatie georganiseerd.

Concreet is op 16 januari 2016 een eerste gesprek gehouden tussen wethouder R. van der Meij en een vertegenwoordiging van de bewonersorganisatie. Na de presentatie van de plannen aan het Forum (gemeenteraad) op 26 januari 2016 is op 11 februari een presentatie gegeven aan de direct omwonenden. Op 16 februari 2016 is vervolgens een algemene informatieavond georganiseerd voor een ruime kring van omwonenden en andere geïnteresseerden.

Tenslotte is op verzoek van een deel van de direct omwonenden op 8 maart nog een vervolgesprek gevoerd met wethouder R. van der Meij.

De resultaten van deze avonden en gesprekken zijn geanonimiseerd en verkort in de bijlage van deze haalbaarheidsstudie in een overzicht weergegeven.

Voorlopige conclusie

In zijn algemeenheid is het plan goed ontvangen. Iedereen is blij dat er wat gebeurt met het al 10 jaar leegstaande complex (nu deels verhuurd aan studenten) en dat er een mooi wooncomplex voor terug gaat komen. Dit kan ook een impuls geven aan het winkelcentrum In de Bogaard. Sommigen vinden de bebouwing wat aan de hoge kant, maar niemand heeft het als echt te hoog bestempeld.

Wel zijn er zorgen over het toekomstige windklimaat en zijn er hier en daar zorgen over de parkeeroplossing. Ook bij de direct omwonenden leven zorgen, o.a. over de lange bouwperiode, de hiermee gepaard gaande overlast en over de verkoopbaarheid van hun woning tijdens de bouwperiode. Met de direct omwonenden spreken we hierover verder. Voor alle anderen organiseren we later in het proces nog een of meer algemene inspraakmomenten in het kader van het bestemmingsplan en/of bouwplan.

Hoofdstuk 7 Het vervolgproces

In het vervolgproces komen onder meer de volgende stappen aan de orde

- Beeldkwaliteit uitwerking, keuze mee-ontwerpende jonge architecten onder leiding van Rietveld Architects
- Anterieure overeenkomst
- Uitwerken bouwplan 1^e fase en inrichting openbare ruimte in een gecombineerde procedure met het nieuwe bestemmingsplan.
- Opstellen bestemmingsplan voor de totale locatie
- Nadere inspraak.

Bijlage 1: Ladder voor duurzame verstedelijking HBG-locatie Rijswijk

Datum	17 mei 2016
Auteur	Wanne Verweij

Het programma voor de HBG-locatie

In totaal is het programma voor de HBG-locatie c.a. 550 woningen (appartementen) of 63.000 m² bvo, waarvan het grootste deel middeldure huur zal betreffen en waarschijnlijk een klein deel (schatting c.a. 10% van het totaal) middeldure tot dure koop of huur⁶. Dit is ook deels afhankelijk van de markt. Het programma zal in drie gelijke fases gerealiseerd worden. Dit komt ongeveer op het volgende neer:

Fasering	Aantal woningen	Waarvan middeldure huur/koop (90%, schatting)	Waarvan middeldure tot dure huur of koop (10%, schatting)
Fase 1: eind 2017	c.a. 185	c.a. 167	0-18
Fase 2: eind 2019	c.a. 185	c.a. 167	18 of meer
Fase 3: eind 2021	c.a. 180	c.a. 162	18

1. Wettelijk kader 'Ladder voor duurzame verstedelijking'

1.1. Ladder uit het Bro

In het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 3.1.6., tweede lid de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Deze luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk

⁶ De grenzen tussen goedkoop, middelduur en dure huur zijn opgenomen in de gemeentelijke woonvisie luiden als volgt:

1. Goedkoop: woningen met een huurprijs tot de liberalisatiegrens (tot €710, prijspeil 2015 = sociale huurvoorraad).
2. Middelduur: woningen met een huurprijs tussen de liberalisatiegrens en €1.000.
3. Duur: woningen met een huurprijs van €1.000 of meer.

maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

1.2. Ladder uit de provinciale Verordening Ruimte

In de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland is in artikel 2.1.1. deze 'Ladder voor duurzame verstedelijking' ook opgenomen, maar dan anders geformuleerd. Deze luidt als volgt:

