

Pasgeld Natuurlijk

www.pasgeldnatuurlijk.com
facebook.com/pasgeldnatuurlijk
Instagram: #pasgeldnatuurlijk
Twitter: PasgeldNatuurlijk
pasgeldnatuurlijk@gmail.com



Stichting Pasgeld Natuurlijk is een organisatie van bewoners, omwonenden, betrokkenen en belanghebbenden van Pasgeld

Natuurlijk Delfland

www.knnv.nl/afdelingDelfland
Facebook: NatuurlijkDelfland
Instagram: NatuurlijkDelfland
Twitter: NatuurlijkDelfland
NatuurlijkDelfland@knnv.nl



Natuurlijk Delfland

Afdeling van de Koninklijke Nederlandse
Natuurhistorische Vereniging

12 april 2023

Betreft: Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan Pasgeld West

Gemeente Rijswijk
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders en gemeenteraad
2280 HH RIJSWIJK

Geacht College en gemeenteraad,

Over het door u uitgebracht Ontwerp Bestemmingsplan Pasgeld West hebben wij de volgende opmerkingen en vragen die wij u hierbij in onze zienswijze aanbieden. Van de 55 vragen in onze eerder uitgebrachte zienswijze op het Voorontwerp heeft u een groot deel (nog) niet beantwoord kennelijk door (nog) niet beschikbare informatie uwerzijds. Om die reden is de eerder op het Voorontwerp uitgebrachte zienswijze als bijlage toegevoegd en dient u die als integraal onderdeel van onderhavige zienswijze te beschouwen.

Goede ruimtelijke onderbouwing

Het Ontwerp dient getoetst te worden aan de vereisten voor een goede ruimtelijke ordening\). De nieuwe Omgevingswet, die per 1 januari 2024 definitief ingaat en daarom als uitgangspunt mag worden genomen, spreekt over een 'goede ruimtelijke onderbouwing' en maakt dit beter dan voorheen toetsbaar door de maatstaf te definiëren als een '*evenwichtige toedeling van functies aan locaties binnen de fysieke leefomgeving*'. Een opmerking vooraf kan alvast gemaakt worden. De plankaart van het Ontwerp geeft op geen enkele wijze inzicht in die évenwichtige toedeling van functies aan locaties binnen de fysieke leefomgeving.

Dit geldt niet alleen voor de concrete planlocatie van Pasgeld West maar evenzeer voor de relaties met de omliggende wijken, voorzieningen en groengebieden en het grotere geheel van de gemeente en buurgemeenten.

Ons inziens voldoet het Ontwerp daar in onvoldoende mate aan. Hieronder geven wij de belangrijkste knelpunten.

1. Wet natuurbescherming Habitat: stikstofdepositie

De stellingname dat de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt is **niet** correct om de volgende redenen:

A. *Tussentijdse stikstofveroorzakende activiteiten vanwege Grondbank*

NOX Advies (pag. 2) stelt het volgende. “Voor een plan is het vaste jurisprudentie dat de feitelijke aanwezige planologisch legale situatie, ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, de referentiesituatie betreft. Uit andere jurisprudentie is bekend geworden dat ‘voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan’, ook een moment daarvoor mag zijn geweest, mits in de tussentijd geen stikstof veroorzakende activiteiten zijn ontplooid ...”

Dit is inderdaad de vaste jurisprudentie. Er is echter wel degelijk sprake van tussentijdse stikstofveroorzakende activiteiten, namelijk het door de gemeente Rijswijk in gebruik nemen gedurende een aantal jaren van de bedoelde gronden als Grondbank met een daadwerkelijke opslag van grond afkomstig van Parkrijk. Het hanteren van de stikstofuitstoot van de Gerberakwekerij Van Veen als referentiesituatie is derhalve niet geoorloofd.

B. *Salderen mogelijk indien onomstotelijk vaststaat dat activiteit beëindigd is t.b.v. ontwikkeling die het plan mogelijk maakt*

NOX Advies (pag. 2) stelt het volgende

“en dat activiteiten gesaldeerd mogen worden mits onomstotelijk vaststaat dat de activiteit uitsluitend is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt.”

NOX-advies (pag. 13) stelt in aanvulling op het hierboven vermelde het volgende: “Uit de koopovereenkomst met de glastuinbouw blijkt dat sprake is van beëindiging van de activiteiten in verband met de komst van woningbouwontwikkeling Rijswijk Buiten. Daarmee staat het onomstotelijk vast dat de bedrijfsvoering van de kassen is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling, die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Uit gegevens blijkt dat de kassen met een oppervlakte van 35.750 m² gasgestookt waren voor het kweken van gerbera's. De emissie die hierbij hoort mag als referentiesituatie worden ingevoerd.”

In de koopovereenkomst blijkt echter geenszins, dat de beëindiging onomstotelijk verband houdt met de woningbouwontwikkeling. Gesproken wordt van ‘niet-agrarische activiteiten’.¹ De bestemming zou ook heel goed een recreatieve of natuurbestemming kunnen zijn. Zo heeft de gemeente Midden-Delfland een glasopkoopprogramma uitgevoerd, waarbij glastuinbouw is opgeruimd en er natuurlijke graslanden voor in de plaats zijn gekomen.

¹ Afschrift openbaar register - Hyp4 dl 69245 nr 7: “De verkoper heeft het gekochte gebruikt ten behoeve van een agrarisch onderneming en de koper gaat het gekochte gebruiken voor een niet agrarische bestemming”.

C. *Welke referentiesituatie is de referentiesituatie?*

Na de aankoop van de Gerberakwekerij is het Bestemmingsplan Sion/'t Haantje vastgesteld. Daarmee is de bestemming van de gronden van de Gerberakwekerij gewijzigd van een agrarische bestemming naar een woonbestemming en wel voor de bouw van 575 woningen en naar een bedrijfsterreinbestemming.

Daarmee is de referentiesituatie gewijzigd. De referentiesituatie is niet langer meer die van een Gerberakwekerij, maar die van een bouwterrein van 575 woningen. Saldering zou dus moeten plaatsvinden met een bouwlocatie van 575 woningen.

D. *Woningen en bedrijven in Pasgeld West stoten geen stikstof uit*

NOX Advies (pag. 12) stelt het volgende:

“De woningen, het IKC en de bedrijvigheid worden niet aangesloten op het gasnetwerk. Om die reden kennen deze bronnen geen NOx-emissie als gevolg van stookinstallaties.”

NOX Advies gaat er van uit dat enkel omdat er geen aansluiting zal plaatsvinden op het gasnetwerk er daarom, in verband met de verwarming van de te realiseren huizen en gebouwen, geen stikstofdepositie zal zijn. Dan moet wel gegarandeerd zijn, dat in geen enkele woning houtkachels worden geïnstalleerd of na de bouw mogen worden geïnstalleerd. De vraag is dan wel hoe dat laatste is geborgd?

E. *Schone productie en bouwtijd*

De door NOX Advies aangegeven bouwwijzen zijn erg schoon. Aanzienlijk schoner dan bij een gemiddeld bouwproject o.a. het adblue-gebruik. Dit roept toch enige twijfel op over het daadwerkelijk gebruik van de gepresenteerde schone bouwmethoden. Hoe wordt dit geborgd?

De bouwtijd wordt gesteld op 5 jaar. Dat is aan de lange kant. Welke redenen zijn er om de bouwtijd op 5 jaar te stellen?

F. *Bouwfase 0,02 mol/ha/jaar*

NOX Advies (pag. 2/10) berekent dat de bouwfase alleen al een depositie zal opleveren van 0,02 mol/ha/j in hexagon 4654710 van het Natura2000-gebied van Meijndel & Berkheide. Resultierend in een totale depositie van de bouwfase in 2024 van 36,4 kg/j NH₃ en 1.331,3 kg/j NO_x.

NOX Advies laat ten onrechte de depositie van een deel van de gebruiksfase (zie D hiervoor) buiten beschouwing. Desondanks gaat de 0,02 mol al uit boven de vereiste 0 mol op het moment dat de saldering met de referentiesituatie van de door NOX Advies berekende 0,03 mol/ha/j op hexagon 4654710 van Natura2000-gebied Meijndel & Berkheide komt te vervallen.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat er een nieuwe Aerius-berekening zal moeten worden uitgevoerd. Daaruit zal blijken dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de functies van de natuurwaarden in de Natura2000-gebieden binnen de afkapgrens van 25 km wordt aangetast.

2. Passende beoordeling en PlanMER

In het Ontwerp worden twee argumenten geleverd voor het niet voldoen aan de passende beoordeling en PlanMER:

A. *Stikstofdepositie*

In het Voorontwerp is als Bijlage de PlanMER pro memorie opgenomen en ter verklaring daarvan bevat de plantekst de volgende passage:

“4.2 Milieueffectrapportage

Uit een eerste scan met betrekking tot stikstof (zie paragraaf 4.9.2), is gebleken dat voor de voorgenomen ontwikkeling een passende beoordeling en PlanMER uitgevoerd dienen te worden. Deze zijn niet op tijd gereed voor het voorontwerpbestemmingsplan. De passende beoordeling en PlanMER worden nog uitgevoerd, en zullen te zijner tijd worden besproken in deze paragraaf en opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan.”

In tegenspraak met deze tekst heeft er geen uitvoering van de passende beoordeling en PlanMER plaatsgevonden. In het Ontwerp staat de volgende passage:

“Om die reden is er geen sprake van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Daarmee gelden er geen belemmeringen voor de bestemmingsplanprocedure vanuit stikstofdepositie, en is het uitvoeren van een passende beoordeling niet noodzakelijk.”

Hierboven hebben we bij punt 1 aangegeven dat er een nieuwe Aerius-berekening zal moeten worden uitgevoerd, waaruit aanzienlijk hogere stikstofdepositiewaarden zullen voortvloeien die wel degelijk significant negatieve effecten op de nabijgelegen Natura2000-gebieden kunnen veroorzaken.

B. *Planomvang te klein*

Het Ontwerp is te klein voor een passende beoordeling/PlanMER, zegt het Ontwerp. De vraag is of deze strikt formalistische stelling houdbaar is. Pasgeld West heeft van meet af aan in alle opzichten een onderdeel gevormd van de planontwikkeling van Rijswijk Buiten en het desbetreffende bestemmingsplan Sion/'t Haantje. Om reden dat de woonopgave verdubbeld is van 500 naar 1000 om de voorgenomen doelstelling van het vigerende bestemmingsplan Sion/'t Haantje te halen is besloten om een nieuw Bestemmingsplan Pasgeld West op te stellen. Dit enkele feit met al zijn repercussies voor het totale plan en zijn omgeving op het gebied van mobiliteit, ecologie en leefbaarheid kan **geen** reden zijn om van een passende beoordeling/PlanMER af te zien.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat een passende beoordeling en PlanMER alsnog moet worden uitgevoerd. Daaruit zal blijken dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de functies wordt aangetast.

3. Wet natuurbescherming Soorten: Ransuil en (Water)vleermuis

Het Ontwerp (pag. 53) stelt dat:

“Soorten. Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. **Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.**”

Vervolgens stelt het Ontwerp dat uit onderzoek van VanderHelm het volgende is gebleken m.b.t. strikt beschermde diersoorten:

- A. **“Vleermuizen** - Het projectgebied is mogelijk onderdeel van een vliegroute (stapsteen) van watervleermuizen. Dit staat mogelijk in relatie tot de nieuwe verlichting van de ten noorden gelegen sportvelden. Nadere analyse van de omgeving en mogelijk onderzoek naar watervleermuizen is nodig, om te bepalen hoe belangrijk de Schoffel is voor de

watervleermuis.”

Dit nadere onderzoek is nog niet gerapporteerd en wordt **niet** bij de bijlagen vermeld. Het staat daarom voorshands **niet** vast bij de vaststelling van dit plan of er een ontheffing kan worden verkregen van de (water)vleermuizen voor het verwijderen dan wel aantasten van het leefgebied van deze strikt beschermde soort.

