

Aan: Gemeenteraad Rijswijk,
postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Verzonden via email aan

Stadhuis@Rijswijk.nl, omgevingsvisie@rijswijk.nl en griffie@raadrijswijk.nl

**Onderwerp: Zienswijze op de Concept Ontwerp-Omgevingsvisie
en de Plan-MER van de gemeente Rijswijk**

Datum: 10 januari 2025

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief wil ik mijn zienswijze geven op de Concept Ontwerp-Omgevingsvisie en de Plan-MER van de gemeente Rijswijk. Deze is op hoofdlijnen, omdat alle genoemde onderliggende stukken omvangrijk zijn.

Daarnaast ga ik ervan uit dat de fouten en het ontbreken van gegevens en de integraliteit van de onderliggende stukken, zoals masterplannen etc. worden hersteld in het omgevingsplan.

1. Algemeen

Voor de concept ontwerp omgevingsvisie en de plan-MER is uitgegaan van veel onderliggende stukken. Deze stukken kennen geen integrale afstemming en hebben (vaak) geen officiële RO status gekregen in het verleden, dat wil zeggen dat er soms inspraak is geweest, maar geen beroep/bezwaar mogelijkheid was. Dit heeft erin geresulteerd dat er voor o.a. In de Bogaard veel deelbestemmingsplannen zijn die niet integraal (gebiedsbreed) zijn afgestemd. Dit resulteert in een onvoldoende doordachte aanpak van belangrijke kwesties.

Daarnaast is er voor de Plan MER sec naar de autonome ontwikkeling gekeken van Rijswijk. Het woord autonoom is dubbel hierin:

- Zonder rekening te houden met de ontwikkelingen in de aangrenzende gemeenten en de impact hiervan op met name de infrastructuur, geluid en luchtkwaliteit. Dit heeft tot gevolg dat waar de werkelijke score lager zal zijn dan de huidig in de Plan MER aangegeven score en deze score is over het algemeen niet best.
- Zonder ontwikkeling van nieuw beleid, in deze omgevingsvisie is echter geen visie gegeven op het te ontwikkelen beleid en of dat met alle toegezegde plannen dat beleid nog uitkomst kan bieden.
- Suggestie: stel de omgevingsvisie op zonder verwijzing naar de wir-war van visies en plannen (meestal zonder RO status) en meer op hoofdlijnen en dat het leesbaar en bruikbaar is zonder in de verre toekomst (2050) alle oude plannen -zonder status- toch nodig te hebben om het stuk te lezen.
- Op pagina 32 staat de Stadsvisie 2016 de voorganger is van deze omgevingsvisie. Dit is onjuist formeel is de Structuurvisie de voorganger van de Omgevingsvisie.
- Mocht er voor worden gekozen om alle plannen zonder formele RO status als onderlegger te gebruiken, zorg dan dat ook de tussentijdse extra voorgenomen ontwikkelingen worden meegenomen.

- Neem in de Plan MER ook de omliggende ontwikkelingen in de regio mee.
- Helaas is een groot deel van de ontwikkelingen al aan ontwikkelaars toegezegd, vergund. Hoe ziet de gemeente het voor zich dat in deze plannen, beleid wat nog moet worden gemaakt en dus jaren duurt, meegenomen wordt.
- Zorg dat de informatie in de publieksversie/samenvatting gebaseerd is op de juiste informatie, er staat bijvoorbeeld "Uit het MER blijkt dat de gevolgen van de omgevingsvisie voor de omgeving vooral positief zijn."
Uit het totaaloverzicht doelbereik op onder andere pagina 82 van de Plan-MER blijkt (nog los van eerdere opmerkingen) dat op belangrijke onderdelen er veel onzekerheid is dat dit doel bereikt wordt en dat eea sterk afhangt van beleidskeuzes de er een grote afhankelijkheid is van andere partijen.
- Verzoek is om ook in de samenvatting een eerlijk verhaal te vertellen.