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;*
- b. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of*
- c. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,*
 - 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,*
 - 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en*
 - 3. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.*

2. Trede 1 Bro-ladder en provinciale ladder: 'Behoeft'

2.1. Inleiding

Om te toetsen aan de eerste trede van zowel de Bro-ladder alsook de provinciale ladder, dient in kaart te worden gebracht of de vraag naar de woningen die op de HBG-locatie beoogd zijn, in overeenstemming is met het aanbod, voor het relevante zoekgebied (marktregio) rondom de HBG-locatie en voor de relevante tijdsperiode. Hierbij moet zowel de kwalitatieve alsook de kwantitatieve behoefte worden aangetoond. Hierna wordt de eerste trede van de ladder doorlopen.

2.2. Afbakening onderzoeksregio

De gemeente Rijswijk ligt in de agglomeratie Haaglanden. In fysiek opzicht is er nauwelijks onderscheid tussen de verschillende Haaglanden-gemeenten. De onderzoeksregio waar we ons op richten betreft dan ook de gehele (voormalige) stadsregio Haaglanden. Voor dit gebied zijn ook regionale woningbouwafspraken gemaakt (zie hierna). Het gaat om de volgende 9 gemeentes: Delft, Rijswijk, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Midden-Delfland, Wetsland, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer. Deze negen gemeenten zien de regio Haaglanden als één woningmarktregio, zo is verwoord in de regionale woonvisie.

2.3. Vraag en aanbod in de onderzoeksregio

Regionale woonvisie

Als regionale woonvisie voor de agglomeratie Haaglanden fungeren tezamen 'Brief aan provincie'⁷, inclusief 'Woningmarktmonitor Haaglanden 2015' en inclusief 'Definitieve reactie GS'. Hieruit blijkt dat in de periode t/m 2019 een tekort van (behoefte volgens WBR2013 van 46.300 min aanbod 31.146 =) ruim 15.000 woningen bestaat. Voor de periode na 2019 geldt dat een tekort bestaat van (behoefte volgens WBR2013 van 54.100 min aanbod 16.500 =) 37.600 woningen. Elke extra woningbouwontwikkeling binnen BSD wordt feitelijk als 'welkome aanvulling' gezien, om zo gezamenlijk het tekort in te lopen.

Uit de Woningmarktmonitor Haaglanden 2015 blijkt, meer specifiek, dat de voorgenomen productie (tot en met 2020 én een doorkijk voor daarna) in de Haaglanden-gemeenten ruim 40.000 woningen bedraagt (exclusief studentenwoningen) en ongeveer 2.600 onttrekkingen; 37.400 woningen erbij dus. Het merendeel van de woningen tot en met 2020 staat gepland in de stedelijke (18.100 woningen) en suburbane woonmilieus (13.860 woningen). Tot en met 2020 zijn de cijfers met een wat grotere zekerheid te geven: de voorgenomen productie tot en met 2020 is circa 24.000 woningen. In deze cijfers is de realisatie van de HBG-locatie overigens als volgt reeds meegenomen: 100 woningen in 2018, 100 woningen in 2019, 100 woningen in 2020, 100 woningen in 2021, 100 woningen in 2022 ('stedelijk nieuw'), 100 woningen in 2023 en 100 woningen in 2024. In totaal is dus in de cijfers rekening gehouden met 700 woningen, terwijl het huidige programma uitgaat van maximaal 550 woningen of 63.000 m² bvo.

Wanneer we van de behoefte in de onderzoeksregio (37.600 woningen) het aanbod in de meest ruime zin (37.400 woningen) aftrekken, blijft er nog een behoefte over van 200 woningen. Echter,

⁷ Brief aan GS van provincie Zuid-Holland d.d. 3 juli 2015, met als onderwerp 'Afstemming woningbouwprogramma's 2015', namens 9 gemeenten die de voormalige stadsregio Haaglanden vormden – waaronder Rijswijk.

van dit aanbod is slechts 40% juridisch hard, dus circa 15.000 woningen. Dan blijft er nog een behoefte over van 22.600 woningen (periode na 2020). Aangezien de HBG-locatie al is meegenomen in de cijfers, geldt deze behoefte nog eens bovenop de HBG-woningen.

