

CONCEPT-VERSLAG FORUM STAD 14 september 2023

Aanwezig: <u>Voorzitter</u> Mevr. S. van Maarseveen <u>Raadsleden:</u> Mevrouw M. E. Harmsen De heer M. J. van Enk mevrouw B.M.B.T. Niesen De heer E.G.T. Braam De heer D. Cupedo De heer D.F.A. van Dam De heer M.T.F. Kaffa De heer M. van het Eind de heer A. Kosedag De heer C.P.I.M. Dolmans Mevrouw W. van der Weij De heer M. El Majjaoui De heer M. Stuijzand De heer E. v.d. Veer	
Aanwezige portefeuillehouders: Wethouder, de heer A. van de Laar Wethouder, de heer M. Wit Wethouder de heer G. J.M. van Malsen	Griffie: Forumgriffier: de heer J.C. Hoefnagel

1. Opening

De voorzitter: Dames en heren, welkom bij de Forumvergadering op donderdag 14 september op deze bijzondere locatie in Stervoorde, is voor het eerst dat we eigenlijk buiten de raadzaal vergaderen voor zover ik weet. Ik wilde ook nog even de griffie en de mensen van de techniek heel erg bedanken omdat die ervoor gezorgd hebben dat we hier toch maar zitten met alle microfoons en camera's op hun plek. Ik moet er wel bij

zeggen, nou ja, mocht er technisch iet misgaan, dan gaan we gewoon improviseren maar ik ga er gewoon vanuit dat alles goed gaat. Dus nogmaals welkom.

2. Algemeen inspreekrecht (*alle inspreekteksten zijn in te zien op ibabs bij Forumvergadering 14 september 2023*)

De griffie leest inspreektekst voor van de heer Hoyer:

Geachte raad en collegeleden,

Ik hoop, dat u een heerlijke vakantie heeft gehad. Niet te veel hitte of juist enorme wateroverlast. Ik hoop dat u weer helemaal opgeladen bent voor het nieuwe raadsseizoen. Misschien heeft u ook tijd gehad op het afgelopen jaar terug te kijken. Een jaar waarin Rijswijk werd geconfronteerd met grote financiële tegenslagen, direct te nemen, of in de nabije toekomst. Minimaal 18 miljoen verlies op Rijswijk Buiten, 1,8 miljoen extra voor de Orchart, naast meerdere andere grote financiële verliesposten zoals nóg eens 4 miljoen voor het Huis van de Stad. Als inwoners van Rijswijk maken we ons **hele grote zorgen**. De gemeente Rijswijk wil, het getal loopt telkens op, met 50% groeien. Ze heeft een gigantische, steeds groter wordende bouwambitie (vergelijkt u maar met de Stadsvisie 2030). Eigenlijk véél groter dan Rijswijk aan kan; in vele opzichten. De risico's van de deze projecten zijn torenhoog. Er dreigt een enorme financiële last op Rijswijk en haar inwoners af te komen. Huidige verliezen Neem Rijswijk Buiten. Het klopt, er zijn al enorme investeringen gedaan. Er zijn problemen geweest rond DSM en met rentestanden. Maar dat niet alleen. Tientallen dure externe partijen moeten, en hebben steeds moeten, bijspringen bij een groot aantal processen en procedures. Participatie heeft handen met geld gekost (en vooral slechts frustraties opgeleverd). Rapport op rapport moet aantonen dat meer bouwen alleen maar beter is voor klimaatadaptatie en ecologie. Dat mobiliteit en parkeren géén probleem gaat worden. Rapporten om ontheffingen voor stikstof, geluid en het verwijderen van beschermde dieren zoals ransuil, eikelmuis en watervleermuis. Ondertussen worden ontwerpen gepresenteerd met paradijselijke benamingen daarin als buurtschappen, bosplots, parkloper en groene vingers, maar uiteindelijk bij realisatie uitmonden in een versteend landschap, zie Parkrijk, de meest versteende wijk van Rijswijk. En Pasgeld West wordt nóg dichter bebouwd dan Parkrijk! In Pasgeld wil men 1100 woningen realiseren. En daarbovenop (nog niet genoemd in de ontwerpen) een school, een sporthal, bedrijven en een station. Groen wordt opgeofferd aan steen en dat wat overblijft aan door verstenning noodzakelijke waterberging. De gemeente zoekt nu naar mogelijkheden om de verliezen binnen de deelprojecten niet verder op te laten lopen. Nóg meer steen, nóg minder groen? We houden ons hart vast.

Extra toekomstige kosten We zien nu al dat de basis van de plannen in Pasgeld (en randvoorwaarde voor realisatie), de robuuste, doorlopende, groen-blauwe hoofdstructuur, buiten de deelprojecten wordt geschoven. Voor de natuur, noodzakelijke ecologische verbindingen door en onder de Lange Kleiweg en met het Wilhelminapark (zie onder andere het natuurwaarden-rapport van TAUW), brengen hoge kosten met zich mee maar worden niet meer genoemd. Er bestaat een grote kans dat deze niet zullen worden verwezenlijkt, want veel te duur. Dieren kunnen geen kant meer op: de doodsteek voor de natuur.

Hetzelfde zien we met betrekking tot vastlopende mobiliteit, parkeervoorzieningen, niet te realiseren busverbindingen, school, station, brug over het spoor, bestrijding van hittestress en wateroverlast, etcetera. Noodzakelijke voorzieningen die nu buiten de begroting vallen, maar waar Rijswijk straks keihard mee geconfronteerd wordt. De gevolgen van de versnipperde, niet- integrale benadering en de focus op uitsluitend bouwen (véél meer dan Rijswijk verplicht is), zal over een aantal jaren pijnlijk zichtbaar worden. En wat te denken van de druk op het nog bestaande groen en water in Rijswijk door het toenemende gebruik door mens en huisdier. Nu al worden het Elsenburgerbos en andere delen van Pasgeld, vrijwel niet onderhouden. Gaat u eens wandelen en kijkt u zelf eens: niet onderhouden paden, kapotte vogelkastjes, vrijwel alleen brandnetels, bramen en berenklaauw, etcetera. De kosten voor noodzakelijk toekomstig onderhoud, zéker in het licht van de aan de natuur te stellen hoge eisen, zullen zwaar op de begroting gaan drukken.

Conclusie en oplossing Rijswijk heeft een té grote groeiambitie en té veel grote bouwprojecten. Doorzetten van het huidige groeibeleid heeft onaanvaardbare financiële risico's en zal Rijswijk bovendien veranderen van, eens de meest Groene naar straks de meest Grauwe gemeente van Nederland. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Laten we daarvoor niet blijven hangen in gedane investeringen, maar kijken naar de oplopende verliezen in de toekomst bij het vasthouden aan het huidige beleid. Laten we onszelf geen zand in de ogen strooien, maar laten we integraal naar héél Rijswijk kijken. Stop dus met bouwen in het groen dat nog rest. Bouw niet in Pasgeld!

Hartelijk bedankt voor uw aandacht, langetermijnvisie en actie.

De heer Van der Ree,

Beste dames en heren van de gemeenteraad,

Ik sta hier ter vertegenwoordiging van diverse bewoners aan de madelief.

In 2017 en 2018 hebben wij gesprekken gevoerd met het projectbureau in naam van de gemeente Rijswijk om als familie een bijzonder project aan te gaan.

Namelijk de aankoop van grond in Rijswijk Buiten en het ontwikkelen van een 5-tal woningen voor 4 broers plus ouders.

Het resultaat mag er zijn, we wonen intussen al 3,5 jaar naar volle tevredenheid.

Tijdens de aankoop van de grond was er al sprake van het plan om de Van Rijnweg af te sluiten voor autoverkeer ter hoogte van het viaduct over de A4.

Zodra de Laan van Sion als rondweg zou zijn voltooid zou de afsluip plaatsvinden.

Zo kunnen we ook allen constateren dat de Van Rijnweg ter hoogte van de madelief als fietspad is aangelegd, waarin bestemmings autoverkeer te gast is.

Helaas heeft de rondweg langer geduurd en is al jaren sprake van een groeiende verkeersdruk op de Van Rijnweg.

De onderzoeken laten deze toegenomen autoverkeersdruk ook duidelijk zien.

Ik begrijp ook goed dat mensen kiezen voor de Van Rijnweg. Het geeft een buitengevoel, er zijn geen stoplichten zoals op de Prinses Beatrixlaan en voor sommige bestemmingen zal het qua aantal km net iets korter zijn als via de Prinses Beatrixlaan. Maar deelnemers aan het verkeer hebben natuurlijk moeite om verkeersveiligheid zelf in te schakelen.

We zien tal van voorbeelden van hele gezinnen in een auto, die fietsers inhalen, terwijl er ook (kinderen) op de fiets tegemoet rijden en de auto dus met snelheid er nog voorlangs schiet.

De overheid is er dan ook om verkeersdeelnemers te beschermen.

De verkeersveiligheid is momenteel enorm risicovol.

Er rijden ontzettend veel auto's op de Van Rijnweg richting de Hoekpolder en vanuit de Hoekpolder.

Zoveel auto's kan je normaal gezien alleen verwerken met een dubbele weg, apart fietspad en aparte stoep.

De Van Rijnweg ter hoogte van de Madelief kan deze verkeersdruk dan ook niet aan.

Op de kruising van de Madelief met de Van Rijnweg zou rechts voorrang moeten hebben, maar de deelnemers aan het verkeer houden hier nauwelijks rekening mee. Ze gebruiken de weg als verlengstuk van de Laan van Sion en nemen voorrang en behouden de snelheid van de Laan van Sion of de Van der Kooijweg.

Diverse bumpers zijn dan ook al gesneuveld op de verkeersdrempels. Als bewoners kan je deze turven want het geeft een enorme knal.

We zijn al vele gevaarlijke situaties verder.

Auto's die in een rijtje staan te wachten op de Van Rijnweg voor het kruispunt met de Laan van Sion, waarbij fietsers en bromfietzers ze van alle kanten voorbijschieten.

Het is helaas wachten tot....

De afsluiting gaat ook juist voor ons als bewoners van de Madelief een beperking geven.

Want ook wij kunnen dan niet meer met de auto via de Van Rijnweg naar de Hoekpolder.

Toch zien we liever gisteren als vandaag het plan volbracht worden dat de Van Rijnweg ter hoogte van het viaduct wordt afgesloten voor autoverkeer.

Snelheidsbeperkende maatregelen zullen namelijk op geen enkele wijze bijdragen aan minder autoverkeer.

Lagere snelheid als deze daadwerkelijk wordt nageleefd zal het risico iets beperken, maar dat zal nihil zien t.o.v. de vele auto's die deze route zullen blijven nemen.

De vele auto's zorgen dan nog steeds voor een onverantwoorde verkeersveiligheid.

Hopende op een spoedige opvolging, dank ik u voor de gelegenheid hiervoor het woord te krijgen.

De heer Martens: wie zegt fietspad. Maar in de praktijk rijden hier dus 3500 auto's per dag. Niks fietspad. Hoe zou u het vinden als u een huis koopt aan een weg met de bestemming fietspad en de gemeente blijft hem gebruiken als gebiedsontsluiting. Zou u dat accepteren? Wij kunnen dat helaas niet. De huidige situatie staat haaks op wat er in het plan staat beschreven. Twee, de toezeggingen. Wij zijn al vele jaren bezig om duidelijkheid van de gemeente te krijgen. Wanneer gaat de gemeente de bestemming fietspad nu uitvoeren? Wanneer wordt deze weg veiliger en rustiger, zoals de bestemming zegt? Die duidelijkheid kregen we in de afgelopen drie jaar veelvuldig. Wij hebben u deze informatie ook via de griffie verstuurd, in dat overzicht kunt u die toezeggingen vinden. Ik ga er drie uitlichten. Eén, in de raadsvergadering van 2 juli 2020, de vergadering waar het besluit over de ecoducten is genomen, zegt wethouder mobiliteit Björn Lugthart, het onttrekken van de Van Rijnweg aan het autoverkeer en de verandering naar fietspad heeft niks te maken met de meekoppelkansen, met de ecoducten dus. Een duidelijke uitspraak die terugkomt in de toezeggingen en beantwoordingen van de raadvragen die daarna volgen. Er wordt daarin niet gerefereerd naar het ecoduct maar naar het viaduct en het bestemmingsplan. Twee, in een brief aan de bewoners van 17 augustus 2020 zegt het college van B&W, conform eerdere besluitvorming wordt de Van Rijnweg op de lange termijn afgesloten voor doorgaand verkeer. Op dat moment is de Laan van Sion doorgetrokken richting de Beatrixlaan en fungeert de Laan van Sion daarmee als tweede ontsluitingsroute. Punt drie, in het Forum Stad van 22 april '21 zegt wethouder Lugthart, op termijn wordt het viaduct aangepast maar tot die tijd wordt het gewoon een fietsstraat en die kunnen we afsluiten zodra het programmabureau weg is. Zodra de sluiting via de Laan van Sion kan, zal de straat worden afgesloten, kan er geen autoverkeer meer overheen, is het een fietspad. Er kwam toezegging na toezegging, jaar na jaar. U kunt er nog meer vinden in het gestuurde overzicht, voor ons glasheldere uitspraken. Als de wethouder en het college drie jaar lang zeggen dat het viaduct afgesloten gaat worden en het ook blijven zeggen, dan mag je er als burger toch op vertrouwen dat het ook gaat gebeuren? Dan de verkeersveiligheid. Door het gebruik als gebiedsontsluitingsweg is de veiligheid op de Van Rijnweg echt niet goed gewaarborgd en wij zijn dus niet de enige met klachten hierover. Er rijden hier dagelijks 3500 auto's op een fietsstraat die daar niet op is ingericht. Uit metingen blijkt dat een groot deel ook nog eens te hard rijdt. Tussen die auto's fietsen veel kinderen. Veel van hen fietsen hier dagelijks. Dat zijn mijn kinderen, die van mijn burens en het kunnen ook uw kinderen of uw kleinkinderen zijn. Die moeten toch veilig naar school kunnen fietsen? Vorige week

nog is er een jongetje gevallen van zijn fiets omdat die schrok van een automobilist met haast. Die toeterde naar hem en zijn moeder, het jongetje viel met zijn hoofd op het asfalt en de auto reed gewoon door. Fietsers worden regelmatig afgesneden of van de weg gedrukt. Ook mijn eigen zoon ontsnapte maar net aan een aanrijding. Hij stak zijn linkerhand uit om af te slaan naar huis maar een haastige auto haalde hem aan diezelfde kant nog even snel in. Hij kon de auto gelukkig maar net ontwijken. Laat dit nou toch geen ik zei het toch situatie worden. Wacht niet op grotere ongelukken zoals op de Schaapweg. Rijswijk staat er al slecht voor qua fietsongelukken, laat dat alstublieft niet slechter worden. Tot slot, voorzitter, nog een hele korte samenvatting. De bestemming bij het viaduct is niet gebiedsontsluitingsweg, het is fietspad. Dat is het plan dat bij verkoop van woningen en grond is gepresenteerd, voer het dan ook zo uit. En wanneer je als wethouder en college drie jaar lang in het openbaar zegt, we gaan de weg afsluiten volgens het bestemmingsplan, wees dan betrouwbaar en doe het dan ook. Maar vooral ook, zorg voor een veilig fietspad. Gelukkig lijkt er na al die jaren nu eindelijk gehoor te worden gegeven aan de plannen en toezeggingen. Win het vertrouwen van de burger terug door niet alleen maar dingen te zeggen maar ze ook te doen. De vraag is vandaag en vooral volgende week daarom, hoe betrouwbaar wilt u als gemeente zijn? Aan u de keuze. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Martens. De volgende in de rij is mijnheer Van Dijk, die zal ook inspreken over de Van Rijnweg. Gaat uw gang, mijnheer Van Dijk, u heeft ook vijf minuten.

De heer Van Dijk: Dank u wel. Goedenavond, mijn naam is Erik Van Dijk, ik ben woonachtig in RijswijkBuiten, pal achter de Van Rijnweg in Sion. Ik zal in afwijking van een aantal andere sprekers toch een ander geluid laten horen. Ik heb ernstig bezwaar tegen het raadsvoorstel afsluiting Van Rijnweg voor doorgaand verkeer en wil graag ook bijdragen aan een werkbaar alternatief. Los van het feit dat al jaren de beoogde maatregel rondwaart in bestuurlijk Rijswijk, is de wereld en Nederland en Rijswijk de laatste tien, vijftien jaar erg sterk veranderd. Zo ook de verkeerssituaties, bereikbaarheid, ontsluiting en de realisatie van de wijk RijswijkBuiten Sion. Ook externe factoren waar inwoners van RijswijkBuiten niets aan kunnen doen, hebben gevolgen voor leefomgeving, bereikbaarheid en verkeersveiligheid en vragen om adequate maatregelen. De aangedragen argumenten en selectieve informatie uit onderzoeken, metingen, halve raadplegingen van direct betrokkenen sturen ongenueanceerd aan op een bepaalde besluitvorming c.q. resultaat. Andere gedachten c.q. mogelijkheden worden en passant buiten beeld gehouden. De ellende van de verhoogde gebruiksfrequentie van de sluipteg Van Rijnweg en omgeving wordt primair veroorzaakt door de verhoogde verkeersintensiteit en de langdurige puinhopen, werkzaamheden, filevormingen, beperkte beschikbaarheid weggedeelte en volledig afgesloten fietspaden op en langs de Prinses Beatrixlaan van Delft tot voorbij het A4-aquaduct en het centrum van Rijswijk zelfs. Daardoor zoeken sluwe en soms geïrriteerde verkeersdeelnemers, waaronder voetgangers maar vooral ook fietsers en auto's, alternatieve routes om de vertragingen die voor automobilisten al snel kunnen oplopen tot tien tot dertig minuten. Dat is niet goed voor je humeur als je daar dagelijks mee wordt geconfronteerd. Het onderzoek van de verkeersontsluiting in RijswijkBuiten gaat er al bij voorbaat vanuit dat de enige oplossing is het afsluiten van de Van Rijnweg. Zonder dat andere meer gebruikersvriendelijke mogelijkheden niet eens serieus worden genoemd, laat staan dat ze worden onderzocht. Eenzijdige en mijns inziens ook daardoor onbehoorlijk en eenzijdige onderbouwing van het eigen gewenste besluit wat het bestuur koste wat het kost wil doordrukken. Dat al dan niet vertekende en bij voorbaat al geïnterpreteerde cijfers laten overigens zien dat 7 procent van de 3500 verkeersbewegingen per dag van het autoverkeer wijkgebonden is. Dat zijn dus slechts 250 Sion-auto's per etmaal, om het even zo te noemen. Een simpel rekensommetje erbij maakt dat 2050 auto's per etmaal in 24 uur, dat er één per zes minuten is. Ik ga er ook vanuit dat dat cijfer niet juist is omdat niet alles 's nachts ook gewoon doorrijdt en dat de drukte op de dag zelf groter zal zijn. Tegen 1500 fietsers per etmaal, en dat zijn gemiddeld 63 fietsers per uur die de weg daar passeren. In de praktijk overdag zullen de reële cijfers natuurlijk iets hoger liggen want

het gaat wel om de reële beeldvorming van de feitelijke situatie en 's nachts fietsen nou eenmaal minder fietsers dan overdag. Dit geringe aantal Sion-automobilisten, ik praat dus over 250 mogelijke verkeersbewegingen die daar worden veroorzaakt, worden dus zwaar gestraft en benadeeld omdat er geen alternatieve mogelijkheden zijn of worden geopperd maar bij voorbaat al worden verplicht om een flink eind om te rijden via de gevraagde en ondertussen vervloekte Prinses Beatrixlaan. Zeker tijdens de spitsuren in de ochtend tussen zeven uur en halftien, rond het middaguur tussen twaalf en twee en de avondperikelen vanaf drie uur tot half zeven 's avonds. De langere omrijdtijd oplopend van 10 tot 25 minuten en enkele kilometers verder en dito extra brandstofverbruik moeten onze eigen bewoners dan maar voor lief nemen. Lichtelijk absurd om dat je eigen bewoners op te leggen. Voor de algemene verkeersveiligheid, dus voor alle weggebruikers zijn genoeg alternatieve en goedwerkende oplossingen voorhanden en worden ook elders in de naaste regio succesvol gebruikt. Daar wordt verder met geen woord over gerept en angstvallig verzwegen. De reden daarvoor heb ik niet kunnen aantreffen in de stukken, behalve dat het niet goed uitkomt in datgene wat wel is voorgesteld als maatregel. Toch bijzonder. In het voorstel wordt gesproken over gesprekken met stakeholders in de naaste omgeving. Daar blijkt thans echter dat er alleen gesproken is met een zeer kleine belangengroep in de Hoekpolder maar dat in het geheel niet is gesproken met de grootste groep direct betrokkenen, namelijk de direct aangrenzende wijk Sion pal achter de Van Rijnweg. Waardoor er weer een vertekend en onjuist en onvolledig beeld wordt geschetst maar wel hele conclusies worden getrokken. Dit is dus zeer gênant om dat te constateren. Wel wordt er klaarblijkelijk achteraf een brief gestuurd om de wijk Hoekpolder en nu ook Sion te informeren. Dat is mosterd na de maaltijd en selectief en daardoor verwerpelijk. Zolang de puinhopen en de verkeerschaos en alle andere relevante noodzakelijke voorzieningen op en langs de Prinses Beatrixlaan niet zijn opgelost kun je niet zomaar een normale dorpsweg afsluiten ...

De voorzitter: Mijnheer Van Dijk, wilt u gaan afronden? Wilt u gaan afronden? U zit bijna ...

De heer Van Dijk: Omdat de zogenaamde ...

De voorzitter: U zit nu over de vijf minuten.

De heer Van Dijk: Ik zal het afronden, ja. Omdat de zogenaamde geopperde verkeersveiligheid dat verordineert. Er zijn gewoon praktisch snel te realiseren oplossingen met zeer geringe kosten, vlot te automatiseren, vlot te helpen. Camera's plaatsen, geregistreerde wijkbewoners toelaten en borden plaatsen met alleen vergunning voor bestemmingsverkeer. Ik stel u voor om dat ook in overweging te nemen. Mijn advies, neem de suggestie over. Dank u wel voor uw aandacht.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van Dijk. Volgende spreker, mevrouw Kalk.

De heer Van Enk (CDA): Mag ik één technische vraag stellen?

De voorzitter: Ja, natuurlijk.

De heer Van Enk (CDA): Aan mijnheer Van Dijk, als dat kan, ter toelichting nog even. Want ik hoor u zeggen, slechts 7 procent van de 3500 auto's, dat verkeer is wijkgebonden. En dus maar 250 auto's Sion per etmaal. Wat bedoelt u met dat argument?

De heer Van Dijk: Nou, op het moment dat er 3500 verkeersbewegingen zijn en het blijkt uit het rapport dat 7 procent, en 7 procent van 3500 is ongeveer 250.

De heer Van Enk (CDA): Wijkgebonden. Ja. En dat overige komt dus incidenteel in de wijk. Door de wijk? Doorgaand verkeer.

De heer Van Dijk: Sorry, ik versta u heel slecht.

De heer Van Enk (CDA): Wat is uw argument daarbij? Wat wilt u daarmee zeggen?

De heer Van Dijk: Dat voor 7 procent van de inwoners van de wijk Sion, dat die dus gedwongen worden om om te rijden terwijl ze feitelijk geen oorzaak zijn van de overbelasting in dat traject. En dan praten we over een klein aantal, zo simpel ligt het. En niet over 3500 verkeersbewegingen want dat is wel heel erg veel. En die moeten juist worden voorkomen dat die de gelegenheid krijgen dus gewoon borden neerzetten, camera's, vergunningen verlenen, et cetera. En boetes uitdelen, toezicht en handhaven.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dijk. Dat is duidelijk. Mevrouw Koole. Mevrouw Koole gaat inspreken over Pasgeld. Mevrouw Koole, u heeft ook vijf minuten.

Mevrouw Koole: Dank u wel, voorzitter. Goedenavond leden van Forum Stad. Daar sta ik weer voor de zoveelste keer. Ik wil het vanavond hebben over het voorontwerp bestemmingsplan West, waar u over geacht wordt te stemmen. Ik wil u dringend verzoeken tegen dit plan te stemmen, tegen het voorliggende plan te stemmen moet ik zeggen. En wel om de volgende reden. In 2019 tijdens de eerste bewonersvergadering werd er al gevraagd, hoe zit het met de mobiliteit, hoe zit het met de infrastructuur? Daar kon men toen geen antwoord op geven. Vier jaar later ligt er nog steeds geen goed mobiliteitsplan. Met 1110 woningen dadelijk in Pasgeld, met evenzoveel auto's omdat er geen openbaar vervoer is, en waarschijnlijk nog meer auto's die daar snel bij zullen komen. Dat zijn misschien 1500 auto's die erbij komen. Het hele gebied is niet berekend op zoveel verkeer. Vervolgens, het water. De bewoners van Pasgeld hebben nu al natte voeten. Diverse mensen zitten met pompen in de kelders, verzakkingen en dat wordt almaar erger. Volgens de gemeente kan dit niet komen door de voorbelasting. Echter, als je voorbelast dan verander je de samenstelling van de bodem. Ook wordt gesteld dat Pasgeld West te ver weg ligt van oost. Maar dat klopt niet want alles is met elkaar verbonden. Let op de wet van de communicerende vaten. Druk op één punt, het andere punt gaat omhoog. Dat is waarschijnlijk wat hier ook het geval is. Er wordt nu wel onderzoek gedaan, er zijn vijf cilinders in de grond geslagen om te kijken maar de voorbelasting wordt vreemd genoeg buiten beschouwing gelaten. Het volgende punt. De ecologische zones, het is al eerder gezegd, die worden niet gerealiseerd. Dat is toch een van de voorwaarden die in diverse moties ook naar voren komt? Dus waarom komen die ecologische zones er niet? Dat komt waarschijnlijk omdat er al zo'n enorm tekort is en groen en ecologie kosten nu eenmaal geld. Ook de bos- en parkloper, die zullen waarschijnlijk niet gerealiseerd gaan worden. Met name omdat de parkloper ook voor een heel groot gedeelte over eigen terrein van TNO loopt. Die zijn daar ook al niet zo vrolijk over dat dit soort landjepik gedaan wordt. Vervolgens hebben we het stikstofverhaal. Dat wordt ook maar even buiten beschouwing gelaten. De verwachting is dat de stikstofnorm wordt aangescherpt en dat er straks binnen 25 kilometer van Natura 2000-gebieden alles op slot gaat. Mijn volgende punt is de ransuil en vleermuis. Er ligt ondertussen wel een verzoek tot ontheffing van de ransuil en de watervleermuis bij ODH maar het is nog niet gepubliceerd. Ergo, het voorontwerp bestemmingsplan West mag dus eigenlijk niet eens hier al besproken worden. Voor vragen graag naar werkgroep het pasgeldnatuurlijk.com, we gaan graag met u in gesprek. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Koole. De volgende spreker is mevrouw De Leur ook over Pasgeld. Gaat uw gang, mevrouw De Leur. U heeft ook vijf minuten.