Er staan veel teksten in de omgevingsvisie die niet herleidbaar en traceerbaar zijn, voorbeelden zijn:

- 'Ons actuele woningbouw programma'
Waar is dit document terug te vinden, zodat het herleidbaar is in de toekomst?
 - 'Wel zullen mensen, gezien de toenemende drukte, een beperkte mate van overlast ook moeten accepteren.'
Hoe groot is die drukte en wat wordt verstaan onder 'beperkte mate'?
 - 'Op basis van onze analyses van waar Rijswijk nu staat.'
Welke analyses, waar zijn deze terug te vinden.
- Zorg dat het helder is waar zaken vandaan komen (verwijzing naar documenten met naam en datum) en dat andere onderdelen SMART geformuleerd worden, in plaats van beperkte mate, zo veel mogelijk, kan leiden etc.
 - Zorg dat alle afbeeldingen zijn voorzien van een goede legenda.

2. Woningbouwopgave vs verantwoorde groei

De visie is volledig gebaseerd op de toevoeging van 11.000 tot 16.000 woningen. Echter een goede onderbouwing waar dit aantal op gebaseerd is (los van dat het mogelijk wordt geacht) en onder welke voorwaarden (afwegingskader) dit verantwoord is, blijkt niet helder uit de stukken.

- Hoe is een afweging gemaakt om te komen tot een verantwoorde groei.
- Op welke wijze komt een helder afwegingskader ten aanzien van verantwoorde groei, zodat betrokken ambtenaren bij bouwplannen een goede afweging kunnen maken onder welke condities het plan doorgang kan vinden.
- Kan het ambtelijk apparaat de groei van ruim 600 woningen per jaar aan en de daaraan gerelateerde inzet tav beoordelen plannen, kostenverhaal, overeenkomsten ontwikkelaars, bouwtoezicht etc.
- Kan Rijswijk de groei aan als het gaat over alle overige taken van het ambtelijk apparaat burgerzaken, sociale voorzieningen, BOA's etc. (en past het dan nog in het Huis van de Stad).
- Hoe wordt de inzet/aanwezigheid van Politie, Brandweer, huisartsen etc. gegarandeerd.
- Kan Rijswijk als stad deze groei aan als het gaat om veilig bouwen (realiseren van hoogbouw vraagt een grote bouwveiligheidszone) mede in combinatie met de wens om het fietsen te stimuleren (deze zones gaan vaak ten koste van fietspaden).

- Hoe voorkom je dat Rijswijk de komende 25 jaar één grote bouwput wordt.

3. Groenvoorzieningen

Ik maak mij ernstige zorgen over de leefbaarheid in onze gemeente. De huidige plannen lijken onvoldoende rekening te houden met de noodzaak van groene ruimtes en de bescherming van bestaande natuurgebieden. Het toevoegen van groen betreft met name groen wat niet ten bate van recreatie komt (denk aan groendaken).

- Er ontbreekt een duidelijke visie op hoeveel 'recreatie-groen' er per huishouden/inwoner aanwezig moet zijn om de leefbaarheid te waarborgen.
- De belasting van het huidige groen is op zomerdagen al enorm, mede doordat een deel van het groen 'regionaal' gewaardeerd wordt. Dit betekent dat er veel extra paden ontstaan en groen minder wordt, ook veel vervuiling ontstaat door achtergelaten zaken na een mooie dag. Deze extra belasting van het bestaande groen zie ik niet terug in de Plan-MER of de Omgevingsvisie.

Zonder concrete maatregelen dreigt de leefbaarheid ten aanzien van het groen verder achteruit te gaan en de onderhoudskosten daarmee te steigen.

4. Leefbaarheid

De Plan MER is gebaseerd op de huidige 'Masterplannen', deze plannen zijn niet **integraal** en bijvoorbeeld Masterplan In de Bogaard is achterhaald qua aantallen en voor het Havenkwartier is er geen integrale bezonningsstudie gemaakt van alle panden samen.

De Plan-MER lijkt gebaseerd te zijn op deze onderliggende – status loze-plannen.

Ten aanzien van het Masterplan In de Bogaard gaat het over onder andere de volgende punten:

- Inmiddels zijn er In de Bogaard ruim 400 woningen meer gepland, meer retailruimte dan het Masterplan, en komen er (nog) minder parkeerplaatsen dan het Masterplan
- In het Masterplan is er geen rekening gehouden met de bestaande woningen en retail die gehandhaafd blijven en de daarbij behorende parkeergelegenheid. Dit maakt het moeilijk om de impact van de plannen op de lokale economie en leefbaarheid te beoordelen.
- In de bestemmingsplannen In de Bogaard worden dezelfde parkeerplaatsen aan meerdere bestemmingsplannen toegerekend en komt al het parkeren ten bate van wonen en niet of nauwelijks ten bate van retail.
- Worden vooralsnog geen sociale woningen gerealiseerd.
- Kloppen de geluidsberekeningen niet en deze sluiten zeker niet aan op de in het bestuursakkoord afgesproken verlegging van de Beatrixlaan.