Concluderend kan worden gesteld dat in de periode van de realisatie van de HBG-plannen (eind 2017, eind 2019 en eind 2022) er dus in de regio ruim voldoende vraag naar nieuwe woningen is.

In kwalitatieve zin blijkt uit de voornoemde stukken dat met name in de categorie ‘overige koop’ (dus geen huur en geen goedkope koop) veel woningen zijn voorgenomen. Ook de HBG-woningen vallen hieronder. Er is wel een gedeelte zorg over de geringe realisatiemogelijkheden van de stedelijke vraag in Den Haag. De woningen op de HBG-locatie vallen in het stedelijk segment, maar het is en blijft natuurlijk geen Den Haag-Centrum. Toch wordt hiermee tegemoet gekomen aan de vraag naar stedelijke woningen.

Gemeentelijke woonvisie

In de gemeentelijke woonvisie⁸ is aangegeven dat pijler 1 van de vier pijlers van het gemeentelijke woonbeleid, de ‘kwantitatieve en kwalitatieve groei van de woningvoorraad’ betreft. Rond onder meer In de Bogaard, waar de HBG-locatie ligt, willen we hoogwaardige stedelijke woonmilieus laten ontstaan. Deze zone biedt ook goede mogelijkheden voor een onderscheidende stedelijke woonkwaliteit. Rijswijk wil rond dit centrum levensloopbestendige woningen realiseren voor verschillende doelgroepen (starters, ouderen etc.). De realisatie van de HBG-locatie kan bijdragen aan een antwoord op de groeiende vraag naar stedelijke woonmilieus. In pijler 2, ‘betaalbaar wonen in Rijswijk’, wordt daarnaast ingezet op de realisatie van meer betaalbaar aanbod (boven goedkoop), om de doorstroming te bevorderen zodat goedkope woningen vrijkomen. De realisatie van de HBG-locatie kan hier ook aan bijdragen.

In het uitvoeringsprogramma 2016-2019, dat bij de woonvisie hoort, is de planvorming voor de HBG-locatie expliciet benoemd als uitvoeringsonderdeel van pijler 1 én van pijler 2.

Onderzoek Stec-groep

In opdracht van de ontwikkelende partij heeft de Stec-groep in juli 2015 een onderzoek naar de afzetmogelijkheden van het HBG-bouwplan uitgevoerd¹⁰. In dit onderzoek is overigens uitgegaan van maximaal 770 appartementen waarvan ongeveer 70% in de vrijesectorhuur¹¹. Inmiddels is duidelijk dat het om maximaal 550 appartementen gaat; de 70% vrijesectorhuur is inmiddels geworden: een plan met een substantieel deel in de middeldure vrije sector) huur. Het milieu – stedelijk compact – komt overeen met de huidige plannen. In het rapport wordt het bouwplan steeds gerelateerd aan de Rijswijkse woningmarkt en die van Rijswijk en Den Haag samen, terwijl (zoals hierboven al is vermeld) de Haaglanden-gemeenten samen één woningmarktregio vormen. Het is daarom lastig om de conclusies uit het onderzoek één op één te gebruiken ter onderbouwing van laddertrede 1.

⁸ “Vertrouwd Stedelijk Wonen in Rijswijk – een woonvisie voor de periode 2015 – 2015”, vastgesteld door de Rijswijkse gemeenteraad op 24 november 2015.

⁹ “Uitvoeringsprogramma 2016 – 2017”, vastgesteld als bijlage bij de woonvisie op 24 november 2015 door de Rijswijkse gemeenteraad.

¹⁰ “Deelrapportage Hoog Steenvoorde Rijswijk”, Stec-groep, 22 juli 2015

¹¹ Vrijesectorhuur is in dit rapport: boven de € 652,- per maand.