- B. **“Ransuil** (categorie 4) - In het plangebied zijn één nestlocatie en meerdere roestplaatsen van de ransuil aanwezig. - Een deel van het plangebied is onderdeel van de essentiële leefomgeving van de ransuil of valt binnen de invloedssfeer van werkzaamheden. Het kappen van bomen en verwijderen van struiken en/of slopen van tuinhuisjes op bepaalde delen binnen het plangebied kan (mogelijk) leiden tot overtreding van de Wnb in relatie tot de ransuil. - Onderzoek naar roestplaatsen van de ransuil dient plaats te vinden in de winter van 2021-2022; de resultaten van dit onderzoek worden separaat gerapporteerd. - Voor het overtreden van de Wnb in relatie tot de ransuil is een ontheffing benodigd. Voor het verkrijgen van een ontheffing dient sprake te zijn van één of meer van de volgende belangen uit de Vogelrichtlijn: de bescherming van flora en fauna; de veiligheid van het luchtverkeer; de volksgezondheid of openbare veiligheid. - Gezien bovenstaande belangen dient de haalbaarheid van een ontheffing nader te worden bekeken.”

Dit nadere onderzoek is nog niet gerapporteerd en wordt **niet** bij de Bijlagen vermeld. Het staat daarom voorshands **niet** vast bij de vaststelling van dit plan of er een ontheffing kan worden verkregen voor de ransuikolonie als strikt beschermde soort met een volgens SOVON zeer ongunstige staat van instandhouding waar het gaat om verwijdering van het jaarrond beschermde nest, het kappen van de boom met het jaarrond beschermde nest, het kappen van de boomsingel van méér dan 20 bomen met de roestplekken van de kolonie en de aantasting dan wel verwijdering van het leefgebied.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat voor het vertrouwen van de gemeente dat er door ODH ontheffing voor de watervleermuis en de ransuil zal worden verleend geen enkele aanwijzing bestaat. Een evenwichtige toedeling van de functie natuur verzet zich ook hiertegen.

4. Watersysteem

Het Waterhuishoudkundigplan Pasgeld van de gemeente is minder robuust dan wordt voorgesteld om de volgende reden:

A. *Systeemkritiek*

Het model is gekalibreerd op basis van metingen. Wat zoveel betekent dat aan diverse knoppen van het model is gedraaid om de modeluitvoer zo goed mogelijk overeen te laten komen met metingen. Er wordt in dat rapport gesteld dat de resultaten goed zijn, d.w.z. dat modeluitvoer en metingen goed overeenkomen. Dat laatste valt nog wel te betwisten. Op een aantal locaties zit het model er ongeveer een factor 2 naast voor wat betreft de totale hoeveelheid afvoer.

Voorbeelden:

* Hoekpolder, juni 2021: (NB: de grafiek zegt juni, het onderschrift zegt september) Totale gemeten afvoer is het equivalent van 148 mm, het model voorspelt 54 mm (zie grafiek).

* Plaspoel- en Schaappolder juni 2021 (NB de grafiek zegt juni, het onderschrift zegt september) Totale gemeten afvoer is het equivalent van 23 mm, het model voorspelt 56 mm (zie grafiek).

* Hoekpolder sept 2021: totale gemeten afvoer is het equivalent van 130 mm, het model voorspelde 70 mm.

Dit zijn vergelijkingen van totale afvoeren in een maand. Bij individuele piekafvoeren

kunnen verschillen tussen model en metingen nog groter zijn. Het is lastig om met een hydrologisch model accurate voorspellingen te doen. Maar er wordt te makkelijk geconcludeerd dat het model goed presteert. En vervolgens worden modelsimulaties gebruikt om zaken te dimensioneren en de vraag is hoeverre daarbij extra marge wordt ingebouwd om rekening te houden met model-onnauwkeurigheden?

B. *Waterberging voor West realiseren in Oost is tegenstrijdig?*

Volgens het Waterhuishoudkundigplan is het watersysteem in Pasgeld Oost kwetsbaar vanwege de enkele afvoer van het hemelwater via een zogenaamde duiker (ondergrondse smalle pijp) in het noordoosten van pasgeld Oost naar het gemaal bij Vlietzicht. Om die kwetsbare afvoer in Oost sterk te verbeteren stelt Arcadis voor om twee extra duikers vanuit Pasgeld Oost onder de Lange Kleiweg aan te leggen waarmee de waterafvoer via West verbeterd kan worden. Dat is een logische, navolgbare stap.

Maar om dan vanwege de verdubbeling van de woningbouw in West en het gebrek aan ruimte voor meer waterberging aldaar ervoor te kiezen om van de benodigde 23.300 m² er 5000 m² te realiseren in Oost is tegenstrijdig. Immers bij een forse bui die neerdaalt op Pasgeld is het de bedoeling dat hemelwater van Pasgeld West via de twee nieuwe duikers naar de 5000 m² grote berging in Pasgeld Oost zal stromen om in West droge voeten te houden. Echter dezelfde bui veroorzaakt tegelijkertijd in Pasgeld Oost een forse wateroverlast, die alleen maar kan worden opgevangen als dit overtollige hemelwater kan worden afgevoerd door de twee nieuwe duikers naar West. Maar dat laatste wordt geblokkeerd door afstromend water van West naar Oost door de duikers. Het 'robuuste' watersysteem in Pasgeld zorgt er dan voor dat Pasgeld Oost onder water komt te staan.

Gemeente en Hoogheemraadschap van Delfland moeten zich hier toch nog eens over buigen. Bekend is dat het Hoogheemraadschap verre de voorkeur geeft aan waterberging op de locatie waar de verharding plaatsvindt. Bovenstaand voorbeeld maakt duidelijk waarom. Dus zou die 5000 m² in Pasgeld West gerealiseerd moeten worden als sprake wil zijn van een evenwichtige toedeling van functies binnen de fysieke leefomgeving.

C. *Ruimte voor water gaat af van ruimte voor groen*

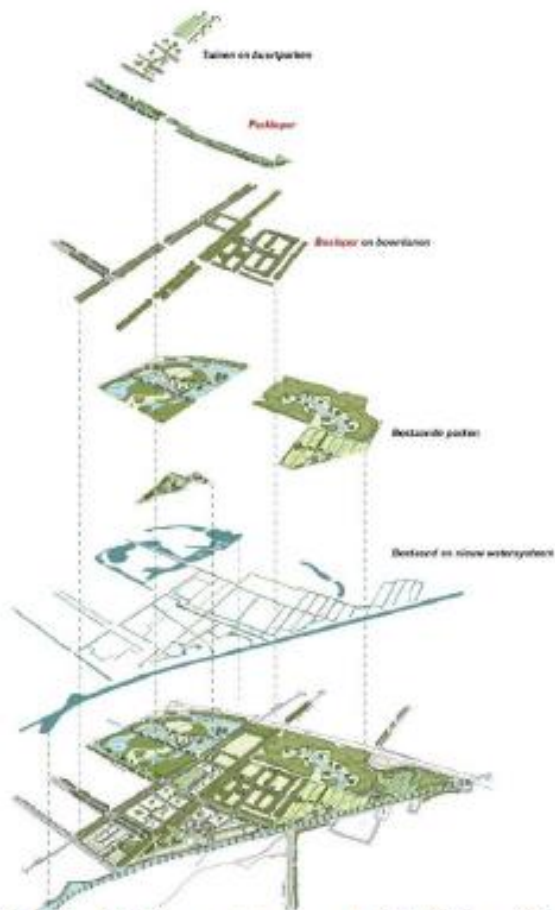
Vanwege de hoge woningdichtheid moet open water gecreëerd worden van in totaal 23.300 m², waarvan 5000 m² in Pasgeld Oost. In het Waterhuishoudkundigplan worden grote vaarten van 9 meter breed voorzien. De consequenties daarvan voor het groen in Pasgeld West en Oost worden hierbij niet vermeld. Die kan een ieder uitrekenen. In de Bosloper in Pasgeld Oost gaat de 5000 m² waterberging voor Pasgeld West ten kosten van precies dezelfde oppervlakte aan groen aldaar.

Datzelfde geldt voor de groene ruimte in West. De 9 meter brede scheisloot langs het spoor verkleint daar de ruimte voor de voorgenomen ecologische verbinding langs het spoor. Hoe dat precies uitpakt is op de plankaart niet te zien. Het is de vraag of er zelfs maar enige ruimte overblijft om hier bijvoorbeeld een dringend noodzakelijke natuurvriendelijke oever en de in de schetsen ingetekende boomsingel te realiseren naast de benodigde ruimte voor de hier ook aangegeven parkeerhavens.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de water-, groene, en ecologische functies wordt aangetast.

5. Groen, biodiversiteit en ecologie

Het Ontwerp bevat op basis van het Tauw-rapport prachtige teksten en tekeningen voor behoud van het groen, uitbreiding van de biodiversiteit en robuuste ecologische verbindingen. Zie onderstaande ontwerpen van Kuiper Compagnons en Tauw op respectievelijk pag. 14 en 59.



Tuinen en buurtparken

- Vormen verblijfplaatsen voor dieren in de architectuur
- Groene tuinen en buurtparken creëren variatie en gradienten in schaal en structuur.
- Aansluitend op verscheidenheid aan vegetatie trekken bijen en vlinders.



Parkloper

- Verbinden bestaande parken, belangrijk voor een natte- of droge-ecologische condities die voorzien in migratie routes voor planten en dieren.
- Halfopen landschap met struiken, natuurvriendelijke oevers en vochtig grasland is zeer rijk aan plantensoorten en bevordert de biodiversiteit.



Bosloper en boomlanen

- Behouden bestaande lanen en toevoegen van lanen en foerageerlaag om achttal-plaatsen en foerageerplaatsen creëren. Lijnvormige begroeiingen zijn een foerageer- en schuilplaats en vormen getaling voor vogels, zoogdieren en vleermuizen.
- Afwisseling maken in beplanting met bosschages, bloemrijk grasland, heggel, struik, rugje en takkenrijen versterken de biodiversiteit.



Bestaande parken

- Behouden aanwezige groenstructuur en beplanting voor behoud van bestaande leefomgeving van planten- en diersoorten.
- Verbinden met de omgeving zodat het ecologische netwerk wordt versterkt.
- Faunapassages onder de infrastructuur versterken ecologische verbindingen.



Bestaand en nieuw watersysteem

- Verbinden van watersysteemen zorgt voor versteking van het ecologische netwerk en voorziet in migratie routes voor planten en dieren.
- Natuurvriendelijke oevers creëren gradienten die zorgen voor een zeer hoge biodiversiteit.

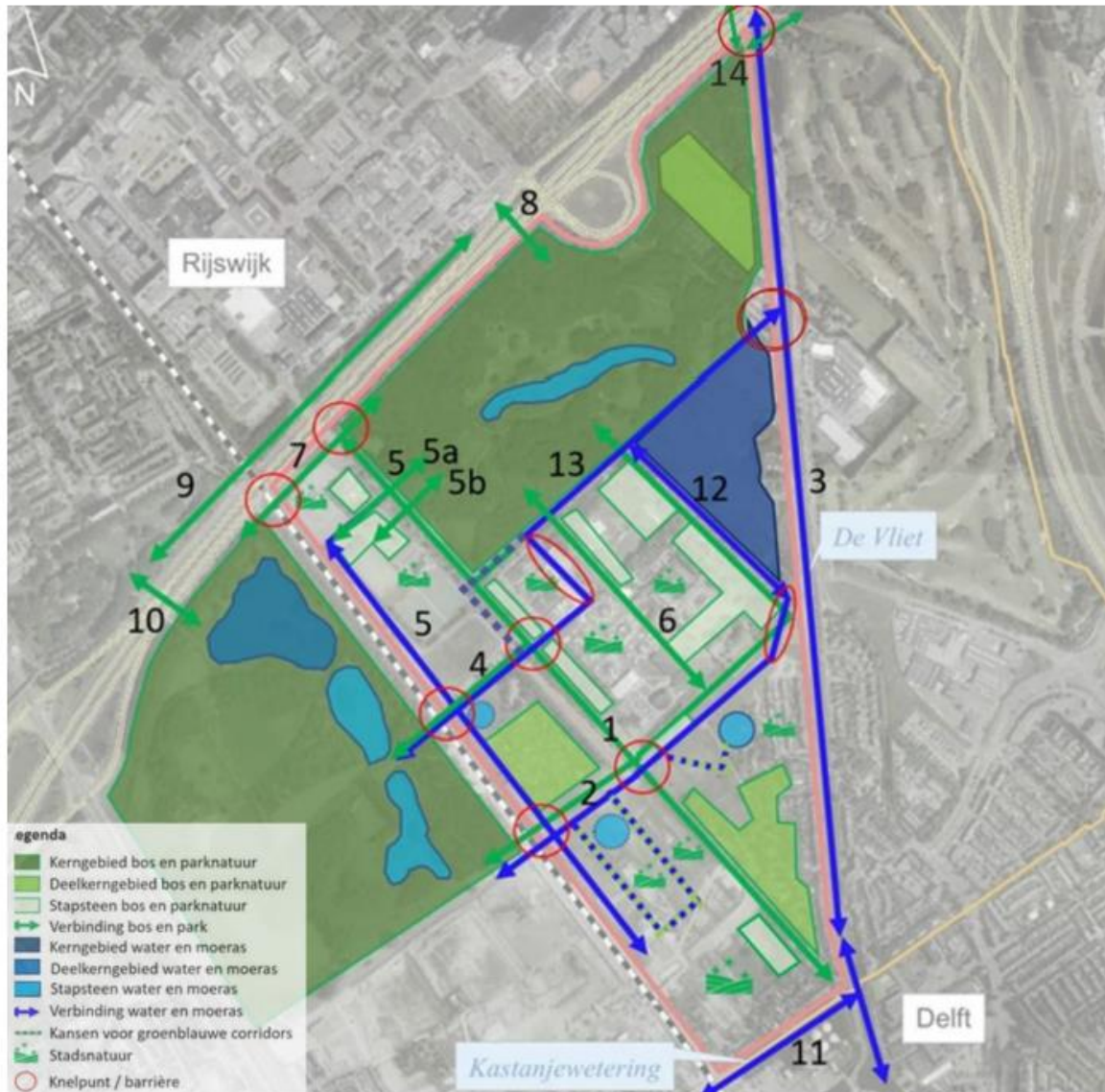


Afbeelding 2.8: Groene structuren: natuurinclusief Pasgeld (bron: KuiperCompagnons, september 2022).

