



**Nota van Inspraak en Overleg
Bestemmingsplan Karel
Doormanlaan 155-157 Voorontwerp**
d.d. 1 november 2018

Mei 2021

1. Toelichting op de Nota van Inspraak en Overleg

voorontwerpbestemmingsplan *Karel Doormanlaan 155-157* d.d. 1 november 2018

Op vrijdag 8 maart 2019 heeft B&W het voorontwerpbestemmingsplan “Karel Doormanlaan 155-157” vrijgegeven voor de inspraak. Het plan heeft – ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening - ter inzage gelegen van vrijdag 8 maart 2019 tot en met donderdag 18 april 2019. Een analoge versie van het plan lag bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein. Een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website, www.rijswijk.nl. Tevens waren de digitale stukken te bekijken via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

In de periode van ter inzagelegging is, op maandag 18 maart 2019, een inloopavond georganiseerd waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld vragen te stellen over het plan aan de initiatiefnemer en de gemeente.

Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan een aantal overleginstanties zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Gedurende de termijn van ter inzagelegging zijn 12 inspraakreacties ontvangen. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voor zover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen. Eén inspreker heeft drie inspraakreacties ingediend. Deze inspreker heeft ook namens andere omwonenden een inspraakreactie ingediend. De inspraakreacties zijn allemaal onder punt 1 gebundeld.

Daarnaast hebben 2 overleginstanties in het kader van het wettelijk vooroverleg gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap van Delfland en de Veiligheidsregio Haaglanden hebben een reactie ingediend.

In deze Nota van Inspraak en Overleg worden de inspraak- en overlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders formeel beantwoord. Daartoe zijn deze in paragraaf 2 en 3 kort samengevat en van een antwoord voorzien. Daarbij is tevens aangegeven of naar aanleiding van de reactie wijzigingen worden doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan. Tot slot maakt ook een aantal ambtelijke reacties enkele wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan noodzakelijk. Deze staan beschreven in paragraaf 4.

Met de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties en de verwerking van de ambtelijke reacties wordt de fase van het voorontwerpbestemmingsplan afgesloten. De wijzigingen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, waarmee de wettelijke bestemmingsplanprocedure zal worden gestart.

2. OVERLEGREACTIES EX ARTIKEL 3.1.1. Bro

#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
1.	Hoogheemraadschap van Delfland		
	Het Hoogheemraadschap van Delfland kan instemmen met het voorontwerp van het bestemmingsplan. Aan alle aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding, is invulling gegeven.	Opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
#	Reactie	Beantwoording	Conclusie
2.	Veiligheidsregio Haaglanden		
1.	Het plangebied ligt in de nabijheid van het transport van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A4, het knooppunt Ypenburg en Rijksweg A13. Het ergst denkbare scenario voor deze risicobronnen is een lekkage of het ineens vrijkomen van de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen van een (tank)wagen met een giftige vloeistof of giftig gas. In het ergste geval kan dit leiden tot een invloedsgebied van meer dan 4000 meter. Gezien de afstand tot het plangebied is het mogelijk dat de aanwezigen slachtoffer worden of overlijden als de wind in de richting van het plangebied staat. De kans op dit scenario is zeer klein.	Opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
2.	De VRH adviseert de volgende maatregelen om het effect incidenten te reduceren en de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren: - Afschakelbare ventilatie; - Voorbereiding interne organisatie; - Risicocommunicatie.	De genoemde maatregelen kunnen niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen worden. Het bestemmingsplan is hiervoor niet het geschikte instrument. Daarom worden de maatregelen uitsluitend in de toelichting beschreven. Dit wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure voldoende geacht.	De maatregelen worden in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
4.	De bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen is in de huidige situatie, onder normale omstandigheden, voldoende.	Opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

