

Raadsvoorstel wijziging Omgevingsplan gemeente Rijswijk, Havenkwartier fase 2, openbare ruimte en haven

Op 25 november heeft het CDA Rijswijk een amendement ingediend, waarin wij onze zorgen hebben geuit over financiële haalbaarheid van de ontwikkeling en de verkeersproblematiek door de bouw van extra woningen. Het CDA Rijswijk wilt de wethouder graag de volgende vragen voorleggen.

Financieel

- In de documenten staat beschreven dat er voorlopige subsidies zijn toegekend, zoals de Woningbouwimpuls (€ 3,5 miljoen) en een groensubsidie (€ 2,6 miljoen). Deze zijn in de huidige berekeningen nog niet in mindering gebracht op het kostenverhaalplafond vanwege de risico's op terugbetaling. Als deze subsidies definitief worden, dienen ze als extra "mede-kostendrager" voor de investeringen. Er bestaat een risico dat deze toegekende rijksbijdragen terug betaald moeten worden als er niet aan de voorwaarden wordt voldaan. Ziet de wethouder dit als een groot risico?
- In de normbijdragen per m² is een risico-opslag van 10% verwerkt voor onvoorziene kosten. Behoren onder onvoorziene kosten ook de veranderende marktomstandigheden zoals gestegen bouwkosten en hogere rentes?

Verkeers- en parkeerdruk

- Het aantal woningen is bij amendement verhoogd in fase 2. Hoe kan de wethouder garanderen dat kruispunten die nu al "zwaarbelast" zijn (zoals Diepenhorstlaan – Veraartlaan) deze toename aankunnen, terwijl de extra capaciteit van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) pas gefaseerd wordt toegevoegd?
- Het plan staat toe dat de parkeerbehoefte tot 500 meter buiten het eigen terrein wordt opgelost. Hoe voorkomt de gemeente dat dit leidt tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de aangrenzende woonwijken?
- Een realisatie van een ondergrondse parkeergarage in kwadrant 3 kan door onder andere de bodemgesteldheid en grondwaterstanden risico's met zich meebrengen. Kan de wethouder duiding geven bij de haalbaarheid hiervan en de financiële risico's?

Voorzieningen en netcongestie

- Er wordt slechts 250 m² bvo aan voorzieningen toegevoegd voor de gehele fase 2. Is dit wel voldoende voor de leefbaarheid en sociale cohesie van de verwachte 500-700 nieuwe huishoudens, zeker gezien de hoge woningdichtheid?
- In bijlage 3N staat: "Om de leveringszekerheid te waarborgen en de ambities op het gebied van duurzaamheid en energietransitie te kunnen realiseren, is de

aanleg van minimaal één nieuwe wijktransformatorstations (wijktrafo's) per kwadrant noodzakelijk. Deze infrastructuur is essentieel om de verwachte piekbelasting op te vangen en om stagnatie in de realisatie te voorkomen." Is deze aanleg realistisch en worden hier extra kosten voor verwacht voor de gemeente Rijswijk? Bedrijvigheid

- U stelt dat geen enkel bedrijf verplicht moet vertrekken. Echter, woningbouw kan leiden tot beperkingen in de geluidruimte van bestaande bedrijven via het "geluidregister". Hoe voorkomt u dat juridische conflicten tussen nieuwe bewoners en bestaande bedrijven de voortgang van het project laten stagneren?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Vooraf wil het college meegeven dat deze wijziging omgevingsplan de juridische vertaling is van het raadsbesluit van november. Uw vragen hebben betrekking op het raadsbesluit van november en hebben geen directe betrekking op het voorliggende besluit.

Financieel

- *In de documenten staat beschreven dat er voorlopige subsidies zijn toegekend, zoals de Woningbouwimpuls (€ 3,5 miljoen) en een groensubsidie (€ 2,6 miljoen). Deze zijn in de huidige berekeningen nog niet in mindering gebracht op het kostenverhaalplafond vanwege de risico's op terugbetaling. Als deze subsidies definitief worden, dienen ze als extra "mede-kostendrager" voor de investeringen. Er bestaat een risico dat deze toegekende rijksbijdragen terug betaald moeten worden als er niet aan de voorwaarden wordt voldaan. Ziet de wethouder dit als een groot risico?*

Vooralsnog zitten we op koers om aan de subsidievoorwaarden te voldoen. Indien fase 2 niet of te laat tot ontwikkeling zal komen, is er een risico op terugbetaling.

- *In de normbijdragen per m² is een risico-opslag van 10% verwerkt voor onvoorziene kosten. Behoren onder onvoorziene kosten ook de veranderende marktomstandigheden zoals gestegen bouwkosten en hogere rentes?*

De 10% risico-opslag is een reservering die we doen om eventuele tegenvallende externe subsidies op te vangen, bedoeld voor de inrichting van de openbare ruimte. Met het vastgestelde ontwikkelkader van november verkrijgen we de beoogde subsidie; aan deze subsidies zijn wel voorwaarden verbonden.