In afbeelding 2.8. geeft het Ontwerp een overzicht van de gewenste ecologische structuur en faunatische biodiversiteit binnen Pasgeld. In de uitwerking komt er weinig van terecht. Daarvan zijn veel voorbeelden te geven. De Parkloper van Oost naar West wordt voor een groot deel in beslag genomen door achtereenvolgens de gasleiding van de Gasunie, de dubbele Warmteling-leiding van de Gasunie (die voorsnog helemaal niet wordt aangegeven op de Plankaart), de rioleringsleiding en de hoogspanningsleiding van Stedin elk met hun eigen boomvrije zones van 3 tot 5 meter. Tevens zijn hier fiets- en wandelpaden voorzien. Wat er dan overblijft voor een robuuste ecologische verbinding blijft geheel onduidelijk. Voor een dergelijke robuuste ecologische functie kent de literatuur een breedte van 50 meter. De Parkloper ligt bovendien grotendeels op terrein in eigendom van TNO met voorkeursrecht van het BPRC en het is maar de vraag of de aankoop hiervan in de GREX is opgenomen. Eenzelfde verhaal geldt voor de Bosloper. Ook hier zijn delen in eigendom van TNO, waarvan de aankoopkosten onbekend zijn en waarvan het de vraag is of ze in de GREX zijn opgenomen. Het al dan niet opnemen van deze aankoopkosten van de benodigde grond voor de ecologische verbindingen is voor ons een maatstaf of de voorgenomen bestemming ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.

De op de kaart aangegeven te bevorderen iconsoorten vormen een prachtig ensemble. Uitwerking van voor elk van de soorten noodzakelijke biotopen ontbreekt echter. Sterker nog: een van de aangegeven soorten is de ransuil. Die kent nu een levenskrachtige kolonie. Die beschikt over een jaarrond beschermd nest en roestplekken² in de windsingel van de ATV De Schoffel. Deze kolonie moet volgens het Ontwerp wijken voor de bouwplannen.

² Roestplekken zijn plekken waar ransuilen van de kolonie rusten in de op de locatie van De Schoffel aanwezige windsingel van meer dan 20 grote coniferen in het centrum van hun foerageer/leefgebied.



Afbeelding 4.4: Natuurwaardenkaart Pasgeld (bron: Tauw, april 2021).

In afbeelding 4.4 geeft het Ontwerp de ecologische verbindingen weer in blauwe en groene pijlen met in de rode cirkels de ecologische knelpunten. Hoog wordt opgegeven over de ecoverbindingen langs en over het spoor. Er moet een tunnel komen in het verlengde van de Parkloper onder het spoor. Realisatie hiervan staat op losse schroeven. Naar verluidt wordt de tunnel gekoppeld aan realisatie van het spoorstation. Ook de oost-west-ecoverbindingen langs de watergangen onder het spoor door worden niet gerealiseerd. Naar verluidt wil Prorail niet meewerken. Dit geldt evenzeer voor de noord-oost-ecoverbindingen langs het spoor, waarbij zowel de tunnel bij de Laan van 't Haantje als de spoorwegovergang over 't Haantje en de Kerstanjewetering knelpunten zijn. Van de noord-zuid-ecoverbindingen langs de spoorloot is onbekend of ondanks alle andere geplande functies (waterafvoer, parkeren, toegangsweg etc.) hier nog wel iets van terecht komt. Het gemaal aan de Vliet wordt eveneens als knelpunt genoteerd. Dit geldt ook voor de doorgang noord-zuid in de zuidelijke berm van de A4. Daar weerhoudt nu een betonnen muur elke vorm van functionele ecoverbindingen tussen Elsenburgerbos en Wilhelminapark.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de water-, groene, en ecologische functies wordt aangetast.

6. Mobiliteit

Inleiding

Het Ontwerp vraagt om een nadere analyse te maken van de plannen rondom mobiliteit in Pasgeld, met name gefocust op Pasgeld West. Voor deze analyse zijn de volgende stukken relevant:

- Mobiliteitstransitie Pasgeld (Rebel, 2021)
- Coalitieakkoord 2022 – 2026
- Ontwerp Bestemmingsplan Pasgeld West

Mobiliteitstransitie Pasgeld (Rebel 2021)

Doel van de mobiliteitstransitie is om enerzijds de groene identiteit van Pasgeld te waarborgen en anderzijds de bereikbaarheid te borgen. De kern van de gekozen insteek van wat de mobiliteitstransitie Pasgeld beoogt te bereiken wordt weergegeven in de inleiding, paragraaf 1.4. Citaat: “We maken lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit aantrekkelijk”. De mobiliteitstransitie wordt naar Pasgeld vertaald aan de hand van het STOMP-orderingsprincipe.

STOMP is een acroniem dat staat voor “Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Privéauto”, waarin een volgorde van prioriteit wordt aangegeven met betrekking tot het belang dat gehecht wordt aan een bepaalde mobiliteitsvorm. Het is een concept bedacht door CROW³. In de publicatie “Toepassen STOMP Voor duurzame gebiedsontwikkeling” worden twee binnenstedse casussen besproken.

Vraag: hoe relevant is STOMP voor een buitenstedse gebiedsontwikkeling als Pasgeld West?

Vraag: op basis van welke ervaringen in welke buitenstedse gebiedsontwikkeling wordt deze conclusie getrokken?

In het toepassingsdocument van CROW worden twee belangrijke randvoorwaarden genoemd:

- Belang flankerend beleid.
- Betrokkenheid partijen (met inbegrip van draagvlak bestaande bewoners)

Vraag: welke maatregelen gaat het college nemen om flankerend beleid tot uitvoering te brengen?

Vraag: welke maatregelen gaat het college nemen om het snel afkalvend draagvlak onder bestaande bewoners in het gebied te versterken?

No-regret maatregelen

In de mobiliteitsvisie worden een aantal ‘no-regret’-maatregelen voorgesteld, maatregelen die wat de opstellers van de Mobiliteitstransitie betreft zonder spijt genomen kunnen worden. Op deze maatregelen is nogal het één en ander af te dingen, zowel in mogelijkheden tot uitvoering als in tijdigheid ten opzichte van de bouwplannen voor Pasgeld West. De no-regret maatregelen zijn hieronder integraal opgenomen en zullen vervolgens stuk voor stuk op hun haalbaarheid en tijdigheid onderzocht worden.

³ <https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/toepassen-stomp.aspx>

Overall	<ul style="list-style-type: none"> • Supermarkt, basisschool, kinderopvang, zorgcentrum en groen op max. 15 minuten lopen van de woning • Werk, entertainment, overige winkels, voortgezet onderwijs en grootschaliger zorg op max. 15 minuten fietsen van de woning
Stappen	<ul style="list-style-type: none"> • Uitstekend voetgangersnetwerk binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied
Fietsen	<ul style="list-style-type: none"> • Uitstekende fietsverbindingen binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied, incl. stations Rijswijk en Delft (noord-zuid via Lange Kleiweg en oost-west via nieuw te realiseren verbinding over de Vliet) • Uitstekende fietsparkeervoorzieningen in Pasgeld
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte reserveren voor halteplaats / station RijswijkBuiten • Buslijn met voldoende hoge frequentie door Pasgeld
Deelmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Deelmobiliteit aanwezig in het gebied
Auto (rijdend)	<ul style="list-style-type: none"> • Autoverkeer knijpen op de Lange Kleiweg • Monitoren autoverkeer op de Lange Kleiweg • Lopen & fietsen hebben voorrang op de auto • Snelheidslimiet van maximaal 30 km/u
Auto (geparkeerd)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeemorm van max. 1,3 • Niet parkeren op eigen perceel (bijv. oprit of carport) • Parkeren zoveel mogelijk concentreren • Parkeervergunningen en -handhaving

Figuur 1: No-Regret maatregelen Mobiliteitstransitie Pasgeld

Overall maatregelen

Supermarkt, basisschool, kinderopvang, zorgcentrum en groen op max. 15 minuten lopen van de woning.

Werk, entertainment, overige winkels, voortgezet onderwijs en grootschaliger zorg op max. 15 minuten fietsen van de woning.

Met de realisatie van supermarkt Lidl, het IKC en het gezondheidscentrum in Parkrijk en het Wilhelminapark en Elzenburgerbos kan gesteld worden dat aan de eerste no-regret maatregel voldaan wordt, onder voorbehoud van een onderdoorgang voor wandelaars en

fietsers onder de spoorbaan ter hoogte van “de Schoffel” in Pasgeld West, deze is daarvoor namelijk vereist.

Gezien de plannen voor een levendig Havenkwartier, de aanwezigheid van winkelcentrum De Boogaard, de binnenstad van Delft en enkele scholen voor voortgezet onderwijs in Delft kan gesteld worden dat het met de fietsminuten, zoals genoemd in de tweede maatregel goed zal zitten, waarbij aangemerkt kan worden dat Pasgeld met name op Delftse faciliteiten gericht is. Op de tweede maatregel is immers wel het één en ander af te dingen met betrekking tot de bereikbaarheid van grootschaliger zorg. Immers, de best bereikbare grootschalige zorglocatie, inclusief spoedeisende hulp, is het Reinier de Graaf ziekenhuis in Delft. Zowel de locatie in Voorburg van eerdergenoemd ziekenhuis als de locatie Westeinde van Medisch Centrum Haaglanden liggen substantieel verder weg.

Vraag: liggen de locaties voor grootschaliger zorg en spoedeisende hulp binnen 15 fietsminuten?

Vraag: hoe sociaal is het om een ouder met een ziek kind op de fiets naar een spoedeisende hulp op 15 fietsminuten te laten rijden?

Maatregelen Stappen

Uitstekend voetgangersnetwerk binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied.

Op het voetgangersnetwerk binnen Pasgeld zal na realisatie van de eerdergenoemde onderdoorgang weinig af te dingen zijn. Echter, dit is niet het geval voor het voetgangersnetwerk richting voorzieningen in omliggend gebied. Zo is er momenteel geen sprake van een voetpad langs de Prinses Beatrixlaan en is het ook erg lastig om via een directe route de A4 over te steken; dit kan alleen langs de spoorlijn en langs de Lange Kleiweg. Tevens liggen alle voorzieningen op veel meer dan 15 wandelminuten; het centrum van Delft is ongeveer 25 tot 30 minuten (Zuidpoort in Delft met o.m. het theater is verder, idem voor het theater in Rijswijk). De Boogaard is verder en niet via een directe route te bereiken. Hetzelfde geldt voor Station Rijswijk.

Vraag: welke concrete verbeteringen in Rijswijk Zuid zijn door de gemeente begroot om het voetgangersnetwerk te versterken?

Maatregelen Fietsen

Uitstekende fietsverbindingen binnen Pasgeld en naar voorzieningen in omliggend gebied, incl. stations Rijswijk en Delft (noord-zuid via Lange Kleiweg en oost-west via nieuwe te realiseren verbinding over de Vliet).