3. INSPRAAKREACTIES

1	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Hoogte gebouwen Inspreker geeft aan dat een gebouw van 7 verdiepingen te hoog zou zijn. Het gaat hier allereerst om het aspect 'stedenbouwkundige versus menselijke beleving': er loopt stedenbouwkundig gezien een 'hoogtelijn' van de lage(re) bouw aan de noordkant van het project, via de 5/7-hoogte van het projectplan, naar de Hofmeesters aan de andere kant van de S.W. Churchillaan. Dat is op een maquette of in een 3D-weergave op een scherm wellicht mooi, maar niet wat mensen op en vanaf de straat zullen zien. Bewoners van Te Werve vinden de Hofmeesters al veel te hoog en zien de locatie daarvan niet als hun wijk. De echte directe omgeving bestaat uit de Generaal Swartlaan, Van Vollenhovenlaan en delen van de Karel Doormanlaan. En daar valt 7 hoog gewoon uit de toon. Daar veranderen ook de Hofdames-in-aanbouw niets aan. Verder is het zorgwekkend dat de hoogte van de Hofmeesters wordt gebruikt om de bouwhoogte in het plan stedenbouwkundig goed te praten. Hierdoor stijgt de gemiddelde hoogte in de omgeving, waardoor in de toekomst nóg hogere bouw "visueel passend in de directe omgeving" zal worden genoemd. Er is sprake van een te overheersende architectuur. Het gebouw is te groot. Er wordt misbruik gemaakt van de grond. Voorgesteld wordt om het kleiner te maken of er een park van te maken (nog beter).	De betrokkenheid van de bewoners bij hun omgeving wordt zeer gewaardeerd. Het zorgt ervoor dat de Gemeente op scherp gezet wordt. Het plangebied ligt in de groene tussenzone met beeldbepalende (hoge) gebouwen aan de Sir Winston Churchillaan en ligt in het zicht, op de kop van het park De Driesprong (noorden) en in het verlengde van de groene verbinding van de Plaspoelpolder (zuiden). Daarmee vormt de locatie een wezenlijk schakelpunt en accent in het stedelijk weefsel van enerzijds de relatief groene wijk Te Werve en het industriële gebied de Plaspoelpolder. Daarnaast is de Sir Winston Churchillaan genoemd in de hoogbouwvisie. Aan deze laan liggen tussen lagere blokken hoogbouwaccenten. Echter voor deze locatie zien we door de maat en schaal geen aanleiding voor een hoogbouwoplossing, waarbij de hoogte drie maal zo hoog wordt als de omgeving, als in de hoogbouwvisie is toegestaan. Maar deze locatie leent zich wel heel goed om een hoogteaccent toe te voegen. Een accent van circa anderhalf keer hoger dan de omgeving, met het hoogste punt (7 bouwlagen) aan de Sir Winston Churchillaan en het laagste punt (3 bouwlagen) aan de Karel Doormanlaan. De Churchillaan is een belangrijke lange lijn in Rijswijk, waarlangs in de Hoogbouwvisie en de latere Stadsvisie (Stadsas) hoogbouw goed mogelijk is. Daarnaast is met deze hoogte geen of minimale overlast te verwachten voor de omliggende buurt. Voor bouwplannen in de toekomst wordt opnieuw gekeken naar de hoogte. Het wil dus niet zeggen dat iedere nieuwe ontwikkeling hoger wordt. In dit geval heeft de bijzondere locatie, ertoe geleid dat er gekozen is voor een maximale hoogte van 7 bouwlagen.	Ondanks dat de 7 bouwlagen stedenbouwkundig gezien op deze locatie passen, is er toch voor gekozen om de omliggende bewoners tegemoet te komen door de bovenste bouwlaag vanaf het maaiveld/straatniveau niet zichtbaar te maken. Dit noemen we een 'setback'. Aan de zijde van de Generaal-Swartlaan wordt het bouwblok aan de westzijde op de bovenste laag met 2,25 meter teruggeplaatst en aan de zijde van de van Vollenhovenlaan wordt het bouwblok aan de oostzijde op de bovenste laag met 2,25 meter teruggeplaatst. Het blok oogt hierdoor minder massief. Om een beter beeld te krijgen zijn onderin de nota een aantal afbeeldingen toegevoegd van het oude plan en het nieuwe plan. Op de verbeelding zal deze setback geregeld worden door de maximum bouwhoogte van 21,5 meter niet over de hele breedte van het woongebouw toe te staan.
	Daarnaast wordt er gesproken over 'precedentwerking': realisatie van 7 verdiepingen maakt de weg vrij voor	Zie hierboven.	

	eventuele hogere bouw in de toekomst. Zoals de (veel te hoge) Hofmeesters nu gebruikt zijn om de 7 verdiepingen van het project stedenbouwkundig 'passend' te maken, kan het project zelf later gebruikt worden om 10, 12 of nog meer verdiepingen te verkopen'. Met die 7 verdiepingen stijgt een soort gemiddelde hoogte in de omgeving, dat dan weer gebruikt wordt om hogere bouw te rechtvaardigen.		
	Oriëntatie van de gebouwen		
	Vanaf de Karel Doormanlaan gezien stijgt het aantal verdiepingen richting de Sir Winston Churchilllaan in trapvorm naar 5 respectievelijk 7 verdiepingen. Aan de kant van de Sir Winston Churchilllaan hebben de gebouwen over de hele breedte de maximale hoogte en staan ze dicht bij de waterkant. Bovendien komt het gebouw van 7 verdiepingen op een afstand van nog geen 25 meter bij de deur van de insprekers. Een gevolg van de breedte, hoogte en afstand tot huidige woningen is dat de hoeveelheid licht aan de voorkant van de woningen sterk zal afnemen. Aangezien de voorkant is gericht op het noorden, zullen de woonkamers schemerig zijn. De vermindering van de hoeveelheid zon en licht is ook van toepassing op de woningen aan de Generaal Swartlaan en de Van Vollenhovenlaan. Minder licht betekent onherroepelijk ook minder uitzicht. Dat is dus een flinke achteruitgang in woongenot. De voorziene oriëntatie van de gebouwen belemmert het uitzicht volledig; van de groene doorkijk door de prachtige kastanjes voor de deur blijft niets over. Dit komt nog bovenop de afname van zon en licht die de Hofmeesters al veroorzaken (waar eventuele toekomstige bewoners van het plangebied overigens mee te maken zullen krijgen).	Ter waarborging van een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden, is door middel van een bezonningsstudie de schaduwwerking van de beoogde bouwmassa inzichtelijk gemaakt. Dit is wat anders dan de daglichttoetreding. Bij bezonning gaat het om zonlicht in de tuin, openbare ruimte of op de gevel. Bij daglichttoetreding gaat het om daglicht in de woning. Daarvan ondervindt de omgeving als gevolg van deze ontwikkeling geen nadelige gevolgen. Uit de bezonningsstudie komt het volgende: - Generaal Swartlaan (ten noord-westen van het plan heeft in het voorjaar en najaar tot 9:00u schaduw op de voorgevel van de begane grond - Van Vollenhovenlaan heeft in de winter na 10:00u tot 13:00u schaduw op de zijgevel van de begane grond - Karel Doormanlaan 151 en 149 (ten oosten van het plan), hebben in het najaar en voorjaar na 16:30u schaduw in de tuin i.p.v. vanaf 18:00u en in de winter na 14:00u schaduw op achtergevel en in de tuin ipv vanaf 15:00u. Uit de bezonningsstudie blijkt dat een aantal woningen iets meer schaduw krijgen met een maximum van 1 uur extra schaduw. Echter het aantal zonuren blijft veel meer dan de minimale eis uit de lichte TNO-norm. De afstand tussen de appartementen en de omliggende woningen is die van een zeer ruime stadsstraat past hiermee binnen het groene ruimtelijke stadsbeeld dat Rijswijk heeft. Dit geldt dus ook voor het uitzicht en woongenot. In een stedelijke omgeving zal altijd tenslotte altijd rekening moeten worden gehouden met wijzigingen in de fysieke omgeving.	De conclusie is dat de toename van de de schaduwwerking op de omliggende percelen acceptabel is en nog binnen de marge valt van wat de gemeente Rijswijk redelijk acht voor een stedelijke omgeving.

