A. Bartels

Aan de Gemeenteraad,
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 9 januari 2025

Onderwerp: Ontwerp-Omgevingsvisie gemeente Rijswijk.

Geachte leden van de Gemeenteraad

In de ontwerp Omgevingsvisie zijn eerder vastgestelde verschillende sectorale beleidstrajecten en ontwikkelingen samengebracht. Daarmee is een goed overzicht ontstaan. In het ontwerp wordt vermeld dat de concretisering en uitvoerbaarheid later, en ik neem aan in programma's en in het omgevingsplan, aan de orde komen. Daarbij zal ongetwijfeld ook gaan meespelen dat als gevolg van de beperkte overheidsfinanciën, zowel op Rijks-, als gemeentelijk niveau, scherpe keuzes zullen moeten worden gemaakt.

Dat neemt niet weg dat ik graag een aantal opmerkingen bij het ontwerp wil maken.

Aandachtspunten voor de toekomst

Op bladzijde 20 is vermeld is dat voor Rijswijk 9.396 woningen tot 2030 (zonder sloop) zijn opgenomen, waarvan 24% sociaal en 74% betaalbaar. Het is wat mij betreft van belang dat hier ook vermeld wordt dat het aandeel sociale huurwoningen (DAEB) ten opzichte van de totale woningvoorraad op 30% wordt houden. Dat staat ook op bladzijde 43.

Op blz. 28 (en 84) wordt vermeld dat de capaciteit van het elektriciteit net onder druk staat. Dat is inmiddels niet meer de realiteit. Ook in Rijswijk kunnen helaas de komende tijd niet alle aansluitingen worden gerealiseerd. Ik kom hier nog op terug.

Op blz,29 wordt de Haagweg naast de Beatrixlaan als inprikker voor de stad genoemd. Om een misverstand te voorkomen moet de Haagweg niet als inprikker worden genoemd, omdat regionaal en ook met Den Haag is overeengekomen dat de Haagweg en Rijswijkseweg geen inprikkers zijn. In aansluiting hierop zijn beide wegen versmald van 2x2 naar 1x1 rijstroken.

Op pagina 29 wordt de verkeersproblematiek die het gevolg is dan de intensieve groei van het aantal woningen in de omliggende gemeenten slechts genoemd. In het kader van de Rijswijkse mobiliteitsstrategie en bij de plannen voor CID-Binckhorst

heb ik al aanbevolen een actieplan op te stellen om deze problematiek aan te pakken en niet af te wachten. Een assertievere houding op dit punt zou in de Omgevingsvisie niet misstaan. Ik kom hier nog op terug.

Op blz. 30 wordt vermeld: "Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuwe tramverbinding tussen Den Haag en Delft, via Rijswijk (CID/Binckhorst)." Dit suggereert dat deze nieuwe tramverbinding een voldongen feit is. Dat is in mijn beleving niet de realiteit. Naar nut en noodzaak en inpasbaarheid van deze verbinding wordt immers nog onderzoek gedaan. Zoals bekend heb ik een en andermaal vermeld het uit oogpunt van regionaal openbaar vervoer ongewenst te vinden om de route tramlijn 1 te veranderen.

Passend woon- en zorgaanbod. (Blz.43 en verder.) De paragraaf over woningbouw en woningvoorraad gaat vooral over de bouwopgaven. Het is van belang om, gelet op de urgente problematiek van de starters, de kansarmen en de specifieke aandacht groepen meer accent te leggen op de woningvoorraad aan de onderkant van de markt. Dat kan in de praktijk onder meer door de bestaande goedkope voorraad van DAEB-woningen voorlopig zoveel mogelijk te handhaven, ook al zijn deze niet altijd helemaal "op norm", en deze (voorlopig) niet te slopen ten behoeve van vervangende (veelal) duurdere nieuwbouw, zoals nu regelmatig gebeurt. Het stuwmeer van woningzoekenden aan de onder kant van de markt neemt hierdoor alleen maar toe.

