

Aanwezig Voorzitter: Mevrouw E. Woudstra Raadsleden: De heer E. van der Veer De heer M. Stuijzand De heer M. Bosman De heer M. El Majjaoui De heer C. Dolmans Mevrouw L. Oude Alink Mevrouw S. van Maarseveen De heer A. Zoghbi De heer D. van Dam	Vervolg aanwezige raadsleden: De heer U. Oelen De heer R. de Vreede De heer M. Keijzer De heer D. Cupedo De heer E. Braam De heer J. Stam Mevrouw B. Niesen De heer M. Weterings Mevrouw N. Kames
Aanwezige portefeuillehouders: Wethouder S. van de Waart Wethouder G. van Malsen Wethouder M. Wit	Griffie: Griffier: De heer J. Hoefnagel Mevrouw F.S. Habiboellah (verslag)

1. Opening

De voorzitter: Welkom bij het forum Stad van dinsdag 3 juni 2025. Is het laatste reguliere forum Stad voor het zomerreces. Laat dat besef even indalen. Het is hard gegaan dit jaar.

2. Algemeen insprekrecht inwoners

De voorzitter: We hebben vanavond één inspreker. Dat is mijnheer Hoyer. Hij gaat inspreken over biodiversiteit en natuur in Rijswijk. Mijnheer Hoyer, u weet hoe het werkt. U heeft vijf minuten, dus gaat uw gang.

De heer Hoyer: Dank u wel, voorzitter. Geacht college, geachte raad. Vandaag spreek ik in over de toekomst van natuur en biodiversiteit in Rijswijk. Maar vooraf even dit. Een paar weken geleden is mijn kleinzoon voor mijn neus op een haar naar geschept door een veel te hard rijdende auto op de Lange Kleiweg. Ik krijg nog hartkloppingen als ik eraan denk. De hier steeds onveiliger wordende situatie is al jaren bekend, maar er gebeurt niets. Doe wat voordat het te laat is. Op de lijst van ingekomen stukken vandaag staat de RIB Verkeersveiligheid. Accepteer a.u.b. geen vertraging meer. Dan over de natuur en de biodiversiteit. Alom bekend is dat die drastisch achteruit gaat. Je kunt je kop ervoor in het zand steken, maar de teloorgang is hier in Rijswijk aan den lijve voelbaar. Ook deze zomer zijn er vrijwel geen insecten. Veel inheemse diersoorten overleven hier niet meer. De natuur in bijvoorbeeld het Elsenburgerbos holt achteruit. Omdat dit het laatste forum Stad is voor het reces van 2025 en het laatste jaar voor de nieuwe verkiezingen, zou ik u een aantal vragen ter overdenking op uw vakantieadres willen meegeven, voor allen die de schoen past, en ik denk dat dat er velen zijn.

Bent u ervan overtuigd dat de Rijswijkse natuur in deze periode in kwantiteit, maar ook in kwaliteit is op vooruit gegaan, zoals het coalitieakkoord belooft? Kunt u er later met trots op terugkijken, de toekomstige Rijswijkse inwoners en uzelf overtuigen dat het straks dankzij deze raad en coalitie gezonder leven is dan voorheen en natuur en biodiversiteit in groengebieden gezonder zijn geworden? Niet met kleine succesjes, maar voor wat betreft de volledige balans. Heeft u het groen beleid, dat de actualisatie van het bestaande beleid, zonder evaluatie met verworpen kentallen, zonder ambitie, zonder financiële middelen straks concreet aan het natuurherstel bijgedragen? Of is het God zegene de greep, maar we deden ons best? Waarom is monitoring zo laat pas van de grond gekomen en waarom maar half, zonder soortenmonitoring en zonder enige ambitie, puur als instrument, zonder wat als? Misschien als ... Is een aardig argument dat de afbraak van de natuur inmiddels zo snel gaat, dat monitoring niet eens meer nodig is. Het gebeurt voor je ogen. Zijn er noodzakelijk en beloven de ecologische verbindingzones er straks en niet te laat gekomen? Dit ondanks het feit dat nooit iemand zich heeft hardgemaakt voor de vrijmaking van budgetten hiervoor en steeds een argument of schuldig wordt gezocht om deze toch maar niet te hoeven realiseren en uit te stellen? Waarom kan bijvoorbeeld Den Haag wel vrij... Gelden vrijmaken om voor de onder druk staande natuur en in Rijswijk volledig ondergeschikt en volgens ... En is die in Rijswijk volledig ondergeschikt en volgend aan de financiële situatie? Waarom kan Delft zijn maaiseizoen wel aanpassen aan broed- en bloeiseizoen, iets wat niets extra's hoeft te kosten. Hoe rijmt dat met de in de praktijk ook nog steeds niet gerealiseerde ambitie van Rijswijk om natuurvriendelijke oevers aan te leggen en, niet onbelangrijk, te kunnen onderhouden? Voelt u zich niet voor de gek houden wanneer Rijswijk zich zwart op wit committeert om niet te bouwen als het afdoet doet aan de beschermwaardige natuur, terwijl ze tegelijkertijd toestemming vraagt voor, ik citeer, het opzettelijk beschadigen, vernielen of wegnemen van nest- of rustplaatsen van de ransel, alsmede het opzettelijk voor verstoren, beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de watervleermuis. Let wel, met in de kielzog de vernietiging van hele inheemse ecostructuur. Draagt u vol overtuiging het idee dat het verstenen van grote delen groen het potentiële natuur plus noodzakelijke compensatie met grote plassen water de inheemse natuur en Rijswijk versterkt? Bent u misschien trots dat we met een mee... Met het meeliftend geld nog iets kunnen redden, dat we hiermee nog iets van de natuur kunnen behouden? Misschien denkt u wel met tegelwippen voldoende te kunnen compenseren. Hoe gaat u om met de enorme recreatiedruk van de duizenden extra inwoners en de huisdieren, de druk op het toch al schaarse worden en sterk in kwaliteit afnemende groene Rijswijk? Hoewel vaak aangedragen, hebben we hier binnen deze raads- en coalitieperiode nooit en van niemand een antwoord op gekregen. Waarom wordt er niet geleerd van andere gemeentes? Kan hier een toekomstige coalitie slechts het paard achter de wagen gaan spannen? Excuses voor de wellicht wat zure toonzetting van deze inspraak. Maar zegt u zelf, ziet u door uw bestuur de bijdrage in positieve kentering, is de Rijswijkse natuur en in zijn geheel in deze periode een kwantiteit, maar ook een kwaliteit erop vooruitgegaan? Ziet u echte ambitie, echt de visie, vinden we biodiversiteit en natuur echt belangrijk genoeg, of is groen maar een kleur? Is het terecht dat het onderwerp als een graantje mag meepikken als Rijswijker er in de toekomst mogelijk weer eens financieel wat gezonder voor staat? Kunnen we onze kinderen en kleinkinderen straks recht in de ogen kijken? Wat heeft u terugkijkend echt bereikt en wat gaat u uw kiezer straks beloven? Wij wensen u welgemeend een heel plezierige vakantie, maar wilt u hopelijk genietend van de natuur op uw verblijf toch nog eens het antwoord op bovenstaande vragen overdenken? Hartelijk dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Hoyer. Zijn er nog vragen vanuit forum voor mijnheer Hoyer? Dank u wel.