Kortom door de Plan MER te baseren op deze plannen zonder RO-status is de conclusie in de Plan Mer niet de juiste.

In de Omgevingsvisie en de Plan MER wordt specifiek verwezen naar het 'actieplan geluid' echter in dit plan is de Beatrixlaan uitgesloten. Het verlagen van de maximum snelheid op de Beatrixlaan is geen oplossing en ook het aanbrengen van geluidsarm asfalt is, vanwege de

hoeveelheid onderbrekingen (kruisingen) geen goede technische oplossing is, los van de financiële haalbaarheid.

In het gebied rondom de Beatrixlaan worden veel woningen bijgebouwd en neemt de hoeveelheid geluidgehinderden toe. In het huidige 'actieplan geluid' is dit probleem doorgeschoven. Op basis van de ambitie kan een deel van de geplande woningen niet worden uitgevoerd of moeten worden voorzien van een dove gevel.

Het eerste heeft invloed op de woningbouw ambitie de tweede heeft invloed op de leefbaarheid voor toekomstige bewoners in de betreffende woningen, maar ook het straatbeeld en dus de leefbaarheid.

De Plan MER beoordeeld de ontwikkeling geluid 'redelijk' echter het gebrek aan een strategie voor geluidsreductie is zorgwekkend en vraagt om dringende aandacht.

5. Woningbouw

De voorgestelde woningbouwprojecten bevinden zich in veel gevallen op locaties waar op dit moment ook al bebouwing is, dat is lijkt goed doordacht.

Echter een gedegen integraal inzicht in de impact op de bestaande infrastructuur en voorzieningen ontbreekt. Normaal zou dit wellicht in een visie niet uitmaken, maar door de verwijzing naar alle plannen met en zonder formele RO-status suggereert de visie een gedetailleerdheid die er niet is.

Er is geen duidelijke visie op hoe de woningbouw projecten betaalbaar kunnen blijven voor alle inwoners, vooral voor starters en mensen met een lager inkomen.

Voor een groot deel van de 10.000 woningen is al een anterieure overeenkomst of meer en de ontwikkelaars zijn niet verplicht sociale woningbouw te realiseren.

Doordat in de huidige (master) plannen niets is vastgelegd over een evenwichtige opbouw is het ook de vraag of een evenwichtige bevolkingsopbouw door het realiseren van verschillende woonmilieus in de toekomst überhaupt wel mogelijk is. En daarmee ook de doorstroom van de oudere met een grotere woning naar een betaalbare woning met mogelijke zorg in dezelfde buurt.

6. Verkeer en parkeren

Hoewel er plannen zijn voor verbetering van de infrastructuur, ben ik van mening dat deze niet voldoende zijn onderbouwd. De verwachte toename van verkeersdrukte in woonwijken en op doorgaande wegen is zorgwekkend en er is geen duidelijke visie hoe dit probleem aan te pakken.

Hoewel in de Omgevingsvisie wordt gesproken dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt blijkt uit de Plan-MER dat dit niet het geval is. Dit is zorgwekkend want hoewel er in 2020 met veel publiciteit het 'actieplan verkeersveiligheid' is gepresenteerd is in 2024 het hoogste aantal slachtoffers sinds 1989 geregistreerd in Rijswijk. Een groot deel hiervan betreft fietsers, ondanks het uitgebreide fietsnetwerk zal dit met de geplande ontwikkelingen niet beter worden. 5 jaar actieplan heeft niet geleid tot een veiliger Rijswijk, hoe gaat deze visie dat dan wel doen.