Gezonde leefomgeving Op bladzijde 48 wordt vermeld dat op termijn zero emissiezones worden ingesteld. Dat is wat tentatief. De gemeente Den Haag doet dit voor het centrumgebied al vanaf 1 januari 2025 en breidt het gebied vervolgens uit. Ook Delft doet dit ook. Het lijkt mij verstandig hierbij aan te sluiten.

Op bladzijde 48 komt ook het omgevingslawaai aan de orde. Binnen de gemeente is de A4 een van de belangrijkste bronnen van te veel verkeerslawaai. Weliswaar gaat het om een rijksweg, maar een actiepunt om bij het Rijk te bepleiten hier snelheidsbeperking met trajectcontrole in te voeren lijkt mij het vermelden waard. Dit heb ik ook in mijn reactie d.d. 3 april 2024 op de Mobiliteitsstrategie naar voren gebracht, waarop ik als antwoord kreeg dat gesprekken met het Rijk over de doorstroming op de A4 nog gaande zijn, maar dat op dit moment geen keuzes zijn gemaakt. Het opnemen van mijn suggestie in de Omgevingsvisie van mijn opvatting stel ik op prijs.

De Beatrixlaan is een van de wegen waar binnen de gemeente echt te veel geluidhinder aan de orde is. De ondertunneling van deze weg, ooit een ambitie van de gemeente, zou dit probleem oplossen. Ik kom hier nog op terug.

Leefbare en veilige wijken Blz. 52 en verder. De passages over een hoogwaardige en duurzame inrichting en beheer van de openbare ruimte worden door mij van harte onderschreven. Daar valt nog een slag te maken.

Op het kaartje (afbeelding 4.4.) ontbreekt De Ottoburg als buurtcentrum in Oud Rijswijk en is ook Don Bosco (hoewel de huidige locatie eindig blijkt te zijn) niet opgenomen, noch ergens in de tekst vermeld.

Duurzame energievoorziening (blz. 80 en verder) In de paragraaf duurzame energie wordt een hoeveelheid aan eventuele maatregelen en suggesties vermeld die aangrijpingspunten bieden om Rijswijk in 2050 klimaatneutraal te maken. Deze doelstelling is in overeenstemming met hetgeen in de Europese Unie is afgesproken, maar daar is ook afgesproken dat er al in 2030 minimaal 55% minder moet worden uitstoten. Dat betekent een forse ambitie, die niet onvermeld mag blijven.
Ik kan mij helaas niet aan de indruk onttrekken dat een en ander (ook) voor Rijswijk geen haalbare kaart wordt. De aanpak is te weinig robuust en nogal afhankelijk van initiatieven van individuele particulieren en ondernemers en maatregelen van het Rijk. Het wordt nog een tour de force om een redelijk aantal (bestaande) woningen aangesloten te krijgen op het door wie dan ook aan te leggen lokale warmtenet, dat wordt gekoppeld aan de WarmtelinQ. Het door wie dan ook realiseren van een of meer geothermische installaties en het daarop aan te sluiten warmtenet kost zeer veel jaren voorbereidingstijd.