Mevrouw De Leur: Goedenavond, voorzitter, goedenavond, gemeenteraad. Nou, niet zo lang geleden heb ik hier ook ingesproken en u vlak voor het zomerreces opgeroepen om een list te verzinnen om onder het ontwerp bestemmingsplan Pasgeld West uit te komen of het op zijn minst qua woningaantallen te halveren. U snapt dat ik benieuwd ben of dat gelukt is maar dat horen we misschien later vanavond. Ik ben een onverbeterlijke optimist dus wie weet kan er in een week nog heel veel gebeuren mocht het onverhoopt niet gelukt zijn. Ik spreek vanavond in namens Natuurlijk Delfland en mede namens de Stichting Pasgeld Natuurlijk. Wij zijn vanaf eind 2020 bij de planvorming betrokken naar aanleiding van de destijds nog illegale voorbelasting in Pasgeld West, die was toen nog niet goed vergund en de werkzaamheden waren al gestart. Zo zijn wij betrokken geraakt. Helaas heeft die voorbelasting zelf ook al heel veel schade aan de natuur aangericht. Maar het goede nieuws was, nadat we de voorlopige voorziening daarover hadden gewonnen en de gemeente opnieuw het goed moest vergunnen, dat we definitief zijn aangehaakt in het besluitvormingsproces. Waarvoor ik het college van B&W ook wil danken want ik heb echt gemerkt dat daar kosten nog moeite in zijn gespaard. Dat was veel juridische strijd maar ook een vruchtbare dialoog waarin we veel van elkaar geleerd hebben en elkaar versterkt hebben. Maar als argeloze burger nog niet zo ervaren op het gebied van omgevingsrecht bekruipt je toch het gevoel dat het plan maar één kant op kan, die 1000 woningen want dat zou de goede businesscase zijn die de wethouder destijds eiste. En ik vraag me echt af, en Natuurlijk Delfland en Stichting Pasgeld Natuurlijk met mij, is dit echt zowel in geld uitgedrukt maar ook voor de natuur uitgedrukt de juiste businesscase? Er wordt dan met een in de maatschappelijke kosten-batenanalyse met een positief resultaat van 35,8 miljoen gerekend, met slechts, tussen aanhalingstekens, 2 miljoen schade voor de natuur maar dat valt wat ons betreft te bezien. Het is ook wonderlijk dat er dan talloze rapporten komen van TAUW die in 2021 nog zegt dat het gaat om een uiterst kwetsbaar gebied waar echt ecologische verbindingen een voorwaarde zijn en later gaat datzelfde TAUW onderbouwen dat het toch allemaal kan. Wij zeggen lachend, of dat komt eigenlijk van de voorzitter van Stichting Pasgeld Natuurlijk, trek maar aan het touwtje, dan wordt het vanzelf groen en goed voor de natuur. Maar wij zien dus dat er steeds rapporten zijn en dat we dan op een gegeven moment ook zelfs op een negatieve stikstofwaarde uitkomen. Vind ik ook bijzonder want ik denk, ja, als je gaat bouwen dan moet het toch per definitie meer worden, hoe kan het nou minder worden? Nou, dat heeft dan met de referentiesituatie te maken. Maar alle activiteiten in Parkrijk zijn niet meegenomen, dat zou natuurlijk Delfland dan ook graag zien. Ik denk dat ik bijna aan de tijd zit maar ik verzoek u geschiedenis te gaan schrijven en te gaan denken, misschien moeten we het toch helemaal anders doen. Desnoods worden we een artikel 12-gemeente, niet leuk natuurlijk maar dat word je misschien ook wel als je het wel doet. Verder kan het bestemmingsplan Pasgeld West nog niet worden vastgesteld in verband met de door mevrouw Koole genoemde ontheffing bij ODH die nog niet is afgegeven. En als die al wel is afgegeven staat daartegen nog bezwaar en beroep open. En heel belangrijk is, ook om aan te sluiten bij het provinciaal beleid, dat u rekent met een bos- en een parkloper maar als wij dan aan tafel zitten en het doornemen ook met het hoogheemraadschap van Delfland, zitten daar nog heel veel haken en ogen aan. Ja, die bos- en parkloper komen er gedeeltelijk maar we zitten met TNO en de onteigening, we zitten met onenigheid of nog niet eruit zijn met ProRail dus hij loopt niet onder of over het spoor. Ja, wat is dat dan voor ecologische verbinding? Dus ook als u hartstikke voor bent, kijk dan wel volgende week, waar stem ik dan voor en klopt het ook echt? En klopt het ook met die hele mer dat die niet hoefde? Ja, je kan raden als de gemeente een vormvrije toets doet of het moet, dat het dan niet moet. Maar wij gaan er nog verder mee aan de slag en wij hopen nogmaals op die geschiedschrijving. Ik dank u hartelijk.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw De Leur. De volgende inspreker is mevrouw Weirauch, ook voor Pasgeld. Mevrouw Weirauch, u heeft ook vijf minuten.

Mevrouw Weirauch: Goedenavond, geachte raadsleden. Ik spreek namens de Flattuinvereniging De Volle Grond. Mijn naam is Maya Weirauch en ik ben de secretaris van de vereniging. Ons tuincomplex, is u misschien niet bekend, grenst direct aan het bedrijventerrein H9 in het ontwerp bestemmingsplan Pasgeld West. Ons complex ligt aan de Lange Kleiweg bij De Drassige Driehoek, dat is een park en een speeltuin. De gemeente Rijswijk heeft onze tuinen samen met het park en de speeltuin ontworpen als één groengebied, lang geleden. Waar ik nu om inspreek is, het gaat om de toegestane bouwhoogte op het naastgelegen bedrijventerrein, het gebiedje H9 in dit bestemmingsplan. Ik denk dat ik even samenvat eerst. Wij vragen om een gemaakte fout te herstellen namelijk, de door de gemeente Rijswijk geschreven regel in de nota van beantwoording op het voorontwerp bestemmingsplan op te nemen in het huidig voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Dus die regel die destijds is geformuleerd ook daadwerkelijk op te nemen. Plus nog wat, daar kom ik straks aan toe. Terug in de geschiedenis, we hebben in november 2022 een inspraakreactie gemaakt naar aanleiding van het toenmalige concept met een bouwhoogte toegestaan van 12 meter aangrenzend aan onze tuinen in het bestemmingsplan. 12 meter. In die al genoemde nota van beantwoording op het voorontwerp antwoordde de gemeente Rijswijk als volgt, met de nieuwe regel op te nemen in het bestemmingsplan. Namelijk, de bestaande sloot tussen de tuinen en het gebied H9 zal worden verbreed waardoor bebouwing sowieso op ten minste 20 meter afstand komt. Daarnaast wordt een bepaling opgenomen dat in een strook van 10 meter de bouwhoogte beperkt moet blijven tot ten hoogste 8 meter. Een oké oplossing dachten wij, hier kunnen wij mee leven. Nou, het verschil tussen eerst 12 meter en nu 8 meter bouwhoogte is twee uur zon per dag. Elke dag. Als je die hoeken uitrekent is het zo dat bij een bouwhoogte van 12 meter gaat de zon in maart en in september om half drie achter het gebouw, bij een bouwhoogte van 8 meter gaat de zon om half zes pas achter het gebouw. In de wintermaanden komt de zon niet boven het gebouw uit dus dan gaat de zon al weg om twaalf uur 's middags. Dat zou dus mooi zijn, die 8 meter. Maar de nieuwe bouwhoogte uit die nota van beantwoording stond in april 2023 niet in het ontwerp bestemmingsplan. We gingen naar de inspraakavond en de ambtenaren op de inspraakavond die zeiden dat dit een fout was en dat deze bepaling in het ontwerp bestemmingsplan had moeten staan. Op advies van die ambtenaren destijds hebben wij een zienswijze opgeschreven, een zienswijze ingediend met het verzoek om deze fout te herstellen en de genoemde bepaling op te nemen. De gemeente verklaart onze zienswijze gegrond. Maar in de nota van zienswijze op dit huidige bestemmingsplan West komt een nieuwe, hogere bouwhoogte als regel naar voren namelijk een bouwhoogte van 10 meter, de sloot wordt verbreed. Maar men zegt niet hoe breed dus de afstand van de tuinen tot het gebouw blijft onbekend. Op de plankaart is het geheel allemaal heel onduidelijk ingetekend en het is dus voor veel verschillende uitleg vatbaar. Twee dingen, de verzonnen nieuwe bepaling van 10 meter bouwhoogte en de mogelijk kortere afstand tussen gebouw en tuinen is voor ons tuincomplex niet voldoende. De zon gaat veel te snel onder, we zitten gewoon continu in de schaduw. En dan nu als klap op de vuurpijl kijk ik in dit nieuwe bestemmingsplan dat nu op de site staat en ik zie helemaal geen nadere regel over bouwhoogte op H9 staan. Niks. Ben ik nou dom? Ik zie het niet in de tekst, ik zie het niet op de plankaart, het staat er gewoon niet in. Geen 12 meter of tenminste de 12 meter zou dus moeten gelden. Er staat geen 10 meter, er staat geen 8 meter genoemd. Ik weet het niet, misschien weer een foutje of zo.

De voorzitter: Mevrouw Weirauch, wilt u gaan afronden? Dank u wel.

Mevrouw Weirauch: Oké. Dan ga ik dus terug naar mijn samenvatting. Wij vragen om de regel uit die nota beantwoording op het voorontwerp in het bestemmingsplan, ontwerp bestemmingsplan op te nemen? Een bouwhoogte 8 meter, afstand 20 meter, et cetera, staat daar prima. Daaraan toe te voegen dat de verhoging van 10 procent die bij elke voorgeschreven bouwhoogte een cadeautje is, dat die daar niet van toepassing is. Dat 8 meter bouwhoogte ook 8 meter bouwhoogte blijft. En dat die breedte tussen gebouw en tuinen in de tekst en op de plankaart duidelijk wordt ingetekend. Ik dank ...

De voorzitter: Mevrouw Weirauch, wilt u nu echt gaan afronden?

Mevrouw Weirauch: Ja. ... dat die op de plankkaart in het nieuwe conceptplan beter wordt ingetekend dan in de zienswijzenota. Dat was het.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dank u wel, mevrouw Weirauch. De volgende inspreker is mijnheer Jansen maar ik verneem mij dat die nog niet binnen is. O, je bent er gewoon. Oké, nou, hartstikke mooi. Nou, mijnheer Jansen, dan is het uw beurt. Gaat uw gang. U heeft ook vijf minuten.

De heer Jansen: Geachte voorzitter, mijn naam is Marinus Jansen en ik spreek hier namens de Contactgroep Rijswijk-Zuid. Een bewonersvereniging die sinds 1976 de leefomgeving in Rijswijk-Zuid probeert te verbeteren. Voorzitter, vanavond bespreekt u als het goed is het raadsvoorstel bestemmingsplan voor Pasgeld West, een bestemmingsplan met een lang en bewogen voortraject. Kortom, gemeentepolitiek op zijn best. Ik zal u aan de hand van drie voorbeelden, namelijk ruimtelijke ordening, de waterhuishouding en mobiliteit duidelijk proberen te maken waarom dit raadsvoorstel op deze manier geen goed idee is. Voor onze verdere zienswijzen verwijs ik u naar onze zienswijzen en de beantwoording daarop in de nota van zienswijzen die u als bijlage bij dit agendapunt kunt vinden. Pasgeld West is een gebied waarin door u in 2009 en 2010 575 woningen in een groenstedelijk woonmilieu werd voorzien. In essentie een grondgebonden huis met een tuin. Aangezien er sprake is van ongerealiseerde plancapaciteit in Parkrijk werd het aantal woningen opgeplust tot 775 woningen en vanavond praat u als het goed is met elkaar over een verdere verhoging naar 1000 woningen. Voorzitter, omdat iets kan of mogelijk is, maakt het nog geen goed idee. Laat staan een verstandig besluit of dat u het zou moeten willen. Voorzitter, was het uitgangspunt voor een groenstedelijk woonmilieu en grondgebonden huizen met een tuin, thans ligt hier een plan waarvoor de uit te werken tweebestemming, dat is dus Pasgeld West, maximaal 50 procent gestapelde bouw bedraagt. Dat wil dus zeggen dat 50 procent van de woningen in appartementsgebouwen tot 35 meter plus marges gerealiseerd kunnen worden. Voor ons als burger is dat dus gewoon een flatgebouw van tien verdiepingen met een behoorlijke plint. Voorzitter, moet u dat wel willen? Voor wat betreft de waterhuishouding wordt deze als een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie gepresenteerd. En laten we wel zijn, het voorliggende plan zal vast voldoen aan alle geldende normen. Er is immers door de beste ingenieurs van Nederland aan gerekend. Maar is het daarmee ook esthetisch en op een esthetische prettige wijze ingepland in de nieuwe wijk? Maken de voorziene watergangen een integraal onderdeel uit van deze wijk? Voorzitter, u hoeft er niet voor gestudeerd te hebben om te zien dat het oppervlaktewater op een zo efficiënt mogelijke wijze via een 9 meter brede kaarsrechte sloot langs het spoor en om de wijk wordt geleid. Voor een wijk die het schoolvoorbeeld van een duurzame, natuurinclusieve wijk voor de toekomst moet worden, mag in dit opzicht toch meer creativiteit worden verwacht. Voorzitter, is dit dan ook echt hoe u het wilt? Voor wat betreft de mobiliteit verwijs ik u graag naar een artikel in het NRC van 30 augustus jongstleden, die de situatie aardig samenvat en waaruit ik onze wethouders citeer, het openbaar vervoer is hier ver onder de maat. En laten we wel zijn, dat klopt, met een enkele buslijn die alleen tijdens de spits rijdt. Een tweede buslijn realiseren, en ik citeer hierbij wederom onze wethouder, blijkt lastig. Dat is ook niet zo gek met OV-concessies die tot 2030 lopen. Het liefst zou de wethouder, en ik citeer hier wederom, liever vandaag dan morgen een station willen. De realiteit is echter dat het ongeveer tien jaar duurt om een station te bouwen, en daarnaast kampen dergelijke projecten vaak met stijgende kosten. Zoals het NRC-artikel treffend stelt, de hoge ambities op het spoor raken nogal eens beknelde tussen uiteenlopende plannings, stijgende kosten en dalende inkomsten. Voorzitter, laat het duidelijk zijn dat wij de komst van een station RijswijkBuiten, hoe wenselijk ook, uiterst onzeker achten. Daarmee valt de op STOMP gebaseerde Mobiliteitsvisie letterlijk als een kaartenhuis in elkaar. Fietsen naar station Delft of Rijswijk is in tegenstelling tot de reactie op onze zienswijze geen mogelijkheid in verband met de beperkte

bergingscapaciteit op die stations. En voor bewoners die de privéauto nemen is er bij thuiskomst geen parkeerplek. Kijk maar naar de huidige situatie in Parkrijk. Voorzitter, is dit echt hoe u het wilt? Voorzitter, de CRZ roept u dan ook om het woningaantal te maximaliseren op 575 voor het deelgebied Pasgeld West. Met het oog op al het voorgaande biedt dat namelijk ruimte voor de toekomst. Ik dank u voor uw tijd.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Jansen. Dan ronden we hiermee met mijnheer Jansen agendapunt 2 af op de agenda.

3. Lijst van ingekomen stukken: vaststelling wijze van afdoening

De voorzitter: Dan gaan we door naar agendapunt 3, de lijst van ingekomen stukken. Zijn er raadsleden die een ingekomen IB of een RA willen agenderen? Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Niet agenderen, voorzitter, maar ik heb één simpele vraag aan het college over de petitie verkeerssituatie Presidentenwijk, of daar intussen al actie op is ondernomen en contact met de wijk?

De voorzitter: Ja, dan maken we even dit agendapunt af, dan kijken we of iemand wil agenderen en dan kunnen we daarna kijken of ze even snel kunnen reageren op uw vraag. Zijn er stukken die geagendeerd moeten worden voor het volgende Forum? Ja, mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ik denk niet direct voor een volgend Forum. Er zijn nadrukkelijk brieven ingediend die betrekking hebben op de agenda van vanavond. Het zou natuurlijk raar zijn op het moment als we de brieven zoals die hier staan nu benoemen om te behandelen tijdens het volgend Forum, terwijl dan in de tussentijd de raadsbeslissing al heeft plaatsgevonden. Dus ik zou het chique vinden dat zeker de zaken die rondom Pasgeld en ook de overweg bij de Van Rijnweg of Kooijweg, om dus die brieven te gebruiken, toe te voegen feitelijk aan de agenda van vanavond.

De voorzitter: Ja, dan gaat de griffier ervoor zorgen dat ze daaraan toegevoegd worden. Toch? O, oké, is goed. Maar voor de volgende fora dus geen aanvragen? Mooi. Kunt u ... Heeft u tijd om even snel te reageren op de vraag van mijnheer Van Enk?

Wethouder de heer Van de Laar: Uw tijd is mijn tijd, voorzitter. Zeker, ik meen zelfs dat de bewonersbrief al verstuurd is. Maar dat heb ik even nagevraagd maar dat weet ik nu niet zeker maar volgens mij is die al verstuurd. Ik heb ook de heer Geleijnse al gevraagd of we een datum kunnen prikken om die drempels erin te schroeven dus we hebben daar al op gereageerd, ja.

De voorzitter: Oké, dank u wel.

4. Vaststelling agenda

De voorzitter: Nou, dan gaan we door naar agendapunt 4, de vaststelling van de agenda. Ik wilde voorstellen aan de raad om de agenda een klein beetje om te gooien. Omdat er een heleboel mensen in de zaal zitten die hier zitten voor Pasgeld West wilde ik eigenlijk verzoeken om de agendapunten voor Pasgeld West, 12 en 13, naar voren te halen en die te behandelen na het raadsvoorstel voor de Van Rijnstraat. Is dat akkoord?

De heer Dolmans (D66): Er zijn ook insprekers voor de Van Rijnberg dus ik denk dat die gewoon blijven.

De voorzitter: Ja, de Van Rijnweg komt eerst.

De heer Dolmans (D66): Oké.

De voorzitter: Ja. Dus eerst de Van Rijnweg en daarna het Pasgeld. Is dat akkoord? Ja? Oké, nou, dan gooien we de agenda om.

5. Mededelingen college

De voorzitter: Dan gaan we naar het volgende punt 5, mededelingen van het college. Mag ik iemand van het college het woord geven? Ja, gaat uw gang.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, een korte mededeling. We zijn, iedereen weet, bezig met de verkoop van De Voorde, het landgoed en daarvoor zijn we nauw aan het samenwerken met twee instanties, waaronder de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Op het moment dat we De Voorde verkopen en er is een andere bestemming op dan het nu heeft, dan zal er een bestemmingsplanprocedure moeten plaatsvinden. Dat gaat in de regel anderhalf tot twee jaar duren. Dus tenzij we daar een gezamenlijk besluit van maken dat we het iets korter kunnen doen en dingen achterwege laten, maar dat is een besluit voor later. Maar de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed die heeft geconstateerd dat dat te lang is om ingrepen te doen. En ze hebben geconstateerd bij een inspectie die wij nodig hadden voor de verkoop dat er ook ten aanzien van de constructie interventies gepleegd moeten worden. We zijn nu in gesprek over wat die interventies dan zijn en of die nog voor de verkoop door de gemeente zouden gedaan moeten worden maar dat is onderwerp van gesprek. Ik dacht, ik deel het u mede omdat u allen zich afvraagt hoe het zit met De Voorde, voorzitter.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, wethouder Van de Laar.

6. Terugkoppeling Gemeenschappelijke Regelingen

De voorzitter: Dan het volgende punt is terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen. Ja, mevrouw Van der Weij, gaat uw gang.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel. Ik denk dat het goed is om iets terug te koppelen over de MRDH. De MRDA is namelijk recentelijk een motie ook geweest over democratie van de MRDH om te kijken wat voor inspraak of wat voor rechten we hebben als adviescommissie. Ik denk dat het goed is te weten dat het speelt en dat er ook naar het Amsterdamse model gekeken gaat worden. En zeker in laatste met alle OV-vraagstukken die we hier hebben, dacht ik, ik deel het even met jullie.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Van der Weij.

7. Overzicht toezeggingen en moties

De voorzitter: Dan gaan we naar het volgende agendapunt, overzicht toezeggingen en moties. Is er iemand die daar iets over wil vragen of wil zeggen? Ja, mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam (WIJ): Nou, we hebben enige jaren geleden al een motie ingediend over het voetpad aan de Beatrixlaan en we vroegen af wat de status daarvan was?

De voorzitter: Oké, dank u wel. Wilt u daarop reageren, mijnheer Van de Laar?

Wethouder de heer Van de Laar: Daar heb ik nu de parate kennis niet klaar maar volgens mij hebben we daar meerdere malen in de raad van geconcludeerd dat dat er niet gaat komen. Maar dan moet ik u schriftelijk op terugkomen of volgende week bij de raadsvergadering. Ja, voorzitter.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Verder nog iemand die wil reageren?

8. Vaststellen Forumverslagen vorige forumvergaderingen

De voorzitter: Anders gaan we door naar het volgende agendapunt. Dat is het vaststellen van de Forumverslagen van de vorige Forumvergaderingen. Zijn er nog opmerkingen of dingen die toegevoegd moeten worden of dingen die niet goed stonden? Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Het verslag 15 juni pagina 19 van 47 over het onderwerp Godfried Bomansstraat, daar staat in het verslag dat er Stichting Armand heeft gezeten, naar onze wethouder, maar dat was Armand maar het was de Stichting Amal. Dus of u dat wil veranderen, laten wijzigen?

De voorzitter: Ja, dank u wel, mijnheer Van der Veer. Bedankt voor de oplettendheid en het wordt aangepast. Dank u wel.

Mevrouw Van der Weij: Sorry.

De voorzitter: O, mevrouw Van der Weij?

Mevrouw Van der Weij: Ja, en of mijn naam correct geschreven kan worden? Dank u wel.

De voorzitter: Ja, ik zeg toe dat dat gaat gebeuren.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank je.

9. Raadsvoorstel Viaduct (A4) tussen Van Rijnweg – van der Kooijweg als fiets/ bromfietspad

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt. Het raadsvoorstel viaduct A4 tussen Van Rijnweg, Van der Kooijweg als fiets/bromfietspad. Nou, ik begin vandaag links van mij. Mevrouw Harmsen, mag ik u het woord geven?

Mevrouw Harmsen (CU): Ja, dank u wel, mevrouw de voorzitter. We hoeven alleen maar technische vragen te stellen en technische opmerkingen. Mijn technische opmerking is, ik ben blij dat er eindelijk een fietspad komt. Dat is meer een emotionele opmerking. Maar het is zoals de bestemming aangeeft, de bedoeling was, het zou een fietspad worden en ik ben blij dat het college ook dat gaat uitvoeren eindelijk. Had ik nog daar vragen over? Ja, wanneer kan het? Zo snel mogelijk.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mevrouw Harmsen. Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Ja, voorzitter, ik beperk niet alleen tot technische vragen, ik denk dat het goed is om even wat bredere gedachtewisseling over zo'n onderwerp te hebben, zeker als er zoveel sprekers zijn. Het lijkt een beetje een zwart-wit discussie te worden tussen enerzijds de verkeersveiligheid en de belangen van direct omwonenden en anderzijds de bereikbaarheid voor de andere bewoners van Sion. Ik wil een poging wagen om toch een vraag te stellen die dat misschien wat kan nuanceren. Want enerzijds vinden wij als CDA

dat we consequent moeten zijn in ons gemeentelijk bestuurlijk handelen. Er is inderdaad een aantal keren sprake van geweest heel duidelijk dat deze weg zou worden afgesloten voor autoverkeer en dat paste in het hele circulatieplan van de wijk. Dus wij vinden enerzijds dat je daar ook consequent in moet handelen. Anderzijds praten we ook al heel lang over de alternatieve mogelijkheden in de wijk om vervoer aan te bieden en met name het openbaar vervoer. Het is in het verband van Pasgeld vanavond ook al door een spreker genoemd, dat blijft maar stelselmatig achterwege. Wij denken vanuit CDA dat het niet zo'n zin heeft om alleen maatregelen te nemen om autoverkeer terug te dringen, oftewel autootje pesten, maar dat je dat moet doen in een breder pakket. Dat hebben we ook in allemaal mooie strategische nota's hier vastgesteld, STOMP-principes erbij. Maar het feit is dat we dat ook praktisch moeten gaan realiseren wat we met elkaar als beleid hebben afgesproken. En feit is ook dat we al jaren praten over een betere ontsluiting voor het openbaar vervoer van heel RijswijkBuiten en dat we daar tot op heden geen enkel resultaat in boeken. Ik zou graag van de wethouder willen weten wanneer hij voor het laatst met bijvoorbeeld de HTM heeft gesproken over extra bushaltes, over extra verbindingen in de wijk, zodat we mensen ook een alternatief geven voor autovervoer. En dat zou ik graag willen koppelen aan een besluit over het afsluiten van de Van Rijnweg.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, dank aan de wethouder voor het raadsvoorstel. De fractie van de Rijswijkse VVD heeft hierover de volgende vragen en dan zullen wij in de tweede termijn daar mogelijk de iets diepere gedachtewisseling die de heer Van Enk wil voortzetten. Om te beginnen, welke maatregelen of welke andere maatregelen zijn overwogen om te hard rijden op deze weg tegen te gaan? Wat zijn de effecten voor doorstroming op andere wegen? Er worden veronderstellingen gedaan dat dit beperkt is maar is dat ook feitelijk onderzocht? Er zijn daarnaast een paar mensen die in deze discussie heel hard roepen maar heeft de gemeente ook onderzoek gedaan in de wijken om te horen hoe over afsluiting wordt gedacht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat kwam eruit? Daarnaast lag er een samenhang met de meekoppelkansen bij de verbreding van de A4. Er wordt gezegd dat de gemeente vaker heeft verteld dat deze weg zou worden afgesloten, een fietspad voor worden gemaakt. Maar er was voornamelijk één persoon die dat heel vaak de hele tijd riep en dat was de voormalig wethouder Verkeer in het vorige college. Dus ik ben ook heel benieuwd wat de fractie, de fractie van partij Wij. zijn oude partij over dit voorstel vindt? Nou, die verbreding en die kansen gaan niet door, waarom wordt dat op dit moment dan wel doorgezet? Dat was het voor nu, voorzitter. Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. Ja, raadsvoorstel Van Rijnweg, Van der Kooijweg. Al veel over gezegd, al veel over gesproken en geschreven. Ik heb enkele vragen om ter verduidelijking. Een van die vragen is, vanaf welk jaar speelt dit dossier? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk. En wat waren destijds de afspraken en door wie en met wie gemaakt? En waarom, in het coalitieakkoord stond dat er een onderzoek zou komen en dat tot die tijd het een fietspad zou zijn waar wel autoverkeer toegestaan is en vrachtverkeer niet. Dan is er een verkeersonderzoek geweest en dan wordt er niet duidelijk wat nou de reden is dat er meer auto's dus rijden. Hoe kan dat, waar ligt dat aan? Waarom krijgen we dat niet duidelijk in de verkeersanalyse? En ja, waarom moeten we nu als raad daar een ... Ja, waarom moeten wij als raad daar nu een stemming over hebben? Kan het college dat niet zelf uitvoeren? Dit is het even voor mijn eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Wie mag ik van Beter Voor Rijswijk het woord geven? Mijnheer Braam, gaat uw gang.