3. Lijst van ingekomen stukken: vaststelling wijze van afdoening

De voorzitter: Even kijken. Dan gaan we naar het volgende punt op de agenda. Dat is de wijze van vaststelling. Er zijn geen schriftelijke verzoeken binnengekomen voor de agendering voor RIB's of RA's. Dus ik kijk even rond, kan de lijst vastgesteld worden?

4. Vaststelling agenda

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt, vaststelling van de agenda. Zijn daar op- of aanmerkingen over? Nee

5. Mededelingen college

De voorzitter: Dan gaan we door naar volgende agendapunt, mededelingen van het college. We hebben ... Wethouder Wit heeft een of twee mededelingen. Het is een mededeling over de streekomroep. Die wordt ook in forum Samenleving gedaan. Die kan die ook hier doen, als u daar behoefte aan heeft. Wilt u dat of zegt u van, het is goed als het in samenleving gebeurt? Dan heeft wethouder Wit één mededeling. Gaat uw gang.

De heer Wit: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een mededeling over de niet-gebruikte parkeerplaatsen aan de Van der Kooijweg en Van Rijnstraat en diverse opslaglocaties van de gemeente. Hier zijn door een aantal fracties in de raad de afgelopen tijd ook vragen over gesteld, hoe gaan we hiermee om en wat gaan we hiermee doen? Ook om ... Inzake overlast op deze parkeerplaatsen. We gaan onze depots en opslagen opschonen en centraliseren. Tevens zullen we ook een aantal van die parkeerplaatsen onttrekken aan de openbare ruimte. Dat is dan vooral aan de Van der Kooijweg en aan de Van Rijnweg bij de oude fietscrossbaan. De reden is toch inderdaad vooral het ... Overlast en het niet-gebruikt eigenlijk worden van deze parkeerplaatsen. Een deel zullen we gaan inzetten als, in de toekomst, als opslaglocatie, maar dan gecentraliseerd. De locatie, de parkeerplaats bij het Elsenburgerbos wordt opgeschoond en weer volledig vrijgegeven als parkeerplaats. We komen hier ook nog met een raadsinformatiebrief over. Maar ik wilde dat hier toch meedelen, omdat het al een aantal keren tot vragen heeft geleid. De onttrekkingsbesluiten die worden onderdeel van een raadsvoorstel BOPA Van Rijnweg waar we later via mijn collega Van de Waart bij u terug zullen komen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit.

6. Terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt, Terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen. Is er iemand die een terugkoppeling wil geven? Nee.

7. Overzicht toezeggingen en moties

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt, Overzicht toezeggingen en moties. De opschoning van de lijst is gaande. De griffie wacht nog op een paar fracties die nog niet hebben

gereageerd op de lijst op ... Het verzoek om de lijst op te schonen. Dus zodra dat gebeurd is, wordt de opgeschoonde lijst op iBabs gepubliceerd.

8. Vaststellen Forumverslag 8 mei 2025

De voorzitter: Dan, volgende agendapunt is het vaststellen van het forumverslag. Heeft iemand nog op- of aanmerkingen op het forumverslag of wijzigingen? Nee.

9. Raadsvoorstel Uitvoering bestuurlijke opdracht Ondergronds afval

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende agendapunt, is het raadsvoorstel Uitvoering bestuurlijke opdracht ondergronds afval transportsysteem. Wie mag ik daar als eerste het woord over geven? Niemand. Mijnheer Dolmans, gaat uw gang.

De heer Dolmans: Als iedereen twijfelt, want ik had ... Sorry ik zet hem ietsje dichterbij. We hadden toch nog een paar vragen. We begrijpen best waarom dit voorstel wellicht minder vuilniswagens meer ruimte voor groen en spelen en een schonere buurt. We hebben toch een aantal vragen over dit plan. Het systeem is duur in de eerste jaren. De gemeente wil dit betalen via de afvalstoffenheffing, maar waarom worden deze kosten niet volledig op de ontwikkelaars verhaald? Er zijn maar weinig bedrijven die het systeem kunnen bouwen en onderhouden. Dat maakt de gemeente afhankelijk en kwetsbaar. Hoe zorgen we ervoor dat de gemeente de regie houdt en niet vastzit aan dure leveranciers? Het systeem lijkt milieuvriendelijk, maar het kost ook stroom en lost niet alles op. Voor glas, textiel en grofvuil zijn er nog steeds apart containers nodig. Is de combinatie van een ondergronds systeem met daarnaast nog steeds bovengronds inzameling dan echt beter en efficiënter? Afval inleveren kan straks alleen met een pasje of met een app. Is het systeem alleen toegankelijk voor bewoners uit de buurt of voor Rijswijkers in het algemeen? Hoe gaat u hierover goed communiceren? Want het is best wel verwarrend dat in de ene wijk kliko's worden bijgeplaatst, terwijl in de andere buurt een nieuw systeem met ondergrondse inzameling worden ingevoerd. Tot zover mijn vragen. Dank u wel.

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

De heer Zoghbi: Dank u wel, voorzitter. Het ondergronds afvaltransportsysteem biedt veel voordelen. Minder vuilniswagens, minder zwerfvuil en meer ruimte voor parkeren, groen en ontmoeting in de openbare ruimte, een aantrekkelijk vooruitzicht. Tegelijkertijd vraagt het om zorgvuldige afweging. Het systeem is kostbaar, zoals mijn voorganger ook vertelde, technisch complex en we worden afhankelijk van een externe specialist. En onze inwoners hebben zorgen, zoals we ook zagen bij WarmtelinQ. Daarom hebben wij een aantal vragen. Hoe wordt de overlast van bewoners tijdens de aanleg concreet beperkt? Hoe wordt het draagvlak en vertrouwen onder bewoners en bedrijven opgebouwd? Woningbouwprojecten in grote gemeentes worden op dit moment geconfronteerd met vertragingen door langdurige bezwaarprocedures, dat leidt tot verdere opschorting van de bouwactiviteiten. Gezien deze ontwikkelingen, is het cruciaal om te overwegen hoe dergelijke vertragingen in woningbouwprojecten en de planning en financiering van het OAT kunnen beïnvloeden. Als een van de drie geplande ontwikkelingen vertraging oploopt of niet doorgaat, wat gaan we dan doen als gemeente? In het voorstel zien we dat het niet toepassen van OAT leidt tot vermindering van het aantal parkeerplaatsen per project. Dit wijkt af van het aantal parkeerplaatsen zoals vastgelegd in het vastgestelde bestemmingsplannen. Aangezien parkeren volgens mij meerdere