Het STOMP principe lijkt een mooi principe, echter dit lijkt grotendeels niet meer haalbaar in Rijswijk. Vanwege de volgende reden:

- In veel woningbouwontwikkelingen die nu al in uitvoering zijn of waar al overeenkomsten over zijn is dit niet meegenomen. Te denken aan deelmobiliteit en parkeren op eigen terrein.
- De woningbouwontwikkeling en het daarmee toenemende verkeer in Rijswijk en Den Haag zal voor nog minder oversteekbaarheid zorgen op meer dan de genoemde wegen in de Omgevingsvisie.
- In de Plan-MER wordt gesproken dat de auto voorrang krijgt op de fietser op belangrijke wegen. Dit lijkt haaks te staan op de oversteekbaarheid van de Beatrixlaan. Ik mis in de Omgevingsvisie de visie/ambitie om op dit soort punten te gaan voor ongelijkvloerse kruisingen (op wat voor een manier dan ook), alleen dan kan het STOMP principe goed werken.
- Het openbaar vervoer in Rijswijk is niet zo goed als 'men' altijd doet voorkomen. Het OV rondom de nieuwe woningbouwlocaties is niet optimaal en de stoptrein tussen Den Haag en Rotterdam valt geregeld uit.
- In de plannen van Rijswijk worden alle bestaande parkeergarages toebedeeld aan de nieuwe woningbouwprojecten en is de parkeernorm vele malen lager dan de huidige geldende parkeernorm die in Rijswijk wordt gehanteerd. Ondergrondsparkeren en parkeerhubs maken op dit moment geen onderdeel uit van de vigerende plannen. In hoeverre is het nog haalbaar en betaalbaar om deze te integreren.

7. Ondergrondse infrastructuur

Uit de Omgevingsvisie en de Plan MER blijkt dat de drukte in de ondergrond door riool, kabels, leidingen, warmtenetten, tunnels, parkeergarages, wadi's en ruimte voor wortels etc verhoogd wordt. De Plan MER beoordeelt deze dan ook op slecht, met name vanwege de hogere kosten. Zonder de ondergrondse infrastructuur zijn de bovengrondse plannen echter niet mogelijk.

Wat is de visie van Rijswijk op het reguleren en verbeteren van de ondergrondse infrastructuur en gaat dit onderdeel uitmaken van een afwegingskader bij bouwplannen? Juist op dit gebied is een lange termijn visie nodig, wellicht kan Rijswijk hierover te rade gaan bij Rotterdam.

De Plan MER geeft aan dat door de komst van woningen, bedrijven en voorzieningen in hetzelfde gebied de hoeveelheid afvalwater (inclusief regenwater) toe zal nemen. In de tekst hierover (pagina 53 Plan MER) staat dat het kan leiden tot een hogere belasting op het rioolstelsel en dat de visie positief effect heeft op de waterkwaliteit en een licht negatieve invloed (wat elkaar tegen spreekt) en een positieve invloed op de waterkwantiteit. Kunt u aangeven waar dit uit blijkt, mijn standpunt is dat dit zal leiden tot een hogere belasting op het rioolstelsel en dus zonder aangepaste visie en beleid een negatieve invloed zal hebben.

In de Omgevingsvisie wordt niets geschreven over het rioolstelsel, door het afkoppelen van hemelwater raak je niet de extra capaciteit die nodig is voor de nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen kwijt. Alleen al 3.000 woningen in De Bogaard zullen niet zonder aanpassingen aan het riool kunnen worden gerealiseerd. Ook het afkoppelen van water, toepassen van wadi's

en groendaken zullen niet de extreme buien kunnen verwerken en vragen een goede visie en verdere uitwerking in het omgevingsplan.

Ik mis in de omgevingsvisie ook de kans om het hemelwater aan de verhoogde vraag naar drinkwater te koppelen en de mogelijkheid van het aanleggen van een gescheiden rioolstelsel, als onderdeel ook van de visie op de ondergrondse infrastructuur.

8. Digitale infrastructuur

In de Omgevingsvisie is de visie ontbreekt volledig op de digitale infrastructuur in relatie tot het antenne beleid.

9. Regionale Samenwerking

Een ander belangrijk punt van zorg is dat er in de huidige plannen met name op gebied van verkeer en wonen alleen gekeken is naar autonome ontwikkeling. Rijswijk ligt echter in een regio en groeit niet autonoom. Het is cruciaal dat er meer aandacht wordt besteed aan de regionale samenwerking en de impact van ontwikkelingen in omliggende gemeenten. Zonder deze bredere visie en harde financiële toezeggingen van regionale partners is deze visie onhaalbaar en zal een effectieve aanpak van de uitdagingen waar Rijswijk voor staat niet mogelijk zijn.