De heer Braam (BvR): Dank u wel, voorzitter. Ja, dit is een heel moeilijk dossier, laat dat vooral duidelijk zijn. Er is ook denk ik, laat ik maar direct toch maar even, hoe lullig het misschien ook is, in de richting van het college wijzen. Afgelopen jaar, afgelopen twee jaar hebben we consequent vanuit diverse partijen kenbaar gemaakt, als er wat gebeurt wat politiek gevoelig is, ga de wijken in, ga praten met de bewoners, doe dat nou. Net hebben we Pasgeld nog gehoord, het heeft heel lang geduurd voordat eindelijk daar een behoorlijke groep mensen niet allemaal even tevreden zijn maar ik denk dat de 80-20 regel daar langzaam maar zeker nu toch kan worden toegepast. Maar in RijswijkBuiten, Hoekpolder, de twee wijken die daar dicht omheen liggen, de sportverenigingen, ze zijn gewoon in het geheel niet benaderd via een, zou je haast zeggen, een goed georganiseerde wijkbijeenkomst waar de voors en tegens kunnen worden afgewogen. Dat is in ieder geval punt één. Ook niet voor niets dat we vanuit Beter Voor Rijswijk de stap hebben gezet om gewoon heel simpel de vraag neer te leggen, zegt u het maar, open of dicht? We hebben dus niet erop aangestuurd, op openhouden of dichthouden, gewoon de vraag gesteld, zegt u het maar. Nou, de uitkomsten die waren tot, eigenlijk voor ons nog niet eens verrassend, tot afgelopen anderhalf jaar en ook niet voor niets ook is het min of meer in het collegeprogramma beland. Dat onderzoek moet wel goed gedaan worden voordat je überhaupt tot zo'n stap wordt gezet. Voorzitter, wat ook erg belangrijk is, is een aantal zaken die daaraan vooraf zijn gegaan. Het leeft, in ieder geval dit programmapuntje leeft vanaf 2009, voor zover ik in ieder geval kan herleiden. In de laatste jaren is het elke keer wel op een soms best wel wat listige manier in wat vraag-antwoordspelletjes in begrotingen beland en niet voor iedereen altijd inzichtelijk gemaakt tussen de 2500 vragen die soms gesteld worden in zo'n periode. Maar wat wel belangrijk is, er zijn bepaalde raadsbesluiten genomen die wel belangrijk zijn. Ik hoorde net vanuit Pasgeld aangegeven dat er geen mobiliteitsplan is. Nou, er is in 2021 een zeer uitgebreid mobiliteitsplan tot 2040 vastgelegd en ook daar zijn de korte termijn zaken benoemd. Juist als je het hebt over korte termijn zou ik me zo kunnen voorstellen, dat is de afsluiting van de Van Rijn en Van der Kooijweg als fiets/bromfietspad, er één zou zijn geweest die met naam en toenaam genoemd zou zijn. Nou, u kunt de bijna 50 bladzijdes doornemen, u zult het niet vinden. Het staat er gewoon niet in. Serieus. Nou, dat lijkt me toch een bijzonder belangrijk item om daar in ieder geval in zichtbaar te krijgen. Ik geef het u maar mee alvast ter overdenking. Dan in het verlengde daarvan denk ik dat het ook bijzonder belangrijk is om even te realiseren, en meerdere mensen geven aan, dat mag je niet als argument gebruiken. Nou, kom, kom, kom, kom, zeg in datzelfde mobiliteitsplan wordt al gesproken over allemaal onmisbare ketens in Rijswijk die opgelost moeten worden voordat je een aantal zaken afsluit. Geestbrugweg hebben we het in het verleden al eens over gehad, ook niet zomaar afsluiten. Maar Pasgeld komt ook weer aan de orde als het gaat om het afsluiten van een deel van die weg. Langzaam maar zeker gooien we Rijswijk op slot als we hier maar consequent mee door blijven gaan, met plannetjes om delen van Rijswijk af te sluiten. De grote vraag is, hoever wil je gaan als gemeenteraad? Wil je echt zover gaan dat je Rijswijk gewoon helemaal dichtgooit zodat feitelijk ieder geval de mensen van buitenaf niet eens meer hier de wijken in kunnen komen? Of eigenlijk maar via één weg, de Beatrixlaan, binnen kunnen komen en gezellig massaal in de file gaan staan. Op sommige momenten sta je echt serieus vanaf de A4, de afslag richting de Beetslaan tot het moment dat je eindelijk een keertje af mag slaan, sta je dus daar gewoon echt serieus gewoon 20 tot 25 minuten te wachten. En dan ben ik nog niet eens bij mijn wijk aanbeland, praat ik alleen nog maar over Rijswijk, punt.

De voorzitter: Mevrouw Harmsen.

Mevrouw Harmsen (CU): Ja, gewoon even een kwestie van orde qua tijd. Er staat een half uur voor deze Forumbespreking. Ik mag u toch vriendelijk erop wijzen om op de tijd van iedereen te letten. En ik denk dat we dat gemiddeld dus met tien partijen ongeveer drie minuten hebben dan. En het zijn er wat meer want ik trakteer, ik had heel weinig tijd nodig.

De voorzitter: Oké. Nou, mooi, dan gaan we snel verder. Dank u wel, mijnheer Braam. D66 nog iemand?

De heer Braam (BvR): Ik was nog niet klaar, voorzitter.

De voorzitter: O, was u niet klaar? O, excuus. Snel dan.

De heer Braam (BvR): Ja. Nee, ik was nog niet klaar. Kijk, ik vind dit een bijzonder belangrijk onderwerp en ik heb een rijtje vragen voor de wethouder en ik denk dat het belangrijk is om in ieder geval te vernemen wat daarmee gedaan gaat worden. Eén is, klopt het dat in het vervoersdocument tot 2040 mobiliteitsvisie, dat daar de Van der Kooijweg niet meer wordt genoemd? Terwijl dat in de eerdere stadia wel gebeurd is. Klopt het dat u verzuimd heeft om een wijkbijeenkomst te organiseren waarin de voors en tegens kunnen worden afgewogen met alle partijen? Niet alleen de bewoners van de Van der Kooijweg, wat wel gebeurd is, en met het bestuur, uitsluitend het bestuur van Hoekpolder, wat wel gebeurd is. Klopt dat? Klopt het dat ook geroepen is door Björn Lugthart, de wethouder destijds, dat er wel degelijk gezocht zou worden naar een ander alternatief zodat er wel degelijk verkeer van en naar de diverse wijken mogelijk is? Maar desnoods via een andere escape, ik noem maar even de B-routes, een B-wegje langs de Beatrixlaan en langs het water wat achter de Van der Kooijweg ligt. Die suggestie heb ik toen der tijd ooit eens gedaan, zou worden uitgezocht, heb ik nog helemaal niets van teruggehoord tot op de dag van vandaag. Dus dat zijn zomaar even een paar punten die ik de wethouder wil vragen, ja, klopt dat? En graag uw reactie.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Wie mag ik het woord geven van D66? Mevrouw Van der Weij, gaat uw gang.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel, voorzitter. De fietsers in Rijswijk, daar hebben we tien jaar geleden gelukkig al rekening mee gehouden bij de Van Rijnweg. Iets waar ik zelf wel blij van werd. De kwetsbaren in het verkeer, er is dus een duidelijke bestemming. Maar wat blijkt maar liefst 87 van de automobilisten die daar dus helemaal niet horen, heeft echt niets te zoeken op die straat. Zo is aangetoond en rijdt er wel. Ja, het lijkt me logisch als we aan de automobilisten vragen en de mensen die daar rijden dat ze natuurlijk de weg willen openhouden. Maar het lijkt me veel relevanter te kijken naar de kwetsbare fietsers, naar de jong en oud. Hoe kunnen we als Rijswijk daar goed voor zorgen? Een van de sprekers beroepen zich daar al op. Ik ben dan ook benieuwd hoe de wethouder aankijkt tegen de verschillende stemmen over deze weg? Van al die volwassen automobilisten, waarvan 87 niks te zoeken heeft op deze weg, en ook naar de sprekers van de kinderrechten ambassadeurs hier over veilige schoolroutes. In deze maand is namelijk veilige schoolroutes een thema. Ook mijn vraag, vandaar wil ik nog even wijzen op de Sir Winston Churchillaan en de Schaapweg. Jullie hebben waarschijnlijk allemaal ook informatie gezien over de blackspot daar. Ik kan me voorstellen dat de afsluiting van de Van Rijnweg voor automobilisten wellicht ook positief bijdraagt aan het verminderen van een blackspot. Ik ben benieuwd hoe de wethouder dat ziet? Want zoals jullie denk ik weten rijden er veel ouders van de Van Rijnweg over de Van der Kooijweg naar die blackspot toe. Ik wil u nogmaals wijzen op het perspectief van de nabije bewoners. Zoals ik net ook al vroeg, hoe wegen we die stemmen? Stel dat jij de bewoner bent aan die weg, je hebt ze horen spreken. Vandaar dat mijn vraag aan het college om het overzicht aan mij en aan ons allen te delen? Hoe hebben we daar eerder naar gekeken en hoe gaan we ermee om? Want wij hebben ze toch voorgeschoteld dat het dichtgaat, wij allemaal, of in ieder van de meesten van ons. We hebben er een aantal keer voor gestemd, toezegging gehad, moties zijn er geweest, wat doen we ze aan? Dan wil ik me verbazing nog uitspreken over de files. Ook ik hou niet van in files staan en ook ik rij wel eens over de Beatrixlaan. Maar het kan toch niet zo zijn dat we files op gaan lossen op de Beatrixlaan door deze automobilisten door wijken te laten rijden via de Van Rijnweg ten koste van de veiligheid van die kwetsbare fietsers? Dat kan toch niet waar zijn? Straks maken ze van uw weg voor uw deur nog een doorgaande weg,

scheelt namelijk verkeer op de Beatrixlaan. Lijkt me niet zo handig, de wereld op zijn kop. Laten we doorpakken en deze weg veiliger maken. Of zie ik dat verkeerd, wethouder? Dank je wel.

De voorzitter: Ja, dank u wel, mevrouw Van der Weij. Aan wie wilt u iets vragen?

De heer Van Enk (CDA): Aan mevrouw Van der Weij.

De voorzitter: Oké. Stelt u maar een vraag.

De heer Van Enk (CDA): Volgens mij hebt u een duidelijk standpunt weergegeven maar net als de vorige spreker vraagt u tegelijk ook naar een soort historisch onderzoek. De vorige spreker had het allemaal over pagina's van nota's eerder en u vraagt naar stemgedrag in de afgelopen jaren. Wat is de bedoeling daarvan want we moeten toch gewoon vanavond hier en nu beslissen?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Wilt u erop reageren, mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Zover mij bekend is, is een Forum om tot een oordeelsvorming te komen. En volgens mij hebben we allemaal nog een week om na te denken hoe we gaan stemmen. Het zou dus heel mooi zijn als we allemaal dezelfde informatie hebben om daar de juiste afweging te kunnen maken. Dus het lijkt me heel fijn om de feiten over hoe we eerder gestemd hebben, hoe we eerder de bewoners daarin hebben inzicht gegeven wat we wensten, wat we wilden en hoe dat eruitzag. Dat we daar allemaal dezelfde informatie hebben en ik hoop dat u ook die informatie tot u neemt.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Wie mag ik het woord geven? Mijnheer Kaffa, gaat uw gang.

De heer Kaffa (WIJ.): Dank u wel, voorzitter. Ja, Wij. Rijswijk zit met het dossier toch klem en we hebben wat behoefte aan opheldering van de wethouder. Mede ook gezien een, wil ik toch even genoemd hebben, best wel een misleidende uitspraak op Facebook waarin aangegeven werd dat wij volgende week gaan stemmen over de veiligheid van de Van Rijnweg. Vond ik een klein beetje stemmingmakerij van tevoren want wij stemmen niet over de veiligheid van de Van Rijnweg maar we stemmen of het een brom/fietspad wordt. Laat die opheldering even duidelijk zijn. Afgelopen week hebben we, ja, zoals wij dat altijd doen, de stem van de inwoners opgehaald en ...

De voorzitter: De heer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Ja, nu. Dank u wel. Ja, voorzitter, de heer Kaffa zegt, we stemmen niet over veiligheid maar dat is toch de onderliggende kwestie waar we het nu over hebben? Dus ik begrijp deze redenering van de heer Kaffa eerlijk gezegd niet zo. Natuurlijk stemmen we ook over de veiligheid van de Rijnweg. Er zijn hier een heel aantal insprekers die aan de Van Rijnweg lopen die om die reden hier ingesproken hebben. Dus hoe kunt u nou zeggen dat dit niet over de verkeersveiligheid van die weg gaat hier?

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Kaffa.

De heer Kaffa (WIJ.): Dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Ik ga hier graag volgende week in het debat met u op in. Nu stel ik graag technische vragen. Het is alleen een constatering van mijn perceptie. Dus volgende week kan ik er uitgebreid op ingaan, mijnheer Van 't Eind. Waar ik dus was gebleven is dat wij de afgelopen weken de stem hebben opgehaald van de inwoners met best wel een voorkeur maar ook een hoop inwoners die de

andere kant van de medaille als voorkeur hebben. We hebben een uitgebreid onderzoek, die resultaten gaan we later deze week ook even openbaar maken, waarin wij met allemaal onafhankelijke mensen informatie hebben opgehaald. Wij vragen ons ook oprecht af, waarom is er nou geen onderzoek tot een hybride oplossing? Neem zoiets als bijvoorbeeld de Kristalweg in Delft, waarom is daar niet over nagedacht? Waarom is het nu in één keer op deze manier? Het is nu, het voelt voor mij, als ik even mag zeggen, het is voor mij nu kiezen tussen poep of kak want we gaan het openhouden of we gaan het dichtdoen. Dus dat, linksom of rechtsom ga je een hele grote groep mensen gewoon teleurstellen, dat gaat er gewoon niet in. Daarom zou ik graag willen weten van de wethouder, wat zijn de mogelijkheden tot een eventueel onderzoek? En is de wethouder eventueel misschien bereid het voorstel even mee terug te nemen en hem dan misschien uitwerken met wat verschillende opties zodat wij daar een oordeel over kunnen gaan vellen. Want op deze manier voelt het een beetje als grote stappen, snel thuis. Ja, het past gewoon niet. En waarom gaan we nu, wat gaat het worden als we nu volgende week stemmen van, ja, we gaan hem afsluiten, is het dan, staan die dag erna dan de betonblokken op de Van Rijnweg? En wat voor implicaties heeft dat weer op de wijken die daar gaan wonen. Dus ik bedoel, ja, het is gewoon met de bouwput van de Beatrixlaan is het gewoon niet verstandig om op dit moment nu gelijk te zeggen, we gaan het afsluiten. En wat voor ... Te veel dingen die onduidelijk zijn. Ik zou daar graag opheldering over willen hebben. En wat wordt de uitleg richting de inwoners die voor sluiting zijn en alle beloften dus die dan gedaan zijn? Mede door verschillende wethouders over bijvoorbeeld alle informatie die in het RijswijkBuiten centrum te vinden waren en de gesprekken met de wijkcoördinatoren, hoe gaan we dat verkopen richting de mensen? Daar zou ik graag antwoord op willen hebben van de wethouder. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kaffa. Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, de knop werkt deze keer in één keer, dat is heel fijn. Er is al een heel aantal dingen gezegd. Allereerst dank aan het college voor dit voorstel. Volgens mij gaan we hier niet in zeven stappen tegelijkertijd, zoals mijn voorganger hier zegt, dit is een kwestie die al heel lang ligt en waar ook al beloftes gedaan zijn richting bewoners. Dat weegt voor ons zwaar in de afweging van dit voorstel. Ik kan me ook voor een groot deel aansluiten bij het betoog van mevrouw Van der Weij eerder dus dat ga ik niet opnieuw doen. Maar we stemmen volgende week en tegelijkertijd zijn we natuurlijk ook niet blind voor de zorgen van een aantal bewoners die er anders instaan. Dus toch nog een aantal vragen aan de wethouder ook hierop. Aanvullend, ik sluit me overigens aan bij de vragen die D66 eerder al gesteld heeft maar aanvullend daarop nog een aantal vragen. Allereerst, op dit moment zijn er werkzaamheden op de Beatrixlaan en dat duurt nog heel even. Waar ik naar benieuwd was, leiden die werkzaamheden nou tot extra sluipverkeer op de Van Rijnweg? Is dat ook in beeld gebracht? En de vervolgvraag, er is dus een aantal keer gesproken over een andere optie, dat is, en zo had ik hem ook, en die is ook in de media een aantal keren langsgekomen. Dat gaat dan over een verkeersknip met ontheffing, het werd door een van de sprekers ook genoemd, met camera's. Ik was benieuwd als het om die optie gaat, wat zijn de kosten daar eigenlijk van, zowel structureel als incidenteel? Het vergt een investering maar als je zoiets doet dan zullen daar vast ook structurele kosten aan vastzitten. In hoeverre, want ik heb nu voor- en tegenstanders gehoord, in hoeverre heeft de wethouder ook gesprekken gehad met bewoners met ook aan de Van Rijnweg die voorstander zijn van afsluiting ten aanzien van hoe zij aankijken tegen dat alternatief? En de derde vraag die ik daarover heb, ja, er werd al een aantal keer naar verwezen naar dit als alternatief, ik heb ook gehoord dat er op de plekken waar die toegepast wordt ook best wel veel problemen zijn met uitvallende camera's, mensen die zich er toch niks van aantrekken vervolgens. Kent de wethouder die geluiden ook en hoe kijkt de wethouder ertegenaan? Dan denk ik dat ik er voor de eerste termijn even ben. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Wie mag ik het woord geven? Mijnheer Stuijtzand.

De heer Stuijtzand (PvdA): Dank u, voorzitter. Iets te dichtbij. Even kijken. Voorzitter, allereerst dank voor de insprekers van vanavond voor het inspreken en het tonen van hun mening aan de raad of aan het Forum in ieder geval. Dank daarnaast voor de wethouder voor dit raadsvoorstel. Wij hebben onze vragen al schriftelijk ingediend en die zijn te lezen op iBabs. Ik vroeg me af wanneer de wethouder deze schriftelijk kan beantwoorden aan onze fractie? Dat was het voor de eerste termijn.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Stuijtzand. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R): Ja, dank, voorzitter, voor het woord. Nou, zoals ik heb waargenomen zijn er inderdaad tegen- en voorstanders voor het afsluiten van dit deel van ons Rijswijk. Nou ja, goed, sommige argumenten zijn terecht en sommige minder. Maar waar het mij om gaat is, waar het mijn fractie om gaat is, er rijden daar ongeveer 3500 auto's langs. Dan stel ik de vraag richting de wethouder, hoe wil hij dat deze auto's straks hun weg kunnen vinden? Want als we plotseling de weg gaan afsluiten of het viaduct, dan creëren we denk ik een soort van waterbedeffect of een verplaatsing van het probleem. Ja, goed, dat onderzoek heb ik ook goed gelezen, verkeersveiligheid zit bij mij ook hoog in het vaandel. Als je een onderzoek ook pleegt op de A13 krijg je dezelfde resultaten want dat is eenmaal een weg waar heel veel gebruik gemaakt wordt op het verkeer. Dus de vraag die ik heb aan de wethouder is, is er zorgvuldig omgegaan met de participatie? Vooral de participatie aan de Hoekpolderkant dan zowel aan de Rijswijkse, RijswijkBuiten. Waarom dan zie ik, dan kijk ik ook naar mijn fractiecollega's van Wij., waarom wordt eerst niet gewacht tot de Beatrixlaan eerst geoptimaliseerd wordt? Wellicht in de toekomst dat die wat verbreed wordt zodat er een alternatief voorhanden ligt. Een derde vraag is, zijn er alle alternatieven ook onderzocht die mogelijkwijze die doorstroming kunnen blijven borgen? Dat is de laatste ... Hoe heet dat? De laatste vraag betreft, is daar een mogelijkheid om dan enkel het bestemmingsverkeer toe te passen? Dus alleen maar de bewoners van RijswijkBuiten en dan wel Hoekpolder daar de toegang te laten verschaffen. Dat dat net als bijvoorbeeld in Delft dus je krijgt een soort van vergunning of een ontheffing met een kentekenregistratie en dan mag je daar alleen maar als je daar inwoner of belanghebbende bent je doorgang verlenen. Tot zover, wethouder, wat betreft de vragen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Wilt u reageren in eerste termijn, wethouder Van de Laar?

Wethouder de heer Van de Laar: Voorzitter, dank u wel voor uw vragen, of althans van uw raad. Ik ga gewoon het rijtje af. Maar dan ... Nou, ik ga gewoon het rijtje af. ChristenUnie, blij met het fietspad. Goed te horen. Wanneer kan het? Hebben meerdere mensen naar gevraagd. Er moet een verkeersbesluit worden genomen en dat wordt dan nog ettelijke weken, enkele weken ter inzage gelegd, dat mensen daarop kunnen reageren want het is een formeel besluit waar je beroep tegen kunt maken. Maar we zouden ook morgen vanwege verkeersveiligheid de weg al kunnen afsluiten. Daar hebben we op dit moment nog niet voor gekozen maar dat zijn twee opties. Als de verkeersveiligheid echt volstrekt onacceptabel is, dan kunnen we dat doen. Is ook onderdeel van de gedachten die we hebben als het sluipverkeer heel veel is in bepaalde wijken, dan kunnen we die gewoon afsluiten zonder daar een heel uitgebreide procedure voor te volgen. Dus twee smaken daarin maar wij volgen nu de Koninklijke route in de zin van, ook al is de situatie, vind ik op dit moment onacceptabel de route volgens de openbare besluitvorming en het beroep. Het CDA, u zegt ...

De voorzitter: Mag ik heel even?

Wethouder de heer Van de Laar: ... we moeten consequent zijn als overheid maar zijn er ook nog alternatieven in de wijk. Dat is de kern van de mobiliteitstransitie, dat je ook als je het ene afsluit, dat je een openstelling hebt voor de ander. En wanneer is er voor de laatste keer contact geweest met openbaar vervoeraanbieders? We hebben regelmatig contact en de MRDH is hier de partij voor via welke de dienstregelingen worden vastgesteld en via welke ook de bushaltes worden bepaald. Daar hebben we zowel ambtelijk als bestuurlijk contact mee. Ik zit zelf in het bestuur van de MRDH zoals u weet en richting volgende week hebben wij een besluitvormend vergadering met de bestuurscommissie en ik hoop dat we daar meer kunnen besluiten ten aanzien van dit punt van het openbaar vervoer in RijswijkBuiten. Maar de laatste keer, ja, dat is ergens in de afgelopen weken geweest, om heel concreet te zijn op uw vraag. Welke maatregelen of zijn er nog ... Zijn er eerder genomen? Dat is bij ten tijde van in het vorige college is er op het bestemde fietspad voorlopig ingericht tot fietsstraat. Dat wil zeggen dat in een bepaalde kleur afval is aangelegd wat al anders is dan een 50 kilometer weg, waarbij de rabatstroken, dat zijn van die tegeltjes aan de zijkanten zodat er ruimte is waar auto's kunnen uitwijken. Maar de hele inrichting daar moet, er zijn borden geplaatst maar de hele inrichting moet dus op dit moment ertoe leiden dat er niet snel wordt gereden, dat er uitwijkmogelijkheden zijn. En, nou ja, we zien dat er uit de metingen die u ook heeft toegestuurd gekregen, dat de snelheden die op de Van Rijnweg worden behaald boven soms wel 10 kilometer gemiddeld boven de 30 kilometer zitten. En iemand zei het hier in de vorige sprekers, ja, die vanuit de Laan van Sion wordt die snelheid eigenlijk misschien wel hetzelfde aangenomen. Waar we overigens veel meldingen over krijgen, over dat in de Laan van Sion te hard wordt gereden. Wat zijn de effecten voor de doorstroming op de andere wegen? Ik neem aan dat u vraagt naar de effecten van het afsluiten op de doorstroming bij andere wegen. Dan heb ik nu niet de percentages gereed maar 3500 tot 4000 auto's op de Van Rijnweg is ongelooflijk veel, maar op de Prinses Beatrixlaan is dat goed op te vangen. Daar zijn ook tellingen naar gedaan. Er zijn meerdere tellingen overigens geweest namelijk in de tellingen die u heeft, die zijn uit december '22. We hebben in juni 2023 ook nog een telling gedaan om te zien, wat is nou het effect geweest? Dat liet zien dat het aantal auto's maar ook het aantal fietsers die daar rijden gestegen zijn. Als u daar behoefte aan heeft zal ik u die tellingen nog doen toekomen. Dus die zijn gestegen. We hebben tegelijkertijd ook nog een verkeersauditor, dus een onafhankelijk iemand die nota bene de hele CROW-normen handboek heeft geschreven, hebben we gevraagd om te kijken naar deze weg om ook nog een onafhankelijk oordeel te krijgen, los van alle meldingen die we hebben of signalen die we horen. Die constateert hetzelfde, dat je eigenlijk geen andere maatregelen kunt nemen, qua ruimte niet en ook die constateert vooral dat je op basis van de hoeveelheden auto's die daar op dit moment doorheen gaan, dat je daar in de ruimte die er is niks meer kunt ontwerpen wat dat afremt. Dus afsluiting, zoals de raad al een aantal keer de afgelopen tien jaar besloten heeft, wordt ten volle ondersteund door die verkeersauditor. Ook als u daar behoefte aan heeft, of ik zal u dat doen laten toekomen, dat aparte onderzoek. Is er onderzoek in de wijk geweest? Of nou, ik noem dat, ik neem een aantal vragen dan maar even samen. Kijk, voor een politiek gevoelig punt, kijk, zoals we hier zo bij elkaar zitten, voelt dat inderdaad heel politiek aan en het heeft heel veel reuring teweeggebracht ook in de wijk. Een hele activering ook van de politiek. Maar voorafgaand aan dit raadsvoorstel zou je je eigenlijk kunnen afvragen, hoe politiek gevoelig was dit nou eenmaal? Want sinds 2013 is op vier tot vijf momenten in een meerderheid door verschillende raden besloten dat deze weg afgesloten zou worden voor auto's en bestemd zou worden als fietspad. Dus nou, daarmee heeft de raad als hoogste orgaan een heel duidelijk kader geschetst waarbinnen het college kan werken. Het is zo dat wij in het laatste besluit wat we met de meekoppelkansen hebben genomen, dat we een timing hebben afgesproken over wanneer we dit besluit zouden doorvoeren. En dat was namelijk ten tijde van de verbreding van de A4. De minister heeft aangezegd de verbreding van de A4, die is uitgesteld. Hij heeft niet gezegd, het gaat niet meer door maar die is uitgesteld. Maar wij zien tegelijkertijd vanuit onze praktijk dat de situatie gewoon echt uit de hand loopt. In combinatie met de ongevalanalyse van bromfietsers en auto's die we de vorige week hebben gepubliceerd, maar daar waren we ook al lang mee bezig, zien wij van, ja, wij moeten nu een besluit nemen en