	Privacy		
	De vorm, hoogte en positie van beide gebouwen in het plan leiden ook tot minder privacy. Dit geldt vooral voor de bewoners aan de Karel Doormanlaan die naast de bouwlocatie wonen, zowel die aan de zuidwestkant als die aan de noordoostkant. De projectontwikkelaar zegt een “verbinding” te leggen tussen een groenvoorziening aan de Churchillaan en het parkje langs de Generaal Swartlaan, echter de oriëntatie van het gros van de woningen is gericht op de huizen en tuinen van de omwonenden.	Vanuit het bestaande gebouw is reeds inkijk in de woningen en tuinen aan de Karel Doormanlaan. De nieuwe woningen komen niet dichterbij de bestaande woningen. De bomen tussen de woningen aan de Karel Doormanlaan en het bouwplan blijven behouden. Gelet op de afstanden tussen de bestaande woningen en het bouwplan en het feit dat het hier stedelijke omgeving betreft is er geen sprake van tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy. Enige inkijk is inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Verkeer en parkeren		
	Het aantal woningen van de Hofdames is ruim 40% groter dan het aantal woningen dat daar stond. Zodra die allemaal bewoond zijn, zal er meer verkeer in Te Werve zijn dan in de oude situatie. Dan is er sprake van te veel verkeer in de nauwe straten. De Karel Doormanlaan is nu al een crime voor autoverkeer. Dat geldt waarschijnlijk ook voor de parkeerdruk, met name rondom de Driesprong. Met de 64 woningen die in het plan zijn voorzien, wordt dat er natuurlijk niet beter op. 1 plek per woning in de garage is nooit genoeg. Daar komt nog bij dat de kantoorfunctie van het huidige gebouw alleen wat woon-werkverkeer veroorzaakte en eigenlijk geen parkeeroverlast gaf en bovendien zo goed als totale rust in het weekend. Dit gaat uiteraard flink verslechteren als het plan wordt gerealiseerd. Er is sprake van te veel mensen op een klein gebied en meer luchtvervuiling.	Uit een analyse van de gemeente in 2019 van het gemiddelde autobezit per huishouden is geconcludeerd dat het huidige autobezit significant afwijkt van de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlagen van de Nota Parkeernormen 2011. Gebleken is dat dit met name geldt voor appartementen en dan in het bijzonder huurappartementen. Als in het algemeen, in gevallen als deze wordt vastgehouden aan de vigerende parkeernorm, wordt gebouwd voor de leegstand, kunnen leegstaande parkeerplaatsen niet verhuurd worden aan nieuwe bewoners en zorgt de onrendabele top er voor dat projecten financieel onhaalbaar worden. Op basis hiervan wordt niet uitgegaan van de van de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlagen van de Nota Parkeernormen 2011, maar van de zogenaamde maatwerknormen die zijn gebaseerd op het actuele autobezit onder Rijswijkse huishoudens. De kencijfers uit de CROW-publicatie zijn gecategoriseerd op stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling. Qua stedelijkheidsgraad is Rijswijk aan te merken als ‘zeer sterk stedelijk’ en qua gebiedsindeling is het plangebied gelegen binnen de zone ‘rest bebouwde kom’. Het CROW hanteert een minimale en maximale parkeernorm (waarbij het aandeel bezoekers reeds is verwerkt in de normering). Het beleid van de gemeente Rijswijk gaat uit van een gemiddelde daarin, met een aanpassing gebaseerd op daadwerkelijk autobezit in Rijswijk (maatwerk). De normatieve, minimale parkeereis op basis van de maatwerknormen is 40 parkeerplaatsen voor bewoners en 20 parkeerplaatsen voor bezoekers. Opgeteld is dit 60	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		parkeerplaatsen. Bij dit project zullen 55 parkeerplaatsen voor bewoners worden aangelegd in een ondergrondse parkeergarage en 20 parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld bij het complex, op eigen terrein. De initiatiefnemer geeft aan 75 parkeerplaatsen te zullen realiseren, waarvan 55 voor bewoners en 20 voor bezoekers. De ontwikkelaar geeft aan dat in vergelijkbare gevallen 15% van de huishoudens geen auto bezit en dus geen parkeerplaats afneemt. Om deze reden is bij deze ontwikkeling niet bij elk appartement een parkeerplaats benodigd, maar kan volgens de ontwikkelaar worden volstaan met 55 parkeerplaatsen voor bewoners. Hiermee wordt aldus in ruime mate voldaan aan de parkeereis zoals deze geldt op basis van de CROW-publicatie. Bij de te realiseren woningtype 'huur, etage, midden' hoort een maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal van 3,6 per woning. Derhalve genereert het plan in totaal maximaal $(64 \times 3,6) = 230,4$ voertuigbewegingen per etmaal. Het nieuwe plan voorziet daarnaast in de sloop van een voormalig (kantoor)gebouw, waarmee aldus sprake zal zijn van een afname van verkeersgeneratie. Het voormalige gebouw heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 2.900 m². Het gebouw kan worden aangemerkt als 'bedrijfsverzamelgebouw' waarbij een maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal van 6,4 per 100 m² hoort. Het huidige gebouw genereerde in totaal maximaal $(29 \times 6,4) = 185,6$ voertuigbewegingen per etmaal. Onderhavig bestemmingsplan veroorzaakt aldus per saldo een toename van $(230,4 - 185,6) = 44,8$ voertuigbewegingen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de verkeersgeneratie van 5 vrijstaande woningen. Gelet op de aanwezige functies aan de Karel Doormanlaan (hoofdzakelijk wonen) en de nabijheid van doorgaande wegen (Sir Winston Churchilllaan, Huis te Landelaan, Generaal Spoorlaan) mag worden aangenomen dat de wegen die uit het plan voortkomende extra verkeersgeneratie eenvoudig kunnen verwerken. In het kader van de planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.	
--	--	---	--