Uitstekende fietsparkeervoorzieningen in Pasgeld

Er wordt al langer gesproken over een verbinding over de Vliet, waarbij de vraag te stellen is welk doel die verbinding moet hebben en voor welke soorten verkeer deze verbinding dient? Er van uit gaande dat het hier een wandel/fietsverbinding betreft, is de vraag te stellen welke voorzieningen hier voor fietsers mee ontsloten worden?

Vraag: op welke termijn zal de verbinding over de Vliet gerealiseerd worden?

Vraag: is er binnen de begroting ruimte voor de verbinding over de Vliet?

Vraag: voor welke soorten verkeer zal deze verbinding gerealiseerd worden?

Vraag: welke voorzieningen worden ontsloten met deze verbinding?

Tot slot lijkt het er op dat de gemeente Rijswijk zich inzet om Pasgeld als een doorgangsgebied te positioneren voor bewoners ten noorden van Pasgeld die ten zuiden van Pasgeld zullen werken, studeren of faciliteiten zullen gebruiken. Het ligt in de lijn der verwachting, onder meer in verband met de opkomst van elektrische fietsen en speed pedelecs dat de snelheidsverschillen op fietspaden toe zullen nemen, alsmede de drukte.

Vraag: Heeft de gemeente Rijswijk uitgewerkt wat de impact voor drukte en verkeersveiligheid is van een sterk toegenomen aantal fietsers?

Vraag: welke maatregelen stelt de gemeente Rijswijk voor om met name de Lange Kleiweg als doorgaande route te benadrukken en niet het (nu al drukke) Jaagpad?

Openbaar vervoer

Ruimte reserveren voor halteplaats / station Rijswijk Buiten

Buslijn met voldoende hoge frequentie door Pasgeld

Reeds in het Masterplan Rijswijk Zuid staat een station ingetekend, ongeveer ter hoogte van nieuwbouw 'de Koploper'. Het Masterplan is vastgesteld in 2009. Er schijnt in het verleden door de gemeente een haalbaarheidsonderzoek verricht te zijn naar dit station, getallen die genoemd worden zijn 1000 of 2000 reizigers per dag, ProRail en de Nederlandse Spoorwegen hanteren verschillende normen.

Navraag bij ProRail heeft duidelijk gemaakt dat er de komende jaren geen realisatie van station Rijswijk Zuid/Buiten op de planning staat. Eind 2022 heeft de MRDH aangekondigd een nieuw haalbaarheidsonderzoek te verrichten.

Voor het openbaar vervoer in de regio Haaglanden, waar Rijswijk deel van uitmaakt, zijn de volgende concessies, met bijbehorende data, van belang:

Concessie Haaglanden Stad (2020-2034), deze concessie omvat het busvervoer in Den Haag en Rijswijk.

Concessie Rail Haaglanden (2017-2031), deze concessie omvat alle tramlijnen van de HTM, inclusief Randstadrail

Concessie Haaglanden Streek (2019-2030), deze concessie omvat het busvervoer in de omgeving van Den Haag. Voor deze concessie zijn feitelijk alleen de lijnen 53 en 61 relevant, eerstgenoemde is een spitslijn welke de Lange Kleiweg bedient, laatstgenoemde is een doortrekking van lijn 61 van de stadsdienst Delft, welke loopt van Station Delft via Sion en de muziekwijk naar Station Rijswijk.

Voor alle concessies geldt dat de OV-autoriteit de MRDH is; de eerste twee concessies zijn onderhands gegund aan de HTM, de laatste is gegund aan EBS. Voor alle concessies geldt dat de einddatum (ver) in de toekomst ligt, ruimschoots na de realisatie van woningen in Pasgeld West.

De aanstaande herinrichting van de Prinses Beatrixlaan zou een uitgelezen kans zijn om een lightrailverbinding richting Delft mogelijk te maken, welke aan zou kunnen sluiten op de bestaande HTM lijnen 16 en 17.

Vraag: is een lightrail verbinding tussen Delft en Rijswijk/Den Haag via de Prinses Beatrixlaan een onderwerp van onderzoek van de MRDH?

Vraag: wat is het belang van zowel de buslijn als de realisatie van station Rijswijk Buiten voor de effectiviteit van STOMP?

Vraag: Op welke wijze gaat de gemeente realisatie bespoedigen?

In het algemeen is inmiddels ruimschoots aangetoond dat voor buitenstedse gebiedsontwikkeling zoals Pasgeld de tijdige beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer een vereiste is om grootschalig gebruik van private mobiliteit (lees: auto's) te verminderen. Het lijkt er op dat met name deze component in de mobiliteitstransitie mager uitgewerkt is. Dit is belangrijker voor Pasgeld aangezien de gemeente wenst te ontwikkelen met een forse reductie in parkeercapaciteit ten opzichte van het geprojecteerde aantal woningen.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit aanwezig in het gebied.

Enkele onderzoeken (welke) hebben aangetoond dat, hoewel het aantal aanmeldingen bij deelmobiliteitsplatforms hoog is, het daadwerkelijk gebruik tegen valt. Inmiddels zijn diverse aanbieders van deelmobiliteit dan ook weer gestopt.

Vraag: welke concrete plannen heeft de gemeente om deelmobiliteit in Pasgeld te realiseren?

In het coalitieakkoord 2022 – 2026 wordt al een voorschot genomen op de noodzaak tot het ondersteunen van deelmobiliteit uit publieke middelen, “We blijven het gebruik van deelmobiliteit stimuleren en faciliteren, bijvoorbeeld in de vorm van coöperatieve deelmobiliteit.”

Vraag: in welke vorm ziet de gemeente stimulering en facilitering vorm krijgen?

Vraag: is hier financiële ruimte voor (gereserveerd)?

Vraag: behoort het aanbieden van deelmobiliteit tot de kerntaken van een gemeente?

Voor de hand liggend zou zijn deelmobiliteit op te nemen in de concessie voor openbaar vervoer. Echter, en zoals eerder besproken, deze concessies liggen vast tot 2030 of later.

Vraag: welke concrete toezeggingen kan een wethouder doen over zaken die zich (ver) na zijn huidige termijn af zullen spelen?

Auto (rijdend)

Autoverkeer knippen op de Lange Kleiweg

Monitoren autoverkeer op de Lange Kleiweg

Lopen en fietsen hebben voorrang op de auto

Snelheidslimiet van maximaal 30 km/u

In het voorontwerp bestemmingsplan is een knip geprojecteerd op de Lange Kleiweg, onduidelijk precies waar, maar op basis van kaartjes in het voorontwerp tussen de ingang naar de TNO-locatie en de aansluiting van de Laan van 't Haantje op de Lange Kleiweg.

Deze knip beperkt de bereikbaarheid van Rijswijk Buiten in het algemeen en Pasgeld in het bijzonder tot de afrit Rijswijk (vanaf de A4) en de Wateringseweg (vanuit Delft). Deze laatste weg is nauwelijks als doorgaande weg te kwalificeren, gezien de wegversmallingen ter plaatse. Dit betekent dat in geval van een calamiteit op of in de buurt van de afrit Rijswijk of de Prinses Beatrixlaan grote delen van Rijswijk Buiten de facto onbereikbaar worden. De aanwezigheid van drie bruggen op de Wateringseweg leidt er tevens toe dat deze weg ongeschikt is voor zwaarder verkeer.

Momenteel is de A4 één van de grootste fileknelpunten van Nederland, en staat er elke middag een file op de A4 bij Rijswijk (richting Rotterdam). Deze file ontstaat deels door een compleet gebrek aan capaciteit op de afrit Rijswijk. Dit capaciteitsgebrek leidt tot overloop op de afrit Plaspoelpolder, waarna automobilisten enerzijds de file vermijden door over de Polakweg, de Lange Kleiweg en de Wateringseweg of de Laan van het Haantje richting de A4 te rijden. Anderzijds gebruikt bestemmingsverkeer voor Sion en Parkrijk de eerder genoemde route via de Polakweg en de Lange Kleiweg. Het plaatsen van een knip op de Lange Kleiweg zal enerzijds leiden tot grotere verkeersdruk op de afrit Rijswijk, anderzijds zullen automobilisten door Oud-Rijswijk rijden om op die manier Rijswijk Buiten te bereiken. Dit zelfde zal gelden voor verkeer dat Den Haag Zuidwest als bestemming heeft.

Voor wat betreft het verlagen van de snelheid op de Lange Kleiweg kan gesteld worden dat het weinig zinvol is de maximum snelheid te verlagen zonder verkeerstechnische ingrepen of controle.

Auto (geparkeerd)

Parkeernorm van max 1,3

Niet parkeren op eigen perceel (bijv. oprit of carport)

Parkeren zo veel mogelijk concentreren

Parkeervergunningen en -handhaving

Een parkeernorm van max 1,3 per gerealiseerde woning levert voor Pasgeld West een totaal aantal parkeerplaatsen van 1430 op. Echter met name voor de te realiseren meergezinswoningen in Pasgeld West rekent de gemeente met een fors lagere parkeernorm, resulterend in grofweg een halvering van het aantal parkeerplaatsen in Pasgeld West. De wet biedt gemeentes geen handvatten privaat autobezit te beperken.

Vraag: welke maatregelen gaat de gemeente nemen om privaat autobezit te ontmoedigen?
Vraag: welke maatregelen gaat de gemeente nemen om te voorkomen dat een te beperkt aantal parkeerplaatsen in Pasgeld West parkeerproblemen gaat opleveren in andere delen van Rijswijk Buiten, zoals Parkrijk of Pasgeld Oost?

Invoering betaald parkeren is een voldongen feit, dit is vastgelegd in het coalitieakkoord. Coalitieakkoord stelt voor 1^e en 2^e vergunning gelijk te beprijzen. Met gelijk beprijzen van de tweede vergunning zal betaald parkeren hoogstens leiden tot een additionele inkomstenbron voor de gemeente, maar niets doen om de parkeerdruk zoals te verwachten in Pasgeld West te verkleinen.

Vraag: op welke wijze draagt de invoering van betaald parkeren bij aan het doel van de mobiliteitstransitie van Pasgeld?

Mobiliteitstransitie

“We maken lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit aantrekkelijk” is het uitgangspunt van de mobiliteitstransitie Pasgeld, op basis waarvan het voorontwerp wijziging bestemmingsplan gemaakt is. Ook het coalitieakkoord geeft wenken met betrekking tot mobiliteit.

Helaas moet de conclusie getrokken worden dat op de onderdelen OV en deelmobiliteit de uitwerking van de mobiliteitstransitie te wensen over laat. Ook is het onduidelijk in welke mate er financiële dekking is voor de plannen op alle onderdelen van de mobiliteitstransitie, dit is in het coalitieakkoord niet terug te vinden. Flankerend beleid, belangrijk voor de succesvolle implementatie van de STOMP-principes, is mager uitgewerkt, en de gemeente Rijswijk heeft er in het verleden genoeg blijk van gegeven een dialoog met belanghebbenden maar in beperkte mate succesvol te kunnen regisseren.

Concretisering van plannen op het gebied van deelmobiliteit en met name openbaar vervoer is urgent. Er moet op korte termijn helderheid komen over de mate waarin hoogwaardig openbaar vervoer in Rijswijk Buiten als geheel en Pasgeld in het bijzonder gerealiseerd gaat worden, ter voorkoming van wederom het scenario waar gemeenten in Nederland in uitblinken, de realisatie van de woonwijk alvorens de realisatie van het openbaar vervoer ter hand te nemen.

Gezien de korte tijdlijnen waar de gemeente op stuurt, met een start van de realisatie in hetzij het 4^e kwartaal van 2023 dan wel het 1^e kwartaal van 2024 kan er niet gewacht worden met uitvoering, ter voorkoming van een scenario waarin de geschat 2200 bewoners van de 1100 woningen zich genoodzaakt zien een auto aan te schaffen. Dat scenario zou een rampzalige uitwerking hebben op luchtkwaliteit, mobiliteit en leefbaarheid in Rijswijk Buiten.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal in Pasgeld West een evenwichtige toedeling van de mobiliteitsfuncties wordt aangetast in een fysieke leefruimte die toch al gekenmerkt wordt door grote druk op de mobiliteit.

7. Woningdichtheid

De kern van onze opmerkingen en vragen betreft de woningdichtheid, waardoor duurzaamheid en leefbaarheid van Pasgeld West op de aspecten van waterhuishouding, verkeer, groen, recreatie en natuurbescherming in de knel komen. In het vigerende Bestemmingsplan Sion 't Haantje is voor Pasgeld West het aantal van 575 woningen opgenomen. Een woningdichtheid van 35/ha.