dat is ook de reden waarom het nu voorligt. Ik heb zelf een aantal, omdat ik wel het gevoel had van, ja, er wordt heel verschillend over gedacht. En inderdaad, als je daar aan de weg woont en je maakt gebruik van die weg, en ik heb ook zelf richting het programmabureau daar ook vaak gereden, dat heeft natuurlijk een impact op je leven. Van de andere kant heeft het een ongelooflijke impact op de bewoners die daar dagelijks last van hebben, en met name de kinderen die dat gebruiken als een schoolroute met hun ouders die daar soms ook niet meer durven te fietsen. Dus ik ben al een half jaar geleden is dat misschien al geweest, gaan praten inderdaad met het bestuur van de Hoekpolder, met Partou, met de bewoners aan de Van Rijnweg zelf. Daar hebben zich mensen gemeld sowieso uit zichzelf. Bij het Sionsfeest heb ik informeel nog wat mensen gesproken en allerlei verschillende signalen. Maar u heeft denk ik gezamenlijk al een heel duidelijk beeld geschetst van hoe die belangen zitten. Ik zal zo meteen terugkomen op van, ja, hoe moet je die belangen afwegen? Maar dat is natuurlijk primair uw taak. En dan heb ik ook uw vraag beantwoord, kijk ik naar de heer Loof over de meekoppelkansen. Die gaan niet door maar de situatie, ja, dat weten we nog niet hè. Want de minister zegt, het gaat ooit wel door. Daar krijgt u ook nog een notitie over, over wat een impact dat heeft, het niet verbreden van de A4 op dit moment. Van welk jaar speelt dit dossier? Het Rijswijk Belang. Ja, dat is maar de vraag hoe je ernaar kijkt. Tien jaar geleden of het nog langer geleden is, zijn we begonnen in Rijswijk met het ontwerpen van die wijk. In 2013 is in ieder geval het eerste moment waar wordt gesproken van dit punt, dat dit een doorgaande route moet worden voor langzaam verkeer en voor de fiets. Vervolgens is er in 2019, 2021, er is nog een motie van Onafhankelijk Rijswijk geweest samen met de VVD die expliciet opriep om de Van Rijnweg niet af te sluiten en die is in meerderheid verworpen. Met andere woorden, wel afsluiten. Dus er zijn op meerdere momenten, ja, dit dossier en dat is ook door de inspreker overigens helemaal gedocumenteerd en heeft die, met dank aan de griffie, die documenten allemaal gedeeld waarin de hele besluitenhistorie, om dat woord te gebruiken, een goed beeld van geeft. Afspraken, met wie en wanneer? Ja, dat vind ik wel een mooie vraag. We hebben met elkaar dus op een aantal momenten dat vrij expliciet afgesproken. En ook als u de handelingen terugleest is het ook niet listig of tussen de regels door maar echt op vragen onder andere van de VVD heel expliciet gesproken over, wordt deze weg nu wel of niet afgesloten? En in eerdere colleges hebben we altijd gezegd, die weg wordt een fietspad. Dus dat is een afspraak onderling maar ook zeker, en zo wordt het ook ervaren door de insprekers in ieder geval en vele andere inwoners ook, ook een afspraak met onze bewoners. Inderdaad, een aantal mensen hebben het al gezegd, dan gaat het dus over de betrouwbaarheid van ons, de betrouwbaarheid, ook een interessant thema op dit moment in de landelijke politiek. In het coalitieakkoord, fijn dat u dat erop na gespit heeft, daar staat inderdaad dat wij onderzoek zouden gaan doen. Dat hebben we dus gedaan, dat onderzoek hebben wij gedeeld. Ik stuur daar nog een extra telling van juni achteraan. Daaruit blijkt dus, we willen wel feitelijk weten, hoeveel auto's rijden daar nou daadwerkelijk en hoeveel fietsers? En ook vanuit de gedachte dat dit echt ook een negatieve impact heeft op mensen die daar graag met de auto rijden, willen we weten waar het over gaat. Nou, dat gaat dus dagelijks om zo'n 3800 auto's en bijna 2000 fietsers en dat geeft dus aan dat dat besluit eigenlijk alleen maar meer nodig is. Dat is slechts de kwantitatieve benadering, daar zit veel meer aan zoals we vanavond al merken. Praten met de bewoners, dat is dus deels gedaan. Ja, politiek gevoelig, heb ik al een antwoord op gegeven, hoe politiek gevoelig was dit nou eigenlijk als er al zoveel besluiten en grondslag liggen? Klopt het dat het in het mobiliteitsprogramma, BvR, de Van der Kooijweg niet staat? Nou, u heeft het ongetwijfeld toch ook weer helemaal nageplozen, dan zal dat zeker zo zijn. Dat weet ik niet uit mijn hoofd. Mij schijnt toe dat het mobiliteitsprogramma wat uw raad vorige periode heeft vastgesteld vooral een document was waarin wij een visie of in ieder geval een aantal uitgangspunten neerleggen over hoe we omgaan met mobiliteit. We zijn nu aan het werk, we hebben vanmiddag weer een overleg over gehad, aan het uitwerken hoe we dat mobiliteitsprogramma daadwerkelijk in de praktijk gaan brengen. Dat gaat over parkeren, parkeernormen, over fietsen, over alles, over auto, heel veel. Nou ja, als we daar de Van der Kooijweg in op moeten nemen, dan doe ik dat graag maar ik kan me voorstellen dat dat een reden is waarom dat toen niet in het

mobiliteitsprogramma stond. Wat betreft dus gesprekken met bewoners, daar heb ik net iets over gezegd. Een toezegging van de vorige wethouder mobiliteit, de heer Lugthart, over het zoeken naar een alternatief. Dan zou je me daarmee moeten helpen want dat zegt mij niks. Ik weet wel, we hebben ook zelfs tot in de Telegraaf artikelen gelezen waarin de heer Lugthart juist zegt dat die weg zeker zal worden afgesloten, die de bewoners ook allemaal gelezen hebben. Dus dat wat betreft het zoeken naar een alternatief. D66, blackspot op de Winston Churchilllaan, dat komt uit het fietsplan wat we ook vanavond behandelen. Er zijn twee echte blackspots, dat heeft vooral te maken met de voorrangssituatie op de Winston Churchilllaan. Op het moment dat je rechtsaf slaat naar de Prinses Margrietsingel en de fietsers die gaan rechtdoor, dat is een voorrangssituatie die daar ter plekke aangepast moet worden. Dus ja, hoeveel, als er meer auto's rijden is het risico ook groter zou je kunnen zeggen dus in die zin zit er een verband met de Van Rijnweg inderdaad. Maar primair is de blackspot de voorrangssituatie. U maakt daar wel een heel goed punt sowieso dat deze openstelling of afsluiting een effect heeft wat veel verder gaat dan alleen maar de indringende verhalen die we vanavond van de bewoners hebben gehoord, namelijk het verkeer op de Laan van Sion, verkeer op de Terras van Sion, de snelheid op de Monseigneur Bekkerslaan inderdaad, de route die u beschrijft over de Winston Churchilllaan. Dus dat is waar regelmatig geklaagd wordt over de hoge snelheden die er gereden worden vanwege wellicht ook de stress die, zoals iemand het omschreef, is omdat je dat gebruikt als een sluiprouteweg. Hoe moet je de stemmen wegen? Dat is primair iets wat iedereen vanuit zichzelf hier moet doen als raadslid. Wat ik zelf heel belangrijk vind is onder andere, ja, ik begin natuurlijk als wethouder mobiliteit bij de verkeersveiligheid en bij een verkeerskundige benadering van die weg kunnen we daar nog iets anders doen? En dan is het antwoord, gezien de aantallen en de snelheden en de ruimte die dat viaduct ook geeft, simpelweg nee. Het tweede is, nou ja, het is voor mij in opdracht van u ook helemaal geen dilemma want er ligt een heel duidelijk besluit. Sterker nog, meerdere besluiten. En dan kun je natuurlijk ook nog kijken naar zaken als leefbaarheid, geluidsoverlast en allemaal dat soort zaken. Dus dat zijn allemaal variabelen die je kunt meewegen in de stemmen. Tegelijkertijd realiseer ik me heel erg goed dat het dus een negatieve impact heeft voor degene die daar, mensen die daar naar het sportpark gaan of naar stichting Partou. Die hebben gezegd, onze commerciële propositie is dat je hier makkelijk ook met de auto juist je kinderen kunt afzetten in de ochtend en dan hup, makkelijk kunt doorrijden. Dat is het aantrekkelijke eigenlijk van onze locatie dus daarmee raak je hun eigenlijk wel in hun wezen. Je kan natuurlijk altijd nog prima via de Van der Kooijweg rijden maar omdat dat soort zaken gemeld werden was ik wel benieuwd van, ja, hoeveel, hoelang is het dan omrijden? Nou, daar is ook over bestudeerd met floating car data. Het ligt er natuurlijk heel erg aan waar je naartoe moet. Als je van de Hoekpolder bijvoorbeeld boodschappen gaat doen, zoveel voorzieningen zijn er natuurlijk bij de wijk niet maar het sportpark en zo is er natuurlijk wel, de afstand tussen de twee wijken is maximaal 2,5 kilometer. Nou, dat is ook een afstand die je op een andere wijze zou kunnen doen wellicht. Maar als je van de Hoekpolder gaat winkelen bij de Lidl en helemaal om zou moeten rijden via de Prinses Beatrixlaan ben je anderhalve minuut langer onderweg. En zo zijn er allerlei verschillende maar dat verschil tussen anderhalve minuut tot een acht, negen minuten afhankelijk van waar je moet zijn. Nou ja, en afgezet dat omrijden in een situatie die voor degene die moet omrijden toch al behoorlijk veilig is, je zit in de auto, afgezet tegen de ongelooflijke verkeersonveiligheid van de kinderen en de ouderen, et cetera van de anderen die daar gebruiken, vind ik dat zelf, maar ik hoef het dilemma bij wijze van spreken niet meer te beslechten, dat moet u doen, vind ik zelf dat een ongelooflijk makkelijk besluit. Wij., en dan heb ik ook antwoord gegeven, linksom of rechtsom mensen teleurstellen. Inderdaad, dat is de politiek, u zegt dat heel terecht. En ik heb daar ook in ieder geval mijn afweging hier uit de doeken gedaan. Bent u bereid om het mee terug te nemen? Ik denk dat dat niet is wat tegemoetkomt aan de situatie. Ik denk echt dat we heel snel moeten handelen omdat, en dat hebben meerderen van u ook al gezegd, dit al een hele tijd het geval is en dat we in een rap tempo de hoeveelheden stijgen. Dus ik denk echt dat we nu over moeten gaan tot handelen en dat we hier dit zouden temporiseren of gewoon uitstellen of terugtrekken, dat dat niet de mooiste kant zou zijn van de politiek, laat

ik het zo zeggen. Zijn er nog andere maatregelen mogelijk of een pakket, daar heb ik denk voldoende over gezegd. Want ik loop ook wel een beetje uit de tijd, kijk ik naar de voorzitter. Maar ik kom ook wel tot het einde. GroenLinks, leiden de werkzaamheden tot sluipverkeer aan de Prinses Beatrixlaan? Ja, tenminste in december hebben we, zaten we op 3500, toen waren de werkzaamheden nog niet begonnen. We zitten in juni op 3800 auto's en dat doet vermoeden dat er absoluut sluipverkeer is. Het echte sluipverkeer was natuurlijk al aan de gang, namelijk bijvoorbeeld ook al uit Schipluiden, Den Hoorn wat naar Den Haag moet. Ja, dat moet gewoon over de Prinses Beatrixlaan rijden en dat rijdt nu over de Van Rijnweg. Ja, en dat is het echte sluipverkeer wat u ook in de tellingen ziet, wat we niet willen. Dan de verkeersknip met de camera's. In een gesprek met Hoekpolderbestuur, zij waren de eerste die bij mij het camerasysteem introduceerde. Ik denk, ja, wat een goed idee. Dat moeten we dus nu onderzoeken, dat ligt op tafel. Ik had er nog niet eerder van gehoord bij de Kristalweg dus ik heb gelijk de wethouder mobiliteit Delft gebeld. Dat is een iets andere situatie daar wel over hoeveelheden mensen daar een ontheffing hebben gekregen, maar desniettemin, we moeten gewoon uitzoeken wat dat is. Nou, de kosten zijn ongeveer, om dat voor elkaar te krijgen, 150.000 euro. En de onderhoudskosten zijn, daar hebben we geen beeld van, nog niet maar die zijn niet gering omdat er de hele tijd die camera's geijkt moeten worden. Omdat je als ze niet goed zijn, kun je er beroep tegen instellen dus er moet continu controle zijn van die camera's. Het grote, het OM moet het goedkeuren en een participatietraject moet daaraan voorafgaan want het moet gedragen worden door de omgeving dus dan zijn we zeker een jaar verder. Het OM kan het ook nog afkeuren als de weginrichting niet goed is. Maar het grote probleem vind ik hier eigenlijk, dat is nog allemaal te overzien is, wie heeft er dan recht op? Bij bedrijventerrein de Kristalweg is dat wat overzichtelijker en hier, zijn dat nou de mensen van de sportclub? Het zou goed zijn voor het ledenaantal wellicht, of zijn dat de mensen van ... Dat is heel moeilijk hier te bepalen en het is een ongelooflijk grote groep. Dus dat zijn praktische overwegingen rondom die camera's waarvan wij hebben gezegd, ja, dat is zo duur en we hebben daar feitelijk eigenlijk ook weinig andere aanleiding toe in de afweging zoals ik die net schetste om dat pad verder te gaan bewandelen. Dan PvdA, de vragen schriftelijk te beantwoorden. Die kunnen wij eigenlijk meteen, ik zou ze nu ook kunnen beantwoorden maar dat doe ik even in tweede termijn, als u daar ... Maar anders krijgt u die morgen gelijk en dan gelijk een rechtvaardigheid, dank voor uw vragen. De 3500 auto's, moeten die rijden over de Prinses Beatrixlaan? Tenminste, als ze daar horen en dat kan de Prinses Beatrixlaan qua capaciteit en nadat de maatregelen, de werkzaamheden af zijn, gaan wij de Prinses Beatrixlaan beter inrichten dus dat zou die moeten aankunnen. Andere route nemen, daar heb ik net iets over gezegd. De betrokkenheid van de buurt, heb ik ook iets over gezegd, en de verschillende standpunten. Er zijn inderdaad geen wijkbijeenkomsten geweest of iets dergelijks maar dat, nou, daar heb ik denk ik voldoende over gezegd hoe er naar dit voorstel is gekeken. Omdat dat voorstel ook al meerdere maal door de raad is besloten dat het zou worden afgesloten en tot een fietspad zou worden gemaakt. Moeten we, kunnen we niet wachten totdat de werkzaamheden op de Prinses Beatrixlaan zijn afgerond? Ja, ik zou zeggen, nee. Nee vanuit de huidige situatie dat die onacceptabel is op de Van Rijnweg maar ook vanwege het feit dat juist die maatregelen ertoe leiden dat de situatie juist zo slecht is. Dus ik zou hem misschien nog eerder omdraaien, nu afsluiten zolang de maatregelen er zijn. Maar ja, daar ben ik ook geen voorstander van, dat we zien dat één, dat uw raad het al heeft besloten maar ook dat we zien dat het sluipverkeer niet alleen van die verbouwing kwam van WarmtelinQ om het zo te zeggen. Dus dat probleem is er al en dat is uiteindelijk wat we in de kern moeten oplossen. Het bestemmingsverkeer en alternatieve inrichting heb ik voldoende over gezegd, anders hoop ik in tweede termijn. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van de Laar. Mevrouw Harmsen, heeft u nog vragen in tweede termijn? Mevrouw Harmsen.

Mevrouw Harmsen (CU): Ja, eigenlijk een hele korte. Want ik vroeg natuurlijk eerst alleen maar, wanneer kan het? En ik word alleen maar gesterkt met die vraag in de zin van, is de situatie die er nu is, met het bestemmingsplan wat al gegeven is dat het een fietspad zou worden, is dat niet gewoon hartstikke illegaal en moet het morgen gewoon een fietspad zijn? Waarom is er eigenlijk nu een apart verkeersbesluit nodig? Dat is een technische vraag want ik zit nog niet zo lang in de raad van, waarom doen we dat eigenlijk nu, een besluit nemen terwijl het eigenlijk al zo vaak al besloten is en er een bestemmingsplan al is? Het is een fietspad. Waarom is het eigenlijk nu geen fietspad?

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Harmsen. Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Dank u wel, voorzitter. De wethouder heeft iets aangegeven op de vraag van mij over, ja, de maatregelen om openbaar vervoer in RijswijkBuiten te krijgen. Dat blijft helaas toch voor mij wat onbevredigend. Ook volgende week naar een besluitvormende vergadering. Ik denk dat als we naar de MRDH gaan dan is bekend dat die toch jaarlijks de dienstregeling bijstellen. Dat is dus al een aantal jaren aan de gang, zonder dat het voor RijswijkBuiten tot resultaat heeft geleid. En ik zou graag vanavond en anders volgende week in de raadsvergadering een toch iets beter inkijkje willen hebben hoe concreet de vorderingen zijn om in RijswijkBuiten, in die hele grote wijk met al die hectaren en al die 10.000, 20.000 inwoners, dus ik weet niet maar daar moet toch iets meer uit te halen zijn bij de MRDH. En zo niet bij de MRDH, dan zou ik wel degelijk met de HTM gaan praten want daar heeft Rijswijk in het verleden hele goede deals mee gesloten. Als het gaat om de afsluiting. Ja, we zitten hier vanavond in de wijk te vergaderen, zoals ze dat zeggen. Niet omdat we dat wilden maar vooral omdat we nog niet terecht kunnen in ons nieuwe stadhuis. Maar er zitten wel een heleboel mensen op de tribune en ik zie hier en daar wat mensen glazig voor zich uit beginnen te staren. Want we zitten over een vrij simpele kwestie een enorm diepgravende discussie te voeren met historisch onderzoek en allerlei complicerende factoren. En misschien uitstellen van besluiten, nou, daar moet ik niet aan denken. Laten we nou eens even laten zien dat we een besluitvaardige gemeenteraad zijn. We besluiten inderdaad niet vanavond maar volgende week, maar laten we dat ook doen. En voor het CDA geldt dat we graag consequent willen zijn in onze besluitvorming, dat we daar naar bewoners niet kunnen uitleggen dat ...

De voorzitter: Mijnheer Van Enk, u heeft een interruptie van de heer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja. Ja, dank, voorzitter. Ja, ik zou graag aan mijnheer Van Enk willen vragen van, als het zo aankomt dat die doortastende besluitvorming, waarom hij in het vorig college toen het CDA erin zat niet gewoon meteen een besluit heeft genomen? Kennelijk was er een reden waarom dat besluit niet werd genomen omdat het kennelijk toch politiek gevoeliger ligt dan hier wordt doet voorgekomen, zo, dan de wethouder en mijnheer Van Enk nu hier doet voorkomen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Dat had denk ik een technische reden maar niet een politieke reden. Ik weet dat we als CDA, we hebben één keer kritische vragen erover gesteld en daar hebben we toen antwoord op gekregen en we hebben ons er ook nooit tegen verzet. En nog zou dat vanavond kunnen maar dan moeten er nieuwe factoren zijn. En ik heb alleen maar als nieuw feit gehoord, en dat was van een spreker ook die dat noemde, dat eigenlijk van die Van Rijnweg maar 7 procent van het verkeer uit de wijk zelf afkomstig is. Dat lijkt mij, daarom vroeg ik ook nog even ter verheldering wat de spreker bedoelde, maar dat lijkt me alleen maar reden te meer om de weg te gaan afsluiten voor autoverkeer. Het enige wat ik hier heb gezegd, laten we nou eens maatregelen nemen die verder gaan dan alleen maar autootje pesten maar maak serieus werk van

alternatieve middelen van vervoer conform ons beleidsplan. Dat zouden we moeten doen en dat zouden we eigenlijk volgende week ook moeten beslissen. Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank, voorzitter. Ook dank aan de wethouder voor de beantwoording. Om heel even te beginnen op de vraag die mevrouw Harmsen stelt. Ja, bestemmingsplan, waarom moet dat allemaal plaatsvinden? Je mag het bestemmingsplan niet gebruiken als argumentatie bij een verkeersbesluit. Dit is een verkeersbesluit, een bestemmingsplan is geen argumentatie, kan je ook geen rechten aan ontlenen bij een verkeersbesluiten. Daar kan je alleen de rechten ontlenen of er mag alleen maar worden meegenomen bij het maken van het besluit wat in de Wegenverkeerswet staat. Dus dat is daarvoor de reden. Dat maakt dus ook dat zo'n bestemmingsplan geen reden is om, je kan geen beroep doen op een bestemmingsplan, kijk, er staat fietspad dus daarom moet die dicht. In ieder geval niet kijkend naar dat verkeersbesluit wat het college dan zou moeten nemen. In het bestemmingsplan staan zoveel zaken ook voor RijswijkBuiten die niet hebben plaatsgevonden. Neem de loopbrug over de Prinses Beatrixlaan die er nooit van is gekomen. Is voor een reden gebeurd, staat in het bestemmingsplan, betekent niet dat het moet.

De voorzitter: Mijnheer Van 't Eind. U heeft een interruptie van de heer Van 't Eind.

De heer Van t Eind (GL): Ja, voorzitter, dit zal technisch allemaal wel kloppen wat de VVD hier zegt, en dat is ook zo. En natuurlijk is het zo dat er juridisch gezien niet een, vast niet omdat we nu een verkeersbesluit gaan nemen. Maar u bent het toch wel met mij eens dat het wel duidelijk is dat er al meerdere jaren door het bestuur en door de raad gezegd is, we gaan deze weg afsluiten. En het is, en dan kun je er misschien geen juridische titel aan ontlenen maar u kunt zich dan toch wel wat voorstellen bij het feit dat mensen die al jaren rekenen op het afsluiten van die weg zeggen, ja, maar u heeft als bestuur dit al jaren beloofd. Bent u dat met mij eens?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank, voorzitter. Ik kan mij ook heel goed voorstellen dat de mensen die zagen dat die weg de hele tijd open bleef en er gewoon doorheen, overheen konden blijven rijden, ondanks dat het af en toe door wethouders werd gezegd dat die afgesloten zou worden, ook een bepaalde verwachting hebben van, o, kennelijk wordt die niet afgesloten, het blijft maar door duren. Het college van 2014-2018 heeft nooit die beslissing genomen, heeft het ...

De voorzitter: De heer Van 't Eind. Mijnheer Loof, u heeft een interruptie ...

De heer Loof (VVD): Mag ik even deze zin afmaken? Heeft ook nooit de keuze of gezegd dat ze die weg zouden afsluiten, dat kwam pas in het college daarna.

De voorzitter: Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Nou, voorzitter, dit is een halve voorstelling van zaken. Volgens mij is het altijd heel duidelijk geweest dat de weg afgesloten zou worden zodra de Laan van Sion helemaal af was. En dat is wat er nu af is en daarom ligt dit besluit nu voor. Dat is altijd wat heel duidelijk volgens mij gecommuniceerd is. Ook naar de mensen die tot nu toe de weg altijd hebben gebruikt dus er is toch geen ... Dat is echt, eigenlijk kan daar volstrekt geen onduidelijkheid over zijn. Dat u misschien tegen de afsluiting bent en alsnog een keer wil

proberen nu de afsluiting alsnog tegen te houden, ja, dat is uw goed recht natuurlijk, mag u doen. Maar u kunt niet afdoen aan de indruk die er bestuurlijk al tien jaar lang gewekt is op dit dossier. Dat kan echt niet.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Dank, voorzitter. Ja, ik denk dat het uitblijven van het nemen van zo'n beslissing ook gewoon iets zegt. Dat heeft heel lang geduurd, steeds is zo'n beslissing uitgebleven, dat zegt voor mij, voor mijn fractie zegt dat ook wat. Namelijk dat het kennelijk toch niet als een probleem werd gezien dat die weg open gehouden moest worden. Maar goed, voorzitter. Ja, de wethouder die zegt dat er geen maatregelen meer genomen zouden kunnen worden om snelheid naar beneden te kunnen brengen en dat dat ook door de verkeersauditor was het volgens mij werd gezegd. Ja, dat lijkt ons onwaarschijnlijk. Er is altijd wel iets wat je kan doen. Zet er voor mijn part een bloembak neer of weet ik veel wat maar om dan maar te zeggen, nou, dan sluiten we het maar af, dan heb ik nog een paar wegen in Rijswijk die je kan afsluiten. Ik denk ongeveer alles. Bij mij voor de deur wordt ook wel eens hard gereden, kan je ook niet zomaar gaan lopen afsluiten? De argumentatie van, het is gevaarlijk, daarom afsluiten. Tuurlijk, ik ben er niet ongevoelig voor, ik snap het. Maar het probleem is, je kan het overal op toepassen en dat maakt het zo, maakt de keuze bijna zo inconsequent naar mening van onze fractie. Goed, hoe dan ook, de wethouder die zegt ook dat de Prinses Beatrixlaan alle voertuigen die nu over de Van Rijnweg gaan, dat de Prinses Beatrixlaan dat wel kan opvangen. Nou, ik weet niet of de wethouder ooit over de Prinses Beatrixlaan rijdt? Zeker op de drukke momenten. Maar die kan dat echt niet opvangen. Geloof me, die kan dat niet opvangen. En als dat zo zou zijn dan wil ik op zijn minst de feitelijke en cijferlijke onderbouwing daarvan hebben voor de raad van volgende week. Even kijken, voorzitter, ik kijk nog heel eventjes naar wat ik nog had te zeggen. Ja, voor mijn fractie is er wel daadwerkelijk iets veranderd in de situatie. RijswijkBuiten is gegroeid. Hoekpolder, de mensen in de Hoekpolder maken gebruik van voorzieningen in RijswijkBuiten, andersom ook. De Prinses Beatrixlaan is ongelooflijk druk geworden. Naar de mening van onze fractie is deze weg ongelooflijk belangrijk voor de bereikbaarheid van zowel deze twee wijken als Rijswijk in het geheel. Je kan maatregelen nemen, en wij roepen daar ook echt toe op, om die weg gewoon veiliger te maken om mensen te dwingen langzamer te rijden. En misschien ook wel te dwingen, nou, nu wordt het te gek, ik ga maar die Prinses Beatrixlaan trotseren. Maar afsluiten heeft gewoon geen zin, je verplaatst een probleem. En als de argumentatie voornamelijk is die ik tot nu toe hoor, het is gevaarlijk, daarom moet het worden afgesloten. Als we daar op die, als we die weg opgaan, dan is het einde zoek want dan kunnen we elke weg wel gaan lopen afsluiten hier. Voorzitter, dit voorstel en het voorgaande verwoord is de Rijswijkse VVD tegen deze voorgenomen sluiting. Het is naar onze mening nog niet voldoende onderbouwd, de argumentatie komt toch te veel neer op beslissen uit gevoel. Het heeft echt nadelige gevolgen voor RijswijkBuiten en de Hoekpolder en het tast ook bereikbaarheid van deze wijk aan, ook voor de hulpdiensten. Daar overigens nog wel een goede vraag, dat wil ik nog wel horen van de wethouder, hoe zit het met hulpdiensten die eventueel gebruikmaken van deze weg? We willen dat er wordt gehandhaafd op die weg, dat er maatregelen worden genomen om die weg, om mensen te dwingen daar langzaam te laten rijden maar afsluiten lost niks op. Daar wil ik het bij laten, voorzitter. Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, wethouder, voor de beantwoording. Ik heb nog een aantal aanvullende vragen. Ik hoor de wethouder zeggen dat we morgen al kunnen afsluiten en ik hoor wat er aan de overkant gezegd wordt, ik hoor wat er hier rechts gezegd wordt. Maar ik wil weten van de wethouder, waarom doet u dat niet? Als u zegt, we kunnen morgen al afsluiten, waarom doet u dat dan niet? Verder zegt de wethouder dat er heel veel meldingen zijn van te hard gereden. Is er ooit gehandhaafd? Heeft

daar ooit op dat viaduct een politieagent aan weerskanten gestaan? Zijn er ooit bekeuringen uitgedeeld? Dat is het voor nu. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Dank u wel, voorzitter. Een aantal punten loop ik toch nog even na, ook naar aanleiding van de beantwoording van de wethouder, waarvoor overigens dank in eerste termijn. Nou, de wethouder bevestigt dat er geen draagvlakonderzoek is gedaan onder de bewoners sinds 2009 wel te verstaan. Vanaf het eerste beste moment dat überhaupt het ter sprake is geweest. Dat het tot nu toe eigenlijk alleen maar op basis van een select aantal slechts gezelschap van bewoners. Dus er nu sprake moet zijn van een sluiting en een veiligheidsmaatregel terwijl er geen, gelukkig zeg ik dan maar even meteen, gelukkig dus geen ongelukken hebben plaatsgevonden. Dat draagvlakonderzoek, bent u dat onder de bewoners alsnog bereid om dat te doen? De mobiliteitsvisie toch nog maar even aanhalen, allerlei verschillende microzaken, wat ik net al aangaf, ieder willekeurig fietspad is zo'n beetje wel benoemd in dat mobiliteitsplan om daar dat aan te pakken. Maar de afsluiting van, ja, toch best geen onbelangrijke toegangsweg van RijswijkBuiten, die wordt niet of niet meer benoemd. Uiteraard is het voor u heel makkelijk om dat weer toe te voegen. Zou ik niet zomaar doen, dat lijkt mij niet echt goed voor in ieder geval de verhoudingen binnen de coalitie, laat ik het maar even zo noemen. Er is, zoals net al keurig is aangegeven door de VVD, geen rekening gehouden met aanrijroutes van politie, ambulance en brandweer. Dat zijn toch punten die best belangrijk zijn want ja, die met als daar spits is op de Beatrixlaan, nou, dan wil ik wel eens zien hoe vanuit diverse routes uiteindelijk toch binnen de norm van, wat is het, zes minuten ...