		Onderhavige ontwikkeling betreft de bouw van 64 gestapelde woningen. Gesteld kan worden dat dit plan in verhouding tot de wettelijke ondergrens voor onderzoek, gelegen op de bouw van 1500 woningen, niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Bovendien is blijkens de luchtkwaliteitskaart ter hoogte van het plangebied geen sprake van een hoge achtergrondbelasting inzake fijnstof of stikstofdioxide. Hiermee kan worden gesteld dat met betrekking tot luchtkwaliteit een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied is gegarandeerd. Tevens zijn er voor het plan stikstofberekeningen uitgevoerd (voortoets), waaruit blijkt dat zowel in de gebruiks- als de aanlegfase geen significante negatieve effecten optreden op stikstofgevoelige habitats in Natura2000-gebieden (stikstofberekening komt uit op 0,00 mol/ha/jaar). Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan afdoende aangetoond.	
	Waardedaling woningen		
	De voorziene hoogte van de gebouwen en de oriëntatie ervan hebben negatieve gevolgen voor de leefbaarheid. Door die beide aspecten, én door (het risico op) schade vanwege het project, gaat de waarde van onze woningen ongetwijfeld dalen. Wij zullen ons daar niet zomaar bij neerleggen.	Het staat u vrij om een verzoek om planschade in te dienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is. De gemeente schakelt dan een onafhankelijk adviseur in om een vergelijking te maken tussen het 'oude' en het 'nieuwe' planologische regime. Aan de hand hiervan adviseert hij de gemeente of u wel of geen recht heeft op een schadevergoeding.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Maatschappelijke functies		
	In het huidige gebouw was er nog sprake van een - laatste – maatschappelijke functie (onder andere bloed prikken) in de wijk. Die zal straks dus verdwenen zijn. Als er toch nieuwbouw moet komen, zou het beter zijn daarbij méér van dergelijke voorzieningen te creëren, in een wijk met een vaak niet meer zo jonge bevolking. Waarom wordt niet gedacht aan een combinatie van voorzieningen en woningbouw? Tegenwoordig doet de overheid een beroep op gemeenten om mensen langer thuis te laten wonen. Waarom doet de gemeente Rijswijk dan geen moeite om extra	De gemeente heeft bij de ontwikkelingen in woonwijken oog voor de voorzieningen die er zijn en die mogelijk gewenst zijn. De vorige gebruiker van het pand aan de Karel Doormanlaan (de "prikpost") heeft deze verlaten en heeft haar bedrijfsvoering op andere locaties georganiseerd. Om voorzieningen in een wijk te krijgen is er behalve een vraag van bewoners ook noodzakelijk dat aanbieders zich willen vestigen. Er zijn ons nu geen concrete verzoeken of wensen bekend van zorgaanbieders om in deze wijk te vestigen.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	voorzieningen (huisartsenpost/winkels) beschikbaar voor deze groep te maken?		
	Groen		
	Door dit nieuwbouwplan wordt de groene verbinding verstoord. Mede hierdoor wordt de leefbaarheid voor mens en natuur nog meer verslechterd, o.a. licht, lucht, groen en ruimte.	Door de positie van het bestaande brede gebouw is er in de huidige situatie nauwelijks sprake van een groene verbinding. De wens is om meer ruimte te creëren alsmede een groene visuele verbinding tussen het park De Driesprong en het groen aan de overzijde van de Winston Churchillaan. Om dit te bereiken is gekozen voor twee losse bouwmassa's op een ondergrondse parkeergarage. Door de ondergrondse parkeergarage is zal er alleen bezoekersparkeren op maaiveld plaatsvinden. Dit komt de openheid en de groene uitstraling van de omgeving ten goede. Ook wordt zo een betere groene verbinding tot stand gebracht dan er was. Dit was een essentieel punt in de planontwikkeling.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Gezien de 3D-animatie die de projectontwikkelaar heeft laten zien, is er straks weinig ruimte tussen de beide geplande woonblokken. Meer dan een pad met links en rechts wat opvullend gras/bloem/struiken lijkt het niet te kunnen worden. Ook wordt er geen oversteekplaats aangelegd om deze "verbinding" te realiseren. Dit beschrijven als "de realisatie van voldoende groen" of stellen dat daarmee "wordt bijgedragen aan een groen Rijswijk" is dan nogal overdreven.	De groenstructuur is leidend geweest in de ontwikkeling van het plangebied. Zowel de openbare ruimte als de bebouwing zal de groenstructuur moeten begeleiden, zodanig dat deze visueel wordt ervaren als een doorlopend park vanaf de Driesprong tot aan de overzijde van de Sir Winston Churchillaan (Plaspoelpolder). De aangewezen manier om deze verbinding te bewerkstelligen is door middel van een groenstrook centraal in het plangebied. Deze strook waaraan de langzaamverkeersverbinding aan kan worden gekoppeld, waarborgt een zichtrelatie en een fysieke verbinding tussen de delen door middel van het handhaven van de bestaande bug. Daarnaast worden groene gevels en daken toegepast om het gewenste groene beeld verder vorm te geven en te versterken.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het verdwijnen van de te kappen bomen is niet in lijn met het Groenbeleidsplan. In dit stukje wijk zijn al te veel volwassen bomen gekapt, wat de luchtkwaliteit niet ten goede komt. Daar is niets voor in de plaats gekomen of men plaatst er klein blijvende bomen (zie bijv. Idenburglaan). Tevens niet te vergeten de herinrichting van de Karel Doormanlaan en verdere uitwerking bestemmingsplan van Te Werve 2013 waar nog vele volwassen bomen gekapt zullen worden.	Voor het bouwplan moeten enkele bomen worden gekapt. Deze te kappen bomen worden, conform ons groenbeleid, gecompenseerd binnen het plangebied.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Het aantal bomen dat moet sneuvelen is	Zie hierboven.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	beperkt tot het meest noodzakelijke. Maar de nieuwe groenstructuren die dit zouden moeten compenseren, stellen waarschijnlijk nauwelijks iets voor.		
	Maak een mooie, groene zone van de Driesprong/stukje aan de Generaal Spoorlaan en het groen aan de Churchillaan. Dat geeft een chique uitstraling aan de wijk.	Het Park de Driesprong vormt een groene verbinding tussen de Generaal Spoorlaan en de Karel Doormanlaan. Met het voorliggende plan wordt er een groene zichtlijn gecreerd. Het terrein voor omwonenden kan worden gebruikt als verbinding van en naar de Sir Winston Churchillaan. Er is gekozen om woningen te realiseren vanwege de grote vraag naar woningen en om langdurige leegstand en verpaupering tegen te gaan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Schade		
	Bij bouw van enkele jaren geleden aan de Generaal Swartlaan is ouderwets geheid, met flink trillen van de grond tot gevolg. Insprekers zitten niet te wachten op schade aan hun woningen vanwege het project, door ouderwets heien of door welke andere oorzaak ook. En dat geldt ook voor de administratieve rompslomp en bureaucratie van schadeclaims die daarop zullen volgen.	Schade als gevolg van sloop- en bouwwerkzaamheden dient zo veel mogelijk voorkomen te worden. Dit is echter een aangelegenheid tussen u en de bouwer/ontwikkelaar. U doet er goed aan om voor de aanvang van de bouwwerkzaamheden contact op te nemen met hen en hierover afspraken te maken (bijv. opname vooraf en achteraf).	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Bouwoverlast		
	Straks zit inspreker weer een paar jaar in een bouwput. Door de bouw van de woningen aan de Vollenhovenlaan is een aantal keer schade ontstaan aan de auto.	We begrijpen dat u zich zorgen maakt over bouwoverlast. Streven is echter nadrukkelijk om de overlast voor omwonenden zo beperkt mogelijk te houden, ook in tijd. Hierover zal te zijner tijd overleg plaatsvinden tussen de omwonenden en de ontwikkelaar/bouwer. Ook de gemeente is betrokken bij de bouwplaats en de route van het bouwverkeer.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
	Politiek		
	Veel politieke partijen hadden in hun programma voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart jl. aandacht voor leefbaarheid en plezierig wonen in Rijswijk. Wij vinden dat het projectplan zoals dat in april is gepresenteerd daar helemaal niet aan bijdraagt, integendeel. Insprekers roepen dan ook op bij de besluitvorming over dit project wat betreft dit aspect recht te doen aan uw verkiezingsprogramma's.	Het onderhavige initiatief voorziet in de realisatie van 64 appartementen binnen het bestaand stedelijk gebied van Rijswijk op de plaats waar thans een leegstaand en incourant pand is gevestigd. Herontwikkeling van dergelijke gebieden heeft blijkens de stadsvisie de voorkeur boven het verder uitbreiden van het stedelijk gebied van Rijswijk. Natuurlijk groen uit het aangrenzende park 'De Driesprong' wordt doorgetrokken naar onderhavig plangebied waarbij het groen nadrukkelijk wordt verweven met de te realiseren wooncomplexen. Hierdoor wordt bijgedragen aan een groen Rijswijk, hetgeen de stadsvisie nastreeft.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
2	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie

	Interesse		
	Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden en is zeer geïnteresseerd.	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
3	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Huurprijs		
	Inspreker vraagt aandacht voor bewoners die wonen in Rijswijk die willen verhuizen naar een woning met een huur van €750,- à €800,-. Inspreker vindt het een prachtig plan; mooie woningen, maar niet voor bewoners die wel willen, maar geen kans krijgen. Inspreker wil graag oud worden in Rijswijk en laat een huis voor starters achter. Inspreker wil ook graag eens in aanmerking komen.	De wijk Te Werve kent eenzijdige goedkope woningvoorraad en daardoor een eenzijdige bevolkingsopbouw. Conform de gemeentelijke woonvisie wordt gestreefd naar verscheidenheid aan woonvormen, doelgroepen en daarmee een minder eenzijdige bevolkingsopbouw. Mede daarom wordt er ingezet op de middeldure huur- en koopsector. Dit bevordert namelijk de doorstroming vanuit de sociale huurvoorraad. Dit bouwplan draagt hier aan bij, omdat het plan uit vrije sector huurappartementen in het middensegment bestaat. De prijzen zijn nog niet exact bekend. Gedacht moet worden aan huurprijzen vanaf € 800,- per maand. Rijswijk streeft er naar de wijken zo veel mogelijk gedifferentieerd te maken. Het bouwplan sluit ook aan bij deze doelstelling.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
4	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Goed plan		
	Inspreker vindt het een goed plan en kijkt uit naar deze verbetering.	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
5	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Interesse		
	Inspreker is geïnteresseerd in een woning en wil op de hoogte worden gehouden.	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
6	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Interesse		
	Inspreker is geïnteresseerd in de woning B1C1 van de vijf lagen en interesse in een woning vanaf 90 m².	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
7	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Interesse		
	Inspreker heeft interesse in deze ontwikkeling. Er is sprake van een mooi uitzicht, perfecte locatie en een juiste omgeving voor kinderen en een gezin.	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
8	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Huurprijs		
	Inspreker vraagt aandacht voor de rijswijkers die net niet in aanmerking komen voor huizen tot €713,-, maar geen €850,- tot	De wijk Te Werve kent eenzijdige goedkope woningvoorraad en daardoor een eenzijdige bevolkingsopbouw. Conform de gemeentelijke woonvisie	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	€900,- kunnen betalen. Wel is een huurprijs van €750,- tot €800,- mogelijk. En dan ook geen subsidie nodig hebben. Ook als een van beiden wegvalt. Dat is toch ook belangrijk. Insprekers zijn beiden ruim 70 plus.	wordt gestreefd naar verscheidenheid aan woonvormen, doelgroepen en daarmee een minder eenzijdige bevolkingsopbouw. Mede daarom wordt er ingezet op de middeldure huur- en koopsector. Dit bevordert namelijk de doorstroming vanuit de sociale huurvoorraad. Dit bouwplan draagt hier aan bij, omdat het plan uit vrije sector huurappartementen in het middensegment bestaat en ook bijdraagt aan de doelstelling van gedifferentieerde wijken. De prijzen zijn nog niet exact bekend. Gedacht moet worden aan huurprijzen vanaf € 800,- per maand.	
9	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Verkeer en parkeren		
	Het is een prachtig ontwerp, maar inspreker heeft erg veel zorgen over het makkelijk afdoen van verkeer en parkeermogelijkheden. Wanneer inspreker precies wil horen over de herinrichting Karel Doormanlaan weten de gastheren niet precies wat er gaat gebeuren. De optie om vanaf de Churchillaan de appartementen te benaderen is niet over te praten. Kortom inspreker heeft het gevoel, leuk dat u er bent, maar....! De net opgeleverde "3 hofdames" blijkt al voor onze straat meer verkeer/parkeren op te leveren waar inspreker al bang voor was; ook toen was er geen vuiltje aan de lucht....jammer gemeente.	Uit een analyse van de gemeente in 2019 van het gemiddelde autobezit per huishouden is geconcludeerd dat het huidige autobezit significant afwijkt van de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlagen van de Nota Parkeernormen 2011. Gebleken is dat dit met name geldt voor appartementen en dan in het bijzonder huurappartementen. Als in het algemeen, in gevallen als deze wordt vastgehouden aan de vigerende parkeernorm, wordt gebouwd voor de leegstand, kunnen leegstaande parkeerplaatsen niet verhuurd worden aan nieuwe bewoners en zorgt de onrendabele top er voor dat projecten financieel onhaalbaar worden. Op basis hiervan wordt niet uitgegaan van de van de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlagen van de Nota Parkeernormen 2011, maar van de zogenaamde maatwerknormen die zijn gebaseerd op het actuele autobezit onder Rijswijkse huishoudens. De kencijfers uit de CROW-publicatie zijn gecategoriseerd op stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling. Qua stedelijkheidsgraad is Rijswijk aan te merken als 'zeer sterk stedelijk' en qua gebiedsindeling is het plangebied gelegen binnen de zone 'rest bebouwde kom'. Het CROW hanteert een minimale en maximale parkeernorm (waarbij het aandeel bezoekers reeds is verwerkt in de normering). Het beleid van de gemeente Rijswijk gaat uit van een gemiddelde daarin, met een aanpassing gebaseerd op daadwerkelijk autobezit in Rijswijk (maatwerk). De normatieve, minimale parkeereis op basis van de maatwerknormen is 40 parkeerplaatsen voor bewoners en 20 parkeerplaatsen voor bezoekers. Opgeteld is dit 60 parkeerplaatsen. Bij dit project zullen 55 parkeerplaatsen voor bewoners worden aangelegd in een ondergrondse parkeergarage en 20 parkeerplaatsen voor bezoekers op het maaiveld bij het complex, op eigen terrein. De	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan, omdat uit de parkeerbalans en het onderzoek ter plaatse blijkt dat overlast niet valt te verwachten en de gemeente tevens bezig is om de bestaande parkeeroverlast in de wijk Te Werve te gaan bestrijden met betaald parkeren en vergunningen voor de bewoners. Deze ontwikkeling voorziet zelfstandig in de eigen behoefte van haar bewoners en bezoekers. Ook zal de nieuwe inrichting van de Karel Doormanlaan bijdragen aan meer parkeergelegenheid in dit deel van Te Werve.