partijen ... Of aangezien parkeren volgens meerdere partijen al onder druk staat, rijst de vraag of het toegestaan is om hier op deze manier van af te wijken. Is dit aspect wellicht over het hoofd gezien tijdens de behandeling van de treffende bestemmingsplannen? Als laatste vragen we ... Of de portefeuillehouder kan toelichten waarvoor de 100.000 euro voorbereidingskrediet benodigd is. De reeds opgestelde haalbaarheidsanalyse en businesscases geven namelijk al een vrij compleet beeld. Tot slot wil ik benadrukken dat wij als raadsleden formeel vijf werkdagen de tijd hebben gekregen om dit dossier te bestuderen, waarvan twee weggevallen door Hemelvaartsdag en de sluiting op de vrijdag erna. Dat betekent dat we in feite slechts drie dagen hebben om ook nog vertrouwelijke stukken van circa 154 pagina te lezen. Dit maakt ons werk niet alleen onnodig ingewikkeld, maar ook minder plezierig. Zeker bij het besluit van deze omvang en impact. Hier horen we graag een reflectie van de wethouder hierop. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Zoghbi. Mevrouw Oude Alink, gaat uw gang.

Mevrouw Oude Alink: Dank u wel, voorzitter. We hebben het voorstel gelezen, ook de presentatie gezien, dus we waren al een klein beetje voorbereid door de portefeuillehouder. Een dergelijk systeem past volgens ons prima in onze stedelijke omgeving. Maakt geplande verdichting ook een heel stuk leefbaarder. Terwijl de vraag naar woningen hoog blijft, is de ruimte in Rijswijk natuurlijk niet oneindig. Vandaar dat we begrijpen dat er wordt gekeken naar de ondergrond. In de steden waar een dergelijk systeem operationeel is, werkt het ook goed. We hebben nog enkele vragen hierover. We onderschrijven natuurlijk ook het belang van minder vrachtwagenbewegingen, dus een duurzaam afvalverwerkingssysteem kan op onze steun rekenen, maar kan de wethouder ons ook hiervan een onderbouwing geven? Dus hoe sterk zullen de bewegingen afnemen? Hoeveel CO2 blijft hierdoor uit de lucht? We zagen een voorbeeld van Stockholm, waarvan het aantal bewegingen met een ... Volgens mij echt ... Het is een tiende vergeleken met wat het eerst was, maar in Rijswijk is het wellicht anders. Wat is de inschatting, als het gaat om afvalscheiding? Wordt deze naar verwachting beter, blijft deze gelijk? Wat zijn de ervaringen geweest in andere steden waar dit al in werking is? Dan denk ik eigenlijk vooral aan gft, want bijvoorbeeld als de afvalstromen heel netjes gescheiden moeten worden bij het verzamelpunt, dan moeten de bewoners bijvoorbeeld een afbreekbare zak gebruiken, denk ik. Ik hoor graag hoe dat ... Wat daar de ervaringen in zijn. Hoe werkt dit systeem in combinatie met stedelijk groen? Vormt het een hindernis voor groen, kan het groot groeien met deze, ik weet, relatief bescheiden buizen onder zich in de grond? De werkzaamheden gaan natuurlijk omvangrijk zijn, want het zijn voorgesteld drie verschillende locaties. Kan de wethouder een beeld schetsen van de locaties waar dan werkzaamheden plaats zullen vinden? Want we hebben wel een tijdlijn, maar niet een kaart nog. In het voorstel staat ook dat bedrijven de mogelijkheid zullen krijgen om aan te sluiten, lijkt ons een handige deal als het bedrijfsafval ondergronds wordt ingezameld, maar hoe zijn de opbrengsten in dat geval verdeeld? Tot zover. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw, Oude Alink. Mijnheer Cupedo, gaat uw gang.

De heer Cupedo: Dank u wel. Ook wij hebben het raadsvoorstel gelezen en nog een aantal vragen. De heer Dolmans had de nodige vragen al gesteld, dus dat scheelt. We hebben nog één vraag wat betreft de, veel gestelde vraag, wat betreft de risicoanalyse. Daar hebben wij niks kunnen vinden over de brandveiligheid. Dat is toch wel een redelijk essentieel onderdeel. Tot zover. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Cupedo. Mijnheer Van Enk, gaat uw gang.

De heer Van Enk: Voorzitter, om te beginnen, komt de CDA-fractie dit voorstel zeer sympathiek over. We vinden het een goede zaak als we in Rijswijk dit soort diepte-investeringen doen die leiden tot innovatie in drukke gebieden en de leefbaarheid van de openbare ruimte enorm ten goede kunnen komen. Ook al is het zo dat blijkens het voorstel de baten pas veel later terug zullen komen qua

kosten. Maar ook een diepte-investering vinden wij de moeite waard, als het leidt tot die ... Tot het ... Nette openbare ruimte en een aantrekkelijke gemeente. Dan had ik aanvullend op vorige vragen die gesteld zijn een vraag over het besluit. Want er wordt ons gevraagd als raad alleen nog in te stemmen met het voorbereidingskrediet. Er wordt tegelijkertijd gesproken over aanbestedingsprocedure die al voor de zomer zal moeten te beginnen. Is het dan niet zo dat we eigenlijk ook al met een enorm fors budget hiermee instemmen? Ik bedoel, er is dus geen weg meer terug, begrijp ik, als we eenmaal de aanbesteding begonnen zijn. Wat is het volgende moment, anders gevraagd, dat de raad hier een groen licht moet geven en kunnen we dan nog terug als het resultaat tegenvalt? Tot slot, ik heb niet alle achterliggende stukken gelezen, moet ik bekennen. Ik vroeg mij af of er nog een betrokkenheid is van Avalex in deze hele operatie.