Desalniettemin kunnen de volgende interessante conclusies worden getrokken:

- Er is in Rijswijk ruimte voor vrijesectorhuurwoningen.
- De belangrijkste doelgroepen voor het bouwplan zijn jonge, hoger opgeleide alleenstaanden en stellen van 25 tot 35 jaar; alleenstaanden en stellen van 55 tot 75 jaar en alleenstaanden en stellen van 75 jaar en ouder. Deze doelgroepen zijn goed voor een potentiële vraag naar zo'n 900 vrijesectorhuurappartementen per jaar in de gemeenten Den Haag en Rijswijk samen. Ook expats kunnen interessant zijn als aanvullende doelgroep. In totaal is er in deze twee gemeenten een potentiële vraag naar gestapelde vrijesectorhuur per jaar van 1.230 tot 1.300 woningen.
- Overigens becijfert ABF Research, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, ook een flinke woningbehoefte in Stadsgewest Haaglanden aan vrijesectorhuur.
- Het advies is om niet meer dan 125 – 150 vrijesectorhuur- en koopappartementen per jaar op te leveren.

2.4. Conclusie

Op basis van de voorgaande analyse concluderen we dat er in de relevante onderzoeksregio (=Stadsregio Haaglanden) binnen de relevante afzetjaren (t/m 2022) veel meer vraag is dan aanbod naar woningen. Bij de gehanteerde cijfers zijn de woningen uit het HBG-bouwplan zelfs al meegenomen. Hier bovenop resteert nog een grote extra vraag. Kwalitatief kan daar nog aan worden toegevoegd dat op de locatie stedelijke woningen worden gerealiseerd, waaraan eveneens een behoefte bestaat. Hiermee voldoet het bouwplan aan trede 1 van de ladder.

3. Trede 2 Bro-ladder

3.1. Inleiding

In de tweede trede van de Bro-ladder is aangegeven dat moet worden beschreven in hoeverre in de behoefte, die in de eerste trede is aangetoond, kan worden voorzien binnen het *bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio*, door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

De definitie van 'bestaand stedelijk gebied' volgens artikel 1.1.1. sub h van het Bro: "*bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*".

3.2. Afweging

De HBG-locatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio.

3.3. Conclusie

Omdat voldaan wordt aan trede 2 van de Bro-ladder, is toetsing aan trede 3 van de Bro-ladder (“passend ontsloten”) niet meer aan de orde.

4. Trede 2 provinciale ladder

4.1. Inleiding

In de tweede trede van de provinciale ladder is aangegeven dat in de behoefte in beginsel binnen het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) moet worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

De definitie van ‘bestaand stads- en dorpsgebied’ is volgens lid 2 van artikel 2.1.1. van de Verordening Ruimte en Mobiliteit als volgt: *“bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”*.

4.2. Afweging

De HBG-locatie ligt binnen het door de provincie vastgestelde BSD.

4.3. Conclusie

Omdat voldaan wordt aan trede 2 van de provinciale ladder, is toetsing aan trede 3 van de provinciale ladder niet meer aan de orde.

Bijlage 2: Verslag omgevingsconsultatie 1^e kwartaal 2016

BEANTWOORDING VEELGESTELDE VRAGEN

#	Reacties of vraag	Beantwoording
1.		
<i>Algemeen</i>		
	Bij velen enthousiasme over het plan met als onderstroom: “Goed dat er eindelijk wat gaat gebeuren”, mooi plan, beter dan aankijken tegen een kantoorpand dat al lang weg had moeten zijn. Liever vandaag dan morgen, want dat is beter voor de buurt – zoals het nu al 10 jaar is, is het niks.	
	Positief effect voor Winkelcentrum In de Bogaard, er is veel zorg over de leegstand daar.	
<i>Stedenbouw en architectuur</i>		
	Waarom is er gekozen voor een gebouw van meer dan 100 meter hoog? De overgang van grondgebonden woningen aan de Prinses Irenelaan en de Minister van den Tempellaan naar hoogbouw is buitenproportioneel, het is hier geen Den Haag centrum.	De ligging in het centrumgebied en de goede ontsluiting maakt deze locatie uitermate geschikt voor een woonfunctie. Dit past ook binnen de visie van de gemeente waarbij een hoogteaccent op deze locatie wenselijk is (ook in de Hoogbouwvisie is hier al rekening mee gehouden). Wel is de Rijswijkse schaal de maat en gaan we geen concurrentie aan met Den Haag waar de gebouwen veel hoger zijn. Met de vormgeving van deze woongebouwen en de gemaximaliseerde hoogte is daar aan voldaan.