In het Ontwerp staat dat 200 woningen vanwege de DSM-geurcontour niet in Parkwijk kunnen worden gerealiseerd. Die worden nu om financiële redenen toegevoegd aan het programma van Pasgeld West. Het aantal woningen stijgt dan van 575 naar 775. De woningdichtheid in Pasgeld West neemt dan toe tot $775/16 = 48/ha$. De woningdichtheid in Parkwijk neemt af tot $1150/25 = 46/ha$.

Daarbovenop worden in het Ontwerp er nog eens 200 tot 225 woningen opgeplust, waardoor de woningdichtheid in Pasgeld West verder toeneemt tot $1000/16 = 63/ha$. Meer dan tweeënehalf maal zoveel dan in Sion. Zie tabel 1.

Tabel 1 Woningdichtheden Rijswijk Zuid

	Sion	Parkwijk	Pasgeld West Voorontwerp BP	Pasgeld West Huidig BP Sion 't Haantje
Hectare	53	25	16	16
Woningen	1250	1150	1000	575
Dichtheid p/ha	24	46	63	35

In het Ontwerp ontbreekt een goede beoordeling voor de ingrijpende toename (vrijwel verdubbeling) van de woningdichtheid van Pasgeld West van 35 woningen/ha in het bestaande Bestemmingsplan Sion/'t Haantje naar 63 woningen/ha.

Conclusie kan niet anders zijn, dan dat met de verdubbeling van het woningaantal een evenwichtige toedeling van de overige functies die moeten zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving onder grote druk komt te staan.

Conclusie: alternatief van het Landschapspark Pasgeld

Ons inziens voldoet het Ontwerp onvoldoende aan de maatstaven van de vereiste 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties binnen de fysieke leefomgeving' en daarmee aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening.

De door uw College en de voltallige gemeenteraad eerder aangenomen motie van D66 stelt dat dit hoge aantal woningen alleen gerealiseerd mag/kan worden indien voldaan kan worden aan eisen van behoud van biodiversiteit; van goede ecologische verbindingen en van een robuust watersysteem en passende mobiliteitsvereisten. Hier wordt ons inziens onvoldoende aan voldaan. Wij dringen dan ook aan op handhaving van het bestaande Bestemmingsplan Sion/'t Haantje als uitgangspunt. Bij het overleg over de invulling daarvan betrekken wij graag het door ons ingebrachte ontwerp voor het Landschapspark Pasgeld. Zie figuur 2.



LANDSCHAPSPARK PASGELD

Figuur 2 Alternatief ontwerp voor een Landschapspark Pasgeld

Wij lichten onze inspraakreactie graag mondeling toe en zijn bereid tot overleg.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Natuurlijk Delfland
Geert van Poelgeest

Coördinator Natuurbescherming
Huub van 't Hart

Voorzitter Pasgeld Natuurlijk
Ernst Hoyer

Penningmeester Pasgeld Natuurlijk
Ben Mulder

Bijlage 1. 2022 10 04 Inspraakreactie Voorontwerp Pasgeld West Rijswijk

Werkgroep Pasgeld

www.pasgeldnatuurlijk.com
[facebook.com/pasgeldnatuurlijk](https://www.facebook.com/pasgeldnatuurlijk)
Instagram: #pasgeldnatuurlijk
Twitter: PasgeldNatuurlijk
pasgeldnatuurlijk@gmail.com



Werkgroep Pasgeld is een organisatie van bewoners, omwonenden, betrokkenen en belanghebbenden van Pasgeld

Natuurlijk Delfland

www.knnv.nl/afdelingDelfland
Facebook: NatuurlijkDelfland
Instagram: NatuurlijkDelfland
Twitter: NatuurlijkDelfland
NatuurlijkDelfland@knnv.nl



Natuurlijk Delfland

Afdeling van de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging

5 oktober 2022

Betreft: Inspraakreactie/anticiperende zienswijze Voorontwerp Bestemmingsplan Pasgeld West

Gemeente Rijswijk
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders en gemeenteraad
2280 HH RIJSWIJK

Geacht College en gemeenteraad,

Over het door u uitgebracht Voorontwerp Bestemmingsplan Pasgeld West hebben wij 55 opmerkingen en vragen die wij u hierbij in onze anticiperende zienswijze aanbieden. Wij zien de duidelijke antwoorden op deze vragen graag tijdig tegemoet, aangezien ze essentieel zijn voor het proces en als input dienen voor de uiteindelijke zienswijze.

1. Woningdichtheid

De kern van onze opmerkingen en vragen betreft de woningdichtheid, waardoor duurzaamheid en leefbaarheid van Pasgeld West op de aspecten van waterhuishouding, verkeer, groen, recreatie en natuurbescherming in de knel komen. In het vigerende Bestemmingsplan Sion 't Haantje is voor Pasgeld West het aantal van 575 woningen opgenomen. Een woningdichtheid van 35/ha.

In het Voorontwerp staat dat 200 woningen vanwege de DSM-geurcontour niet in Parkwijk kunnen worden gerealiseerd. Die worden nu om financiële redenen toegevoegd aan het programma van Pasgeld West. Het aantal woningen stijgt dan van 575 naar 775. De woningdichtheid in Pasgeld West neemt dan toe tot $775/16 = 48/ha$. De woningdichtheid in Parkwijk neemt af tot $1150/25 = 46/ha$.

Daarbovenop worden in het Voorontwerp er nog eens 200 tot 225 woningen opgeplust, waardoor de woningdichtheid in Pasgeld West verder toeneemt tot $1000/16 = 63/ha$. Meer dan tweeënehalf maal zoveel dan in Sion. Zie tabel 1.

Tabel 1 Woningdichtheden Rijswijk Zuid

	Sion	Parkwijk	Pasgeld West Voorontwerp BP	Pasgeld West Huidig BP Sion 't Haantje
Hectare	53	25	16	16
Woningen	1250	1150	1000	575
Dichtheid p/ha	24	46	63	35

In het Voorontwerp ontbreekt een goede beoordeling voor die grote woningdichtheid en de effecten:

- a. Een argumentatie voor die bijna verdubbeling van 575 naar 1000 ontbreekt in het Voorontwerp, anders dan de puur rekenkundige. In het Bestemmingsplan Sion 't Haantje staat nu eenmaal dat in Rijswijk Zuid er 3400 woningen gerealiseerd gaan worden en dan zal dat ook gebeuren.
- b. De hele beoordeling of die verdubbeling naar 1000 woningen überhaupt wel mogelijk is ontbreekt.
- c. De Bijlage 1 Passende MER-beoordeling ontbreekt.
- d. De Bijlage 2 Luchtkwaliteitsonderzoek KuiperCompagnons ontbreekt.
- e. De Bijlage 10 Waterhuishoudkundig Plan van Arcadis ontbreekt.
- f. Het uit Bijlage 14 Rapport VanderHelm Soortgericht onderzoek voortvloeiende volgens de Wet natuurbescherming noodzakelijke vervolgonderzoek ontbreekt. Uit de informatie van de gemeente als gevolg van ons eerdere Woo-verzoek blijkt dat dit pas eind 2022 of later kan worden opgeleverd.
- g. De Bijlage 16 NOX Advies Stikstofdepositieberekening ontbreekt.
- h. Toetsing aan gemeentelijk beleid ontbreekt met als voorbeeld de toets of in Pasgeld West 77 m2 groen per woning binnen 500 meter wordt gerealiseerd.
- i. Het antwoord van de gemeente op ons nog lopende beroep bij de Rechtbank Den Haag tegen de voorbelasting Pasgeld West ontbreekt.

Op 12 oktober 2021 heeft de raad weliswaar het raadsvoorstel van het College van B&W aanvaard voor de bouw van 1000 woningen, maar de raad en het College hebben tevens de D66-motie aanvaard, die luidt als volgt:

“De gemeenteraad van Rijswijk, in vergadering bijeen op 12 oktober 2021, gehoord hebbende de beraadslagingen;

Overwegende

- De aanbevelingen van de klankbordgroep zoals weergegeven in het schetsboek Pasgeld in potlood;
- De ingebrachte variant ‘Landschapspark Pasgeld’;
- Het natuurwaardenonderzoek Pasgeld (Tauw);
- De maatschappelijke kosten-batenanalyse voor Pasgeld-West en Pasgeld-Oost;

Constaterende

- Dat het raadsvoorstel Hoofdplanstructuur staat of valt bij een goede uitwerking;
- Dat er grote zorgen zijn over de mobiliteitsdruk in Rijswijk en de bijdrage van de ontwikkeling van Pasgeld aan deze mobiliteitsdruk;

Voorts overwegende

- Dat het activeren van versterken van natuurwaarden door betrokkenen bij de ontwikkeling van Pasgeld van groot belang wordt geacht;
- Daarbij ook de waterberging van belang is;

Verzoekt het College

- Uiterlijk eind 2022 een kwantitatief verkeerskundig onderzoek te hebben afgerond, in samenhang met (toekomstige) woningbouw in Rijswijk en omliggende gebieden, en de conclusies daaruit en te nemen maatregelen aan de raad te presenteren voor besluitvorming;
- Bij de uitwerking van de hoofdplanstructuur geen extra waterberging toe te staan in het Slagenlandschap bovenop noodzakelijk voor de A4; noodzakelijke waterberging elders te realiseren en daarbij ook de ontwikkeling in Pasgeld West en Oost te betrekken;
- Het Tauw-rapport als leidraad te nemen bij de uitwerking van de hoofdplanstructuur en ontwikkelaars (zoals Synchron) vragen hieraan creatief een goede bijdrage te leveren;

- Een normerings- en toetsingskader voor groen en klimaatadaptief bouwen nader te bepalen, en dit voor te leggen aan de raad voordat met de huizenbouw wordt gestart;
- De voorbereidingswerkzaamheden voor Pasgeld Oost zo te plannen dat deze een minimale impact hebben op de omliggende omgeving;”

De motie biedt de raad en het College de ruimte om af te wijken van het besluit om 1000 woningen te realiseren indien blijkt dat de effecten van dit programma niet overeenkomen met de in de motie opgenomen uitgangspunten over mobiliteitsdruk, waterberging, groen en natuurwaarden.

Vraag 1:

Zie de lijst van hierboven opgesomde ontbrekende bijlagen. Een groot deel van de effecten op verkeer, water, groen en natuur zijn niet bepaald. De Passende beoordeling/Plan MER ontbreekt.

De vraag is dan of de motie op cruciale onderdelen is uitgevoerd in het Voorontwerp?

Vraag 2: Zoals u weet gaan wij in ons alternatief van het Landschapspark Pasgeld uit van een aanzienlijk lagere woningdichtheid.

Houdt het College er rekening mee dat de raad tot de conclusie komt dat het programma van 1000 woningen niet uitgevoerd kan worden vanwege de effecten van mobiliteitsdruk, water- en groencompensatie, stikstofdepositie en natuurbescherming?

Vraag 3: Zo ja, is het dan niet verstandig om de verdichting te laten plaatsvinden in de al met kantoor- en winkelbebouwing versteende delen van Rijswijk in de Boogaard, Kesslerpark en het Havenkwartier?

En is het dan niet verstandig om de in het Tauw-rapport benadrukte, al aanwezige en potentiële natuurwaarden in Pasgeld te ontwikkelen als groene contramal voor die verdichting?

Vraag 4 Is de grote woningdichtheid in Pasgeld West niet in strijd met de doelstelling van Pasgeld West in zowel Masterplan als het Bestemmingsplan Sion 't Haantje?

Hierin staat dat: “Op het Rijswijkse bedrijventerrein de Plaspoelpolder zijn internationaal opererende bedrijven gevestigd zoals Shell en het EPO (European Patent Office). Direct aan de zuidzijde, in Delft, is het bedrijf DSM gevestigd.” en “Het kan daarmee een aantrekkelijke locatie worden voor de regionale woningmarkt en voor de specifieke markt van expats en kenniswerkers uit de directe omgeving.”

Die aantrekkelijkheid voor kenniswerkers is gebaseerd op een woningdichtheid van 35/ha in plaats van op de nu voorgenomen 63/ha. Deze doelstelling staat daarmee onder druk.