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

De heer Loof: Dank, voorzitter. Voor de Rijswijkse VVD blijft ons doel dat de afvalstoffenheffing omlaag gaat voor onze inwoners. Daar zouden we als gemeente ook moeten inzetten. De vraag, simpele vraag, misschien is dus, gaat dat systeem hieraan bijdragen? Wat is de termijn waarin eventuele lagere operationele kosten ook zichtbaar zullen worden? Klopt het ook dat het voorbereidingskrediet uit de afvalstoffenheffing wordt gehaald en dus wordt bekostigd met de afvalstoffenheffing als achterliggende belasting? Acht het college het eerlijk dat de rest van de stad via de afvalstoffenheffing moet gaan betalen voor dit systeem in maar drie delen van de stad? Is dat verantwoord en zo ja, hoe? Dit ook in het licht van de voorgestelde bestemmingsreserve die daarvoor ... Die wordt voorgesteld, die ... Waarvan wordt voorgesteld om die op te richten. Dan graag een reflectie op de technische haalbaarheid van het project en dit systeem en of er ook binnen de ambtenarij op het stadhuis expertise of juist ook contraexpertise op deze plannen liggen, ook om vanuit andere oogpunten dat plan kritisch te bekijken. Oftewel, hoe zit het met de risico's? Ook in dat kader, net ook aangestipt door het CDA, wat gaan we doen als het project toch duurer blijft? Stoppen we dan of gaan we door tot het einde? Kan de wethouder toezeggen dat, indien de eigen ambtenarij geen contraexpertise heeft op deze onderwerpen, er elders ook nog naar een second opinion wordt gevraagd, op haalbaarheid, wenselijkheid en betaalbaarheid van het project? En dat ... De vraag komt niet voort uit wantrouwen, want het voorstel ziet er inderdaad ook voor onze fractie uit ... Sympathiek uit. Het komt ook niet voort uit, laten we het dus per definitie niet doen. Maar we moeten wel zeker zijn van onze zaak als gemeente. Een second opinion kan daarbij helpen. Zeker bij een project van deze omvang. Want als het systeem zo gepresenteerd wordt als een gouden ei, we stoppen afvalstromen weg, we krijgen er ruimte, groen, parkeren voor terug, hoe kan je ervoor tegen zijn, waarom wordt het dan ook relatief weinig toegepast in Nederland? Waarom pas nu hier in Rijswijk op deze locatie? Tot slot, kan de wethouder een reflectie geven of het een idee is volgens het college om op dit project de regeling Grote projecten van toepassing te verklaren? Dit vanwege de grote investering van vele miljoenen. Ik ben benieuwd hoe het college daarnaar kijkt. Tot zover.

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

Mevrouw De Haan-Niesen: Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gevraagd en gezegd. Ik heb eigenlijk voor mijn eerste termijn geen aanvullende vraag meer. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer El Majjaoui, gaat uw gang.

De heer Majjaoui: Dank, voorzitter, voor het woord. Voorzitter, goed dat we blijven innoveren om ons afval op een slimme, efficiënte manier te verwijderen en verwerken. Dit is ook niet ... Dit is niet alleen goed voor de leefbaarheid, maar ook voor ons milieu. Toch heeft onze fractie een aantal vragen hieromtrent. De eerste vraag luidt, hoe sluit het ondergronds afvaltransportsysteem aan bij het huidige gemeentelijk afvalbeleid en onze duurzaamheidsdoelstellingen? Bij een gunstig scenario

is dit systeem mogelijk ook toepasbaar buiten de drie genoemde locaties of ontwikkelgebieden. Hoe is dit voorbereidingskrediet dan van 100.000 euro opgebouwd? Kunt u hierop een toelichting geven? Hoe realistisch is de positieve businesscase over een periode van 50 jaar? Wat zijn de financiële risico's bij lagere ontwikkel... Bij lagere ontwikkelaars bijdrage of het wegvallen ervan? Een worstcasescenario eventueel. U noemt ook de gemeenten Arnhem, Almere. Welke lessen zijn hieruit te trekken en welke lessen kunnen wij meenemen? Hoe informeert u de raad tussentijds over de voortgang en eventueel extra kosten en eventueel afbreukrisico's? Tot zover, voorzitter, wat betreft de vragen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Mijnheer Bosman, gaat uw gang.

De heer Bosman: Dank u wel. Er zijn al veel goede vragen gesteld. Deed mij een beetje denken aan de Jetsons. Ik weet niet of mensen dat hebben gekeken, maar- Daar waar mensen in de toekomst wonen en om hun vliegtuigjes rond vliegen in plaats van rijden. Ik heb nog inderdaad een aantal aanvullende vragen. In navolging van D66, is het mogelijk dat alleen bewoners en bedrijven in de projectgebieden bijdragen aan dit project? Wat betreft de PvdA, zouden de bakopbrengsten geoptimaliseerd moeten worden. Maar dan is het wel belangrijk dat dit niet ten koste gaat van sociale huurwoningen of midden- huurwoningen. Dus daar zouden we graag aandacht voor willen vragen. Verder is de vraag in hoeverre andere projecten, gebieden echt aan te sluiten zijn op dit systeem, mocht de afvalvermindering trend zoals geanalyseerd in de haalbaarheidsstudie, mocht die doorzetten, want we begrijpen ook dat die buizensystemen ook niet oneindig kunnen worden verlengd. Je hebt een bepaalde druk nodig per kilometer of zo. Dus daar graag een reflectie op. Dan is er bijvoorbeeld bij het Havenkwartier ... Zijn er bijvoorbeeld mogelijkheden misschien met het Europese Patentenagentschap. Is daarover nagedacht en zou dat mogelijk de businesscase kunnen bevorderen? Verder een vraag over de aanbesteding. Er wordt ... Het wordt genoemd in de stukken dat er heel ... Dat eigenlijk de markt onvolwassen is en dat er maar een aantal partijen zijn die het ... Die zo'n systeem kunnen aanleggen en ook kunnen onderhouden. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden in de aanbesteding, dat die wel doeltreffend en doelmatig blijft? Eventueel kan hier ook door de wethouder schriftelijk op geantwoord worden, want dat is misschien commercieel gevoelig. Verder de vraag over de aanbesteding, of dat ook in andere landen is gedaan, of dat inderdaad is aanbesteed of dat dat misschien via directe gunning of iets dergelijks, dat dat via een andere constructie is ingekocht. Verder de MKBA. GroenLinks had daar ook al vragen over. Is er een MKBA, een maatschappelijke kosten-batenanalyse, uitgevoerd of niet? Inderdaad, er worden wat cijfers genoemd over Stockholm, maar ik zag nog geen uitkomsten van dit Rijswijkse systeem. Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bosman. Zijn alle fracties geweest. Geef ik het woord aan wethouder Wit voor zijn eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer Wit: Dank u wel, voorzitter. Dank ook voor de vragen. Het zijn veel vragen, maar wel terecht. Ik zie inderdaad dat het systeem voor de ene kant toch een positieve grondhouding, noem ik het maar eventjes, leidt, maar dat er nogal wat onzekerheden zijn. Dat is ook de reden waarom het voorstel op de wijze zoals het nu voorligt voor u ligt, want ook vanuit de organisatie is er kritisch gekeken, kunnen we dit nu al als volwaardig voorstel neerleggen? Want dat was oorspronkelijk ook een beetje de optie, we gaan nu al met het voorstel komen voor de volledige investering en eigenlijk hebben we gezegd, er is inderdaad nog wel het een en ander uit te zoeken, waaronder die MKBA, zoals u net al noemt. Die moet nog wat ... Die moet steviger neergezet worden, we willen daar nog verder naar kijken wat daadwerkelijk de gevolgen zijn. Tevens de contraexpertise zoals die ook gevraagd wordt door de VVD. We zullen nog kijken of we hier een contraexpertise in die periode op kunnen laten doen. Het systeem is wel door een externe adviseur die in Nederland toch wel als een