	Enkelen: (wel erg hoog....)	Het toelaten van hogere bebouwing heeft voordelen voor de oppervlakte bebouwde grond. Hierdoor blijft er (openbare) ruimte beschikbaar, oogt de bebouwing niet massief zoals veel galerij- en portiekflats) en is het nadeel van schaduwwerking beperkt. Door het hoge gebouw wordt ook de aandacht gevestigd op het winkelcentrum. De bedoeling is dat ook de architectuur hieraan gaat bijdragen
	Is het waar dat één van de torens op een pak Karnemelk lijkt?	Syntrus en de gemeente hebben een fase afgerond waarin globaal is bepaald op welke manier het woonprogramma kan worden ingevuld op deze locatie. Daarbij is aan de presentatie een suggestie gegeven voor de vormgeving van de gebouwen. De huidige plaatjes geven een idee van de hoogte, “dikte” en plaats in het projectgebied. Hoe de flatgebouwen er echt uit gaan zien, is straks afhankelijk van de architect.
	Wordt ook rekening gehouden met het risico op windhinder/draaiwinden rondom de nieuwe en bestaande gebouwen? In Rijswijk zijn hier veel slechte ervaringen bij hoogbouw. Bij simulaties ook nadrukkelijk de bestaande bebouwing meenemen. Angst voor net zoveel windoverlast als bij andere gebouwen.	En windhinderonderzoek is onderdeel van de vervolgfase. Eventuele consequenties worden vervolgens bij het nader ontwerpen en dimensioneren van de gebouwen verwerkt. Is nadrukkelijk onderdeel van nadere studie.

	- Risico op draaiwind/windhinder bij hoogste gebouw? (vgl. Hoogvliet/belastingkantoor) - NB niet blij met hoogbouw vanwege windhinder Aandacht voor windhinder is erg nodig. De hoogte van de gebouwen kan bij veel wind overlast veroorzaken. Wind zorgt bijvoorbeeld bij het stadhuis voor vervelende situaties. Graag aandacht hiervoor bij ontwerp	
<i>Wonen (Programma)</i>		
	Waarom zoveel woningen? Komt er op de begane grond een aparte ontmoetingsruimte?	De ontwikkelende partij heeft onderzoek gedaan naar de bestaande en toekomstige woningbehoefte en dacht vanuit die basis zelfs aan meer woningen dan het bouwplan nu behelst. Wat er is gepresenteerd, is daarom een compromis tussen de Rijswijkse schaal en de wensen van de ontwikkelende partij. Overigens spelen er altijd ook financiële aspecten en zal een plan ook economisch haalbaar moeten zijn om daadwerkelijk te kunnen worden gebouwd.
	Wat voor soort woningen worden er gebouwd en in welke prijsklasse? <i>Hoe is verdeling tussen koop en huur en wat zijn prijzen ongeveer</i> Is er voldoende differentiatie in het aanbod, qua grootte,	Het woonprogramma is nog globaal en bestaat uit circa 550 appartementen in verschillende groottes en prijsklassen. Het betreft een mix van vrije sector huurwoningen (boven de liberalisatiegrens > € 710) en koopappartementen. Het merendeel van deze woningen wordt als huurwoning gerealiseerd. In deze fase staat een exacte verdeling tussen koop en huur nog niet vast. Door Syntrus worden geen sociale huurwoningen gerealiseerd.