		initiatiefnemer geeft aan 75 tot 84 parkeerplaatsen te zullen realiseren, waarvan 55 voor bewoners en 20 voor bezoekers. De ontwikkelaar geeft aan dat in vergelijkbare gevallen 15% van de huishoudens geen auto bezit en dus geen parkeerplaats afneemt. Om deze reden is bij deze ontwikkeling niet bij elk appartement een parkeerplaats benodigd, maar kan volgens de ontwikkelaar worden volstaan met 55 parkeerplaatsen voor bewoners. Hiermee wordt aldus in ruime mate voldaan aan de parkeereis zoals deze geldt op basis van de CROW-publicatie. Bij de te realiseren woningtype 'huur, etage, midden' hoort een maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal van 3,6 per woning. Het nieuwe plan genereert in totaal maximaal $(64 \times 3,6) = 230,4$ voertuigbewegingen per etmaal. Het plan voorziet daarnaast in de sloop van een voormalig (kantoor)gebouw, waarmee aldus sprake zal zijn van een afname van verkeersgeneratie. Het voormalige gebouw heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van circa 2.900 m². Het gebouw kan worden aangemerkt als 'bedrijfsverzamelgebouw' waarbij een maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal van 6,4 per 100 m² hoort. Het huidige gebouw genereerde in totaal maximaal $(29 \times 6,4) = 185,6$ voertuigbewegingen per etmaal. Het nieuwe plan veroorzaakt per saldo dus een toename van $(230,4 - 185,6) = 44,8$ voertuigbewegingen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de verkeersgeneratie van 5 vrijstaande woningen. Gelet op de aanwezige functies aan de Karel Doormanlaan (hoofdzakelijk wonen) en de nabijheid van doorgaande wegen (Sir Winston Churchillaan, Huis te Landelaan, Generaal Spoorlaan) mag worden aangenomen dat de wegen de uit het plan voortkomende extra verkeersgeneratie eenvoudig kunnen verwerken. Overigens is de ontsluiting van de Sir Winston Churchillaan is vanwege verkeersonveiligheid geen optie. Spijtig om te horen dat u geen goed gevoel heeft over de informatiebijeenkomst. De informatiebijeenkomst was specifiek bedoeld voor het bouwplan aan de Karel Doormanlaan 155-157 en niet voor de herinrichting van de Karel Doormanlaan. In principe staat het bouwplan los van de herinrichting, ook omdat het bouwplan de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein oplost.	
--	--	---	--