van de meest, misschien wel meest ervaren, consultant op dit gebied werkt. Hebben we dit goed laten onderzoeken en we hebben ... Ik heb er wel vertrouwen in. Maar om dat ook vanuit de ambtelijke organisatie de vraag van, hoe kunnen we dat nog eens toetsen op andere plekken waarop we bijvoorbeeld om dus nog eens een keertje wat dieper contact op te nemen met Schiedam, waar momenteel de eerste buizen de grond ingaan voor het systeem, gaan we dat dus ook zeker doen. Algemene vraag die ik ook gekregen heb, is waarom dit dan ... Dit voorbereidingskrediet. Dat is ... Deels heeft dat te maken met dus die onderzoeken die we nog willen gaan laten uitvoeren, de MKBA waar nog tijd in zit. Tegelijkertijd, voorbereiding van een deel van de aanbesteding, dus toch wel omdat we enigszins snelheid willen maken, wat ook in het raadsvoorstel stond, we hebben wel ... Echt, hoe langer we wachten, hoe lastiger het wordt om nog meer mensen op een vroegtijdig ... Meer ontwikkelaars op een vroegtijdig stadium te laten aansluiten op dit systeem. Dus daarom hebben we ervoor gekozen om al wel een deel van het geld van die voorbereidingskrediet in te zetten om die aanbesteding in ieder geval voor te gaan bereiden. We gaan nog niet aanbesteden. We komen nog met een investeringsverzoek. Een investeringsbesluit van de raad zal in het Q4 aan u voorgelegd worden en daarin zal dan ook de informatie die we uit de onderzoeken halen en de contraexpertise et cetera die we de komende periode gaan doen, zullen onderdeel zijn van de stukken, dat we op een nog diepere manier eigenlijk goed kunnen kijken naar haalbaarheid. Dat geeft u ook tegelijk dan ook wat meer tijd om die stukken goed door te nemen, want zoals de fractie van Wij. aangeeft, weinig tijd gehad. Daar moet ik even nagaan hoe dat dan gelopen is, want we hebben het wel conform de normale regeling aangeleverd. Dus dat is iets wat mij niet bekend was, maar daar zal ik zeker even naar kijken. Ik ga eventjes de vragen langs. Ik begin bij D66. Waarom kan het niet volledig door ontwikkelaars betaald worden. Het feit is dat wij als Rijswijk ook gewoon verantwoordelijk zijn voor het inzamelen van afval. Als wij dit systeem niet zouden doen, dan gaan we werken met ondergrondse containers in het gebied en dat zullen wij ook moeten aanleggen. Dus het is ... Er is wel een bijdrage aansluitkosten vanuit de ontwikkelaars, die ook geldt voor de huidige systemen die wij gebruiken voor afvalinzameling. We zullen ook kijken of een deel daarvan wel in dit ... Dus daar gebruikt kan worden om de systemen aan te leggen. Die hebben we nu nog niet meegenomen in de haalbaarheidsonderzoeken, omdat we even uitgaan van geen bijdrage aansluitkosten, om toch zo conservatief mogelijk eigenlijk te kijken ... Ik wil namelijk niet een gouden ei, zoals het genoemd wordt door fractie van de VVD, op die manier presenteren. Ik wil namelijk een realistisch haalbaarheidsonderzoek met realistische onderbouwing, technisch en financieel aan u voorleggen en niet al vooruitlopen op wat mogelijk de meest gunstige situatie zou kunnen zijn. We zijn afhankelijk van één partij straks voor het onderhoud. We zullen het onderhoud ook moeten aanbesteden. Dat is inderdaad een specialisatie. Exact hoeveel partijen daar in Nederland veel ervaring in hebben, weet ik ook niet. Maar er zijn dus nu straks in Nederland vier gemeenten die het systeem gebruiken. Die zitten niet allemaal bij dezelfde partij qua onderhoud, dus daar zit wel diversiteit in. Tegelijkertijd is er in Europa echt veel ervaring mee. De eerste systemen in Zweden zijn 60 jaar geleden aangelegd. Dus de ontwikkeling van deze omvang zal Europees aanbesteed moeten worden. Dus expertise buiten Nederland is op zich niet rampzalig, gebeurt vaker, ook bij civieltechnische aanbestedingen. De communicatie, hoe gaan we daarmee om? Dat is natuurlijk wel echt ook in de voorbereiding ... Kijk, uiteindelijk maakt het voor een bewoner denk ik niet zo heel veel uit of die zijn afval in een ondergrondse container stopt die wij traditioneel gebruiken of dat hij zijn afval in een afzuigopening van dit systeem stopt, want het is eigenlijk een vergelijkbaar, zoals u wellicht ook in de infographic heeft kunnen zien, een vergelijkbare inwerpopening. Het voordeel is dat je deze ook nog inpandig kan hebben. Dat maakt de controle, sociale controle, een stuk groter en daarin verwachten wij ook een voordeel te zien in de scheidingsresultaten. Want je weet ... Je merkt dat als op het moment mensen echt inpandig, dat is in ieder geval ook de ervaring die we ... Die ik in ieder geval mee heb gekregen vanuit Almere, dat dat echt wel positieve effecten heeft. Het gedrag