Verkeers- en parkeerdruk

- *Het aantal woningen is bij amendement verhoogd in fase 2. Hoe kan de wethouder garanderen dat kruispunten die nu al "zwaarbelast" zijn (zoals Diepenhorstlaan – Veraartlaan) deze toename aankunnen, terwijl de extra capaciteit van intelligente verkeersregelinstanties (iVRI's) pas gefaseerd wordt toegevoegd?*

Het toepassen van intelligente verkeersinstallaties (iVRI's) is reeds gestart. Bij elk plan moet gekeken worden of het verkeersnetwerk het verkeer aan kan. Dit gebeurt met een verkeersmodel dat alle nieuwbouwontwikkelingen volgt. De verkeersafwikkeling van heel Rijswijk wordt gemonitord. We laten de extra capaciteit van de iVRI's geleidelijk toenemen met het groeiende verkeersaanbod. Te vroeg verhogen van de extra capaciteit kan betekenen dat dit een verkeersaantrekkende werking krijgt.

- *Het plan staat toe dat de parkeerbehoefte tot 500 meter buiten het eigen terrein wordt opgelost. Hoe voorkomt de gemeente dat dit leidt tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de aangrenzende woonwijken?*

De ontwikkeling van het Havenkwartier voldoet aan de parkeernormen uit het Ontwikkelkader. Er kan op eigen terrein of op afstand worden geparkeerd; bijvoorbeeld in een bestaande parkeergarage die door de ontwikkelaar is gekocht of waar parkeerplekken worden afgenomen. Een bewoner of gebruiker van het pand kan daar zijn auto op eigen terrein parkeren. In het Havenkwartier en in omliggende woonwijken is ibetaald parkeren ingevoerd. Het is daarmee voor een autogebruiker qua kosten voordeliger om de auto op deze eigen parkeerplek op afstand te parkeren dan betaald op straat voor de deur.

- *Een realisatie van een ondergrondse parkeergarage in kwadrant 3 kan door onder andere de bodemgesteldheid en grondwaterstanden risico's met zich meebrengen. Kan de wethouder duiding geven bij de haalbaarheid hiervan en de financiële risico's?*

Indien een ontwikkelaar een ondergrondse garage wil bouwen, zal deze moeten aantonen met onderzoek dat het plan voor de bodem en de grondwaterstromen aanvaardbaar is. Een ondergrondse garage is altijd substantieel duurder dan een bovengrondse garage of parkeren op maaiveld. De ontwikkelaar zal zelf een afweging moeten maken hoe het parkeren wordt opgelost. Op dit moment geeft geen van de grondeigenaren aan een ondergrondse garage te willen maken in fase 2.

Voorzieningen en netcongestie

- *Er wordt slechts 250 m² bvo aan voorzieningen toegevoegd voor de gehele fase 2. Is dit wel voldoende voor de leefbaarheid en sociale cohesie van de verwachte 500-700 nieuwe huishoudens, zeker gezien de hoge woningdichtheid?*
Fase 2 is onderdeel van het Havenkwartier. In fase 1 wordt al veel ruimte gemaakt voor voorzieningen; er staat zo'n 13.000 m² bvo in de planning. Dit samen is ruim voldoende voor alle nieuwe bewoners van het Havenkwartier.
- *In bijlage 3N staat: "Om de leveringszekerheid te waarborgen en de ambities op het gebied van duurzaamheid en energietransitie te kunnen realiseren, is de aanleg van minimaal één nieuwe wijktransformatorstations (wijktrafo's) per kwadrant noodzakelijk. Deze infrastructuur is essentieel om de verwachte piekbelasting op te vangen en om stagnatie in de realisatie te voorkomen." Is deze aanleg realistisch en worden hier extra kosten voor verwacht voor de gemeente Rijswijk?*
Dit is de opgave die op dit moment vanuit Stedin bij ons bekend is. De netbeheerder is verantwoordelijk voor het aanleggen van het regionale elektriciteitsnet. Zij dragen de kosten voor de aankoop, plaatsing en onderhoud van de transformatorstations. In fase 2 zijn overigens nog veel werkende aansluitingen, die ook benut kunnen worden bij de nieuwbouw.

Bedrijvigheid

- *U stelt dat geen enkel bedrijf verplicht moet vertrekken. Echter, woningbouw kan leiden tot beperkingen in de geluidruimte van bestaande bedrijven via het "geluidregister". Hoe voorkomt u dat juridische conflicten tussen nieuwe bewoners en bestaande bedrijven de voortgang van het project laten stagneren?*
Het geluidregister is andersom bedoeld. De geluidruimte van een bestaand bedrijf met de bekende concrete toekomstplannen is opgenomen in het geluidregister. Dit is door de bedrijven zelf opgegeven. Hierdoor weet een ieder, dus ook de burens die eventueel willen ontwikkelen, waar rekening mee dient te worden gehouden. De woningbouw moet dus rekening houden met de bedrijvigheid die er al is. Alle burens in een kwadrant moeten ook samen één integraal plan voorleggen bij de gemeente. Indien één iemand niet wil, moet aangetoond worden (bv. door mediation van gemeente of een derde) dat gesprek inderdaad niet mogelijk is. In dat geval kan een bedrijf ingepast worden en ervoor gezorgd dat het huidige gebruik gegarandeerd is. Zo worden eventuele conflicten zo veel mogelijk beheerst. Juridische conflicten kunnen nooit worden uitgesloten.