De voorzitter: Mijnheer Braam, mijnheer Van Enk wil interrumperen.

De heer Van Enk (CDA): Ik heb een vraag aan de heer Braam. Ik hoor hem ineens zeggen dat het de verhouding in de coalitie allemaal niet ten goede komt. Is dat soms de reden waarom het zo'n ingewikkeld verhaal wordt vanavond?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ik geloof dat ik daar niet echt over ... Ik denk dat ik met mijn bewoordingen duidelijk ben geweest, mijnheer Van Enk. Er zijn, zoals ook door de VVD kenbaar is gemaakt, en daar had ik zelf ook wel even een opmerking over, geen metingen gedaan in de spits. Die gemiddelde aanrijtijden langs de Lidl en dat soort zaken meer, die zijn ongetwijfeld buiten de spits gedaan. Mij lukt het niet om in twintig minuten tijd tijdens de spits überhaupt al bij De Bogaard te komen. Dus hoe u erbij komt dat dat in zes tot acht minuten wel kan, nou, bijzonder knap. De route zelf, en of dat komt door Googleroutes en dergelijke, is blijkbaar heel erg belangrijk. Ik hoor consequent maar elke keer tussen de wijken en voor Rijswijkers en andere doorgaande routes. Maar er wordt helemaal niet gesproken ook over bijvoorbeeld het Westland, de mensen die in Westland werken of misschien in de randen van Den Haag werken. Vind ik toch ook belangrijk dat dat nog belicht wordt. Allerelei alternatieve maatregelen die ook tijdens ons onderzoek naar boven zijn gekomen, die we inmiddels ook geuit hebben. Zoals al vrij vroeg het terugbrengen van de 50 kilometer bij de Hoekpolder naar 30 kilometer, speciale drempels om dat aan te leggen. Dat zijn maatregelen die direct getroffen kunnen worden ...

De voorzitter: Mijnheer Braam, u heeft een interruptie van mevrouw Van der Weij.

De heer Braam (BvR): ... en waarvan wij het idee hebben dat dat afschrikt voor een groep die nu het gebruikt als sluipverkeer, punt.

De voorzitter: Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Ja, ik zit met verwondering naar u te luisteren, mijnheer Braam. Want u zegt aan de ene kant betwisten we heel veel cijfers, aan de andere kant zegt u net zelf aan het begin van uw betoog dat er geen ongelukken hebben plaatsgevonden terwijl er al voorbeelden zijn gegeven dat er ongelukken zijn plaatsgevonden. Dus ik kan dat niet zo goed rijmen. Misschien kunt u dat toelichten?

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ik heb begrepen dat er een kind op de grond is gevallen vorige week. En ja, dat wordt dus dan beschouwd als een ongeval. Ik ben heel erg nieuwsgierig naar de statistieken van de afgelopen jaren. Ik heb het voorzichtig vermoeden dat daar niet zo vreselijk veel uit zal blijken. Maar nogmaals aan de wethouder, kunt u de statistieken van alle ongevallen aan ons zichtbaar maken voor volgende week dinsdag?

De voorzitter: Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Mijnheer Braam, u kunt toch niet betwisten dat een kind dat op zijn hoofd valt en daar letsel van heeft, geen ongeval is, zoals u aan het begin zei?

De voorzitter: Mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ik doe een tegemoetkoming door aan te geven dat ik erg nieuwsgierig ben naar de ongevallenstatistieken dus laat de wethouder daarmee maar mee komen, zou ik zeggen. Voorzitter, ik heb nog een paar kleine puntjes, dan ben ik klaar. Nou, de drempels heb ik net al aangegeven, je hebt van die speciale bullbars noem ik dat dan maar even van waar je vrij lastig overheen gaat. Bij de Loosduinsekade heb ik daar heel veel van die dingen gezien, van die korte drempels waar je echt niet harder dan met 50 kilometer per uur overheen kan. En dan daarna als je dan met 30 kilometer vaartje daar naartoe gaat, dan denk ik dat heel veel mensen, zeker ook met de handhaving, zoals Rijswijks Belang dat natuurlijk ook wil en wij uiteraard ook, dan ik denk dat je stappen kan zetten. De Kristalweg, laten we niet vergeten dat de bewoners voor het bestemmingsverkeer straks 135 euro per auto gaan betalen. Dus als we op een gegeven moment toch in ieder geval de auto's tussen de wijken gaat toestaan. Dan niet onbelangrijk, er werd net al even tussen neus en lippen door aangegeven, de afspraak was bij de aanleg van de verbreding A4 en de twee viaducten, ecoduct, viaduct, dat er op dat moment gesproken zou gaan worden over de afsluiting en niet eerder. Dit is, er wordt een argument nu aangedragen waarom wel eerder. Vandaar ben ik erg nieuwsgierig naar de statistiek van alle ongelukken daar ter plekke. En tot slot, het CDA geeft dat ook al terecht aan, openbaar vervoer, nog steeds één groot drama in RijswijkBuiten. Daar zitten twee leden van ons college volgens mij die veel kunnen sturen of mee kunnen sturen, dus het zou een goede zaak zijn als we eens teruggekoppeld krijgen wat de kansen zijn voor het verbeteren van het OV in Rijswijk. We zijn nu alleen maar een heleboel kwijtgeraakt maar ik zou ook wel weer eens graag wat willen terugzien.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Ik dank de wethouder voor het beantwoorden van de vragen en ik heb verder geen vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Mijnheer Kaffa.

De heer Kaffa (WIJ.): Ja, voorzitter, dank u wel. Bedankt voor de beantwoording van de vragen tot zover alleen, ja, ik zie ook graag het rapport van de auditor z.s.m. tegemoet. Als het kan, alsjeblieft, begin volgende week en niet woensdag eind van de dag, heb ik weinig tijd om voor te bereiden. Maar misschien ben ik heel simpel hoor maar, en zo niet hoor ik het graag, maar als je een weg, tussen haakjes, afsluit en alleen gebruik laat maken van bestemmingsverkeer, dan heb je toch geen 3500 auto's per dag meer? Dan heb je toch aanmerkelijk een heel stuk minder auto's die over die weg heen gaan. Dus dan zijn die getallen toch allang niet meer relevant op zo'n moment. Als mijn gedachtegang daar niet juist in is hoor ik dat ook graag. Maar het lijkt mij gewoon heel sterk want je krijgt dan een zware bekeuring, je krijgt een zware boete.

De voorzitter: Mijnheer Kaffa, u heeft een interruptie van mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Ja, voorzitter, volgens mij gaf de wethouder daar naar aanleiding van mijn vraag ook wel antwoord op ten aanzien van hoe lastig dat in te voeren is en welke kosten daar vervolgens ook bij komen kijken. Dus dat kun je natuurlijk alleen doen als je dus ook met camera's gaat werken en de kosten daarvoor neemt. Dan moet het ook nog goed functioneren en daar zijn dus ook nog vraagtekens bij. En dat is volgens mij, heeft u daar keurig antwoord op gegeven.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Kaffa.

De heer Kaffa (WIJ.): Dank je wel, mijnheer Van 't Eind. Klaarblijkelijk bekijk ik het dan allemaal inderdaad veel te simpel. Want volgens mij als er dan mensen doorheen rijden, krijg je dan een boete thuisgestuurd. Dus dan zou je een heel stuk van de kosten waarschijnlijk wel weer terughalen. En op een gegeven moment zal het dan gelijk komen, denk ik. Dus dit is voor zover mijn vraag. Als u mij nog wil interromperen, ik ben nu gereed, mijnheer Van 't Eind. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kaffa. Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Ja, misschien dan een aanvullende vraag gegeven wat u zegt. Volgens mij zijn die opbrengsten van die boetes niet voor de gemeente Rijswijk, maar corrigeer mij als dat niet terecht is later graag.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Van der Weij. Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Dat klopt wat mevrouw Van der Weij zegt, dat is volgens mij zo. Maar dat kan de wethouder straks vast ook bevestigen. Ik dank de wethouder ook voor de beantwoording. Ook wat ons betreft weegt hier gewoon echt heel zwaar het nakomen van de beloftes die we al tien jaar hebben gedaan. Daar zit, daar kan echt geen misverstand over bestaan. Ik denk dat het college ook voldoende met het onderzoek heeft aangetoond dat er wel degelijk sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem hier op de Van Rijnweg. Dus wij zullen, ik zal het nog even mee terugnemen naar mijn fractie maar wij zullen naar alle waarschijnlijkheid voor dit voorstel zijn, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van 't Eind.

De voorzitter: Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, voorzitter, dank. Ja, heel korte vraag. Welke cijfers heeft u dan precies gezien? Want wat wij voor ons hebben liggen, daar zie ik voornamelijk bewegingen maar niet qua verkeersveiligheid.

De heer Van 't Eind (GL): Nou, voorzitter ...

De heer Loof (VVD): Tenzij natuurlijk veel bewegingen voor u per definitie gelijkstaat aan verkeersonveilig? Maar iets verduidelijken graag.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Nou, voorzitter, volgens mij ligt hier, ja, ik ga niet het hele rapport aan de heer Loof uit zitten leggen hier. Volgens mij ligt er gewoon een rapport waarin duidelijk staat hoe snel de auto's daaroverheen gaan. Te snel en dat het forse hoeveelheden verkeer is op een weg als de Van Rijnweg, dat is wat onderzocht is. Daar concludeer ik in voldoende mate uit dat er inderdaad sprake is, als je dat door laat gaan van onveilige situaties en dat gaat ... En als dat leidt tot, nou ja, op de vraag van de heer Braam zal de wethouder vast ook nog met een lijst komen van ongevallen die al plaats hebben gevonden. Maar de ongevallen die al plaatsvinden en op het moment dat wij daar niet op ingrijpen als raad, dan zijn wij daar ook verantwoordelijk voor.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van 't Eind. Mijnheer Stuijzand.

De heer Stuijzand (PvdA): Dank u, voorzitter. Even kijken, mijnheer Van Enk die trok er naar mijn optiek ook een onderwerp bij, bij het onderwerp OV. Ik trek er een ander onderwerp bij, dat is de criminaliteit op de Van der Kooijweg op de parkeerplaatsen waar wel eens een auto uitbrandt. De vraag was even, heeft dat ook nog een positief effect als die afsluiting er is? Dat is één. Dit is meer een vraag en de volledigheid om een afgewogen beslissing te nemen, is meer, bij welk aantal zegt de wethouder dat het wel veilig is met aantal verkeersbewegingen op die weg? Als het niet afgesloten wordt maar juist vertraagd wordt, dus met bloembakken of dergelijke. Dus je vertraagt het en bij welk aantal is het dan wel veilig? Daarnaast wil ik je alvast bedanken of wil ik de wethouder alvast bedanken, voorzitter, voor de toekomstige beantwoording van de andere vijf vragen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Stuijzand. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R): Ja, dank je wel, voorzitter en dank de wethouder voor de beantwoording. Voor de tweede termijn, we kunnen niet zomaar de weg plotseling afsluiten zonder de belangen af te wegen van de weggebruikers, zowel intern onze inwoners als extern want die dragen ook bij voor economische groei. En ja, De Boogaard is nu half aan het doodbloeden en wellicht is het ook een groot deel die daar ook tenminste werkzaam zijn. Veiligheid is inderdaad heel belangrijk, urgent, topprioriteit maar het is maar één argument waardoor nu over wordt gegaan tot het afsluiten van het viaduct. Dus zonder andere overwegingen in acht te nemen. Dat kleine punt is ook op te lossen door streng toezicht en handhaving en dat kan. Je kan ook fysieke barrière creëren om het mogelijk te maken dat mensen gewoon zich aan de regels houden. Die 3500 woningen die kan je niet zomaar op een één op andere dag van de auto af laten stappen en de fiets te gebruiken, dat is ondenkbaar want dat gaan ze niet doen. Maar die gaan linksom of rechtsom toch hun bestemming proberen te bereiken. Zolang er geen alternatieve mogelijkheden zijn is dat voor onze fractie niet mogelijk om hier in te stemmen. Dus wij als fractie zijn niet echt overtuigd met dit besluit. Dank hiervoor.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Wethouder Van de Laar, bent u klaar voor uw tweede termijn?

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, voorzitter, dank u wel. Dan begin ik andersom bij G&R. U zegt één argument. Ik denk dat hier heel veel argumenten vanavond ter tafel zijn gekomen. Wij hebben, het belangrijkste argument is op dit moment de verkeersveiligheid inderdaad en dat er de situatie is gecreëerd dat er heel veel conflicten kunnen zijn tussen auto's en fietsers. En dat de fietsers dan vaak de dupe zijn, zeker als er te hard wordt gereden. Dat heeft vaak ernstig letsel tot gevolg bij een echt ongeluk. Maar we hebben het ook gehad over de belofte die vanuit de gemeenteraad gedurende tien jaar richting bewoners zijn gemaakt. Vind ik toch ook, betrouwbaarheid, ook echt een heel belangrijk argument. De inwoners hebben zelf aangegeven dat ze last hebben van geluidsoverlast. Ik heb met meerdere mensen gesproken, ook van stress eigenlijk. De hele tijd die auto's die voorbijkomen terwijl we beloofd hebben dat dat een fietspad zal worden. De stress van continue ongelukjes en gescheld, et cetera, wat daar nu gebeurt en de leefbaarheid in zijn algemeenheid. En een antwoord te geven, dus dat zijn een heel rijtje argumenten. Het alternatief is een paar minuten, en misschien tijdens de spits wel onacceptabel veel minuten, daar is individueel afweging, het alternatief is via de Prinses Beatrixlaan als je aan die kant moet zijn. Want inderdaad, er zegt iemand, dat is het standpunt van de wat de VVD al vaker zegt, sluipverkeer heeft een functie natuurlijk. Dat is een belangrijk weg, inderdaad, van het Westland moeten mensen naar Den Haag toe. Maar is onze visie als gemeenteraad en als gemeente nu dat we al dat verkeer door onze woonwijken willen jagen? Allemaal over het Terras van Sion, allemaal over de Laan van Sion waar er allemaal geklaagd wordt over wat een prettige, leefbare woonwijk moet zijn. Ja, ik denk niet dat dat onze visie moet zijn. Ik denk dat onze visie is, en zo staat het ook in het mobiliteitsprogramma, zo zal het ook zeker in de mobiliteitsstrategie komen te staan, doorgaand verkeer, daar hebben we het al vaker over gehad, ook in relatie tot de Geestbrugweg, moet over de hoofdverkeersroutes waar je ook de snelheden kunt halen die je op dit moment zou willen halen. Je moet inderdaad bij de Prinses Beatrixlaan langs drie stoplichten, dat is heel vervelend. Dat klopt.

De voorzitter: Wethouder Van de Laar, u heeft een interruptie van mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ja, ik noem maar één heel klein specifiek zaakje maar eigenlijk zegt u met zoveel woorden, we moeten de sportvereniging van Hoekpolder maar gaan uitfasen want ja, dat is toch lastig om al die verenigingen van buiten Rijswijk, om die daar langs te sturen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Daar zie ik echt geen enkele reden toe want via Van der Kooijweg kan je daar prima met de auto komen, met denk ik acceptabele omrijdtijden, om het abstract te formuleren. En de afstand is natuurlijk uitstekend om daar met de fiets heen te gaan. Dan herhaal ik wat wethouder Lugthart ook al meerdere malen heeft gezegd ten aanzien van het sportpark, ik denk dat het een uitstekende plek is om te sporten, voorzitter. De omrijroute, het alternatief is misschien niet de meest aantrekkelijke route vanwege al die stoplichten maar ik denk wel dat dat past bij de visie die we hebben, dat we niet iedereen door de wijk willen jagen. Dan kom ik bij de PvdA. De criminaliteit ...

De voorzitter: Wethouder Van de Laar, u heeft een interruptie van mijnheer Loof. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank u, voorzitter. Ja, ik denk niet dat we het moeten gaan verkleinen naar de drie stoplichten, het gaat om de hoeveelheden. En die hoeveelheden die erbij komen door de afsluiting van die weg, dat maakt dat het erger wordt. Het gaat niet om de drie stoplichten, dat is niet het hoofdprobleem hier.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, dat ben ik helemaal met de heer Loof eens. Ik heb al eerder gezegd, de capaciteit van de Prinses Beatrixlaan, zeker nadat die ook weer is opnieuw ingericht, die is erop geschikt om te dienen als een hoofdverkeersroute voor het doorgaand verkeer. De criminaliteit, PvdA. Dat is een onderwerp waar ik me eigenlijk niet in heb verdiept dus daar zou ik nu echt, en dat is ook niet mijn portefeuille, daar zou ik nu eigenlijk niet echt iets zinnigs over kunnen zeggen. U heeft het over bloembakken, meerdere mensen hebben het over snelheidsbeperkende maatregelen. Je kan daar drempels in schroeven, je kan bloembakken neerzetten, et cetera, maar de verwachting, het punt is dat de ruimte zeer beperkt is en dat de hoeveelheid, als de auto's in twee richtingen met fietsers aan twee richtingen, dat dat met bloembakken erbij bijvoorbeeld, dat dat niet tot een oplossing gaat leiden. Daarom ...

De voorzitter: Wethouder Van de Laar, u heeft een interruptie van mevrouw Niesen. Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Wethouder, een politieagent neemt toch niet zo heel veel ruimte in beslag?

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Een politieagent, die kunnen we daar niet 24 uur per dag parkeren natuurlijk.

De voorzitter: Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Heeft u het al geprobeerd om een politieagent daar neer te zetten en te bekeuren vanwege de snelheid?

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Voorzitter, ja, de handhaving is niet het onderwerp waar ik sturing op geef, laat ik het zo zeggen. Maar dit is, ik heb dit wel besproken met de wijkagent, die daar ook regelmatig wel zijn, die vinden dat ook een heel verkeeronveilige situatie. Als je kijkt naar de ... Dus, nou ja, dat is het gesprek wat ik heb gevoerd. Maar we weten allemaal, en die gesprekken hebben we heel vaak gevoerd met de burgemeester, er zijn heel veel punten waar we permanent een politieagent zouden willen neerzetten. Ik was van de week op de Haagweg bij de Hoornbrug waar de hele tijd ongelukken gebeuren, daar werd hetzelfde pleidooi gehouden.

De voorzitter: Mevrouw Niesen, een laatste interruptie.

Wethouder de heer Van de Laar: Maar dat kan simpelweg niet en dat is ook geen oplossing.

Mevrouw De Haan-Niesen: Wethouder, we hebben het hier over veiligheid. Bekeuren, heel graag, het gaat om veiligheid.

Wethouder de heer Van de Laar: Ik ben het helemaal met u eens.

De voorzitter: Ja, dank u wel, mevrouw Niesen. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Wij. Uitvoerbaarheid van het camerasysteem. Ja, daar heb ik in eerste termijn al een en ander over gezegd. Daar zijn ... Hebben wij van geacht van, de implementatie duurt erg lang

en de aantallen zijn van een andere dan bij de Kristalweg en echt heel groot. En wie gaan we dan die ontheffing geven? Dat is ook ongelooflijk veel werk want stel dat dat 250 of duizenden, hoeveel mensen wonen inmiddels in Sion en Hoekpolder, dat zijn, nou, toch denk ik 2000 huishoudens misschien wel bij elkaar, als het niet meer zijn. Dat zijn dus de hele tijd ontheffingen die ook beoordeeld moeten worden en goedgekeurd, dat is een enorme administratieve last. Maar het belangrijkste argument, het is geen oplossing voor de situatie die er is en het is ook contrair aan wat de eerdere besluiten zijn die u heeft genomen. Het rapport van de auditor, dat stuur ik u samen toe. Ik heb drie toezeggingen gedaan. De tellingen van juni over de aantallen daar, het oordeel van de verkeersauditor. Dat is een heel overzichtelijk, het zijn geloof ik maar drie pagina's hoor. Maar info over de Prinses Beatrixlaan, daar heb ik van te horen gekregen dat we daar inderdaad iets over kunnen zeggen, over de aantallen daar. BVR, draagvlak onderzoek. Nou ja, ik wil niet overdoen wat u al heeft gedaan, zou ik bijna willen zeggen. Maar ik denk dat de conclusie in zijn algemeenheid is dat de meningen wel uiteenlopen en dat veel mensen in die wijken wellicht teleurgesteld worden. Dan heb ik het vooral over de autorijder die op die manier in de auto wil blijven zitten. Maar we hebben ook met elkaar een beeld geschetst van waarom de argumenten, wat de argumenten zijn om hem uit te voeren. En waarom is daar nog een besluit voor nodig, zeg ik naar mevrouw Harmsen.

De voorzitter: Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Heel even korte vraag, voorzitter. De mensen die in de auto willen blijven zitten, nog heel even van de wethouder horen, daar is niks mis mee toch?

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ik vind autorijden heerlijk en de auto is een heel belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem en zal ook, nou, ik denk nooit verdwijnen, individueel vervoer in ons systeem in Rijswijk. Dus daar ben ik het met u eens. Waar ...

De voorzitter: Mijnheer Braam.

Wethouder de heer Van de Laar: Ben ik wel van mijn apropos. Draagvlakonderzoek, nee, daar was ik ... We hebben ...

De voorzitter: Interruptie van de heer Braam. Een snelle interruptie, mijnheer Braam.

De heer Braam (BvR): Ja, is over het draagvlak. Nou, heel simpel, een participatieplan dat schuift u dus terzijde begrijp ik?

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Nee, maar ik denk dat het wel heel duidelijk is wat de situatie is. Voor een draagvlakonderzoek, kijk, wij ... Ik vind dit een heel ander geval dan bijvoorbeeld bij het invoeren van een parkeerregime in het oude beleid, misschien dat we daar nieuw beleid over gaan maken, bij het invoeren van het parkeerregime moet 90 procent van de wijk akkoord zijn met het invoeren van dat regime. Ik vind als je het hebt over de beloften die zijn gemaakt aan de bewoners en de betrouwbare overheid en de verkeersveiligheid en de stem van de schoolgaande kinderen en de ouders, et cetera, en de leefbaarheid, geluidsoverlast en de hele visie op mobiliteit, willen we die auto's door die wijk jagen, dat we op dit moment in onze raad geen draagvlakonderzoek nodig hebben omdat alle meningen denk ik en belangen hier

uitstekend vertegenwoordigd zijn. Voorzitter, er moet wel een verkeersbesluit genomen worden, dat is een formeel besluit. En een aantal redenen waar onder andere het bericht van de minister dat we niet snel zouden beginnen was voor mij een aanleiding van, nou, ik wil toch gewoon de raad daar dat besluit laat weten omdat het een afwijking is van de meekoppelkansen qua timing alleen maar niet qua inhoud. De aanrijroutes van de politie en hulpdiensten daar, als we dat afsluiten, die moeten zeker door kunnen gaan via de afgesloten route. Maar dat was de hele reden waarom het nog geen fietspad is, namelijk dat de wijk Sion van twee kanten ontsloten zou moeten worden. Dat was al het geval via de Terras van Sion en dat was nog niet het geval bij de Laan van Sion daar naast het Krajicek court. Sinds die weg open is, is de wijk goed ontsloten voor veiligheid en hulpdiensten en kan het voorgenomen besluit dus doorgevoerd worden met de back-up van de raad. Eens even kijken, het sluipverkeer heb ik al besproken en de meekoppelkansen heb ik ook voldoende over gezegd. Daar is dus het punt van dat die, daar krijgt u dus nog een notitie van over wat het effect is van het niet verbreden op dit moment van, want de Hof van Elsenburg heeft allemaal effect maar daar laat ik het voor nu bij. OV, vraagt zowel BVR als het CDA naar, om daar heel concreet inzichtelijk te maken. En ik beloof u dat voor volgende week de 21^e zeker te doen. Mijn gevoel zegt dat we op de goede weg zitten voor de lobby en uiteindelijk de realisatie van een bushalte in RijswijkBuiten. Even kijken, dan ga ik naar de laatste vragen van de VVD. Afsluiten lost niks op. Nou, ik denk dat er toch anderen zijn die er een ander beeld van hebben. Hulpdiensten, bloembakken. De loopbrug noemde u trouwens, die staat wel nog steeds op het meerjareninvesteringsprogramma over de ... Zoals heel veel andere plannen. Dat zou een besluit van uw kant moeten zijn om die ervan af te halen. Misschien komen we wel tot dat besluit ergens binnenkort maar dat is dan aan u. Daarmee heb ik alle antwoorden gehad denk ik. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van de Laar. Even kijken hoor, ik wilde eigenlijk omwille van de tijd afsluiten. Heeft u een hele korte vraag, mijnheer Braam?

De heer Braam (BvR): Ja, de ongevallenstatistieken, die graag voor volgende week?

De voorzitter: Ja, wethouder Van de Laar heeft dat volgens mij al toegezegd maar '...'.