GB	Graag meer informatie over programma, footprints woningen etc. Waar kan ik me inschrijven als geïnteresseerde	De herontwikkeling van de HBG locatie bevindt zich nog in een globale schetsfase. Interesse voor het huren of kopen wordt nu nog niet geregistreerd. Pas na het uitwerken van de plannen, een voorspoedige afronding van de planologische procedures en de start van de bouw wordt hiermee een begin gemaakt. Er komt in ieder geval ook een lokale advertentie.
	Voor wie zijn die woningen straks?	Omdat de appartementen in de vrije sector huur en koop worden aangeboden kan iedereen in Rijswijk of daarbuiten inschrijven op deze woningen. De grootte van de appartementen zal naar verwachting vooral 1 en 2 persoonshuishoudens aanspreken. Hierbij worden zowel starters als senioren verwacht.
	Zijn de woningen geschikt voor senioren? Zorgappartementen (bijv. toilet en badkamer)	Antw. Ja, deze zien wij als een belangrijk deel als doelgroep
	Goede buitenruimten zijn belangrijk	Wordt in de planuitwerking plan meegenomen
<i>Verkeer & Parkeren</i>		
	Is de capaciteit kruising Prinses Irenelaan-/ Prinses Beatrixlaan voldoende om extra verkeersstromen af te wikkelen? De Prinses Irenelaan gaat volstromen, want kan de verkeersbewegingen niet aan en dit is ongewenst.	Voordat de globale plannen verder worden uitgewerkt, vindt nader onderzoek plaats naar de mogelijkheden en belemmeringen voor de verkeersafwikkeling op de Prinses Irenelaan. Eventuele aanpassingen kunnen worden in de nadere uitwerking verwerkt.

	Ontsluiting van het plan, zowel tijdens de bouw en na oplevering? De Prinses Beatrixlaan staat nu al te vaak vast, door toevoeging van circa 570 appartementen wordt het niet beter van. Te weinig aandacht voor de infrastructuur, parkeren wordt er niet beter op.	Nadere studie is nodig tav verkeersstromen, instellingen verkeerslichten e.d. Met maatregelen lijkt het in principe oplosbaar. Zie hierboven.
	Hoe is het parkeren geregeld? Mogelijke parkeerdruk voor de omgeving. Parkeren in het openbaar gebied als aandachtspunt, Een paar mensen gaven aan helemaal geen parkeerplaats te willen.	Het is voor betrokken partijen van belang dat er een goede parkeeroplossing komt. Het aantal parkeerplekken wordt bepaald op basis van het woonprogramma, de doelgroep en onze ervaring. Na elke fase volgt een evaluatie. We houden rekening met bezoekersparkeren, dat in ieder geval ook deels in de parkeergarage wordt opgevangen.
	Parkeren --> Zorg voor voldoende parkeerplaatsen zodat bestaande woningen niet nog hogere parkeerdruk krijgen, zoals wel is gebeurd bij de 3 torens.	Zie hierboven; bij de 3 torens speelt het bezoekersparkeren, waarvoor in principe ook geldt dat het in de parkeergarage moet worden opgevangen. Overigens worden er geen parkeervergunningen aan bewoners van de 3 torens verleend, omdat ze een eigen voorziening hebben.
	Verkeer --> Alles via Prinses Irenelaan, veel verkeer, moet de situatie daar aangepast worden?	Zie hierboven, onder het antwoord onder het kopje Verkeer & Parkeren

	Ik ben geïnteresseerd in een woning, maar ik heb geen auto. Moet ik een parkeerplaats erbij kopen?	Hierover moeten nog afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en de ontwikkelende partij.
	Bezoekersparkeren op maaiveld langs de Prinses Beatrixlaan een optie?	Als uitgangspunt geldt dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, en dat ook bezoekers hier een plek kunnen vinden. Daarnaast zijn er openbare (betaalde) parkeerplekken.. In de openbare ruimte komen vooralsnog geen nieuwe parkeerplaatsen. Aan de Prnses Beatrixlaan is dit ook niet wenselijk i.v.m. de gewenste doorstroming van het vele verkeer.
<i>Realisatie</i>		
	Reeds in een vroeg stadium beginnen met de aanleg van de groene/blauwe buffer achter de woningen zodat die snel tot wasdom komt.	Het vroegtijdig inrichten van groenzones (inclusief water) draagt bij aan het creëren van een aantrekkelijke woonomgeving. Het bevordert ook de verkoop/verhuur in het complex.
	Het bouwverkeer zo ver mogelijk van de woningen situeren (in- en uit rit). Hiervoor vroegtijdig het voormalige postkantoor slopen.	In de latere uitwerking van de faseringsplannen wordt ook bouwoverlast betrokken. De routing van het bouwverkeer is daar een onderdeel van.