De ontwerp Omgevingsvisie ademt op dit onderwerp helaas niet echt een gevoel van urgentie uit. Opmerkelijk vind ik dat wordt gesteld elektrificatie in warmtewijken niet te stimuleren, terwijl elektrificatie van cv-ketels in met name de oudere woningvoorraad een goedkope en doeltreffende oplossing is om van het aardgas af te komen. Het enige manco is dat op dit moment het elektriciteitsnet (landelijk) te weinig capaciteit heeft[1] en inmiddels ook voor Rijswijk beperkingen kent. Dat is niet nieuw. Voor het laatst op14 september 2020 heb ik de raad er in het kader van de Concept Regionale Energiestrategie Rotterdam - Den Haag nog op gewezen dat een aangepaste robuuste elektriciteitsstructuur meer dan noodzakelijk is en heb ik daar ook aanbevelingen voor gedaan. In de "Concept beantwoordingen wensen en bedenkingen RES Rotterdam Den Haag 1-2-2021" werd in zekere zin vermeld dat hier nog aandacht aan zal worden besteed. Daar zie ik nu, anno 2025, helaas nog niet veel van terug.
In de ontwerp Omgevingsvisie worden waterstofgas of biogas niet genoemd als vervanging van aardgas. Mogelijk omdat de ontwikkeling hiervan nog wat in de kinderschoenen staat. Onderkend moet worden dat de productie van waterstofgas door middel van elektrolyse veel elektriciteit kost, maar wel het voordeel heeft dat het gebruik kan maken van het ondergrondse aardgasnetwerk. De productie van biogas als vervanger van aardgas blijkt voorlopig nog niet economisch verantwoord op grote schaal te kunnen plaatsvinden[2].
Omdat het beoogde warmtenet niet in de gehele gemeente kan worden aangelegd, betekent dit er voor een aantal met name oudere wijken in Rijswijk geen zicht is op een oplossing om van het aardgas af te komen. Daar zal toch een scenario voor moeten komen. Ik beveel aan voor deze wijken toch nog eens goed te kijken naar elektrificatie, veronderstellende dat de komende jaren het elektriciteitsnet weer wat op orde is gekomen.

---

[1] Daar is sowieso een forse inhaalslag nodig en dat wordt door de netbeheerders onderkend. Voor wat betreft het gebruik van elektriciteit zal in de landelijke discussie de buitenproportionele elektriciteitsvraag van bepaalde ondernemingen (zoals datacentra) hoger op de agenda moeten komen. En wat betreft de energiewinning zullen, naast wind en zon, ook milieuvriendelijke alternatieven zoals getijdeninstallaties aan de orde moeten komen.
[2] Wel op kleinere schaal. Dat biogas wordt gemengd met aardgas en verkocht als "groengas".

Goede bereikbaarheid (blz.94 en verder)
Bij bladzijde 29 tekende ik al aan dat in de Omgevingsvisie meer aandacht moet worden besteed aan de invloed van de grootschalige bouwplannen in de omliggende gemeenten op de wegen in Rijswijk. Ook in mijn reactie d.d. 3 april 2024 op de Mobiliteitsstrategie heb ik hier aandacht voor gevraagd. Er vindt overleg plaats was de reactie. Dat kan wat mij betreft steviger worden ingezet. In de paragraaf over de bereikbaarheid komt deze ontwikkeling niet aan de orde. Wel wordt ingezet op de verandering van het mobiliteitsgedrag, maar dat lijkt mij vooral gericht op Rijswijk zelf en niet op het doorgaande verkeer, dat helaas door Rijswijk gaat en zal toenemen. Daar zal in overleg met de omliggende gemeenten en tenminste met de gemeente Den Haag een actieplan voor moeten worden gemaakt. Er moet niet worden gewacht totdat het te laat is. Bovendien kost de voorbereiding en uitvoering van infrastructurele werken héél veel tijd. Een van de opties, naast een beter gebruik van de Rotterdamsebaan, kan is wat mij betreft om de Beatrixlaan als zogeheten inprikker op te waarderen, maar dat kan uitsluitend als deze weg in een tunnel wordt ingepast en Den Haag de doorloop van de S105 naar de S106 ter hoogte van Station Moerwijk spoeler maakt. De ondertunneling van de Beatrixlaan wordt nergens genoemd in de ontwerp Omgevingsvisie. Sterker nog, uit de beschrijvingen onder "5.3 Bogaard stadscentrum" zou kunnen worden afgeleid dat ondertunneling van de baan is. Dat lijkt mij geen goede optie. In de context van de toename van het aantal woningen in Den Haag, is het ook voor die gemeente van belang dat de Beatrixlaan als een van de inprikkers goed, dat wil zeggen zonder al te veel congestie, functioneert. Een van de opties kan zijn om te bevorderen dat de ondertunneling wordt opgenomen in de MIRT-projectenlijst. Dat is een langdurig proces, maar brengt wel met zich mee dat er van Rijkszijde een behoorlijke financiële bijdrage wordt geleverd. Dat zou ik als actiepunt opnemen.