Wethouder de heer Van de Laar: Nee, niet ten aanzien van de ongevallen. Als u in het fietsplan, nee, in de ongevallenanalyse kijkt zijn daar data tot en met 2021 en daar blijkt dat er vanuit die ongevallen, dat dit geen blackspot is. Maar ik zal u wel een en ander doen toekomen over of we nog andere data hebben. De vraag is natuurlijk als je kijkt naar de ongevallenanalyse, die toont dus aan dat in Rijswijk 36 procent meer ongelukken zijn dan de gemiddelde MRDH-regio. Dat zijn ongelukken ten gevolge van conflicten tussen fietsers en auto's, zoals het dan in jargon zegt, 36 procent meer. We zitten niet in een landelijk gebied, dat is dus 36 procent ook meer dan het gemiddelde van Den Haag en Rotterdam. En u kunt echt heel erg goed nadenken of afvragen, waardoor komt dat? En wat doen wij er als gemeenteraad en gemeente aan om dat te voorkomen? En kijken wij dan terug naar de meldingen die zijn gemaakt of kijken wij vooruit naar het risico wat we lopen op dit moment? En als wij door meerdere experts het geadviseerd krijgen dat dit een buitengewoon onveilige weg is die onmiddellijk afgesloten moet worden, wat zitten we dan volgende week te praten op het moment dat er een ongeluk gebeurt? Dan slaan we dus de experts in de wind en onze eigen belofte in de wind. Daar wil ik mee afsluiten, voorzitter.

De heer Braam (BvR) Voorzitter, daar wil ik maar één ding aan toevoegen, pak de blackspots aan, ja? Van 0 plus 36 procent, blijf 0 want de blackspots die moeten worden aangepakt.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Dank u wel, wethouder Van de Laar voor de beantwoording van de vragen. Ik wil nu dit punt af gaan sluiten. De wethouder heeft volgens mij een aantal toezeggingen gedaan.

Auditoroordeel, de tellingen van juli en info over de Prinses Beatrixlaan en kort ook wat informatie over de ongevallenanalyse, als ik het goed heb begrepen. En de vragen van de PvdA worden schriftelijk beantwoord. En nou, ik ga ervan uit dat dit als besprekstuk naar de raad gaat.

12. Raadsvoorstel Bestemmingsplan Pasgeld West

De voorzitter: Dus dan wilde ik nu voorstellen om door te gaan naar het volgende agendapunt, raadsvoorstel bestemmingsplan Pasgeld West. Om iedereen wakker te houden ga ik nu met een nieuwe volgorde beginnen. Dus ik wilde nu graag het woord geven aan Beter Voor Rijswijk.

De heer Braam (BvR): Voorzitter, dat is een onderwerp waar we het de afgelopen, nou, misschien zelfs wel jaren uitgebreid over gesproken hebben. Vanuit Beter Voor Rijswijk durf ik in ieder geval te stellen dat anders het feit van dat het geluid vanuit de insprekers, waarvoor overigens wel dank, anders doorklinkt. Het merendeel ook daar vanuit de wijk, en daar is absoluut natuurlijk best wel veel onderzoek ook naar gedaan, ook veel gesprekken, veel wijkbijeenkomsten geweest. Bijeenkomsten toen nog in dat restaurant een stukje verderop, zijn in ieder geval toch positief geweest. Niet altijd op de manier zoals de insprekers dat graag hebben gewild maar wel in de sfeer om te komen tot een goed werkbaar compromis. Dat goede werkbaar compromis, ja, dat ligt hier. Ik zeg, er wordt nu gesproken over van dat er van een beetje steeds meer woningen kwamen. Nou, ik ken de getallen van eind vorige eeuw nog wel en er zitten mensen aan de overkant die ook die cijfers kennen. Nou, die lagen ongeveer 40 tot 60 procent hoger dan de getallen die nu worden ontwikkeld. En dan durf ik te stellen van dat we vanuit de politiek stappen hebben gezet om toch in ieder geval een wijk te ontwikkelen waar met zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met één, de manier van bewoning, twee, een leefbare omgeving, drie, het behoud van zoveel mogelijk geschiedenis, denk onder andere aan de slagenlandschappen. Dat er ook zoveel mogelijk koppelingen worden gelegd naar de groenstroken die er zijn en dat ook bepaalde stroken die er nu niet of nauwelijks zijn, dat die, zeker gelet op de TNO, mogelijkheden op het TNO-gebied, dat die dus nog worden gerealiseerd. Nou, dat zijn slagen die we in ieder geval vanuit de politiek kunnen maken. Dus alles wat hier ligt en ook alle reacties die zijn gekomen, en ook al zitten er misschien wat subtiele wijzigingen in, dan denk ik dat we overal kunnen stellen dat hier een plan ligt waar we met dus de subtiele wijzigingen en wellicht op middellange en lange termijn nog zaken kunnen bedenken, in ieder geval een voorstel hebben waar we wat mee kunnen. Maar ik ben erg nieuwsgierig ook van de andere partijen wat zij ook vinden van de bevindingen zoals ze nu op papier staan?

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Braam. Dan wilde ik nu het woord geven aan mijnheer Kösedag van GroenLinks en die heeft ook vandaag zijn première dus succes.

De heer Kösedag (GL): Yes, dank, voorzitter. Ja, en inderdaad een eerste keer voor mij dus ik wil even kort zeggen dat ik mij enorm verheug op een mooie tijd hier in de Rijswijkse raad. En een goede samenwerking en een goede verstandhouding met alle fracties. Ja, ook trouwens dank aan alle insprekers. Dat lijkt inmiddels wel weer een tijd geleden en het is inmiddels ook halfelf zie ik. Een deel van onze technische vragen die zijn beantwoord tijdens de informatiebijeenkomst dus dank daarvoor en ook mijn complimenten aan de wethouder. Voordat ik overga tot de vragen zelf, nou, heeft mijn fractie ook wel de behoefte om even uit te zoomen en misschien met een wat holistische blik te kijken naar wat we nou in Pasgeld West gaan doen met elkaar. Er zitten namelijk elementen in dit plan, in het bestemmingsplan moet ik zeggen, waar GroenLinks Rijswijk optimistisch en ook enthousiast over kan zijn. Maar tegelijkertijd is mijn fractie ook op zoek naar meer garantie en borging, en dan met name op die voorgenomen plannen. En als ik het dan nog specifieker maak, als het gaat om groenbehoud en biodiversiteit, of die plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden of kunnen worden. Ja, in die zin hebben we natuurlijk ook te maken met een commercieel projectontwikkelaar

en financiële afwegingen. Ik wil bijna ook zeggen, ook financiële uitdagingen. Hoe kijkt de wethouder hier eigenlijk zelf naar? Kunnen we steviger vastleggen bijvoorbeeld dat de projectontwikkelaar zich daadwerkelijk aan het programma van eisen zal houden en de broodnodige ambities met betrekking tot die biodiversiteit en groenbehoud ook uitgevoerd kan worden. Ja, en daarbij ontkomt het mijn fractie ook helaas niet dat er ook een vergelijking met Parkrijk te maken is. Ook mooie ambities gehad en mooie plannen voor bedacht maar helaas is het nu toch een stukje Rijswijk geworden waar veel verstening is. Ik fiets er ook regelmatig doorheen. Ja, en dat vind ik een gemiste kans en mijn fractie ook. Hoe houden wij dus als gemeente meer regie op Pasgeld West en voorkomen we dat we over een paar jaar terugkijken naar dit plan en zeggen dat we een fout met elkaar hebben gemaakt of dat het een mislukt project is geworden. Wat ons betreft voorkomen we problemen in de toekomst door vandaag ook hele concrete en duidelijke afspraken met elkaar te maken en zeker niet te beknipten op groen, op blauw, de watergangen en daarmee simpelweg de toekomst van Rijswijk. Dus hoe voorkomen we dat de klappen vallen in Pasgeld West als we zouden moeten sturen op potentiële verliezen? En dan heb ik het natuurlijk over de financiën. Kunnen we bijvoorbeeld ook sturen op de anterieure overeenkomst met de projectontwikkelaar, vraag ik aan de wethouder? Dan heb ik nog een aantal vragen over de voorzieningen in de wijk zelf. U heeft al de revue gepasseerd maar onder andere OV en dan goed en meervoudig OV zou ik eraan willen toevoegen. En een toekomstbestendige wijk met maatschappelijke voorzieningen en niet te vergeten ook een stukje verbinding met andere delen van RijswijkBuiten. Nou ja, heeft de wethouder vanuit de integraliteit ook bijvoorbeeld een toekomststrategie voor heel RijswijkBuiten? Even kijken. Nou, tot slot voegen wij ons graag ook bij een onderdeel wat vandaag ook vaker voorbij is gekomen, het participatieproces. De bij Pasgeld West betrokken inwoners hebben ook een duidelijke mening daarover. Daar heeft mijn fractie ook duidelijk naar geluisterd. Is de wethouder voornemens om dat participatieproces nog eens even grondig te evalueren? En dan zit het wat ons betreft ook bijvoorbeeld op de informatie wat de inwoners is toegekomen of in sommige gevallen vanuit de ervaring van de inwoners toch anders gepercipieerd is. Hiermee ook misschien samenhangend, welke lessen trekt de wethouder ook richting Pasgeld Oost straks? Concluderend, voorzitter, zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen, the proof of the pudding is in the eating. Dus wij, met andere woorden, zullen merken of de ambities die nu in dit plan zijn beschreven ook daadwerkelijk waargemaakt kunnen worden nadat we klaar zijn en de wijk af is. Dus laten we vandaag en nu dus alles op alles zetten om van Pasgeld West een dierbaar, een bewust en een toekomstbestendig stukje Rijswijk te maken. Ik dank u, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kösedag. Rijswijks Belang, mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Nee, dank u wel, voorzitter, geen technische vragen.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Niesen. Wie mag ik ... Ja, gaat uw gang?

De heer Dolmans (D66): Dank u wel, voorzitter. Ik wil allereerst de sprekers achter mij van harte bedanken. Ik zit met de rug naar u toe maar ik hoop dat u dat niet symbolisch opvat. RijswijkBuiten blijft natuurlijk de gemoederen flink bezighouden en D66 was indertijd, toen zeg maar de besluitvorming helemaal begon ergens in 2008, 2009, geen groot voorstander van de financiële risico's in de massale grondverwerving. Die risico's hebben zich deels gematerialiseerd maar terugkijken heeft ook niet zo heel veel zin. En nu stoppen met de ontwikkeling, ja, dat is financieel buitengewoon onverstandig. We mogen denk ik toch ook wel trots zijn op de ontwikkeling van een duurzame wijk. In 2021, in oktober 2021 heeft D66 ingestemd met de hoofdplanstructuur, mede op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse die toen is gemaakt. Dus ook met de 1000 woningen die nu voorliggen voor Pasgeld West. Een collega van GroenLinks refereerde er al even aan, ook D66 maakt zich zorgen over de kwaliteit, ook gezien de ervaringen in Parkrijk. Maar het

terugbrengen van het aantal woningen van 1000 naar 575, ja, dat komt niet heel goed uit die maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daar was het meest optimale scenario was 1000 woningen. Dat was overigens niet de financieel meest aantrekkelijke scenario voor de gemeente, het was echt op basis van de maatschappelijk kosten-batenanalyse. Ik zei iets over de kwaliteit van de ontwikkeling en dan lees ik in het bestemmingsplan dat er is gekozen voor een globale wijze van bestemmen. Dat brengt wel een aantal risico's met zich mee voor die kwaliteit maar ook voor het realiseren van de ecologische structuur. Een parkloper op het TNO-terrein werd al door een van de sprekers genoemd. In het programma van eisen staat dat er maximaal 70 procent bebouwd mag worden op percelen. Dan denk ik van, ja, maar als iemand vervolgens de 30 procent resterend van zijn tuin ook nog eens een keertje vol gooit met tegels, dan komt dat de kwaliteit van de wijk maar ook de ecologische structuur niet ten goede. D66 heeft dus in oktober 2021 ingestemd met de hoofdplanstructuur maar wel nadat het college een aantal toezeggingen heeft gedaan. Die toezeggingen zijn mijns inziens niet helemaal nagekomen of in een aantal gevallen in ieder geval niet. Er is toen toegezegd dat er een kwantitatief verkeerskundig onderzoek zou komen en dat het aan de raad gepresenteerd zou worden voor besluitvorming. Ik heb dat niet gezien, tenminste niet wat ik weet. In de zienswijzebeantwoording staat duidelijk dat er nog geen waterhuishoudelijk plan is terwijl in de toezegging in oktober 2021 ook is toegezegd dat die er wel zou liggen. Dat het ook aan de raad zou worden voorgelegd voorafgaand aan het voorleggen van het bestemmingsplan. Een andere toezegging was het als uitgangspunt nemen van het TAUW-rapport bij het ontwikkelen van de potentiële natuurwaarden. We zien dat bij Pasgeld Oost heel duidelijk gebeuren. Mijn vraag is in hoeverre dat ontwikkelaars bij Pasgeld West wordt gevraagd om dat mee te nemen? Ook is toen toegezegd dat er een normerings- en toetsingskader voor groen en klimaatadaptief bouwen voorgelegd zou worden aan de raad, ook die toezegging is mijns inziens niet nagekomen. Maar ik hoor graag als het college daar anders over denkt. Een van de sprekers die refereerde ook aan wateroverlast en dat het zou komen vanwege de voorbelasting van Pasgeld West. Ik vraag de wethouder om daar uitleg op te geven. Ik ken het antwoord al maar ik denk dat het goed is als dat hier ook in de openbaarheid wordt gezegd nog een keer. Dan nog twee andere zaken. In het coalitieakkoord staat dat op TNO geen woningbouw wordt gedaan. Daar is toch een duidelijke samenhang in, ook met de ontwikkeling van Pasgeld West en later Pasgeld Oost. Mijn vraag is, welke concrete stappen gaat het college deze collegeperiode nog nemen om inhoud te geven aan die beloften uit het coalitieakkoord? Dan als laatste de vraag van een van de sprekers van de Flattuinenvereniging Volle Grond. Ja, ik stel hier dan maar even de vraag formeel aan de wethouder, is dat inderdaad een fout en moet dat hersteld worden? Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Dolmans. Mijnheer Van Dam, gaat uw gang.

De heer Van Dam (WIJ.): Ja, ik ... Nou, bedankt. Ja, ik heb ook een heel wat vragen hier opgesteld en ik ga ze toch allemaal, ondanks het late uur, toch even langslopen. Eerst zou ik het willen hebben over het plangebied want toen ik dit plan voor het eerst ging lezen toen dacht ik dat ik Pasgeld West ging lezen. En toch tot mijn enige verbazing, nou ja, ik dacht in principe dat dat het gebied was tussen RHC en 't Haantje of inclusief nog 't Haantje maar wat we zien is dat ook het slagenlandschap en de groengebieden rondom Pasgeld Oost worden meegenomen in deze bestemmingsplanwijziging. Dat verbaast me toch enigszins omdat we ook nog moeten gaan praten over Pasgeld Oost. Daar zijn heel veel wensen ook vanuit inwoners gekomen, met name over de aansluiting op datzelfde slagenlandschap en met name op de aansluiting op de natuur daarzo. Dus leek het me ook logischer dat zeg maar tijdens die discussie van Pasgeld Oost ook het slagenlandschap en de groengebieden rondom TNO zouden worden besproken maar die zijn nu opgenomen in dit plan. Dus ik zou graag willen weten van, waar is die afweging gemaakt en hoezo is deze afweging gemaakt? En eigenlijk nog een vervolgvraag daarop die misschien nog wel iets prangender is. Op het moment dat we inhoudelijk meer gaan weten over de echte daadwerkelijke invulling van deze gebieden, wordt dan dezelfde opdeling zeg maar

gemaakt tussen Pasgeld West en Pasgeld Oost? Dus op het moment dat we gaan praten over bijvoorbeeld de invulling van Pasgeld met we hebben een bestemmingsplan of in ieder geval dat er wat meer te weten over welke huizen daar precies komen te staan, hebben we dan dezelfde opdeling nog in het stedenbouwkundig plan? Bespreken we die in de raad? Dan zou ik nog graag wat willen vragen over die parkloper. Mevrouw De Leur die sprak net in, die gaf het eigenlijk al aan dat die bosloper en parkloper wel steeds voorbijkomen maar dat we eigenlijk over de inhoud nog niet verschrikkelijk veel weten. Dus ja, wanneer wordt daar wat meer invulling aan gegeven? En klopt het nou ook dat die binnen dit bestemmingsplan vallen, ja of nee? Dat was mij nog niet geheel duidelijk. Dan over Pasgeld West. Kijk, er worden nu 1000 woningen toegevoegd, of althans, dat is de ambitie, nu 950 en er is een kans dat het tot 1000 woningen daar gaan toevoegen en dat was eerst 775. De heer Jansen die liet het al doorschemeren, we hebben, ja, dat is aanzienlijk gegroeid. Maar voor mij was nog niet helemaal duidelijk wanneer nou die keuze naar die 1000 woningen zeg maar precies is gevallen? Is dat dus echt in dit plan of is dat in het verleden al gekomen en hoe zijn we daartoe gekomen? In het stuk wordt ook gerefereerd naar kansen voor een sporthal in Pasgeld West zelf. Ik vroeg me af, uit welk behoefteonderzoek komt dit zeg maar en hoe wordt die sporthal onderbouwd? Ik meen me te menen dat we in een vorige discussie over Pasgeld West, nou eigenlijk over de grex toen we het daarover hadden, dat we samen met volgens mij D66 hebben gevraagd of die bezuinigingen, welke effecten die gaan hebben op dit gebied en met name op de woonkwaliteit? Toen hebben we volgens mij afgesproken dat er in ieder geval in enige vorm een plan naar de raad toe kwam hoe die besparingen niet gaan zorgen voor een afbreuk aan die woonkwaliteit in dit gebied. Komt dat plan nog hier of wanneer zien we dat eigenlijk naar de raad toe verschijnen? Dan net als de heer Dolmans heb ik toch ook zitten luisteren naar de sprekers en wilde ik ook de vraag van mevrouw Weirauch stellen maar gelukkig heeft mijnheer Dolmans dat al gedaan. Dan had ik nog wel één vraag die vanuit de sprekers kwam die toch mijn aandacht pakte en dat was dat het bestemmingsplan West hier nog niet mag liggen omwille van een aanvraag voor een ontheffing die bij de ODH ligt voor een beschermde vleermuis. Ik zou daar toch wel graag de reflectie van de wethouder nog een keer op horen wat de situatie daarvan is? En daarvoor laat ik het bij mijn eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van. Mijnheer Loof, VVD.

De heer Loof (VVD): Ja, voorzitter, dank u wel. Dank aan de wethouder voor het voorstel. In algemene zin is het een logisch en overzichtelijk verhaal. De Rijswijkse VVD kan, met nogmaals het dankwoord aan de wethouder voor dit dikke pakket werk, akkoord gaan met het voorstel zoals het op dit moment voorligt. Dank.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Loof. Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Dank u wel, voorzitter. Met het oog op de tijd wil ik me graag tot een aspect beperken van dit plan. Andere sprekers hebben al vragen gesteld over andere onderdelen. Dat is het aspect van parkeren en de mobiliteit. In het bestemmingsplan, het stuk wat althans 146 pagina's telt, is er één alinea gewijd aan openbaar vervoer. Dat is opvallend. Als dat iets zegt over de prioritering van de onderwerpen, dan is dat een heel slecht teken. Ik heb zelf namens het CDA al in de vorige periode en ook deze periode het voorstel gedaan om deze wijk, Pasgeld West, om daar proberen creatief te werk te gaan als het gaat om mobiliteit. Ik heb gevraagd, laten we een keer proberen om zo'n wijk vorm te geven zonder parkeerplaatsen en laten we kijken of we vanuit Rijswijk station naar Delft station een pendeldienst kunnen organiseren. Daar zijn we nu nog op tijd voor, voordat die wijk er staat. En laten we kijken of we nieuwe bewoners in die wijk, waaronder waarschijnlijk ook veel starters, mensen die met smart op een woning wachten, of we die mensen kunnen verleiden om daar zonder auto te gaan wonen of die auto niet aan te schaffen. Omdat die woningnood zo groot is, is alle ruimte enorm kostbaar en dat zou een prachtig experiment zijn. Een

experiment wat wij niet als eerste gemeente doen. Ik heb erop gewezen ook een jaar geleden nog dat in Utrecht een autoluwe wijk is ontwikkeld in Merwedekanaalzone. Dus als we zo worstelen met die ruimte, waarom dan niet een keer creatief? Dus in plaats van huisje, boompje, beestje, zien we hier toch het boompje weer vervangen door de parkeerplaatsen. Dan kan je zeggen, ja, dat wil het CDA, is een leuk creatief idee van het CDA maar wij hebben maar twee zetels in deze raad. Dus hallo, we moeten verder. Maar juist omdat deze wijk zoveel weerstand heeft opgeroepen tijdens de inspraakprocedures en ook omdat we in deze raad zitten met een aantal groene partijen noem ik het maar, die deel uitmaken van de coalitie en zich waarschijnlijk tegen hun zin moeten conformeren aan de voortgang van deze besluitvorming, zou ik denken dat het de moeite waard was geweest om dan creatief om te gaan met deze wijk. Als je al die parkeerplaatsen, die 1000 parkeerplaatsen zou weg hebben gelaten, dan krijg je daar dus enorm veel groen voor terug of ruimte om andere dingen te doen in deze wijken. Dan hoeven we geen tegeltjes te wippen maar dan kunnen we gewoon zinvol en mooi bouwen. Nu zien we bij het openbaar vervoer dat er natuurlijk een buslijn langsloopt en dat die in de spitsuren ieder half uur langskomt. Nou, ik denk niet dat dat mensen zal verleiden om hun auto niet aan te schaffen of weg te doen. Dus ja, mijn vraag is aan de wethouder, is er in het college serieus nagedacht over een wat meer creatieve oplossing voor deze wijk? En zo nee, waarom niet? Dat was het, dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mevrouw Harmsen.

Mevrouw Harmsen (CU): Ja, dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb nog maar een paar vragen over. De ChristenUnie heeft natuurlijk nooit eerder hoeven stemmen over het ingewikkelde onderwerp en de afwegingen hoeven maken. Er zijn heel veel vragen al gesteld, ook over participatie. Dat doe ik niet meer, ik heb het keurig afgestreept. Ik heb nog wel een vraag over de biodiversiteit. Klopt het dat er een ontheffing wordt verleend om bomen te kappen waar de ransuil in broedt? En is er ook sprake van compensatie zeg maar voor een aantal dieren wat daar al niet meer te vinden is, kunnen die ergens naartoe gebracht worden? Ik hoor meer, ook de heer Van Enk net, over kan die wijk niet nog wat groener? Ik probeer echt even mee te denken. Ook wat de heer Dolmans zei geloof ik en ook, ik kan me ook herinneren GroenLinks maar ik durf het even niet te zeggen, over iedere woning die er is, als dat ook nog gaat betegeld worden, krijg je toch nog een hele versteende wijk en kan heel warm worden. Is het mogelijk met een amendement bijvoorbeeld dat je zegt van, ja, er mag maar een derde van de tuin betegeld worden of er moet per se een sedumdak op de daken naast de zonnepanelen. Heeft een amendement zin? Dat is een technische vraag, toch? Daar kunnen andere partijen ook weer even over nadenken. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Harmsen. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R): Ja, dank, voorzitter, voor het woord. Het is nu onvermijdelijk dat we voortdurend moeten op zoek gaan naar ruimte om voor de woningbouwopgave. En ja, helaas gaat het ook wel eens ten koste van de natuurwaarde. Maar ja, in het raadsvoorstel is uitgebreid gesproken inderdaad over natuurinclusieve buurtschappen, ecologische natuurwaarde alleen ik mis hier de echte ecologische verbindingzone. Want ja, goed dat is ook een aspect waar flora en fauna duurzaam in kunnen gedijen. De vraag aan de wethouder, waarom is dit niet in opgenomen? En wat ik weet uit mijn hoofd dat er op een paar kilometers verderop ook Natura 2000 zich bevindt, hoe zit dat? want die is niet beoordelingsplichtig en hoe zit dat met de stikstofdepositie tijdens de bouw. Kan mij de wethouder ook toelichten omdat er altijd keuzes zijn gemaakt in het verleden qua aantal woningen, en nu is dat geüpgrade naar 1000 woningen, is dat zo dat dat straks wellicht met de andere wetenschappelijke inzichten, dat er weer een toename plaatsvindt met betrekking tot aantal woningen? En de laatste vraag is voor wat betreft het grondwater is daar echt een issue

en de verzakking en de zettingen. Hoe gaan we dat even tackelen want dat is toch een overlast als dat blijft voortduren. Kunnen de toekomstige bewoners daar echt last ondervinden? Tot zover, wethouder.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Wethouder Van de Laar, gaat uw gang. O, excuus, PvdA. Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Insprekers, bedankt voor de adviezen, de brieven en alle stukken die u heeft toegestuurd en elke vergadering heeft ingesproken. Ik wil de wethouder bedanken voor de beantwoording van onze artikel 44 vragen over het waterpeil. Daar is veel duidelijk in geworden dat dat in principe allemaal in mijn bewoording allemaal in orde komt en dat dat in het plan straks vrijwel niet meer voorkomt. Dan de invulling. Ook wij refereren graag aan de motie die is aangenomen over de beeldkwaliteit in het gebied, dat we die niet uit het oog mogen verliezen. Dus hoe blijven wij garanderen dat de biodiversiteit, de blauwgroene verbindingen en zones, die worden straks heel mooi opgeleverd, hoe gaan we daarvoor zorgen dat dat ook zo blijft de komende 40, 50 en misschien wel 100 jaar? Dat de icoonsoorten die er nu zijn, dat die kunnen gedijen in een mooi gebied waardoor het nog prettiger wonen wordt. De vraag is, is alles in geld uit te drukken? Tot hoever kunnen wij gaan met de ambities die we voor dat gebied hebben en hoeveel hebben wij daar als gemeente, gemeenteraad voor over qua straks eventuele verliezen, wat we natuurlijk niet hopen. Maar investeren in gezondheid, klimaat en andere dingen is volgens mij net zo belangrijk voor de toekomst.

De heer Van Enk (CDA): Voorzitter?