van mensen blijft natuurlijk altijd een uitdaging. Daar is dit systeem niet anders in dan de traditionele systemen. Glas en textiel wel inderdaad. Dat blijft nog steeds onderdeel van de ... Dat is een ... Dat kun je niet toevoegen aan dit systeem. Daar zijn de fracties veel te klein voor, veel te weinig, om daar helemaal zo'n systeem voor neer te zetten. Tegelijkertijd, het zijn drie fracties die nu door die buis heen gaan. Als je dat systeem nog complexer, nog moeilijker maakt, dan wordt het heel lastig. Daarnaast zijn de hoeveelheid ondergrondse containers voor glas en textiel ook duidelijk in de minderheid ten opzichte van de andere fracties. Het is ook niet gebruikelijk. In andere systemen die ik heb gezien, worden die twee fracties ook apart ingezameld. Dus dat is wel ... Ik ga ook niet zeggen dat er dus geen afvalinzameling met traditionele vrachtwagens zoals wij die nu kennen in de omgeving in de openbare ruimte zal zijn, maar wel minder. De pasjes inderdaad, de vraag, we sluiten dus ... We sluiten af met pasjes. Is het dan zo dat iemand anders die ergens anders in Rijswijk woont er geen gebruik van kan maken? In principe kunnen we met pasjes van Avalex alle containers ook in Rijswijk momenteel openen. Dus als ik een andere wijk dat doe, dan kan dat. Het is alleen niet de bedoeling dat je buiten Rijswijk, dat we dit systeem gaan gebruiken, want uiteindelijk betalen wij wel voor het afvoeren van het afval en ook het verbranden van het restafval. Dus ... Er zijn wel systemen in Zweden die volstrekt open zijn, maar er zit ook een hele andere financieel plaatje achter hoe dat eigenlijk meer als een soort van commodity in het ... Wordt aangeboden. Even kijken. Dan ga ik naar de vraag van de heer Zoghbi van Wij., overlast beperken, hoe gaan we dat doen? Uiteindelijk het aanleggen van dit systeem veroorzaakt overlast. U kunt het vergelijken met het aanleggen van of het wijzigen of het aanpassen van een riool. Dus de straat moet open. Er moeten BLVC-plannen worden opgesteld, bereikbaarheid, leefbaarheid. Je moet goed kijken naar de verkeersstromen. Dat is niet anders dan bij alle infrastructuur die wij onder de grond aanbrengen. Dus daar zou uitgebreid over gecommuniceerd moeten worden. Niet anders dan wij ook in de toekomst met warmtenetten wellicht gaan doen. Is er dan draa... Hebben we draagvlak? Moeten we draagvlak opbouwen? Ik denk, wat ik net ook al zei, uiteindelijk maakt het de inwoner denk ik niet zo heel veel uit wat voor systeem er staat, als het maar werkt. Draagvlak opbouwen voor dit systeem zou dan betekenen dat wij vooral bij de ontwikkelaars gaan kijken of we het draagvlak kunnen krijgen om die inwerpopening alsnog inpandig te krijgen. Want op het moment dat dat lukt, met ... Voor de voordelen die ik net al heb opgenoemd, dan ... Dat maakt het voor ... Maakt het systeem gewoon efficiënter. De inwoners, nogmaals, of je nou zo'n afzuigopening of in een ondergrondse container doet die in de openbare ruimte staat, en ook al staat straks de afzuigopening in de openbare ruimte, dan verandert er eigenlijk niks aan de bewegingen die een inwoner met zijn afval zou moeten doen. We kunnen natuurlijk wel hebben over de efficiëntie van het systeem. Als je kijkt dat in Almere 99 procent up time is, dus eigenlijk maar 1 procent van de tijd ligt hij er even uit, de mensen heel enthousiast zijn over het systeem, dus dat geeft iets ... Geeft wel iets aan wat het systeem doet met de mensen en natuurlijk, als je het over draagvlak gaat hebben, het doet ook wat met je openbare ruimte. Uiteindelijk heb je veel minder ondergrondse containers of rolcontainers in de openbare ruimte. Dat heeft gewoon voordelen. Je kan meer groen, je kan meer recreatie, je kan ook meer parkeren aanbieden. Dus ook de vraag die ... Ik zag, het leidt tot minder parkeerplaatsen. Het komt ... Er is meer ruimte, eigenlijk minder ondergronds containers, dus meer ruimte in principe voor onder andere parkeren. We hebben parkeernormen die we bij bestemmingsplannen vaststellen, dus die parkeernorm blijft gewoon gehanteerd. Dus het kan ook zijn dat we het voor groen inzetten. Maar de mogelijkheden zijn er. Bezwaarprocedures en vertragingen, wat u aangeeft. Dat is natuurlijk een van de risico's die ook in het risico-overzicht is aangegeven. Als er vertraging is bij ontwikkelingen, dan kan het zijn dat dit systeem minder efficiënt is, minder snel zichzelf terugverdient en misschien zelfs wel zo'n groot risico dat je zegt van, misschien moeten we het maar niet aanleggen. Het hoeft dus ook niet in alle drie gebieden tegelijk aangelegd worden, je kunt het ook in één gebied aanleggen. De haalbaarheidsonderzoeken zijn zo ingestoken dat ze afzonderlijk van elkaar één, twee of drie

aangelegd kunnen worden. Het is niet zo dat de één een afhankelijkheid heeft van de ander. De waarom 100.000 euro krediet, heb ik denk ik net al beantwoord. Weinig tijd. We hebben natuurlijk nog wel ook ... We hebben ... Gelukkig een groot deel van u heeft dat gezien, wel een presentatie al gehad houden hierover. In de aanloop naar het raadsvoorstel in Q4 zijn we ook van plan om een bezoek te plannen aan Almere. Ik raad u echt aan met klem om mee te gaan. Het heeft mij in ieder geval ontzettend veel inzicht gegeven in hoe het systeem werkt, wat het doet voor de openbare ruimte. Sterker nog, in Almere hebben ze ook zwerfafvalbakken erop aangesloten, dus het systeem is echt wat dat betreft interessant om te zien. Dan kan men daar ook uw vragen beantwoorden over betrouwbaarheid, als u dat voor mij niet in mijn blauwe ogen zou geloven. Dat kan ik me ook voorstellen. Maar het feit is wel dat wat wij zien en wat wij terugkrijgen van de ... Van Almere, is dat het systeem in eerste instantie dus wat ook in de stukken staat wel wat opstartproblemen had, omdat ze oorspronkelijk ook het beheer in eigen hand hadden gehouden, en op een gegeven moment hebben ze gezegd, dit werkt dus niet. We moeten het uitbesteden. Dat hebben ze gedaan en sindsdien is het een systeem wat eigenlijk heel veilig en goed werkt. Scheiding inderdaad, zoals ik al zeg, in principe is dat hetzelfde als wat bij het huidige systeem ... Het is wel zo dat normaal nogmaals in pandige inwerpopeningen hebben, nu de ervaring dat dat wellicht een positiever effect heeft op het scheiden. Het feit blijft dat het uiteindelijk afhankelijk is van het gedrag van onze inwoners. Dus daar zullen we, ook al zullen wij dit systeem aanbrengen, nog steeds campagnes voor moeten voeren om hen toch ook nog steeds te blijven doordringen van het feit dat afvalscheiding belangrijk is, niet alleen voor het milieu, maar ook voor uiteindelijke kosten die de afvalstoffenheffing uitmaken. Het systeem is prima geschikt om onder groen door te gaan, dus dat is geen probleem. Het ligt op een dusdanige diepte dat het onder groen prima kan. Een hele grote boom liever niet erbovenop zetten, doen we ook niet met riolen tegenwoordig meer. Daar maken we gewoon groeiplaatsen voor. Dus dat ... Daar zit wel een limiet aan natuurlijk. Maar goed, als je beseft dat zo'n buffer ongeveer vijf, zes meter is die onder de grond zit en daaronder zit de pijp en dan komt die natuurlijk wel omhoog richting het andere, hoeft niet overal zo diep te liggen, dan merk je ook dat hij ... Hij ligt op een prima diepte om daarmee te werken. Even zien. Werkzaamheden. In de gebieden ... Het blijkt ... Nogmaals, rondom de gebieden zijn werkzaamheden, als je dit wilt uitvoeren. Je zult ook ergens in het gebied deze hub moeten plaatsen. De stofzuiger noem ik hem altijd maar even. Want dat is een ... Dat is toch een behoorlijk gebouw, niet heel groot, kan ook in pandig. We hebben een aantal foto's ook in de presentatie laten zien dat je hem eigenlijk niet eens zag, want uiteindelijk komt er dan een vrachtwagen aanrijden, de deur gaat open en die haalt die container eruit en rijdt weer weg en wisselt met een andere. Dat is het. Dus dat is ... Wat dat betreft, kan het heel efficiënt. In Almere hebben ze een vrij groot systeem, maar dan hebben ze ook eigenlijk wel een enorm gebied wat ze daarop aangesloten hebben en ze hebben het ook wel wat over gedimensioneerd, daar zijn ze ook wel achter gekomen. Bedrijven kunnen we laten aansluiten, wat ook in de stukken staat. In principe moeten we daarvoor reinigingsrecht gaan inroepen. Dat betekent dus dat we ze laten betalen voor die kosten. Dat dekt dan weer een deel van de kosten die wij maken, dus ... Maar dat is dan ... Dat zou dan een verlaging van de afvalstoffenheffing kunnen opleveren in de toekomst. Moet ik u wel even een voorbehoud ... Ik weet niet exact hoe dat werkt met reinigingsrecht. Dat moeten we echt nog even uitzoeken. We hebben het momenteel niet in Rijswijk, dus dat is iets wat dan nieuw terugkomt. Beter voor Rijswijk heeft één vraag gesteld, over brandveiligheid, dan is het de vraag natuurlijk, gaat dat over brandveiligheid van de hub of van de stofzuiger? Dat is in principe gewoon een stabiel systeem, mechanisch, elektronisch en niet een groter risico dan een ander systeem. In ieder geval, er worden gewoon eisen aan gesteld vanuit allerlei sectoren, bouw, noem maar op. Tegelijkertijd, op het moment dat je ... Als u bedoelt, de inwerpopening en daar wordt brand in gesticht in de rommel die daarin zit, dan heb je daar dus zo'n buffer onder zitten die afgesloten is en die laat je dan dus niet op het moment dat je weet dat er brand is, daar komt een