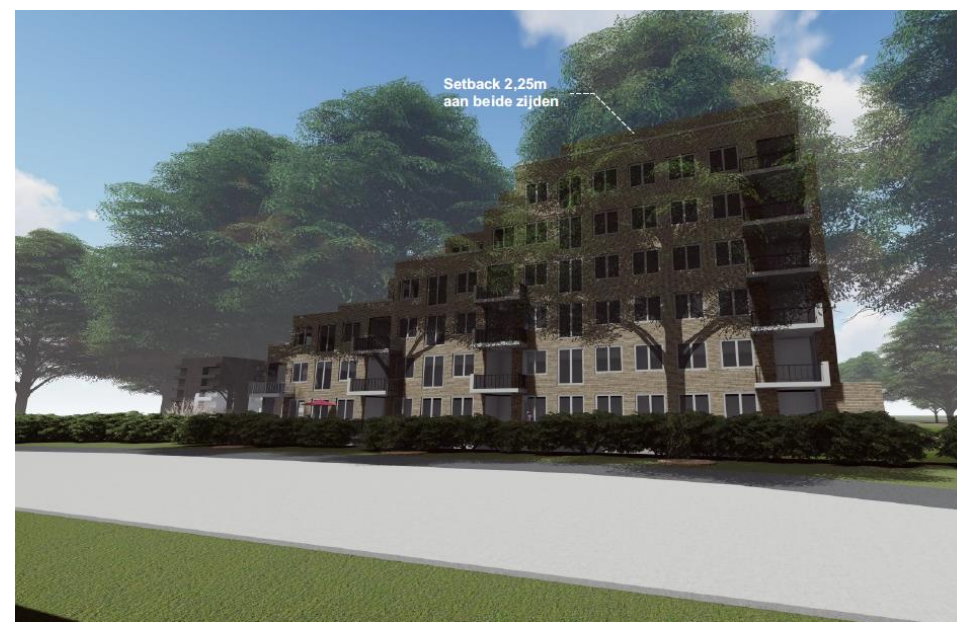
10	Inspraakreactie	Beantwoording	Conclusie
	Mooi plan		
	Inspreker is erg onder de indruk van het ontwerp. Het ziet er erg mooi uit. Omdat het gebouw direct grenst aan de woning van de inspreker, verliest inspreker zon en privacy in de achtertuin. Ook zullen de bouwactiviteiten onvermijdelijk leiden tot overlast. Maar we krijgen er een prachtig complex terug waardoor de hele straat heel veel allure zal krijgen. De huidige groenstrook naast mijn woning, eigendom van de gemeente, nodigt regelmatig tot het dumpen van het grofvuil en de andere zaken. Door realisering van het complex verdwijnt grofvuilstort naast mijn woning vanzelf. Nog een reden waarom inspreker positief is over het project. De contacten die inspreker met Lammers Real Estate heeft gehad zijn positief geweest waardoor inspreker vertrouwen heeft dat de bouwoverlast tot het minimum zal worden beperkt. Lammers lijkt de inspreker een betrouwbare partij om dit project uit te voeren.	<i>Behoeft geen nadere beantwoording omdat het een positieve reactie betreft.</i>	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.