10. Participatie

De participatie voor burgers in het traject is beperkt geweest. Onduidelijk is op welke manier de participatie met de verschillende belanghebbenden bepaald is. Kunt u verduidelijken in welk document de gekozen participatie gemotiveerd is?

Hoe is er extra aandacht is uitgegaan naar de genoemde doelgroepen uit paragraaf 138.3 (pagina 4 participatieverslag, waarschijnlijk had dit 2.2 moeten zijn) en waar blijkt dit uit? Behorend tot de werkende oudere met een drukke baan en kinderen zou ik denken dat ik in dit aandachtsgebied val. Hoe is de extra aandacht voor de genoemde doelgroepen vorm gegeven?

10.1.Vragenlijst

De vragenlijst is door mij als erg sturend ervaren en zover ik me kan herinneren was er geen open veld om je echte mening kenbaar te maken. In het participatieverslag zijn de vragen en mogelijke antwoorden niet terug te vinden.

Daarnaast meen ik me te herinneren dat je op samenrijswijk.nl al je gegevens in moest voeren voordat je mee kon doen. Dit kan een remmende werking hebben op het aantal deelnemers.

- Gelieve de vragen en mogelijke antwoorden van de vragenlijst toevoegen als bijlage van het participatieverslag.
- Hoe verhoudt zich het registreren op het platform 'samenrijswijk.nl' zich tot de AVG? In de verwerkersovereenkomst wordt gesproken over naam, email en mailadres die wordt gedeeld met de Gemeente Rijswijk, daarnaast wordt er gevraagd naar wijk en geboortjaar.

10.2.Stadsgesprek

De participatie van bewoners is ingericht door de zogenaamde 'markt', dit betekent dat er geen gezamenlijke interactieve sessie is, zoals wel met ketenpartners en maatschappelijke organisaties is gedaan. Deze vorm van participatie is vooral gebaseerd op zenden dan ontvangen, er wordt geen verslag gemaakt en op deze manier blijven de kritische stemmen buiten beeld. Dit doet vermoeden dat participatie met burgers alleen wordt gedaan voor het 'vinkje', maar dat het niets met serieuze inbreng te maken heeft.

- Welke afwegingen liggen ten grondslag aan de keuze om bij de ketenpartners en de maatschappelijke organisaties voor een interactieve sessie en voor de 'burgers' voor een 'markt'? Zie ook de eerdere motiveringsvraag.

11. Haalbaar en Betaalbaarheid

Zoals eerder vermeld ontbreekt de visie op een verantwoorde groei van Rijswijk op basis van KPI's. Wat zijn de randvoorwaarden voor deze plannen? Wat is het minimaal gewenste voorzieningen niveau per inwoner, wat is het minimaal gewenste groen niveau per inwoner. Wat zijn de maximale lasten per inwoner en hoe gaan ontwikkelaars bijdragen aan de plannen? En dus ook durft de gemeente te besluiten dat de genoemde groei van 11.000 + 5.000 woningen onverantwoord is. Graag deze toevoegen aan de omgevingsvisie.

En hoe worden de ambtenaren en raadsleden geholpen om op basis van deze visie te handelen, zonder elke keer te moeten speuren in de 487 pagina die behoren bij de Omgevingsvisie.

Heeft het college en de raad alle 487 pagina's doorgelezen en doorgrond?

Conclusie

Samenvattend ben ik teleurgesteld in de huidige Concept Ontwerp-Omgevingsvisie en het Plan-MER. De onderliggende analyses en plannen schieten tekort en er ontbreekt een heldere, haalbare en betaalbare visie op de toekomst van Rijswijk.

Ik hoop dat mijn vragen, opmerkingen en suggesties serieus worden meegenomen en dat er substantiële verbeteringen worden doorgevoerd.

Daarnaast hoop ik dat bij de uitwerking van het omgevingsplan van scratch af aan wordt begonnen met een integraal plan en dat niet klakkeloos de plannen zonder RO-status worden samen gevoegd.

Met vriendelijke groet,