melding van, dan laat je die buffer natuurlijk niet vrijvallen zodat de brandende spullen door de buizen naar de hub toe gaan. Dan kun je in feite gewoon die hub legen. Dat is in Almere wel eens gebeurd, heb ik begrepen. Was niet heel erg groot probleem. CDA, dank in ieder geval voor de positieve geluiden ook, want ik vind ook echt, ik zie het ook als mijn taak als wethouder, om wel naar de toekomst te kijken en te kijken dus, wat kan efficiënter en zijn er systemen beschikbaar die wellicht in de toekomst de leefbaarheid van de stad op een hoger plaatje ... Een hoger plan zetten? Natuurlijk is dit wel iets wat relatief nieuw is voor Nederland. Tenminste, Almere heeft het wel 30 jaar, maar ik ken het niet. Nederland heeft twee systemen echt in werking momenteel Arnhem en Almere. Dus het is echt nog niet wijd en zijd bekend. De interesse wordt wel steeds groter. Mijn collega in Delft heeft ook al gezegd van, die waren ook bij het bezoek dat wij gedaan hebben, willen graag ook kijken wat het voor onze ontwikkeling kan doen. Dus het is iets wat we echt zeker goed willen we bekijken. Uiteindelijk is het een systeem wat voordelen heeft. Ik heb al gezegd, de aanbesteding, we gaan ... We komen echt nog terug naar uw raad om een besluit te nemen over de investering. Dus voor die tijd gaan wij niet de aanbesteding in, maar we willen hem wel graag voorbereiden. De reden waarom ik nog naar u terugkom, dat heb ik net denk ik ook uitgelegd. VVD heeft nog een aantal vragen gesteld. Het voorbereidingskrediet uit afvalstoffenheffing. Zoals ook in het raadsvoorstel staat, kan dat. Maar je kunt ook zeggen, we gaan een egalisereserve opstellen of een reserve daarvoor opstellen die we gewoon uit de algemene middelen halen. Dat zal dus ook onderdeel zijn van het raadsvoorstel wat wij in Q4 naar u toe brengen. Dus uiteindelijk, de kosten die we maken, rente, onderhoud, die komen in de afvalstoffenheffing terecht, maar de baten op langere termijn, en dat is al over acht jaar, zou dat gunstig kunnen zijn, als we nu zouden starten, acht à tien jaar, die komen dan uiteindelijk ... Gaan ook weer terugvloeien richting afvalstoffenheffing deels. Technische contraexpertise heb ik inderdaad al over gehad. Second opinion. Regeling Grote projecten. Dat is een goede vraag. Kijk, in principe wordt het onderdeel van de ontwikkelingen, dus dat zijn natuurlijk al grote projecten, maar niet direct ... Die staan geloof ik deels onder de regeling Grote projecten, maar ik denk in eerste instantie niet dat dat een ... Dat het nodig zou zijn. Als u dat wenst, kunnen we ernaar kijken. Ik heb daar het antwoord niet helemaal duidelijk voor. Daar krijg ik ook zo snel even niet direct iets extra's voor binnen. Het zou kunnen, maar nogmaals, omdat het onderdeel is straks van de ontwikkelingen en dus ook deels met een beetje, als het meezit, betaald wordt door de ontwikkelaars met die bijdrage aansluitkosten, denk ik dat het onderdeel is van een gebiedsontwikkeling en daarin dus ook financieel terecht zou moeten komen. Dat is een goede inderdaad. Mijn collega hier naast mij zegt ook, u gaat in principe als raad zelf over de regeling Grote projecten. Dus als u zegt van, dat willen wij graag op die manier inrichten, dan moeten we daarnaar kijken hoe we dat zouden kunnen vormgeven. Maar het definitieve antwoord daar ben ik nog even verschuldigd, als u dat ... Even kijken. Geen vragen. Sluit het systeem aan bij het huidige beleid? In principe sluit dat prima aan, want uiteindelijk gaan wij gewoon rustig ... Gaan we deze ... Dit systeem aanleggen. Is het voor de inwoner hetzelfde als dat ze gewend zijn met hun afvalscheiding. Of je het nou in een ondergrondse container doet of in zo'n afzuigopening, dat maakt in principe niet uit. We kunnen de gebieden uitbreiden. Dus als wij bijvoorbeeld rondom de stadscentrum Bogaard zeggen, de flats die aan de andere kant van de Steenvoordenlaan staan, daar willen we ook van die afzuigopeningen plaatsen in plaats van ondergrondse containers, dat kan, dan zou dat kunnen. Dus we kunnen het gebied uitbreiden. Er zit wel een limiet aan inderdaad het aantal strekkende meters buiten. Dat heeft ook te maken met de capaciteit en de onderdruk die je moet creëren en het heeft ook te maken met gewoon de wijze waarop je het in de ondergrond kwijt kan. Even kijken. Andere gebieden aansluiten. Dat kan. Risico's bij lage aansluiting. Nogmaals, er is inderdaad ... Natuurlijk is er altijd een risico als de aansluiting ... Als blijkt dat projecten vertraagd worden, dan kan dat een risico zijn voor het aansluiten. Daarom willen we ook de komende periode goed kijken, hoe gaan we ... Hoe staan alle ontwikkelingen er nu voor, wat zijn de risico's die wij zien bij die ontwikkelingen op dit