Vraag 5: In het Voorontwerp stelt u dat de provincie Zuid-Holland u ertoe heeft gebracht om 200 woningen extra op te nemen in Pasgeld West. Kunt u specifieke documentatie overleggen waaruit blijkt dat de provincie de gemeente heeft verplicht, gestimuleerd of opgeroepen in welke zin dan ook om 200 woningen extra op te nemen?

Vraag 6: In het overleg met de gemeenteraad en organisaties van 30 september 2021 (Forum Stad) over uw Raadsvoorstel Hoofdplanstructuur Pasgeld wordt de grondexploitatie (grex) aangewezen als oorzaak voor het verhogen van het aantal woningen. De beweegredenen van de provincie om 200 woningen aan het programma toe te voegen wordt niet genoemd. Niet in het raadsvoorstel en niet in het verslag van de bijeenkomst. Heeft u hier een verklaring voor?

Vraag 7: Eerder waren al 200 woningen uit Parkwijk toegevoegd aan het programma voor Pasgeld West vanwege de DSM-geurcontour. Ook hiervoor zijn de financiële motieven van de grondexploitatie als motivering gegeven. Acht u het niet in strijd met de vereisten van een goede ruimtelijke ordening om uit louter financiële motieven het programma voor Pasgeld West bijna te verdubbelen?

2. Integrale benadering en Passende beoordeling/Plan MER

Zowel de Werkgroep Pasgeld als Natuurlijk Delfland hebben intensief deelgenomen aan het Schetsboek-traject. Inclusief het directe contact met de wethouder en Projectbureau aangaande de invulling van het bestemmingsplan Sion 't Haantje over het wijkdeel Pasgeld West; het derde en laatste deel van dit bestemmingsplan.

Wij hebben van meet af aan grote nadruk gelegd op een integrale benadering. Dit komt neer op het integraal bekijken van het gebied Pasgeld in relatie tot Rijswijk Zuid en in relatie tot de voorgenomen, nabijgelegen, omvangrijke woningbouw in de Boogaard (2500 woningen), het Kesslerpark (2100 woningen) en het Havenkwartier (2500 woningen), dat wil zeggen in relatie tot een totaal **7100** te realiseren woningen, waarvan de toekomstige bewoners straks allemaal voor hun behoefte aan transport, natuur, water, groen en recreatie gebruik zullen gaan maken van Rijswijk Zuid. Factoren die bij een goede ruimtelijke ordening en de daarbij behorende afwegingen een belangrijke rol spelen zijn o.a. verkeersbewegingen die toenemen, geluid(soverlast), luchtkwaliteit, groen en natuur.

Een zorgvuldige, integrale benadering is in overeenstemming met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. De combinatie van de voorgenomen bouw van 1000 woningen in Pasgeld en die van de 7100 woningen direct ten noorden van het plangebied en de effecten daarvan op het plangebied op het gebied van verkeer, recreatie, groen, natuur, water, lucht en maatschappelijke voorzieningen vraagt om die zorgvuldigheid. In die afweging moet blijken of het aantal van 1000 woningen wel kan voldoen aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Vraag 8: Waarom is niet gekozen voor die integrale benadering, waarbij de effecten van de geplande bouw van 7100 woningen direct aan de noordzijde van het plangebied mee worden gewogen bijvoorbeeld in de mobiliteitsdruk, de recreatiedruk, watercompensatie en het gebruik van het groen in Pasgeld?

Vraag 9: Is de geplande bouw van 7100 woningen aan de noordzijde van het plangebied een onderdeel van de nog ontbrekende in de Bijlage 1 genoemde Passende beoordeling / PlanMER?

Vraag 10: In het Bestemmingsplan Sion 't Haantje staat in de MER-paragraaf het volgende: "De totale ontwikkeling in Rijswijk-Zuid is daarmee m.e.r.-plichtig"
Tijdens de informatiebijeenkomst is gezegd dat nog bestudeerd wordt of een MER wel noodzakelijk is. Is het niet zo dat de verplichting tot een milieu-effectenrapportage voortvloeit uit wat hierboven vermeld staat?

Vraag 11: Is een evaluatie c.q. herbeoordeling van de in de MER uit, *nota bene*, 2010 opgenomen aspecten als woningdichtheid, verkeer, luchtkwaliteit, groen, water en natuur niet absoluut noodzakelijk?

Vraag 12: Het PlanMER staat *wel* in de Bijlagen bij het Voorontwerp vermeld, maar is *niet* beschikbaar. Wanneer komt dit beschikbaar en zal dit leiden tot een verlenging van de inspraakperiode van dit Voorontwerp in overeenstemming met de datum van ter beschikkingstelling?

3. Mobiliteit

Algemene opmerkingen:

- i. Er wordt in het voorontwerp Bestemmingsplan "Pasgeld West" (pagina 19) gesproken over niet-gerealiseerde planruimte in deelgebied Parkrijk. Deze planruimte omvat ongeveer 200 woningen.
- ii. Het voorontwerp bespreekt de mogelijkheid tot realisatie van een (lightrail) halteplaats langs de bestaande spoorlijn Den Haag – Delft.

- iii. De Prinses Beatrixlaan wordt zowel door gemeente Rijswijk als gemeente Den Haag gezien als een belangrijke ontsluitingsroute richting de A4. Omgekeerd is de afrit Rijswijk daarmee een belangrijke ontsluiting richting zowel Den Haag Zuidwest als Rijswijk Buiten.
- iv. Met de geplande bouw van 1100 woningen in Pasgeld is het totaal aantal woningen in Rijswijk Buiten opgelopen tot 3910. Gemeente Rijswijk hanteert een norm van 1.3 voertuig per huishouden. Dit levert voor Rijswijk Buiten 5083 voertuigen op. Dit is exclusief additionele voertuigen (en bijbehorende voertuigbewegingen) als gevolg van commerciële activiteiten en nutsvoorzieningen (industrie; twee scholen; gezondheidscentrum; winkels)
- v. Het laatste kwantitatieve verkeersonderzoek voor Rijswijk Buiten (Sion + Parkrijk) is het onderzoek Goudappel 2011. Dit onderzoek dateert van voor de doortrekking van de A4, en neemt derhalve de zeer sterk toegenomen verkeersintensiteit op de A4 niet mee. In het verkeerskundig onderzoek uit 2021 is Sion niet meegenomen en is geen rekening gehouden met verkeersstromen door Parkrijk en Pasgeld met als bestemming Sion danwel verkeersstromen welke als sluipverkeer te betitelen zijn.
- vi. De gemeente laat in alle verkeerskundige onderzoeken de woningontwikkeling in de Bogaard (Hof van Rijswijk, The Minister), het Havenkwartier en het Kesslerpark buiten beschouwing. Voor al deze ontwikkelingen geldt dat er geschat 9230 voertuigen (met een bijpassend aantal voertuigbewegingen) toegevoegd zullen worden aan de bestaande infrastructuur.
- vii. De geplande verbreding van de A4 ter hoogte van Rijswijk zal niet vóór 2025 een aanvang nemen. Werkzaamheden ter hoogte van Rijswijk zijn door Rijkswaterstaat ingeschat in het tijdsvenster 2025-2028. Al deze jaartallen staan inmiddels i.v.m. de stikstofproblematiek ter discussie.
- viii. Het voorontwerp bespreekt de mogelijkheid tot het beperken van doorgaand verkeer door het gebied Pasgeld, dit middels een knip op de Lange Kleiweg en eventueel een knip op de Wateringseweg.

Vraag 13:

- a. Bovengenoemde knip op de Lange Kleiweg beperkt de bereikbaarheid van Rijswijk Buiten tot de afrit Rijswijk en de Wateringseweg (vanuit Delft). Deze laatste weg is nauwelijks als doorgaande weg te kwalificeren, gezien de wegversmallingen ter plaatse. Dit betekent dat in geval van een calamiteit op of in de buurt van de afrit Rijswijk of de Prinses Beatrixlaan grote delen van Rijswijk Buiten de facto onbereikbaar worden. De aanwezigheid van drie bruggen op de Wateringseweg leidt er tevens toe dat deze weg ongeschikt is voor zwaarder verkeer.
- b. Momenteel is de A4 één van de grootste fileknelpunten van Nederland, en staat er elke middag een file op de A4 bij Rijswijk (richting Rotterdam). Deze file ontstaat deels door een compleet gebrek aan capaciteit op de afrit Rijswijk. Dit capaciteitsgebrek leidt tot overloop op de afrit Plaspoelpolder, waarna automobilisten enerzijds de file vermijden door over de Polakweg, de Lange Kleiweg en de Wateringseweg of de Laan van het Haantje richting de A4 te rijden. Anderzijds gebruikt bestemmingsverkeer voor Sion en Parkrijk de eerder genoemde route via de Polakweg en de Lange Kleiweg. Het plaatsen van een knip op de Lange Kleiweg zal enerzijds leiden tot grotere verkeersdruk op de afrit Rijswijk, anderzijds zullen automobilisten door Oud-Rijswijk rijden om op die manier Rijswijk Buiten te bereiken. Ditzelfde zal gelden voor verkeer dat Den Haag Zuidwest als bestemming heeft.
- c. Afrit Rijswijk zal pas tijdens de herinrichting van de A4 gewijzigd kunnen worden. In het beste geval zal dit medio 2026 plaats vinden, realistischer is te verwachten dat de herinrichting medio 2028 plaats zal vinden. Tot die tijd zal het capaciteitsgebrek op de afrit blijven bijdragen aan dagelijkse files.

Uit bovengenoemde punten a, b en c is dan ook af te leiden dat het plaatsen van een knip op de Lange Kleiweg leidt tot een afname van de bereikbaarheid van Rijswijk Buiten, Rijswijk en

Den Haag Zuidwest. Tevens kan er gesteld worden dat het plaatsen van eerder genoemde knip op de Lange Kleiweg een potentieel gevaarlijke situatie oplevert in geval van grote verkeersdrukke of calamiteiten.

Het verdient aanbeveling, indien doorgaand verkeer over de Lange Kleiweg ontmoedigd moet worden, de Lange Kleiweg als ontsluitingsweg te zien voor Parkrijk en Pasgeld, en een knip te plaatsen op de Wateringseweg.

Overwogen kan worden, met additionele verkeerskundige ingrepen, verkeer via de Lange Kleiweg en de Laan van het Haantje te ontmoedigen door te rijden naar Delft om de weg te vervolgen richting de A4.

Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat de laatste kwantitatieve verkeerskundige studie voor Rijswijk Buiten het rapport Goudappel 2010 is, dat slechts de verkeerskundige ontwikkeling van deelgebieden Sion en Parkrijk onderzoekt. Uitvoering van een integraal verkeersplan voor de gemeente Rijswijk, waarin de onder punt vi genoemde ontwikkelingen niet meegenomen zijn strekt tot aanbeveling (zie ook de motie D66).

Tevens zou het een goed idee zijn een meer concrete, politiek haalbare uitwerking van principes zoals uiteengezet in de Strategische Mobiliteitsvisie (2019) te onderzoeken.

Vraag 14:

- a. Reeds in het Masterplan Rijswijk Zuid is er de mogelijkheid geschetst voor de ontwikkeling van een meer stedelijke kern rondom een te realiseren (lightrail) station, langs de bestaande spoorlijn Delft – Den Haag. Dit station is ook onderwerp van gesprek geweest tijdens het inspraaktraject voor Pasgeld West. Dit station kan slechts kostendekkend gerealiseerd en geëxploiteerd worden indien bepaalde reizigersaantallen bereikt worden.
- b. Er wordt geschermd met de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer in het algemeen en een verhoging van de frequentie op de spoorlijn Delft – Den Haag om het station aantrekkelijk te maken voor reizigers.
- c. Er is momenteel in de planning van Prorail geen concrete aanduiding met betrekking tot de realisatie van een station in Rijswijk Buiten.
- d. Er is momenteel in de planning van andere stadsgewestelijke vervoerders (HTM, R-Net) geen concrete aanduiding met betrekking tot aanleg van lightrail verbindingen of uitbreiding van de bestaande verbindingen. Er is wel sprake van een verhoging van de frequentie van een busverbinding via de Prinses Beatrixlaan.
- e. In het Bestemmingsplan Sion 't Haantje staat het volgende commentaar van provincie en Stadsgewest :”Station/halte Stedenbaan. Provincie en Stadsgewest vinden het opnemen van een nieuw (Stedenbaan)station op de spoorlijn Den Haag-Rotterdam in het bestemmingsplan voorbarig.”