De voorzitter: Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Ja, de heer Van der Veer stelt een vraag hoe je dat kan bereiken. Maar ik dacht dat de Partij van de Arbeid daar al lang en breed een duidelijk antwoord op had, namelijk niet gaan bouwen daar, toch?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Niet gaan bouwen daar zo? Nou, u weet ons standpunt daarin, wij zijn in een coalitie gegaan, wij hebben ... Ja, niet gaan bouwen daar. We hebben ons geconformeerd met de plannen die er liggen en we gaan ervan uit dat wat er is afgesproken, dat daar een hele mooie ambitie voor terugkomt. En ik kan u wellicht tegemoetkomen want u zegt, waarom zouden wij 1000 parkeerplaatsen bij die mooie woningen die in de toekomst ... Nou, wellicht moeten we de parkeernorm flink omlaag zetten en dan halen we de mooie plannen van onze bekende, beroemde mijnheer Klapwijk erbij en dan kunnen we hele mooie woninkjes voor starters en toekomstgerichte woningen eventueel erbij zetten. En dan hebben we verschillende doelen, minder auto's, meer woningen, woninkjes van hout wellicht. Maar ja, ik werkte, dat is beelddromen momenteel. Belangrijk is, hoe houden we onze beeldkwaliteit zo dat wat we daar gaan neerzetten, dat dat toekomstbestendig is. En ik laat het daar even bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Veer. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, dank u wel. BVR, u verwees ook naar TNO-gebied. En dank voor alles wat u verder heeft gezegd over het plan maar er werd ook heel concreet gevraagd, wanneer komen we met concrete stappen voor de invulling van het TNO-gebied, waar een en ander voor over is afgesproken. We zijn daarover in gesprek met TNO maar het gaat er natuurlijk vooral om wat voor een eigen visie we leggen of daar

maken. We hebben ik geloof een vier-, vijftal scenario's uitgewerkt met KuiperCompagnons, dus die opdracht is gegeven. Ik zou op dit moment nu even heb ik geen planning in mijn hoofd wanneer we die scenario's in de politiek bespreken. Maar ik interpreteer uw vraag als dat u daar voortgang mee wil maken. Dus daar moet ik bij u op terugkomen wanneer we dat doen maar we zijn daar in ieder geval mee bezig. GroenLinks, u verwijst naar de financiële situatie waarbij we in RijswijkBuiten, wat onze eigen grond is die we ontwikkelen door laten ontwikkelen door inderdaad commerciële projectontwikkelaars. Anders dan in bijvoorbeeld het Havenkwartier en De Boogaard waar wij nauwelijks grond hebben, afgezien van de ontwikkelstrook maar die is nog niet beschikbaar in De Boogaard. Waar wij de grond bouwrijp maken maar ook heel nadrukkelijk de kaders stellen van wat daar moet komen. Alles wat tot nu toe in RijswijkBuiten gebouwd is, is volgens de kaders zoals wij ze zelf hebben gesteld. Ik herken wat u zegt als dat Parkrijk in vergelijking met de oorspronkelijke ontwerpen, waarbij dat Wilhelminapark echt de wijk in werd getrokken, dat dat nu een veel hardere grens is geworden. Maar dat is een gevolg geweest van een in jargon, rationalisatie. Dus gewoon meer woningen bouwen eigenlijk en met om de grex en de financiële verplichtingen die we hebben op peil te houden. We staan nu voor een cruciaal punt om daar sturing aan te geven voor Pasgeld West. Dat doen we 21 september met dit bestemmingsplan, dat doet u met uw amendementen en de moties ten aanzien van de kwaliteit. Dat doen we ook nog op 14 als we het bestemmingsplan hebben vastgesteld over vervolgens de grex in zijn algemeenheid, 14 november hebben we een Sionsgaerde bijeenkomst waarin we, de heer Van Dam die verwees er al naar, praten over de verschillende opties die er zijn om de verliesvoorziening zo min mogelijk te laten stijgen. Ik denk dat dat de juiste bewoordingen zijn. Dat gaat onder andere over kwaliteit en wat is kwaliteit? Dat is natuurlijk een grote vraag. Is dat groen en natuur en de watergangen, et cetera, of zijn dat, is dat architectuur, van alles. Maar we moeten bij groen en watergangen ook rekening houden, en dat zullen we 14 november in ieder geval noemen, dat dat ook allemaal geld kost in onderhoud. Als we een heel bijzondere natuur daar maken, dat dat ook misschien wel een bijzondere vorm van onderhoud vraagt met de bijbehorende financiën. Ik denk dat het heel belangrijk is om daar met zijn allen van doordrongen te zijn over wat voor keuzes we maken. Maar dan ben ik het ook volledig met de heer Van der Veer eens, kan je alles uitdrukken in geld? En moet je dat op die manier de wereld waarderen want we willen ook nog over 100 jaar een gezond en fijn Rijswijk hebben. Dat een iets uitgebreid exposé, voorzitter, ten aanzien van de opmerking over de financiële situatie waar ik de andere aanvragen heb meegenomen. Houdt de projectontwikkelaar zich aan zijn woord? Ja, ik heb daar geen ... Maar dat is het woord wat wij met hem afspreken en in die anterieure overeenkomst ook vastleggen. Maar dat ligt dus, zou ik willen zeggen, vrijwel geheel bij ons. De vergelijking met Parkwijk heb ik gemaakt. Ofschoon dat toch ook heel mooi is, die bomen moeten nog allemaal gaan groeien maar daar worden heel bijzondere maatregelen getroffen ten aanzien van de klimaatadaptatie met verlaagde perken en zo zodat water langer vastgehouden wordt en zo en langzamer wegloopt dus op zich wel heel mooi. Hoe houden we regie op Pasgeld West? Op dezelfde manier zoals we dat op de rest van de grex en de ontwikkeling doen. Niet beknibbelen op groen en blauw, heb ik het een en ander over gezegd. Goed OV, daar doet u een pleidooi voor. In een eerder debat werd er ook gezegd, nou, het wordt eens tijd dat we weer eens wat krijgen. Nou, we hebben natuurlijk, de heer Van Enk die refereert er al aan, we moeten een bushalte krijgen maar we hebben best wel een groot iets gekregen, namelijk een treinstation. Dat kost inderdaad veel tijd dat dat wordt gemaakt. Het is niet een intercity maar het is een soort van metrohalte achtige treinverbinding gaat dat worden. En twee, drie weken geleden was ik uitgenodigd door ProRail om in de NRC daar een en ander over te zeggen, dat was een artikel van drie pagina's. En ProRail heeft RijswijkBuiten uitgekozen omdat RijswijkBuiten, omdat ze dat een halte vinden waarvan het meest realistisch is dat die gerealiseerd wordt van alle zestien haltes of van de vier nieuwe haltes en alle zestien haltes op het hele spoor. Dus daar ben ik heel erg blij mee dat dat commitment er van dat soort partijen ook is. Maar inderdaad, dat wordt een kwestie van na 2033 zeker. Participatie, er is heel veel participatie geweest. Er is, mag ik complimenteren met de uitgebreide bijdrage die u heeft genomen maar daar mist misschien ook wat

geschiedenis, namelijk dat we het over participatie in deze raad echt wel heel vaak hebben gehad. Met allerlei rapporten en een schetsboek, procesmatig wordt dat ook in de stukken gezet. Het is ook geëvalueerd en is de wethouder bereid om het grondig te evalueren? Nou, dat kan ik absoluut niet. Ik ben daar maar heel kort in want daar is al echt tonnen, tonnen geld naartoe gegaan. Die informele participatie die hebben we gehad, daar is al heel veel over gezegd. We zitten nu in de formele participatie, dus de zienswijze en de inspraak daarop. Maar, en onlangs hebben we ook nog iets rondgestuurd over welke lessen we kunnen leren voor Pasgeld Oost. Duizend woningen, er werd eerder ook al iets gezegd, D66 noemde dat 1100 woningen, door insprekers en terecht werd gezegd, op dit moment zijn er plannen voor 950 woningen. Wanneer is dat besluit genomen? Vroeg de heer Van Dam. Ik weet de datum niet uit mijn hoofd maar dat is een expliciet besluit geweest van de gemeenteraad toen de hoofdplanstructuur is ... 12 oktober 2021. Kijk eens aan. Dank aan de heer Dolmans. Het is een globale wijze van bestemmen waarbij de hoofdplanstructuur inderdaad bestemd wordt en niet per kavel ook nog de groenstrookjes zal ik maar zeggen tussen de huizen door bestemd worden. Dat geeft wat flexibiliteit in de programmering. Daar sluipt inderdaad wel direct het gevaar in, zoals de heer Dolmans dat ook zegt, dat ook op dit gebied gerationaliseerd gaat worden. Met andere woorden, dat die dichtheden anders worden maar die worden nu wel in dit bestemmingsplan gewoon vastgesteld en dan kan het niet meer worden dan 1000. En we zijn er zelf bij dus om keuzes te maken over die kwaliteit. Volgooten met tegels.

De voorzitter: Mijnheer Dolmans.

De heer Dolmans (D66): Kan de wethouder toezeggen dat in de uitvoering het programmabureau daar ook wordt op aangestuurd? Want het denken van het programmabureau zal heel erg op rationaliseren zitten en optimaliseren van de opbrengsten, terwijl deze raad zich toch duidelijk heeft uitgesproken voor de kwaliteit van het gebied.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Dolmans. Mijnheer Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, dat kan ik toezeggen. Ja. Kijk, ik had het over aantallen woningen dus die worden vastgelegd maar we hebben het ook nog over kwaliteit. Daar heeft u een en ander inderdaad over gezegd en in amendementen, et cetera. En 14 november, en misschien dat dat besluit dat op 14 november tijdens de Sionsgaerde bijeenkomst over als we gaan kijken, wat zijn de gevolgen van de besluiten die je neemt en wat heb je daar nou financieel aan en maatschappelijk? Misschien dat daar nog uit volgt dat uw raad een nieuw besluit neemt over kwaliteit. Ik kan me dat bijna niet voorstellen maar de toezegging is volledig om te sturen waar u mij als raad opdracht toe geeft. Volgooten met tegels, kunnen we daar afspraken over maken? Dat is inderdaad best wel een grote ergernis natuurlijk dat heel veel klimaatadaptieve maatregelen neemt maar dat tegelijkertijd tuinen voor het gemak volgegooid worden, en sommige mensen vinden het gewoon mooi, met tegels. Ik heb net ook gecheckt met de portefeuillehouder die zich daar hard voor maakt. Ja, juridisch valt daar weinig over af te spreken. We hebben ook twee dagen geleden bij de informele bijeenkomst over RijswijkBuiten ook gehoord van de TAUW en van het een eigen programmabureau. Het gaat meer over verleiden, dat je in een groene en een duurzame wijk woont. Maar als u zelf juridische instrumenten weet via een amendement, ik denk dat dat weinig effect zal hebben. Maar het gaat dus meer om het verleiden dat men daar niet de tuinen vol tegelt. In Pasgeld West overigens, want dit was een vraag bij Pasgeld Oost op dinsdagavond, in Pasgeld West is wel net een iets ander verhaal omdat het aantal eengezinswoningen daar wel echt heel erg beperkt zal zijn. Dus waar in Pasgeld Oost eigenlijk alleen maar en wat appartementen, is in Pasgeld Oost toch heel veel appartementen ook in bijvoorbeeld die bosplot. En dan is er dus sprake van heel veel openbare ruimte waar wij zelf dus de kwaliteit van de inrichting kunnen doen.

Dus dat is misschien een beetje een tegemoetkoming. Vragen, een toezegging voor een kwantitatief verkeerskundig onderzoek. Dat is er mijns inziens gedaan in het bijlageboek dat u in meen ik februari, maart heeft gekregen. Daar heb je bijlage 16, 17 en 18, die gaan over mobiliteit en u ziet dat. Dan is mijn vraag, is dat onvoldoende kwantitatief? Want daar heeft Coffeng, Goudappel Coffeng echt zeer op de getallen. En dat is een rapport, ik heb het vanmiddag nog bekeken, van 36 pagina's vol met cijfers over de vervoersbehoefte die gecreëerd wordt met de bouw van 1000 woningen en met vragen over, wat betekent dat dan voor de Lange Kleiweg in een eerder stadium?

De voorzitter: Mijnheer Dolmans.

De heer Dolmans (D66): Ja. Nee, terecht dat de heer Va de Laar verwijst naar die bijlage 16. Alleen de toezegging die indertijd, maar dat is een beetje water under the bridge, denk ik dan, met de toezegging die indertijd was gedaan was om dat voor heel Rijswijk te doen. Dit gaat nu puur op Pasgeld West terwijl we allemaal weten dat er gewoon effecten zijn op de andere wijken. We hebben net een enorme discussie gehad over de Van Rijnweg. Ja, ik denk dat het gewoon heel verstandig is dat er een kwantitatief verkeerskundig onderzoek komt op Rijswijk als geheel, met alle ontwikkelingen die we hebben.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Dolmans. Mijnheer Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja. Kijk, die onderzoeken doen zich wel, zijn onderdeel van een verkeersmodel waar alle ontwikkelingen van Rijswijk inzitten. En ik ben even op zoek naar wat we daar nog voor donderdag nog over zouden kunnen afspreken. Bij de Geestbrugweg verwijst u zelf al naar, is toegezegd dat er een regionaal onderzoek komt naar. Dat is inmiddels ook echt bevestigd door de MRDH, waarbij er niet alleen maar, want vaak gebeurt dat, naar stromen wordt gekeken van het autoverkeer maar juist multimodaal naar de hele aansluitingen in de regio. Dus, maar wellicht dat we nog voor donderdag kunnen bespreken over wat daarvoor nodig is. Het tweede punt is het waterhuishoudkundig plan. In de bestemmingsplan zit een samenvatting van dat plan waarvan de puntjes nog op de i worden gezet maar dat is echt alleen maar louter uitwerking, van wat ik heb begrepen maar dat ligt wel al bij het hoogheemraadschap en die hebben dat ook al goedgekeurd. Dus we hebben Arcadis die specifiek heeft gekeken naar de gevolgen van of de oorzaken van de ondergelopen kelders, om het maar eens even, of vocht in ieder geval die ieder jaar wordt ervaren op de Van Harderbroeklaan. Dus dat heeft de Arcadis gedaan maar bij het ontwerp van de wijk, dus over klimaatadaptatie en de regenbuien, et cetera, ligt wel degelijk een plan. Ik zal even navragen hoe het daar dan, want blijkbaar heeft u daar onvoldoende inzicht en of u dat inzicht nog kunt krijgen voor de 21^e. Geldt het TAUW-rapport en de adviezen ook voor Pasgeld West? TAUW is ingeschakeld bij natuurinclusief bouwen in het Havenkwartier en bij Pasgeld Oost en doet ook de juridische onderbouwing voor de ontheffing bij de ODH. Dus het is inmiddels echt een bureau wat er heel veel voor doet. En de ik sprak de medewerker nog, die vond het, die maakte wel een heel leuk compliment. Hij wist het zelf eigenlijk niet dat het een compliment was. Hij zei van, eindelijk een gemeente die er ook echt iets mee doet met onze adviezen. Dus we hebben oorspronkelijk een advies gehad, dat hebben we al twee jaar geleden of zo gehad. Daar heeft u zelf op basis daarvan een motie meen ik ingediend. Vervolgens hebben wij opdracht gegeven aan TAUW van, ja, werk het dan ook maar uit en dat gebeurt dus op dit moment. En het is inherent, dat is ook deels meegenomen in de presentatie en dat zal ook op de 20^e bij de bewoners, een bewonersavond waar iedereen in de raad ook welkom is, weer gepresenteerd worden hoe dat plan eruitziet. En dat bijvoorbeeld de watergang of de vliegroute van de watervleermuis, ja, die gaat door alles heen. Pasgeld West, Pasgeld Oost, het is gewoon één natuurgebied en die stapstenen gaan over Pasgeld Oost en Pasgeld West heen. Dus dat ten aanzien van de wateroverlast. Ja, u vroeg, kunt u dat nog uitleggen? Ik zal het toch heel kort proberen te houden maar want

Arcadis heeft dat onderzocht, voorbelasting. En dat was misschien wel in het gevoel van bewoners tegelijkertijd met wat wij hebben geconstateerd, het slaan van de damwand. Er worden verbindingen gelegd of in het gevoel van, nou ja, de voorbelasting is begonnen en dat zou wel eens de reden kunnen zijn. In sommige situaties is dat inderdaad wellicht de reden want waar je het wegdrukt komt het ergens anders naar boven. Dat heeft de inspreker heel duidelijk gezegd. Ware het niet dat het gebied wat nu bebouwd is bij de Van Harderbroeklaan, dat dat hoger ligt dan Pasgeld wegdrukt. Nou ja, dat is een heel amateuristische omschrijving wat Arcadis, hoe het omschrijft. Maar dat valt bijna niet te doen, in de woorden van Arcadis is het zeer onwaarschijnlijk dat het door die voorbelasting komt. Ook omdat er nog een aantal watergangen tussen zitten en watergangen gangen zijn juist bedoeld om het water af te voeren, dat is de functie van een watergang. Dus het zou zeer onwaarschijnlijk zijn dat het water wat hier wordt weggedrukt een aantal watergangen doorkruist en vervolgens nog ergens waar het hoger is de kelder instroomt. Meer waarschijnlijk zou het zijn dat de, want dat was ongeveer tegelijkertijd, op het moment dat de damwanden zijn vervangen die eerst van hout waren en vijf meter diep, en dus voor water ademend waar richting de Vliet nu stalen damwanden tien meter diep in de kleilaag zijn gegaan omdat er geen enkele dialoog, ik weet niet wat het woord is, tussen die twee watersystemen en het vermoeden is dat dat veel eerder de oorzaak is. Daar zijn we nu over mee in gesprek met de provincie en met het hoogheemraadschap want die hebben dat ongetwijfeld goedgekeurd, moeten goedkeuren dat die damwanden zo geslagen werden. Want het probleem moet uiteindelijk wel opgelost worden voor de bewoners die wateroverlast ervaren. Met het ... Nee, o, sorry, dat is Pasgeld Oost, straks neem ik een heel verkeerde afslag. TNO, al een en ander over gezegd. De inspreker over de hoogte H9. Dat was toentertijd inderdaad een fout en we hebben begrepen dat die wel hersteld is maar dat staat in op het einde van de nota van antwoord staat een overzicht van de wijzigingen in vergelijking met de vorige situatie en daar zou het in opgenomen zijn wat de hoogte is. Maar ik beloof u dat we een afspraak maken en dat we het uit de wereld helpen, zeg ik, voorzitter, met uw toestemming richting de inspreker. Want een fout moet gewoon hersteld worden en bedankt voor de accuratesse. Het plangebied is, wij hebben gemeend, omdat daar behoorlijk wat discussie over was, zeg ik richting Wij. Rijswijk, om met het bestemmingsplan Pasgeld ook gelijk de hele planstructuur, hoofdplanstructuur voor het groen te bestemmen. Zodat u en de inwoners de meeste zekerheid hebben en de borging dat die hoofdplanstructuur daadwerkelijk groen bestemd wordt. Dat is de reden waarom het nu niet alleen over Pasgeld West de bebouwing gaat maar ook over de plan groen hoofdstructuur.

De voorzitter: De heer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Voorzitter, dat begrijp ik niet zo goed want het is toch al groen? Dus het huidige bestemmingsplan geeft dan toch aan dat het al groen is, waarom moeten we dat dan nu opnieuw ... Volgens mij is het bedoeld om die watergangen te gaan graven in het slagenlandschap, of niet?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Het bestemmingsplan zoals het nu voorligt zijn op een aantal punten, waaronder het bedrijventerrein en het woongebied en ik meen ook de watergangen, uit te werken bestemmingsplan. En dat heeft nog niet, dat geeft nog geen bouwtitel en nog geen titel om te graven. Dus inderdaad, we moeten dit bestemmingsplan vaststellen om daadwerkelijk iets te kunnen gaan doen maar richting de Vliet zal ik maar zeggen weet ik niet exact hoe het verschil zit met de huidige bestemming. Maar het is in ieder geval gedaan zodat we vastleggen wat we hebben afgesproken met elkaar. De bosloper en de parkloper, dat zijn zaken die nog inderdaad, daar zijn, daar heeft TAUW een hele presentatie over geschreven, gemaakt. Ik meen dat die ook in het stedenbouwkundig plan, wat vorig jaar is gepresenteerd, toch wel redelijk

goed aan bod zijn gekomen. Maar het is inderdaad helemaal aan de gemeente hoe wij daar zelf nog aan investeren om dat voor elkaar te krijgen zoals het is. Nou, dat moet dus nog een beslissing zijn die volgt. Sporthal behoefte, de heer Van Dam. Dat is echt mevrouw Bentvelzen die daar het fijne vanaf weet. Maar het kwam uit de gesprekken die daar naar voren kwamen, was er blijkbaar nog behoefte in ieder geval aan een sportfunctie en daar wordt ruimte voor gemaakt. Het moet een sportzaal zijn bij de basisschool, dat was het idee, of toch een hal. Maar, nou, wij hebben het nu puur over een ruimtelijke benadering en we hebben de ruimte voor. Of het er moet komen, dat is denk ik een investeringsbeslissing die later volgt buiten de grex. Zeg ik, hoop ik in ieder geval. Ja, bestemmingsplan en ontheffing voor de ransuil, en dan kom ik ook bij ChristenUnie uit. We zijn met het aanvragen van een ontheffing, bij de ODH moet je ook allemaal alternatieven regelen en er hangen nou zestien van zulke grote nestgelegenheden in de bomen, dus zestien keer een hoogwerker, waar de ransuil uitgenodigd wordt in ieder geval om van gebruik te maken. Zodra we die ... Er is geen enkele barrière om het bestemmingsplan vast te stellen als we de ontheffing nog niet hebben. Maar je mag absoluut niet gaan bouwen en de bomen mogen ook absoluut niet gekapt worden als je die ontheffing nog niet hebt. Dus dat is dan gewoon een conflict of een overtreding van de Wet op de natuur. Uw andere vragen heb ik al beantwoord. Ja, CDA. U stelt me eigenlijk in verlegenheid want ik ben wel ontvankelijk voor de creativiteit om daar echt meerdere stappen, vergaande stappen te zetten ten aanzien van parkeren en mobiliteit. Tegelijkertijd denk ik dat we nog ongelooflijk mooie stappen zetten met een station en met een verlaging en een ander mobiliteitsconcept dan bij de twee delen die al gerealiseerd zijn. Dus waar we in Sion nog twee parkeernormen hadden per ééngezinsgrootte, ééngezinswoning, gaan we nu naar 1,1 is het geloof ik uit mijn hoofd waarvan die woningen er ook nog nauwelijks komen. Dus de hoeveelheid parkeren is daar minder maar ik ben het helemaal met u eens dat als we dat alle parkeren weg zouden doen, dat het meer groen zou kunnen opleveren of meer huizen. Maar ik denk dat we hier al heel ver in gaan. Het heeft ook een deel met, een deel van de overwegingen heeft ook met absorptievermogen te maken met de woningen die er zijn, dus de aantrekkelijkheid van de woningen die er zijn, de verkoopbaarheid. De gedachte is in ieder geval van de projectontwikkelaar, als we hier helemaal geen auto's hebben en de OV-voorzieningen in ieder geval in de beslissing waren zoals ze zijn, ja, dan wordt het heel erg moeilijk om deze wijk te ontwikkelen.

De voorzitter: Mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Ja, de wethouder zegt al, met de OV-voorzieningen zoals ze er zijn. Maar dat is natuurlijk het sleutelwoord hier. We zullen op de een of andere manier zo'n pendeldienst zelf moeten gaan organiseren. En natuurlijk kost dat geld en natuurlijk is dat ander soort geld dan een eenmalige investering, maar je kunt zeggen, dat zou ook een exploitatie kunnen zijn totdat dat station er staat. Want we weten allemaal dat mensen die in de wijk gaan wonen, dat ze niet gaan lopen naar hun werk totdat dat station in 2033 is aangelegd. En daarom toch nog een keer mijn vraag, ik bedoel, het spreekt u aan, daar ben ik blij om. U hebt binnen het college nog minstens twee wethouders van groene partijen die er eigenlijk tijdens de verkiezingen het liefst niks hadden gebouwd. Is er dan geen draagvlak voor enige creativiteit om toch dat stapje verder te gaan? Als ze dat in Utrecht doen, waarom zouden we dat in Rijswijk niet proberen?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, ik waardeer het pleidooi. Ik denk dat we voor een deel al, dus we doen al twee keer zoveel, minder eigenlijk in Pasgeld dan in de oorspronkelijke, of een deel waarmee we begonnen zijn in Sion. We zien nu ook in Parkrijk, en daar zijn meerdere mensen hier aanwezig die zich daar ook heel dicht tegenaan bemoeien of zorgen over maken, over de creativiteit die we daar hebben getoond om het op die manier te formuleren ten aanzien van de hoeveelheid parkeerplaatsen en het introduceren van de Hely

Hubs. We gaan hier wel weer een stap verder in Pasgeld en we denken dat dat te legitimeren is. Ook met de deelmobiliteitsconcepten voor auto, dat is een belangrijk onderdeel van het plan fiets en anderszins. Ik denk dat dat is wat we in combinatie met de verkoopbaarheid en de termijn waarop we de grex hebben vastgesteld, een hele mooie ontwikkeling ook kan zijn. Maar misschien niet zo ver als in Utrecht, dat is in ieder geval een ding wat zeker is. G&R, stikstofdepositie. De hele ontwikkeling is door de nieuwe AERIUS-calculator gehaald en daar komt uit dat dat geen bezwaar is voor te starten met de bouw. De PvdA, hoe kunnen we regelen dat de doelsoorten goed gedijen nu en ook in de toekomst? Door het gebied goed in te richten. Dat is eigenlijk ook wat TAUW ons zegt. De doelsoorten zijn geformuleerd om vooral bij de inrichting rekening te houden over hoe je het gebied maakt en wat voor ruimte die doelsoorten nodig hebben zodat je de kans het grootste maakt dat ze er ook werkelijk zijn. En als we dat dan ook zo uitvoeren, dan is de hoop dat die doelsoorten er ook komen. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van de Laar. Gaan we naar Beter Voor Rijswijk, mijnheer Braam, wilt u in tweede termijn nog vragen stellen?

De heer Braam (BvR): Nee, ik heb heel veel meegekregen, ook wat nieuwe dingen dus die ga ik eerst met de fractie bespreken.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Braam. Mijnheer Kösedag.

De heer Kösedag (GL) : Ja, dank voor de uitgebreide beantwoording in deze termijn. Nou, inderdaad, er gebeuren ook hele mooie dingen in Parkrijk, qua klimaatadaptatie dan dus dat wil ik wel toegegeven hebben bij deze. Maar goed, het gaat om Pasgeld West en wat betreft het antwoord van de wethouder met betrekking tot de financiën. Kijk, juist nu we de risico's lopen in de grex, lopen we daarmee ook niet het risico dat de kwaliteit ook sneuvelt? Nou ja, zie bijvoorbeeld dat waterafvoer waar een collega het over had, het gaat notabene wel om een investering van tientallen jaren. Dus in die zin ben ik ook wel zoekende naar een stukje regie ook weer bij de raad. En ja, ik hoor de wethouder ook zeggen dat beheer geld kost, maar repareren kost nog meer geld. Dus, nou ja, misschien een concrete vraag dan, is de wethouder het met GroenLinks eens dat we juist met het risico die we nu lopen in de grex, nog meer zouden moeten inzetten op kwaliteit? Vooral nu het nog kan. Ik had nog een vraag over de anterieure overeenkomst, die was volgens mij even blijven hangen. Is de wethouder bereid om deze in ieder geval voorafgaand aan de vaststelling door het college in voorrang ook aan de raad te geven? En kan hij dat bij deze ook toezeggen aan de raad? Dank, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kösedag. Mevrouw Niesen, heeft u een tweede termijn vraag? Nee, dank u wel, mevrouw Niesen. Dan gaan we naar mijnheer Dolmans, gaat uw gang.