	Mensen zien erg op tegen het lawaai tijdens de bouw (veel ouderen zitten overdag thuis).	Dat is een begrijpelijke zorg, waar zo goed mogelijk mee dient te worden omgegaan. Een zekere overlast is nooit te voorkomen. Beperking daarvan kan tot stand komen door goed overleg tussen de bouwende partij en de omwonenden en bijvoorbeeld door een goede routing van het bouwverkeer, etc.
<i>Betrekken bewoners</i>		
	Leuk dat de gemeente dit doet (deze bijeenkomst ter informatie, kwam van een bewoner uit het Stationskwartier)	
	Een mevrouw: is alleen bereikbaar via Groot Rijswijk (niet digitaal, kwam uit de buurt).	
	(Een vertegenwoordiging van) de bewoners van de Prinses Irenelaan wil intensief betrokken worden bij het verdere ontwerpproces en fasering van het plan	De bewoners van de Prinses Irenelaan zullen vanwege hun nadrukkelijke belang betrokken worden bij de verdere uitwerking van het plan.
	Jammer van vervallen plenair gedeelte tijdens de informatiebijeenkomst vanwege beleving/reactie buurtbewoners	
<i>Planning en procedure</i>		

Hoe ziet het vervolgtraject eruit? Planning inzake bestemmingsplan en realisatie. Wanneer start de bouw en wat is defasering Gaat alles in 1 keer gebouwd worden? Wanneer gaat er gestart worden?	Syntrus gaat na deze informatieronde met de gemeente bepalen welke plannen haalbaar zijn. Dat is afhankelijk van veel factoren. Syntrus wil een bouwaanvraag doen die deels kan meelopen met een bestemmingsplanprocedure, die ook doorlopen moet worden. Naar verwachting wordt de voorbereiding daarvoor medio 2016 opgepakt. Syntrus gaat nu uit van een gefaseerde sloop en bouw vanaf eind 2017. De eerste woningen kunnen dan eind 2018 worden opgeleverd. Partijen gaan nu uit van 3 bouwfases van ongeveer evenveel woningen. Eerst c.q. tegelijk moet nog een R.O. procedure gevolgd worden.
Bouwtijd wordt als lang ervaren Bouwput en overlast 5 jaar Nieuwbouw en woningen Prinses Irenelaan passen niet bij elkaar, waarom	Dat is helaas onvermijdelijk, omdat de afzetomstandigheden ook in ogenschouw moeten worden genomen en het om een groot project gaat met veel woningen. Zie hierboven. Er zijn ook bewoners die opkopen uitdrukkelijk niet willen. De gemeente staat hier formeel buiten en legt de vraag door naar de ontwikkelende partij voor een reactie (nog niet binnen in definitieve

	niet geheel of gedeeltelijk opkopen en de ruimte benutten voor nieuwbouw? Huurcontract TH waarom, nu nieuwbouw wordt overwogen? Dit t.b.v. snellere sloop en kortere bouwtijd.	zin). De verhuur aan studenten is vooral gedaan om de TU-Delft te helpen, maar zit de planontwikkeling niet in de weg vanwege de tijdelijkheid van de overeenkomst en het gegeven dat er eerst ook nog ruimtelijke ordeningsprocedures moeten worden doorlopen voordat er gebouwd kan worden.
<i>Ontwerp en inrichting openbaar gebied</i>		
-	Is het groen openbaar of niet? Wordt het gebied tussen de appartementen openbaar of is het alleen voor de bewoners?	Dat is nog niet helemaal zeker, al ziet het er naar uit dat dit gebied voornamelijk voor de nieuwe bewoners zal zijn.
	Komen er werkelijk zoveel bomen in het plan,	Er is nog geen definitief plan voor de inrichting van de omgeving.
	Hoe worden de schuine wanden ervaren, gelijk als de overkant of anders?,	Er wordt geprobeerd de 'schuine wanden van de garage' aan de buitenzijde geleidelijk te laten aflopen.