Figuur 1 – Oude situatie



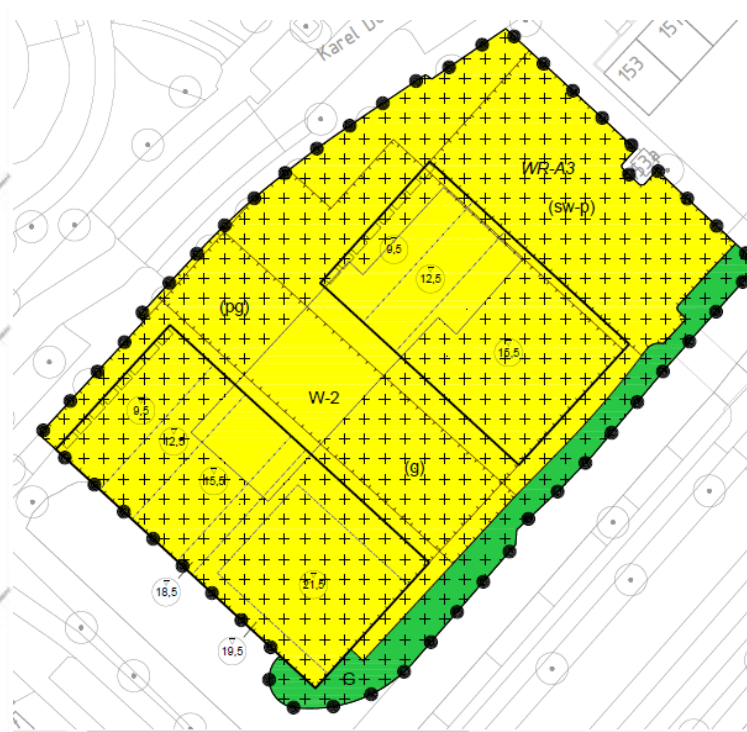
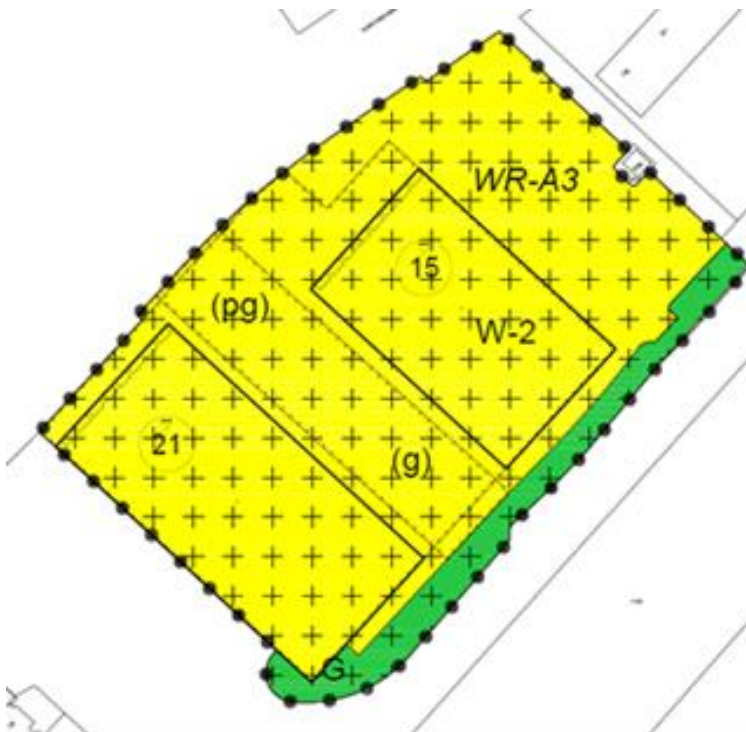
Figuur 2- Setback bovenaanzicht



Figuur 3- Impressie Karel Doormanlaan 161-167

4. AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

#	Ambtelijke reactie
1.	In het plan zijn diverse wijzigingen van lay-outtechnische en ondergeschikte aard (zoals doornummering, opmaak, niet-inhoudelijke wijzigingen) doorgevoerd.
2.	Het IDN is gewijzigd van NL.IMRO.0603.bpkareldoormanIn-VO01 naar NL. IMRO.0603.bpkareldoormanIn-ON01.
3.	Hoofdstuk 7 van de toelichting (Procedure) is geactualiseerd.
4.	Aan het bestemmingsplan is de aanmeldnotitie m.e.r. toegevoegd en de conclusie hieruit is in de toelichting opgenomen.
5.	In artikel 11.1 is de meest actuele parkeerregeling opgenomen.
6.	Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan zijn de maximale bouwhoogtes met 0,5 meter verhoogd t.o.v. voorontwerpbestemmingsplan. De verbeelding is gebaseerd op de laatste versie van het ontwerp van het bouwplan. In de nu opgenomen bouwhoogte zit géén extra speelruimte.
7.	Op de verbeelding is nu de gelaagdheid (verschillende bouwlagen) van beide woongebouwen geregeld. In het voorontwerpbestemmingsplan was voor beide woongebouwen alleen een maximale bouwhoogte opgenomen van 21 en 5 meter (zie linker afbeelding). In het ontwerpbestemmingsplan zijn verschillende maximale bouwhoogtes opgenomen, variërend van 9,5 tot 15,5 en 21, 5 meter (zie rechter afbeelding) waardoor de gelaagdheid is geborgd:



--	--