Terecht wordt ingezet op een zo goed mogelijk openbaar vervoer. Dat de vermelde een nieuwe HOV-verbinding (tram) tussen de Binckhorst en Delft via de Geestbrugweg een verbetering zou zijn, wat wordt gesuggereerd, lijkt mij niet het geval. Het zou in dit geval gaan om een verandering van de route van lijn 1. Die verandering is in het nadeel van Rijswijk en nog meer van Delft, omdat deze lijn nu het complex Den Haag HS, het hart van het centrum van Den Haag (met onder meer de daar gelegen culturele voorzieningen) en Scheveningen aandoet. Dat is dan niet meer aan de orde. En dan heb het nog niet over het verlies aan vervoerwaarde.

Het expliciet vermelden van een actiepunt "we onderzoeken het verbeteren van de oostwest-verbinding van ov richting Westland en Ypenburg/ Zoetermeer (Zuid-Westland corridor)" is voor mij niet duidelijk. De zogeheten Zuid-Westlandcorridor beoogt RandstadRail 4 door te trekken naar Maassluis, zodat hierdoor een HOV verbinding ontstaat tussen het Westland, dwars door Den Haag naar Zoetermeer Lansingerland. Dat is een uitstekende OV uitbreiding[3] en verdient ook vanuit Rijswijk in MRDH-verband ondersteuning. Maar de betekenis van deze lijn voor Rijswijk in

[3] Hierbij is nog een aantal knelpunten op te lossen is, zoals de onhandige samenloop van de RandstadRail lijnen 3 en 4 met lijn E van de RET op een stuk spoor bij Leidschenveen.

engere zin en de reden om dit project zo expliciet als een voor Rijswijk belangrijk onderwerp te noemen is mij niet duidelijk.
Een belangrijk project is wél de gewenste HOV-lijn over de Beatrixlaan, die in Den Haag bijvoorbeeld kan aansluiten op lijn 4 en in Delft tenminste zou moeten rijden tot het Reinier de Graafziekenhuis. Deze lijn gaat zo'n beetje midden door RijswijkBuiten en is daardoor een prima oplossing.

Oud-Rijswijk (blz. 103 en verder)

Het is wat jammer, dat Oud Rijswijk vrijwel uitsluitend als winkelcentrum wordt genoemd, terwijl er in dit buurtschap toch zo'n 2.500 mensen wonen. De wat beperkte invalshoek brengt ook met zich mee dat er wat wonderlijke passages staan zoals: "Er is relatief weinig ruimte voor nieuwe bouwlocaties met wonen en zorg. Als er een nieuwe bouwlocatie ontstaat, heeft het creëren van passend woon- en zorgaanbod wel de aandacht". Dat is uiteraard een nobel streven, maar Oud Rijswijk kent gelukkig al een aantal woon-zorgcomplexen en aanleunwoningen. Dat is wellicht over het hoofd gezien.

De stelling dat er op termijn sprake zal zijn van een toename van bezoekers en mobiliteitsbewegingen als gevolg van de grootschalige woningbouwontwikkelingen in de Binckhorst is, lijkt mij wat betreft de bezoekers, een beetje wensdenken. In de Binckhorst komen veel winkelvoorzieningen en het winkelcentrum Oud Voorburg (met eveneens een wekelijkse markt) ligt bijvoorbeeld op vergelijkbare afstand.

Met vriendelijke groet,

Andries Bartels