Uit bovengenoemde punten is af te leiden dat er over de ontsluiting van Rijswijk Buiten met openbaar vervoer beperkt is nagedacht en dat belangrijke stakeholders geen concrete plannen hebben om kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren in Rijswijk Buiten. De aanstaande herinrichting van de Prinses Beatrixlaan zou een uitgelezen kans zijn om een lightrailverbinding richting Delft mogelijk te maken, welke aan zou kunnen sluiten op de bestaande HTM lijnen 16 en 17.

Vraag 15:

Als bijzonder punt moet opgemerkt worden de planruimte welke genoemd is onder opmerking i. Aangezien het voor de succesvolle realisatie van een station van belang is dat de ondergrens van het benodigde aantal reizigers bereikt wordt, is het bevreemdend te bedenken dat deze aantallen volledig toegerekend worden aan Pasgeld, en dat beschikbare planruimte in Parkrijk niet benut wordt. De vraag is wat de impact is van het niet benutten van planruimte op de grondexploitatie?

4. Groen, natuurwaarden en biodiversiteit

Vraag 16: Het uit Bijlage 14 Rapport VanderHelm Soortgericht onderzoek voortvloeiende volgens de Wet natuurbescherming noodzakelijke vervolgonderzoek ontbreekt. Uit de informatie van de gemeente als gevolg van ons eerdere Woo-verzoek blijkt dat dit pas eind 2022 of later kan worden opgeleverd. De uitslag van dit onderzoek is bepalend voor het al dan niet mogen bebouwen van een groot deel van het plangebied. Het gaat hier om de bescherming o.g.v. de Vogelrichtlijn van de habitat van een populatie (familiegroep/winterroest) ransuilen met hun jaarrond beschermde nesten en het eveneens beschermde foerageergebied met een omtrek van 1 kilometer rond die jaarrond beschermde nesten. Het voedsel van ransuilen bestaat voor 74.8% uit veldmuizen *Microtus arvalis*. Dit betekent dat jacht overwegend in open landbouwgebieden moet plaatsvinden.⁴ Deze open foerageergebieden worden gevormd door de weilanden in Pasgeld West, het rijshoutmoeras in Pasgeld Oost en het Slagenlandschap. VanderHelm⁵ zegt hierover het volgende:

“De ransuilen van het aangetroffen broedpaar foerageren in de omgeving van de nestlocatie. De fusieafstand (afstand tussen twee waarnemingen van een ransuil waarbij er vanuit gegaan kan worden dat dit hetzelfde individu/paartje betreft) van de ransuil is 1 kilometer. Het foerageergebied bestaat uit open en half open gebieden. Gemeten vanaf het nest kunnen de ransuilen daarom redelijkerwijs foerageren in het Wilhelminapark, het grootste deel van het Elsenburgerbos en het hieraan gelegen Slagenlandschap, Pasgeld Oost en Pasgeld West.”

Door VanderHelm wordt gesteld dat in het geval Pasgeld West wegvalt: “Indien deze locatie weg valt als zijnde foerageergebied, is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig in de andere genoemde gebieden.” Deze stelling wordt echter op geen enkele manier onderbouwd, noch wordt verwezen naar wetenschappelijke literatuur, waarin de stelling dat indien meer dan een kwart van het foerageergebied wegvalt er dan in de resterende driekwart voldoende foerageergebied overblijft. Zeker gezien in het licht van de zeer slechte staat van instandhouding van de ransuil. Daarbij moet nog gezegd worden dat, omdat het voedsel van de ransuil voor 74.8% uit veldmuizen bestaat, het open weiland van Pasgeld West een kwalitatief hoogwaardig onderdeel vormt van zijn foerageergebied. De veldmuis verkiest droge graslanden met een middelhoge vegetatie, maar ze komt ook voor in weilanden, ruigtes, tuinen, jonge bosaanplantingen en andere vegetatietypes zonder hoge bomen.

Het bosgedeelte van het Wilhelminapark en het Elsenburgerbos vormt maar voor een beperkt deel, namelijk de niet-bosgedeelten, een onderdeel van het foerageergebied. VanderHelm zegt er wel het volgende bij: “Indien de landschappen van deze andere gebieden veranderen, dient nader bekeken te worden of dit van invloed kan zijn op de functionele leefomgeving van de ransuil.” Inmiddels is duidelijk dat de ‘landschappen van de andere gebieden’ wel degelijk zullen veranderen. Ook in Pasgeld Oost zal het nu nog als foerageergebied voor de ransuil kwalitatief waardevolle, onbebouwde terrein bebouwd gaan worden. Dat houdt in dat ook het tweede kwart van het foerageergebied van de ransuil van Pasgeld Oost zal verdwijnen.

De open grasvelden in Wilhelminapark en Elsenburgerbos vormen een onderdeel van nu al drukbezochte en de door de aangrenzende woningbouw ten noorden en zuiden ervan in de toekomst nog veel drukker bezochte recreatieparken. Hun geschiktheid als foerageergebied voor de ransuil zal verder afnemen. Alleen het verder weg gelegen weiland van het Slagenlandschap blijft dan over.

Volgens Sovon is, zoals gezegd, de staat van instandhouding van de ransuil ‘zeer ongunstig’. Door bebouwing van het nu nog onbebouwde grasland in Pasgeld West en

⁴ Limosa 65 (1992): 1-6 Territorium- en nestkeuze bij de Ransuil *Asio otus*. Selection of territory and nest by Long-eared Owls *Asio otus*. WILLEM VAN MANEN met dank aan ROB BIJLSMA

⁵ VanderHelm Milieubeheer B.V. (2020). RYRY20201272. Soortgericht onderzoek naar vleermuizen, vogels en eikelmuis volkstuintencomplex de Schoffel te Rijswijk, d.d. 09-11- 2021

Pasgeld Oost zal de reeds zeer ongunstige staat van instandhouding door eliminatie van de robuuste en gezonde populatie ransuilen in De Schoffel nog verder worden aangetast. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat hiervoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming zal worden verkregen.

De Schoffel e.o. is tevens een habitat van de watervleermuis, de gewone en de ruige dwergvleermuis. Op dezelfde locatie staat een in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde houtopstand bestaande uit een rij van meer dan 20 bomen waar de kolonie ransuilen gebruik van maakt, waaronder de bomen met de jaarrond beschermde nesten. Bomen in een rijbeplanting, vallen, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat, onder de in de Wet natuurbescherming beschermde houtopstanden.

Houdt het College er rekening mee dat o.g.v. de Wet natuurbescherming Soortbescherming een groot deel van het plangebied niet bebouwd zal kunnen worden?

Vraag 17: Toetsing aan gemeentelijk beleid m.b.t. groen ontbreekt met als voorbeeld de toets of in Pasgeld West 77 m² groen per woning binnen 500 meter en 1 boom per inwoner wordt gerealiseerd. Het gaat dan in totaal om 1000 woningen x 77m² groen per woning = 77.000 m² ofwel 7,7 hectare groen. Kunt u aangeven waar u die 7,7 ha gaat realiseren? Wat bomen betreft gaat het dan in Pasgeld West om 3 inwoners per woning x 1000 woningen = 3000 bomen. Kunt u op een kaart van Pasgeld West aangeven waar u die gaat plaatsen?

Vraag 18: Waarom is het westelijk deel van de Parkloper ten zuiden van en aansluitend aan ATV De Schoffel in zijn geheel niet bestemd als groen, zoals in alle kaarten/ontwerpen van KuiperCompagnons in het Schetsboek-inspraaktraject tot nu toe is aangegeven?

Vraag 19: Is dit in verband met het wel bestemde NS Station en het daaraan verbonden blauwe bustracé uit de bijlage 19 Mobiliteitstransitie Pasgeld Verhaallijn, 28 juli 2021 Robert Boshouwers & Hannah Kandel (Rebel)?

Vraag 20: Op de Plankaart is een groot deel van de westelijke Parkloper bestemd als Openbaar vervoerstation. Deze bestemming mag beschouwd worden als verhard terrein. Is hier in de berekening van de benodigde groene en blauwe compensatie mee rekening gehouden?

Vraag 21: Waarom is het oostelijke talud van de spoorloot langs de spoorlijn vanaf het bestemde NS Station tot aan de Laan van 't Haantje niet als groene bestemming opgenomen? Is dit in verband met het wel bestemde NS Station en het daaraan verbonden blauwe bustracé uit de bijlage 19 Mobiliteitstransitie Pasgeld Verhaallijn, 28 juli 2021 Robert Boshouwers & Hannah Kandel (Rebel).

Vraag 22: In het Bestemmingsplan Sion 't Haantje staat als kwantitatieve groencompensatie voor de woningbouw in het hele bestemmingsplan het volgende:

“Ook wordt het gebied ten noorden van De Schoffel (circa 1,6 ha) als ecologische verbindingzone langs de Zweth/Vlietroute ingericht. De minimale breedte voor een dergelijke zone bedraagt 40 tot 60 meter, wat 0,6 tot 0,8 ha betekent. Een deel van de 1,6 ha kan ook elders in het plan als compensatie worden ingezet.”

In het Voorontwerp wordt het gebied ten noorden van De Schoffel nu bestemd voor woningbouw. Hoe verklaart u dit?

Vraag 23: Hoe wordt de in het bestemmingsplan Sion 't Haantje verankerde ecologische verbindingzone van 0,8 hectare langs de Zweth/Vlietroute dan gerealiseerd?

Vraag 24: Hoe wordt de andere helft van de 1,6 hectare ad 0,8 ha aan beloofde compensatie gerealiseerd?

Vraag 25: De gemeente heeft steeds vastgehouden aan de vigerende bestemmingsplangrens van Sion 't Haantje voor Pasgeld West. Het is daarom verbazingwekkend om nu te constateren dat grote groenblauwe delen van Pasgeld Oost, waaronder het Slagenlandschap, de Bosloper en de Parkloper terug zijn te zien als onderdeel van het Voorontwerp Pasgeld West. Zonder enig voorafgaand signaal. Noch in het traject van het Schetsboek, noch in het traject van het directe overleg met wethouder en Projectbureau Rijswijk Zuid.

Zelfs op de door KuiperCompagnons getekende plankaart op de voorzijde van dit ontwerp worden nog gewoon de grenzen van Pasgeld West uit het vigerende bestemmingsplan Sion 't Haantje gehanteerd. Dit is toch moeilijk te beschouwen als een bestendig proces van een goede ruimtelijke ordening, dat bovendien inzichtelijk is voor alle betrokkenen.

Is het toeval dat plotsklaps de groenblauwe delen van Pasgeld Oost worden ingelijfd bij Pasgeld West?

Vraag 26: Is het inlijven van de groenblauwe delen van Pasgeld Oost bij Pasgeld West bedoeld om de hoge woningdichtheid van Pasgeld West, tweeëneenhalf maal die van het wijkdeel Sion, meer acceptabel te maken?

5. Waterberging en wateroverlast

Vraag 27: Uit de tekst van het Voorontwerp wordt niet duidelijk hoeveel watercompensatie voor bebouwing van Pasgeld West noodzakelijk is en op basis van welke normen van het Hoogheemraadschap Delfland. Kunt u dit alsnog aangeven?

Vraag 28: Volgens het beleid van het Hoogheemraadschap Delfland moet de watercompensatie plaatsvinden binnen het te verharden gebied. Een groot deel, mogelijk zelfs de helft of meer wordt niet gerealiseerd in Pasgeld West, maar in de in Pasgeld Oost te realiseren Parkloper en Bosloper. Waarom geeft het Voorontwerp hier geen passende verklaring voor?

Vraag 29: Stemt het Hoogheemraadschap Delfland in met het realiseren van de helft van de watercompensatie buiten de te verharden locatie van Pasgeld West?

Vraag 30: Zo ja, welke argumenten worden door het Hoogheemraadschap Delfland gegeven om in te stemmen met deze inbreuk op hun vaste beleid?

Vraag 31: Het Waterhuishoudkundigplan staat *wel* in de Bijlagen bij het Voorontwerp vermeld, maar is *niet* beschikbaar. Wanneer komt dit plan beschikbaar en leidt dit tot verlenging van de inspraaktermijn?

Vraag 32: Eerder hebben de gemeente en het Hoogheemraadschap Delfland toegezegd dat voor omwonenden/belanghebbenden informatie over en inspraak in het Waterhuishoudkundigplan zou worden georganiseerd. Dit mede met het oog op de door bewoners aangekaarte ervaren wateroverlast. Wanneer gaat deze informatie en inspraak plaatsvinden?