	Wordt de watergang aan de Minister van den Tempellaan inderdaad verbreed zoals uit de afbeelding valt op te maken? Verdiepen en verbreden sloot in combinatie met afbouw hoogten geeft ruimte voor groenvoorziening. Belangrijk voor het leefklimaat!	Net als de vormgeving van de flatgebouwen is ook de inrichting van het maaiveld nog globaal. Op dit moment is nog niet bepaald of er extra water moet worden gegraven en waar dit dan wordt gerealiseerd.
	Is de brug over die watergang alleen voor voetgangers? Of ook voor (brom)fietzers? Hoopt op uitsluitende voetgangersbrug aan de Minister van den Tempellaan	Net als de vormgeving van de flatgebouwen is ook de brug een suggestie voor de ontsluiting van een van de flatgebouwen. Voor wie deze brug wordt gerealiseerd is nu nog niet bepaald.
	Het huidige maaiveld handhaven ter plaatse van de gronden achter de woningen aan de Prinses Irenelaan is gewenst.	Een deel van de locatie achter de bestaande woningen aan de Prinses Irenelaan blijft vrij van bebouwing. De parkeergarage wordt hier terugliggend gerealiseerd, waardoor er ruimte is voor een parkinrichting op het bestaande maaiveld. De overgang van de bestaande naar de nieuwe woningen wordt hiermee nog beter ingepast. De direct omwonenden (eigenaren eengezinswoningen) worden betrokken bij de verdere uitwerking van de bouw- en inrichtingsplannen.
	De gronden achter de woningen aan de Prinses Irenelaan lijken gelijk te blijven aan het maaiveld. Wordt dit geen afvoerputje van het parkeerdek?	Omdat de precieze inrichting nog niet vaststaat, kan nog niet worden bepaald welke effecten het parkeerdek met zich meebrengt. In de uitwerkingsfase wordt dit nader onderzocht en kunnen noodzakelijke maatregelen worden ontworpen.
Overig		

	Parkeren rond In de Bogaard (waarom betaald?) Dat begrijpen mensen niet. In de Bogaard: Alleen het toevoegen van 550 woningen is niet genoeg. Gemeente moet wat doen om te zorgen dat In de Bogaard verder terugloopt.	De gemeente kan niet in zijn eentje zorgen voor een andere parkeeroplossing rond In de Bogaard, maar gaat in gesprek met betrokken partijen (waaronder Q-park) en bekijken of het aantrekkelijker kan. De gemeente is al langer in gesprek om, samen met een tiental eigenaren, een nieuwe koers te vinden voor het winkelcentrum en nieuwe formules aan te trekken, waarbij meer horeca en een langere verblijfskwaliteit een rol spelen. Binnenkort kunnen de eerste resultaten worden verwacht.
	Wat zijn de plannen voor de Prinses Beatrixlaan?	Het college van B&W heeft nog geen formeel standpunt over de toekomst van de Prinses Beatrixlaan ingenomen, maar streeft in ieder geval naar een zo goed mogelijke oplossing voor het gebied zelf.
	Opmerking over onveiligheid in de buurt (nu op dit moment, meer aan kant van de Sir Winston Churchillaan dan aan de kant van de Prinses Beatrixlaan.)	Is doorgegeven aan Handhaving. Maar de wijkagent wil dit soort geluiden ook graag in ontvangst (blijven) nemen.
	In navolging van de aankondiging in RRR stel ik voor weer een bericht te plaatsen in RRR ter aankondiging dat FAQ op de website staan en een heel korte samenvatting van de hoofdpunten	Dit gaat zo goed mogelijk ook gebeuren.

	Verder lijkt het mij aardig een analyse te maken van welke mensen uit welk gebied gekomen zijn	Bekend is wie er uitgenodigd zijn.
	Veel praktische vragen over plan en wat op tekeningen te zien is. Mooie weergave in kaarten/plaatjes Status plaatjes	

Bijlage 3: Woningmarktonderzoek STEC-groep, juli 2015