De heer Dolmans (D66): Ja, dank u wel, voorzitter. Dank aan de wethouder voor de beantwoording. Ik denk dat een van de vragen van de collega van GroenLinks al is beantwoord in de eerste termijn want de wethouder zou het programmabureau gaan aansturen op behoud van kwaliteit. Ik heb nog twee andere toezeggingen gehoord namelijk om terug te komen op concrete stappen ten aanzien van het TNO-terrein en te kijken of er voor donderdag meer inzicht gegeven kan worden in de kwantitatieve verkeersstromen. Wat betreft de watersysteemanalyse. Ik dank aan de wethouder voor de uitleg. Het rapport van Arcadis ken ik inmiddels en ik denk dat het robuust in elkaar steekt. Maar het was heel goed geweest als dat gewoon in zeg maar de volledige openbaarheid als onderdeel van deze beraadslaging meegenomen had kunnen worden want ik denk dat daarmee ook een aantal zorgen bij bewoners kunnen worden weggenomen. Dan wat betreft het rapport van TAUW, een concrete vraag. Is het nou mogelijk om in de algemene bouwregels op te nemen dat

projectontwikkelaars ernaar streven om natuurinclusief te bouwen? Want dat is eigenlijk wat ik mis, er wordt in het bestemmingsplan zelf wordt wel gezegd van, pagina, ik pak hem er even bij, 59 van natuurinclusief bouwen in Pasgeld is een breedgedragen wens, maar concreet wordt het in de bouwregels niet ingevuld. En ja, ik denk dat dat wel moet, wil je daar echt effect in krijgen. Ik hoor de wethouder zeggen dat over de bosloper en de parkloper nog een beslissing moet worden genomen. Dat brengt wel een risico met zich mee en ik ga even met mijn fractie en anderen overleggen of wij daar eventueel met een motie over komen. Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Dolmans. Mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam (WIJ): Ja, dank en dank voor de in ieder geval uitgebreide beantwoording waar heel veel vragen in ieder geval een antwoord hebben gehad. Laat ik beginnen met misschien wel te zeggen dat ik wel meega in de zorgen van GroenLinks met de vraag van, op het moment dat we met zo'n financiële last zitten, gaat die leefkwaliteit en die natuurkwaliteit dan zeg maar niet omlaag? Zeker als ik antwoorden hoor als de rationaliseringsslag in Parkrijk die gebeurd is, die we nu al deels zien in Pasgeld West, met de toevoeging van 1000 huizen in plaats van 775 huizen. Met de discussie die we nog moeten gaan voeren over wat voor effect die bezuinigingen van de grex nu daadwerkelijk teweeg gaan brengen. En als ik dan ook nog hoor dat bijvoorbeeld zo'n parkloper en bosloper, hoewel daar wel plannen voor zijn en plannen voor zijn geschetst maar nog niet de investering voor is gevonden om ze daadwerkelijk uit te voeren, dan denk ik van, ja, wat blijft er dan nog over van al dat groen en al die groene wensen en die diversiteitswensen en zo die we hebben geschetst samen met bijvoorbeeld de bewoners in dat schetsboek. Dus daar zit wel echt een risico in die ik hoop, in ieder geval in de komende maanden wel zien te beperken zeg maar. En dan die bereikbaarheid wil ik ook nog even over hebben want daar begon de heer Van Enk over. Waar ik best wel bij kan aansluiten is dat, ja, op het moment dat we een station beloofd krijgen maar dat nog tien jaar duurt, minimaal tien jaar, denk ik, ik denk dat het zelfs veel langer kan duren, dan hebben we dus straks een best wel grote wijk die zonder OV zit in een uithoek van Rijswijk. En dan helemaal met in het hoofd houdend de vorige discussie die we hebben gevoerd over de Van Rijnweg, die gaat over onze mobiliteitsvisie, is dat dan precies wat we voor ogen hebben voor zo'n stuk Rijswijk dat we daaraan bijbouwen? Ja, daar heb ik me zorgen over. Ik heb geen specifieke vraag, zoals u merkt. Maar ja, daar wil ik het voor nu bij laten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Mijnheer Loof. Even kijken hoor, dank u wel, mijnheer Loof. Dan gaan we naar mijnheer Van Enk.

De heer Van Enk (CDA): Ja, geen vragen meer voor de wethouder. Wel vragen aan mijn collega-raadsleden. Ik hoor in ieder geval in de eerste termijn de heer Van der Veer, zie ik een uitgestoken hand geven over het idee om het aantal parkeerplaatsen fors te verminder of misschien zelfs helemaal te vermijden. Ik denk ook, overigens gefeliciteerd met de maidenspeech, vanuit GroenLinks een betoog om minder verstening. Ik denk dat een vergelijkende waarschuwing ook voor de rationalisering Parkrijk terecht is. Misschien dat we met meer partijen in staat zijn om via een amendering volgende week een bijstelling van dit concept te bewerkstelligen. Voor het CDA zal dit wel cruciaal zijn om mee te werken aan dit bestemmingsplan, gelet op de controverse in de samenleving en gelet op de standpunten die we hier als partijen hebben ingenomen tijdens de verkiezingen. Ik denk dat we daar ook rekening mee moeten houden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R) Ja, dank voor de beantwoording, voorzitter. Ik heb voor de tweede termijn geen vraag.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel voor de beantwoording. Ook wij veel stof tot nadenken en we komen daar volgende week op terug.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Veer. Gaan we terug naar wethouder Van de Laar voor de tweede termijn. Gaat uw gang.

Wethouder de heer Van de Laar: Dank u wel. Ik was even aan het kijken wat er wel gevraagd was en wat geen vraag was. Ik zal het echt beperken tot alleen de vragen. Gaat de, die is twee keer gesteld eigenlijk, gaat de kwaliteit omlaag nu de financiën zo, verliesvoorziening omhoog is gegaan en dat we dus een financiële opgave hebben in de grex als we die op nul willen krijgen. Wat denk ik, dat hebben we ook bij de behandeling daarvan gezegd, onwaarschijnlijk gaat zijn. Maar daar zijn we zelf bij. In Parkrijk zijn er meer huizen bijgekomen maar wij stellen nu een grens aan het aantal huizen wat in Pasgeld komt dus het kunnen er niet meer worden dan dat. En verder stellen wij in deze visie helemaal opgekookt, rotwoord, door onze organisatie, dat leggen wij als eis neer bij de ontwikkelaars. Daar zitten wel keuzes in en die keuzes zullen wij samen bespreken op 14 november. Die keuzes zitten hem niet alleen in de inrichting in de investering maar ook in het type onderhoud wat daar dan bij zit. Daar heeft u zelf om gevraagd en dat heb ik ook toegezegd bij de grex.

De voorzitter: Mijnheer Van Dam?

De heer Van Dam (WIJ.): Kunnen wij dan 14 november, op het moment dat we het daar dan over gaan hebben, is er dan nog veel te wijzigen? Want in principe stellen we nu heel veel zaken vast en ligt zeg maar dat plan van eisen, dat ligt straks ook vast als we daar voor stemmen toch. Dus op het moment dat we het daar op 14 november het gaan over hebben kunnen we dan nog echt reële dingen veranderen?

De heer Van de Laar: Nou, kijk, dat heeft eigenlijk, voorzitter, als u me toestaat, vrij weinig te maken eigenlijk met het bestemmingsplan, om het zo te zeggen. Dan zeg ik, we geven gewoon een functie vrij om vervolgens die ontwikkeling te starten. Maar je moet het bijvoorbeeld zien in de kwaliteit van de verharding. Als je, je hebt twee verschillende weer als je in Sion kijkt naar de straten, daar zijn sommige straten met verharde elementen zoals dat heet, en dat zijn hele mooie klinkertjes en mooie stoepen, putten. En een ander project wat, ik weet het nu niet uit mijn hoofd de naam, wat failliet is gegaan maar wel prachtige huizen zijn geworden, die verharding dat zijn hele simpele, dat is echt een veel minder mooi straatprofiel. En daar gaat het om bij de invulling van de financiële keuzes bij de invulling van het bestemmingsplan. Dus daar gaat het om.

De voorzitter: De heer Dolmans.

De heer Dolmans (D66): Ja, sorry dat ik een beetje misschien de interruptie afpak, zo is het niet bedoeld. Maar kan de wethouder dan toezeggen dat in ieder geval de optie voor hoge kwaliteit wel duidelijk voorligt?

De voorzitter: Wij, om heel duidelijk aan te geven, wij hebben nu als college geen enkele andere opdracht van u gekregen dan een superhoge kwaliteit wijk neer te zetten. Daar wijken wij dus op dit moment ook helemaal niet vanaf. Dat ziet u hopelijk ook terug bij zo'n presentatie van Synchroon over Pasgeld Oost, dat is een ander onderwerp, waar die kwaliteit wordt behaald denk ik. Dus ik hoop dat dat een voldoende antwoord is. Ten aanzien van de bouwregels, daar wil ik nog schriftelijk op terugkomen, volgens mij kan het wel. Maar er is wat discussie over van, ja, wat heb je eraan? Kan je erop handhaven? Dat is juridisch dan ook weer niet het geval,

schijnt. Maar, dus je vraagt het en ze moeten het leveren of je legt het op en we willen het en de ontwikkelaar moet dat dan gewoon doen. Maar ik zal u wat eloquenter antwoord geven op schrift over hoe we dat dan daadwerkelijk afdwingen. En dat was het, voorzitter, geloof ik.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, wethouder Van de Laar. Nou, ik denk dat ik dan mag zeggen dat dit als ... O, mijnheer Kösedag, excuus.

De heer Kösedag (GL): Ja, er was nog een vraag van mij over de anterieure overeenkomst.

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Dan wil ik eigenlijk een wedervraag stellen, dat soort overeenkomsten deden we niet. En dat wordt altijd gevraagd maar daar zitten allemaal cijfers in en weet ik veel allemaal en dat deden we niet. Wat is de vraag achter de vraag?

De voorzitter: Mijnheer Kösedag.

De heer Kösedag (GL): Ja, nou ja, eigenlijk moet het in lijn worden gezien met mijn, wat ik eerder zei over dat regie kunnen houden als raad bij deze, ook omdat het gaat om een plan van tientallen jaren. Dus vandaar dat ik het benoemde ook als, nou ja, als suggestie bij u.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja. Ik stel dat we een ... Kijk, we zijn al een tijdje bezig, al tien jaar. Dit jaar is het tien jaar dat we de grex vieren of in ieder geval de opening daarvan, de eerste paal uit 2013 en we gaan nog een paar jaar door. Dat we een gesprek organiseren over hoe we dat doen, de regie houden. Want we werken met betrouwbare partners, et cetera. Nou ja, goed, ik ga daar nu niet op in maar dat zit hem, ik denk dat u die waarborg niet krijgt door de anterieure overeenkomst te lezen, voorzitter. En dan wil ik niet afwijken van de reguliere manier waarop we omgaan met anterieure overeenkomsten.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Van de Laar. Nou, ik denk dat het wel duidelijk is dat dit als bespreekstuk naar de raad gaat. Even kijken hoor, de wethouder heeft een aantal toezeggingen gedaan en hij zou schriftelijk terugkomen op de bouwregels en de fout over de hoogte die wordt hersteld. Als ik goed heb meegeschreven, maar het is een beetje laat, is er een toezegging over het TNO-terrein, over het aansturen van de kwaliteit van het projectbureau en iets over de rationaliser, het is te laat om normaal te praten, rationaliseringsslag. Dus zijn ze er allemaal of ben ik dan ...

De heer Dolmans (D66): En over de verkeersanalyse.

De voorzitter: En de verkeersanalyse. Yes, inderdaad. Ja, aan het werk. Dan wilde ik even voorstellen om even een paar minuten pauze te nemen want deze stoelen zijn heel erg hard, zodat iedereen eventjes de benen en de rug kan strekken.

De heer Dolmans (D66): Ja, ik wil een ordevoorstel doen, voorzitter.

De heer Dolmans: Ik wil echt een ordevoorstel doen. Want gezien de agenda fietsplan gaan wij niet in tien minuten afhandelen. Gezien de rest van de agenda gaat het één uur worden vannacht. Ik moet morgen zelf om zes uur op, dat is mijn persoonlijke probleem natuurlijk, maar ik zou echt willen voorstellen om de beraadslaging te schorsen en dinsdagavond voort te zetten.

De voorzitter: Ja, ik wilde eigenlijk even de korte pauze even nemen om dat te overleggen met de griffie omdat we geen uitwijkmogelijkheid hebben. Dus even kijken wat er mogelijk is. Dus dan hebben we even een korte pauze en dan komen we er zo op terug.

De voorzitter: Even kijken, is iedereen weer terug? Het voorstel is als volgt, we hebben even overlegd met de griffie, ook om te kijken wat er dinsdag mogelijk is en wat er ook technisch mogelijk is. Dinsdag kunnen we niet hier live vergaderen maar we kunnen dinsdag wel verder via Teams. Dus het voorstel is om nu nog alleen de, hoe heet het, even kijken hoe die ook alweer heet, onteigening Pasgeld West af te maken zodat we dat onderdeel afgetikt hebben. En dan de rest, en dan te schorsen en dan dinsdag om acht uur verder te gaan via Teams. Is dat akkoord of ...

De heer Van Dam: De coördinatieregeling die kan er dan ... Die is ook niet zo heel lang toch, gok ik?

De heer Loof: Ja, daar wil ik me graag bij aansluiten.

De voorzitter: Sorry, wat zegt u, mijnheer Loof?

De heer Loof (VVD): Ik wil me graag aansluiten wat mijnheer Van Dam zegt, de coördinatieregeling, dat lijkt mij, ik hoef daar in ieder geval niet heel veel over te zeggen.

De voorzitter: Oké. Als iedereen daar heel kort over is, dan kunnen we die meenemen. Dan zorgen we dat we om twaalf uur klaar zijn en dan stoppen we.

De heer Van Dam (WIJ.): En nog één aanvullend verzoek, is het misschien mogelijk om iets vroeger te beginnen dan acht uur? Want ik heb een fractievergadering en we hebben geen enkel ander moment om bijeen te komen dan die dinsdag zeg maar. Dus als we vroeger zouden kunnen beginnen, rond zeven uur of zo, dan zou dat enorm helpen.

De voorzitter: Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Is het misschien een idee om het vragenuur, de vragen schriftelijk af te doen?

De voorzitter: Ja, u bent me al voor, dat gaan we sowieso vragen, om dat schriftelijk af te doen. En ik denk dat een andere tijd gewoon niet mogelijk is omdat we ook afhankelijk zijn van de technici die ons moeten ondersteunen. Dus mijn voorstel is om het gewoon bij acht uur te houden. Dus excuus. Maar is dat akkoord? Ja? Oké, dan gaan we nu rap verder. Ja, dus we hebben alleen nog wel even de wethouder nodig. Wie weet waar de wethouder is? Even kijken hoor, wethouder Van de Laar, even ter herhaling, het voorstel is om dalk de vergadering te schorsen en dinsdag verder te gaan om acht uur via Teams en om nu nog een tweetal punten of agendapunten te behandelen. Dat is, even kijken hoor, het onteigening Pasgeld West en het raadsvoorstel toepassen coördinatieregeling At the Park. En dan behandelen we de andere punten via Teams. De vragenuur vragen worden dan schriftelijk behandeld. Ja. Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind (GL): Nee, toch ook, we doen toch ook dan dat lidmaatschap coöperatie Servicehuis doen we ook. U noemt er nu twee, het zijn drie voorstellen die we nu doen en dan houden we er dus eigenlijk één over, dat is het fietsplan voor aanstaande dinsdag. Dat klopt toch.

De voorzitter: Ja, over het raadsvoorstel lidmaatschap coöperatie Servicehuis hebben we het niet gehad maar ik weet niet of mensen daar heel veel vragen over hebben, anders kunnen we die ook meteen nu meenemen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Ik weet niet of onze fractie akkoord gaat met het afhandelen schriftelijk van onze vragen in het vragen uur dus dat ga ik wel even overleggen.

De voorzitter: Ja, dat is goed. En als u het dan laat weten want dan kunnen we die altijd nog meenemen volgende week. Oké? Dus dat betekent dat we nu nog drie dingen doen, is dat akkoord? Ja? Oké, nou laten we dan rapido doorgaan want anders dan zijn we nog, gaan we veel te lang.

13. Raadsvoorstel Onteigening Pasgeld-West

De voorzitter: Dan beginnen we met het raadsvoorstel onteigening Pasgeld. Dan begin ik bij u, mijnheer El Majjaoui. Heeft u daar vragen over?

De heer Dolmans (D66): Misschien een ordevoorstel, kunt u gewoon vragen wie het woord wil voeren?

De heer El Majjaoui (PG&R): Nee, ik heb geen vraag.

De voorzitter: Wie wil het woord voeren? Mijnheer Van Dam, gaat uw gang.

De heer Van Dam (WIJ.): Ja, ik heb één vraag hierover. We gaan, het is best een zwaar juridisch middel zeg maar en waar we straks voor of tegen moeten stemmen. Het gaat over het onteigenen van de grond. Ik heb de hele brief gelezen maar kan daar niet zo heel veel vinden over het dispuut waarin we liggen met de eigenares of eigenaar van de grond. Ik vroeg me af of u een kleine toelichting kon geven van hoe en waarom we dit moeten doen? Voordat we als raad besluiten om iemand van zijn grond af te zetten.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Van Dam. Verder iemand die nog een vraag heeft? Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. De enige vraag die wij hebben is of er nog een contact is geweest tussen de gemeente met de eigenaar van het perceel wat onteigend gaat worden?

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Niesen. Mijnheer Kösedag.

De heer Kösedag (GL): Ja, twee kort vragen, voorzitter. Nou ja, hoe ik het lees heeft de wethouder het streven om tot een minnelijke regeling te komen. Hoe groot acht hij dat het kan zelf? En een tweede korte vraag, heeft de onteigeningsprocedure nog gevolgen voor de totale tijdlijn waarin we zitten? Dank.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kösedag. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank, voorzitter. Vooral om hier nog even gezegd te hebben, we weten dat de wethouder geprobeerd heeft om eruit te komen met de eigenaar maar dat is kennelijk niet gelukt. Dus wij steunen het voorstel om dan te proberen om tot onteigening over te gaan. Maar dat wilden we toch nog even gezegd hebben. Dus dank voor het gedane werk.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Loof. Verder nog iemand? Mijnheer Dolmans, ja.

De heer Dolmans (D66): Ja, dan wil ik toch voor de zorgvuldigheid melden dat we het uitgebreid gelezen hebben en ook begrepen hebben en dat ik me aansluit bij de woorden van de heer Loof. Want dat is toch wel belangrijk om gezegd te hebben, dat we niet zomaar even afhandelen.

De voorzitter: Mijnheer Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Dit kent al een hele geschiedenis van gesprekken over de overdracht van de grond, waarbij ProRail eigenlijk de eerste partij is die met de eigenaar van die gesprekken voert en waar de overdracht tussen moet plaatsvinden. Wij hebben dan weer een deal met ProRail om die gronden over te nemen om er uiteindelijk een watergang te kunnen graven onder andere. Dat is feitelijk het dispuut namelijk dat de eigenaar de afspraken niet nakomt die al meerdere malen zijn gemaakt met ProRail. En dat we nu dus overgaan of twee sporen beloven, het middellijke spoor maar ook het onteigeningsspoor waarbij uw raad dus al een besluit heeft genomen om dat in te zetten. En dan nu het definitieve besluit voorligt om dat daadwerkelijk te doen. Dat besluit wat u eerder heeft genomen geeft dus de eigenaar de kans om daar beroep op te doen. Dat heeft degene niet gedaan en dus gaan we dan verder van dat we die optie open willen houden van de onteigening, om inderdaad niet nog meer tijd te verliezen met de ontwikkeling op het moment dat u het bestemmingsplan goedkeurt. Maar dat minnelijke spoor dat loopt nog steeds. En ik ga niks zeggen over hoe acht u groot die kans, et cetera, maar ik begreep dat er deze week weer contact is geweest, zeg ik naar mevrouw Niesen, en dat er dus nog steeds een kans is dat we er minnelijk uitkomen en die onteigeningsprocedure niet hoeven te doen.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, wethouder Van de Laar. Zijn er nog mensen die in tweede termijn vragen willen stellen? Mevrouw Niesen.

Mevrouw Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. Fijn om te horen dat er in ieder geval contact is. Fractie van Rijswijks Belang wil graag ook contact met deze eigenaren maar dat is niet mogelijk omdat we met een AVG zitten. Kan de wethouder dit bewerkstelligen voor ons?

Wethouder de heer Van de Laar: Nee.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Zijn er verder nog vragen in tweede termijn? Nee. Dan ga ik terug naar wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Sorry, mijn antwoord is nee.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. Dan, mag ik zeggen dat dit als hamerstuk naar de raad gaat? Ja? Oké. Nou, mooi.

10. Raadsvoorstel Lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfrechten U.A. (SHPV)

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt. Raadsvoorstel lidmaatschap coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfrechten U.A. Wie wil daarover het woord voeren? Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. In het raadsvoorstel staat dat de NPR enkele technische voordelen heeft. Er wordt er één genoemd, dat is bijvoorbeeld onterechte naheffingen buiten reguleringsstijden, die kunnen worden voorkomen. Ik vraag me af welke technische voordelen er nog meer zijn? En de tweede vraag is dat er aan het gebruik van het NPR geen kosten zijn verbonden, of zijn wel kosten verbonden, wat zijn deze kosten dan?

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mevrouw Niesen. Verder nog mensen die het woord willen voeren? Nee. Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: Welke kosten zijn er dan? Die staan inderdaad niet in die bijlage dus, maar het gaat over de tarieven voor de verschillende soorten transacties. En ja, dat is 0,00 zoveel procent of cent. Maar laat ik zeggen dat we die nog doen toekomen voor de 21^e wat dat dan precies is. Over de andere technische genoegens die we uit deze deal heb ik nu geen antwoord paraat. Dus als u dat wilt moet ik u daar ook schriftelijk een antwoord op schuldig blijven.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van der Laar. Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. Ja, graag, want het is een raadsvoorstel en ik wil graag weten waar ik een beslissing in moet nemen. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Kan ik stellen dat dit als hamerstuk naar de raad gaat met de beantwoording van de vragen die mevrouw Niesen gesteld heeft? Is dat akkoord? Oké, mooi, nou dan gaat dat zo door.

14. Raadsvoorstel Toepassen coördinatieregeling At the Park

De voorzitter: Dan gaan we door naar de laatste van vandaag en dat is de coördinatie raadsvoorstel toepassen, coördinatieregeling At the Park. Wie heeft daar een vraag? Mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam (WIJ.): Lekker rustig zo. Eén enkele vraag over het voorstel. Er wordt genoemd dat door het toepassen van de coördinatieregeling alle participatie over alle stukken op één moment zal plaatsvinden. Daardoor wordt vervolgens dit stuk dan de participatie ook een enorm stuk belangrijker. Maar ik vroeg me af, naast dat het misschien heel belangrijker wordt, wat houdt dan al die participatie in? En hoe gaan we ervoor zorgen dat als een belanghebbende zeg maar dan iets wil vinden van die stukken, en ik neem aan dat dat wordt bedoeld met participeren, op een normale manier dit kan doen en de juiste tijd heeft? Want ik neem aan dat normaliter je al die verschillende stukken die apart worden besloten, dus niet om een coördinatieregeling, dan heb je apart de tijd om over iets, over zo'n stuk iets te vinden en nu wordt alles op één hoop gegooid. Wat het meteen ook een stuk complexer maakt en een stuk tijdrovender. Dus ik vroeg me af hoe we daarmee om gingen?

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Van Dam. Verder nog? Mevrouw Niesen.

Mevrouw Niesen (RB): Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag is, hoe kijkt de wethouder zelf naar een akkoord op een coördinatieregeling? Gezien de kanttekeningen want die zien er nogal zorgwekkend uit. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Verder nog vragen? Nee? Wethouder Van de Laar.

Wethouder de heer Van de Laar: De coördinatieregeling, hoe kijken we er zelf naar? Als je het zo leest dan denk je, waarom doen we dat niet altijd eigenlijk? Maar het is maar zelden dat een projectontwikkelaar en ook wijzelf het voor elkaar krijgen om een bestemmingsplan vast te stellen en dan ook gelijk al een hele uitwerking van het bouwplan. Want daartussen, wat we net bij Pasgeld hebben gezien, zit vaak een enorme tijd. Maar de ontwikkelaar is ervan overtuigd dat die de gewenste kwaliteit van het bouwplan zodanig kan krijgen, dat dat inderdaad tegelijkertijd kan zijn. Zodat ook de omgevingsvergunning in dezelfde procedure afgegeven kan worden, als dat de timing van het bestemmingsplan is. Op de omgevingsvergunning, dus de participatie, sowieso de formele participatie gaat gewoon zoals ieder ander plan, op een omgevingsvergunning hebben we nooit participatie. Daar kan wel beroep tegen worden aangetekend natuurlijk volgens de standaardprocedure maar daarin heeft deze regeling niet iets wat er schade berokkend. Hoe ziet de participatie er overigens uit? Er

zijn regelmatig, en dan bedoel ik ook echt, ik geloof iedere maand spreekuren waar de inmiddels vaste bezoekers komen. En dat zijn dus de gebruikers van ... Het gebeurt ook vaak op locatie dus bij De Halve Maan, bij TUI, en de bewoners van de Churchillflats die komen ook, altijd aanwezig de vertegenwoordigers van de VvE. En dat is, samen wordt er opgetrokken eigenlijk in de ontwikkeling van dat plan. Ik hoop binnenkort dat we de nieuwe maquette kunnen openen zal ik maar zeggen of laten zien en dat we die dan in de hal van het stadhuis zetten zodat iedereen hier ook kan komen kijken. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van de Laar. Mijnheer Van Dam, verdere vragen? Oké. Mevrouw Niesen? Nee? Dank u wel. Ja, kan ik zeggen dat dit raadsvoorstel toepassen coördinatie-regeling het Park als hamerstuk naar de raad gaat? Ja, is dat akkoord? Oké. Nou, mooi. Dan bespreken we dinsdag nog het raadsvoorstel fietsplan en de rib 23048, realisatie horeca Wilhelminapark, die geagendeerd is door Rijswijks Belang. En voor het vragen uur vraagt mevrouw Niesen nog even na bij haar fractie of de vragen schriftelijk beantwoord mogen worden en dan kunt u denk ik aan de griffie doorgeven toch? Ja. En dan ...

Wethouder de heer Van de Laar: Ongebruikelijk misschien maar ik wilde op de vraag van mevrouw Niesen toch echt nog één ding zeggen wat ik toch heel belangrijk vind. Dus deze coördinatie-regeling, we hopen dat het gaat lukken. Want inderdaad, in de kanttekeningen zijn best wel wat, en we willen niet afbreuk doen aan de kwaliteit. We hebben drie weken geleden plannen die waren teruggestuurd omdat ze niet voldeden aan de kwaliteit want daar willen we dus niet op ingeven. Dus het zou kunnen zijn dat we dit niet gebruiken voor de coördinatie-regeling maar het streven is er wel. Drie weken geleden dus ook een heel goed gesprek gehad over hoe we het wel willen zien. En daar hebben ze van gezegd dat ze dat zouden leveren. Dus als u dat positief besluit, dan kunnen we inderdaad die versnelling misschien wel behalen.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, wethouder Van de Laar. Dan schors ik nu deze vergadering en dan zie ik u via Teams dinsdag om acht uur terug en een fijne avond. Ik wilde ook nog even de mensen hier van Stervoorde heel erg bedanken voor hun gastvrijheid, dat wij hier mochten zijn, en ook de technici die alles hier hebben neergelegd. Tot volgende week.