Vraag 33: Gaat de toegezegde inspraak van bewoners/belanghebbenden op het Waterhuishoudkundigplan nog van invloed kunnen zijn op het Voorontwerp en zo ja binnen welke tijdsruimte had u dat willen realiseren?

Vraag 34: Op de Plankaart is een groot deel van de westelijke Parkloper bestemd als Openbaar vervoerstation. Deze bestemming mag beschouwd worden als verhard terrein. Is hier in de berekening van de benodigde watercompensatie mee gerekend?

Vraag 35: In het Bestemmingsplan Sion 't Haantje staat: "Het maaiveld moet worden opgehoogd met (bruto) ongeveer 1,5 meter om de gewenste drooglegging te bereiken.

De bestaande bebouwing komt door de ophoging van 1,5 meter in een dal terecht tussen die ophoging van de nieuwbouw en de dijken van Vliet en Kerstanjewetering. Dit zal leiden, zeker bij hevige regenval, tot het afstromen van oppervlaktewater naar de in het dal gelegen bestaande bebouwing. En/of tot verhoging van de grondwaterspiegel in de kelders van de woningen vanwege de ophoging van het maaiveld elders en het waterbedeffect die dit met zich meebrengt.

Al in eerdere overleggen met HHD, Arcadis en gemeente is gewezen op de effecten die deze maaiveldverhoging middels voorbelasting al heeft en na verdere voorbelasting nog gaat krijgen op de bestaande bebouwing langs 't Haantje, de Lange Kleiweg, Jaagpad, Pasgeldlaan en Van Hardenbroeklaan en op de voorzieningen, o.a. kinderboerderij en speeltuin, in de Drassige Driehoek.

Wat is het effect op de gewenste drooglegging van de bestaande woningen van de 1,5 maaiveldverhoging en het waterbedeffect via de druk op de venige ondergrond die dit met zich meebrengt?

6. Veiligheid - aardgasleidingen

Vraag 36: Bij de bijlagen bij het Voorontwerp bevindt zich het rapport Externe veiligheid aardgasleidingen /Rijswijk Buiten - Pasgeld West, 2 maart 2022 van de Adviesgroep AVIV BV. Hier verder aangeduid als AVIV. Niet als bijlage bijgevoegd is een, over exact hetzelfde onderwerp handelend, rapport QRA LEIDING W-514-01 EN LEIDING W-514-10 De verleggingen van de leidingen in de gemeente Rijswijk, Gasunie Transport Services B.V, 23 april 2019 van Arcadis. Hier verder aangeduid als QRA Arcadis.

Bevat het QRA Arcadis-rapport andere data, dan wel andere conclusies dan het AVIV-rapport?

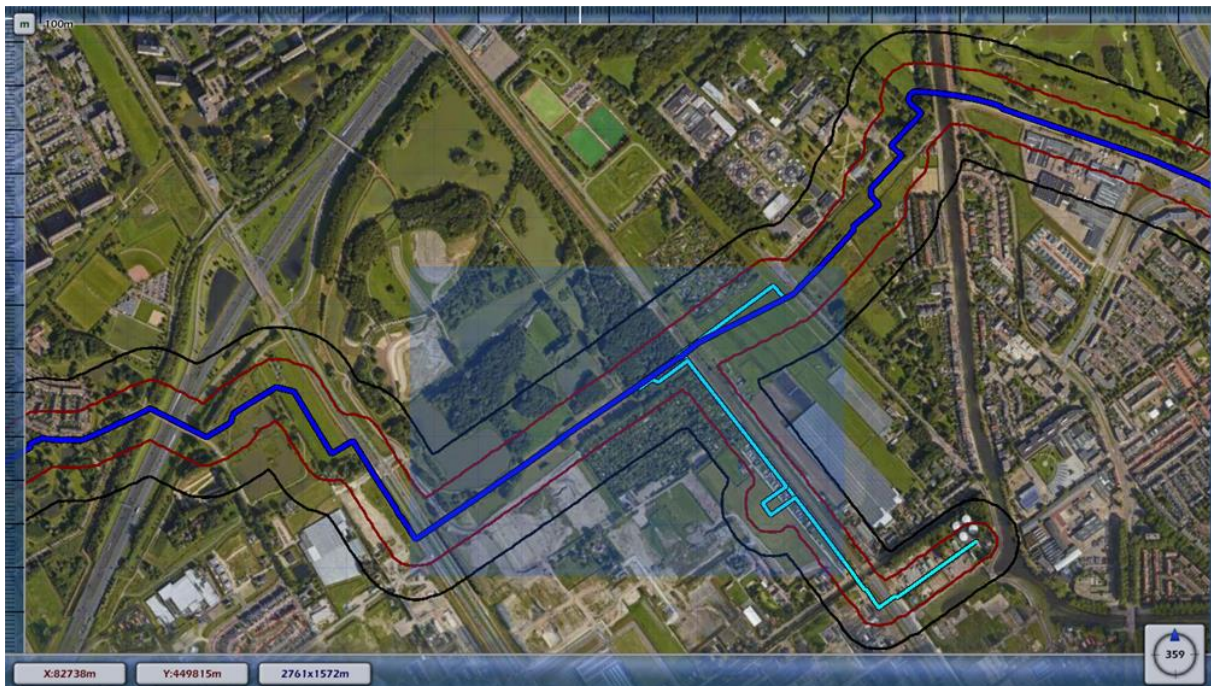
Vraag 37: Waarom is het QRA Arcadis-rapport niet toegevoegd als bijlage bij het Voorontwerp?

Vraag 38: In AVIV wordt het volgende aangegeven: "Aardgasleiding W-514-01 doorsnijdt het plangebied zodat het plangebied gedeeltelijk binnen de belemmeringenstrook van 4 m ligt. Dit wordt getoond in figuur 10. De belemmeringenstrook dient vrij gehouden te worden van bebouwing." (p. 15). Op de Plankaart heeft de belemmeringenstrook tevens de bestemming 'Openbaar vervoerstation', terwijl hier niet gebouwd mag worden. Hoe verklaart u dat?

Vraag 39: In de risicoanalyse van AVIV noch van QRA-Arcadis is voor zover bekend rekening gehouden met de bestemming van dit NS Station. Dient de risicoanalyse op dit punt niet te worden aangevuld?

Vraag 40: Is het risico van een aardgasleiding te combineren met de locatie van een NS Station?

Vraag 41: AVIV en QRA Arcadis handelen over het zogenaamde letaliteitsrisico binnen het invloedsgebied van de in het plangebied aanwezige gasleidingen. Het invloedsgebied is het gebied tussen de risicovolle inrichting en de 1% letaliteitsgrens. De 1% letaliteitsgrens is de afstand waarbij, in geval van het optreden van een groot ongeluk, 1% van de in het invloedsgebied aanwezige onbeschermden personen komt te overlijden. Voor de 100% letaliteitsgrens geldt dat hierbinnen 100% van de personen komen te overlijden.



Legenda	
Leidingen	
Leiding W-514-01 exclusief verlegging	
Overige leidingen	
Contouren	
1%-letaliteitsgrens	
100%-letaliteitsgrens	

Figuur 6 p 13 QRA Arcadis: De invloedsgebieden van de leidingen

In figuur 6 van QRA Arcadis zijn de 1% (zwarte lijn) en 100% (rode lijn) letaliteitsgrenzen te zien.

Moeten wij er van uitgaan dat binnen de rode 100% letaliteitslijnen niet gebouwd kan worden?

Vraag 42: Vormen de 100% letaliteitsgrenzen tevens ook de grenzen van de als groen bestemde Parkloper alhier?

Vraag 43: Waarom zijn de 100% letaliteitsgrenzen niet op de plankaart aangegeven?

Vraag 44: In het Voorontwerp wordt bij 4.13.1 Kabels en leidingen het volgende genoemd: "In het stedenbouwkundig plan is ter hoogte van de gas- en rioolleiding de groene zone van de Parkloper voorzien. Hier worden zodoende geen woningen gebouwd."
Waarom is deze bestemming niet op de plankaart aangegeven?

Vraag 45: In 4.6 Externe veiligheid wordt het volgende gesteld: "Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde niet, en neemt niet toe of blijft kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Zodoende kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico."

In AVIV staat dit niet. In AVIV staat dat het groepsrisico 10% van de oriëntatiewaarde bedraagt.

In dat geval kan toch niet worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico?

Vraag 46: In 4.6. Externe veiligheid staat: "In het onderzoek zijn de onderdelen waaruit deze verantwoording dient te bestaan nader beschreven."

In AVIV staan de onderdelen van deze verantwoording geenszins genoemd.

Kan deze verantwoording in het Ontwerp worden opgenomen, gezien het belang voor de veiligheid i.v.m. de ligging van een voorgenomen Openbaar vervoerstation, de bus-tracés, de fietsparkeerplaatsen, de Kiss & ride-locaties, de fiets- en wandelpaden, de fietstunnel onder het spoor en de nabijgelegen moestuinen van ATV De Schoffel?

Vraag 47: In 4.6. Externe veiligheid wordt het volgende gesteld: "... de veiligheidsregio in gelegenheid moet worden gesteld om advies uit te brengen over de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid."

Is dat advies reeds uitgebracht en zo ja waarom is dit advies niet toegevoegd aan de Bijlagen bij dit Voorontwerp.?

Vraag 48: Zo nee, wanneer komt dit beschikbaar en zal dit leiden tot een verlenging van de inspraakperiode van dit Voorontwerp in overeenstemming met de datum van ter beschikkingstelling?

7. Luchtkwaliteit

Vraag 49: Bijlage 2 KuiperCompagnons Luchtkwaliteit ontbreekt. Kunt u aangeven wanneer dit rapport wordt verwacht?

Vraag 50: Zal dit leiden tot een verlenging van de inspraakperiode van dit Voorontwerp in overeenstemming met de datum van ter beschikkingstelling?

8. Bestemming Verkeer op de Plankaart

Vraag 51: Waarom is in het westelijk deel van de Parkloper in verband met het wel bestemde NS Station het blauwe bustracé uit de bijlage Mobiliteitstransitie Pasgeld Verhaallijn, 28 juli 2021 Robert Boshouwers & Hannah Kandel (Rebel) niet als bestemming opgenomen?

Vraag 52: Waarom is in het oostelijke talud langs de spoorlijn vanaf het bestemde NS Station tot aan de Laan van 't Haantje in verband met het wel bestemde NS Station het blauwe bustracé uit de bijlage Mobiliteitstransitie Pasgeld Verhaallijn, 28 juli 2021 Robert Boshouwers & Hannah Kandel (Rebel) niet als bestemming opgenomen?

Vraag 53: Waarom is het zuidelijk deel van de Lange Kleiweg niet bestemd als Enkelbestemming Verkeer?

9. Ontbrekende bijlagen en gevolgen voor de procedure

Vraag 54: In het Voorontwerp ontbreken een aantal in de Bijlagen vermelde en niet-vermelde Bijlagen.

Wel vermelde, maar niet aangetroffen Bijlagen zijn o.a. de PlanMer, het Luchtkwaliteitsonderzoek, het Waterhuishoudkundigplan, het Stikstofdepositierapport, het integrale onderzoek natuurwaarden VanderHelm.

Niet vermeld worden rapporten die ons inziens wel degelijk als bijlage zouden moeten worden vernoemd. Dit betreft o.a. het Arcadisrapport QRA LEIDING W-514-01 EN LEIDING W-514-10 en het advies van de Veiligheidsregio aangaande de gasleidingen en mogelijk andere rapporten

Overigens komen de bijlagen vermeld op de gemeentelijke site niet overeen met de bijlagen die genoemd worden op de officiële site www.ruimtelijkeplannen.nl
Kunt u een opgave verstrekken van nog ontbrekende bijlagen en de tijdstippen waarop die worden verwacht?

Vraag 55: Ligt het niet in de rede dat de kennelijke haast en daarmee gepaard gaande deels niet aanwezige informatievoorziening en ruimtelijke onderbouwing er toe leidt dat het Voorontwerp opnieuw wordt gepubliceerd. Ditmaal voorzien van alle relevante bijlagen op de officiële site www.ruimtelijkeplannen.nl en voorzien van een nieuwe inspraaktermijn?

Wij lichten onze inspraakreactie graag mondeling toe en zijn bereid tot overleg.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter
Geert van Poelgeest

Secretaris Natuurbescherming
Huub van 't Hart

Voorzitter Werkgroep Pasgeld
Ernst Hoyer

Secretaris Werkgroep Pasgeld
Ben Mulder