moment? Netcongestie staat ook in een van de dingen die opgenomen staat in de risicoparagraaf, is ook daadwerkelijk een probleem. Uiteindelijk vraagt dit een ... Niet een standaardwoningaansluiting voor deze hub, dus daar zit ook nog een risico. Maar nogmaals, we zijn daar goed naar aan het kijken. Kunnen we lessen van bestaande systemen? Natuurlijk kunnen we die lessen van leren. Dat is ook waarom we op bezoek zijn geweest in Almere. Dat is ook waarom we nog verder willen kijken bijvoorbeeld naar Schiedam. Het systeem is vaak toegepast. Alle lessen die we kunnen leren daarvan, natuurlijk gaan we die meenemen. Even kijken. Waarom moeten andere mensen meebetalen aan dit systeem, en niet alleen de mensen uit het gebied? Afvalinzameling is een gesocialiseerd systeem in Rijswijk. Dus op het moment dat wij afvalstoffenheffing ... Is totaal ... Wordt over totaal over Rijswijk over alle inwoners verdeeld, wordt die afgenomen, geïnd. Dus op het moment dat wij een ander systeem zouden plaatsen of zouden installeren, dan zal dat ook over heel Rijswijk dus met de afvalstoffenheffing betaald worden. Zouden we het niet doen, andersom, over acht jaar en de baten worden hoger, dan is het andersom, zeggen we dan, dat is ook alleen maar voor die 2500 appartementen? Nee. Dus de baten die gaan straks ook terug naar de afvalstoffenheffing. Dat is echt wel het systeem zoals wij werken in Rijswijk met afvalinzameling. Als wij een traditioneel systeem aanleggen in de ontwikkelgebieden die nu beoogd zijn voor dit systeem, dan ... U heeft stukken kunnen bekijken. Dan zal op termijn ... Zullen de kosten daarvan aanzienlijk ook zijn, maar ook de aanlegkosten daarvan worden over heel Rijswijk uitgesmeerd. Zo is het systeem. IPO aansluiten. Interessant. Misschien een optie. Ik weet het niet. We gaan dus kijken eerst naar het systeem zoals het nu ligt voor het Havenkwartier voor de ontwikkelingen die daar zijn en kunnen wij daar in de periferie van die gebieden nog andere bedrijven aansluiten, dan zou dat kunnen. Moeten we wel de kanttekening bijgeven, de bedrijven die we aansluiten ... Die kunnen ... Moeten wel echt ook grondstoffen, afval produceren die vergelijkbaar zijn met huisaansluitingen, anders werkt het niet. Blijft gewoon restafval, GFT en papier en karton. De aanbesteding, op een onvolwassen markt, zegt u. Nogmaals, er is een Europese markt. Ja, in Nederland is een beperktere markt, maar het is toch een Europese aanbesteding, dus in principe zie ik niet snel een bezwaar om daar ook een buitenlandse aannemer bij te betrekken. Ik geloof dat ook onze Telecom-leidingen hier door buitenlandse aannemers aangelegd worden, dus hebben we wel enige ervaring mee. Maar uiteindelijk is dat gewoon een markt die wereldwijd en Europees wel volwassenheid heeft. Maar ik ben het met u eens dat wij in Nederland daar wat minder ervaring mee hebben. Dat is dus ook een risico die ook in de lijst staat opgenomen. Voorzitter, ik geloof dat ik alle vragen beantwoord heb.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Wit. Ik kijk naar mijnheer Dolmans, wilt u ... Heeft u nog behoefte aan een tweede termijn? Gaat uw gang.

De heer Dolmans: Bedankt voor de zeer uitgebreide beantwoording. Geeft vertrouwen in ieder geval.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Dolmans. Mijnheer Zoghbi.

De heer Zoghbi: Kort misschien, één aanvullende vraag. Bedankt allereerst voor de aanvulling, inderdaad duidelijke beantwoording. U gaf aan op de vraag van de drie locaties en het financiële stuk dat ze ook eventueel afzonderlijk zouden worden ingezet. Kan ik dat ... Zien we dat dan ook terug in het raadsvoorstel, komen daar opties in? Of hoe kunnen we dat zien? Dat is eigenlijk mijn enige aanvullende vraag.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Zoghbi. Mevrouw Oude Alink.

Mevrouw Oude Alink: Dank. Bijna al mijn vragen zijn ook beantwoord. Ik vroeg me alleen af of ik het goed begrepen heb dat wat meer gedetailleerde vragen die ik gesteld had over aantal vrachtwagen bewegingen en bijvoorbeeld hoe het reinigingsrecht werkt, of we daar misschien nog wat meer informatie over kunnen krijgen, of dat dat echt pas in Q4 van dit jaar naar ons toekomt.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Oude Alink. Mijnheer Cupedo. Nee. Mijnheer Van Enk, gaat uw gang.

De heer Van Enk: Ik vond de beantwoording ook duidelijk. Dank u wel.

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

De heer Loeff: Dank, voorzitter. Vraag aan de wethouder, is er op dit moment niet nog een egaliseringsreserve afvalstoffenheffing? Ik kan mij herinneren dat wij die bij de vorige begroting hebben ingesteld om weer via een andere route iets anders te bekostigen. Zit daar nog genoeg in voor dit financiële plaatje wat wordt gevraagd en is dat dan ook uiteindelijk de bestemmingsreserve die dan ook hiervoor gebruikt gaat worden? Want anders gaan we straks weer bestemmingsreserve op bestemmingsreserve stapelen. Dat zou ik ook willen vermijden. De wethouder gaf aan dat binnen ... Dat het project binnen de gebiedsontwikkelingen zal gaan plaatsvinden, in zijn reflectie op de vraag of hier een groot project van moet worden gemaakt. Ik ben blij dat ik die reflectie kreeg. Niet ... Het antwoord dat ik precies niet wilde horen van de collega-wethouder, namelijk dat wij daar zelf over gaan, want dat weet ik. De reflectie helpt mij wel om daar een keuze binnen te kunnen maken. Ik zou daarom willen vragen of, als het inderdaad onderdeel wordt, het wordt onderdeel van de gebiedsontwikkelingen, om dan wel binnen die gebiedsontwikkelingen ook dit project op financieel en operationeel vlak extra aandacht te geven. En dan niet binnen de lopende tekst, maar ook dat er als dat nodig is op punten een kopje eigenlijk ondergronds afvalstelsel daarin op te nemen. Dan kunnen we op die manier ook gewoon duidelijk geïnformeerd worden en dan hoeven we niet apart ook nog eens een groot project aan te wijzen als groot project. Want ik snap dat dat een beetje gek is als dat binnen een gebiedsontwikkeling weer een apart groot project is. Daarnaast hebben we begrip voor de uitleg die de wethouder gaf over dat dat afvalstelsel natuurlijk, en de bekostiging daarvan, over heel Rijswijk plaatsvindt. Maar het feit is natuurlijk wel dat op dit moment een deel van de stad of de rest van de stad gaat betalen voor een nieuw systeem in beperkte delen van de stad. Dat is niet ... Hoeft niet erg te zijn. Maar dan is het wel van belang dat inderdaad ook die baten waar de wethouder het over had, uiteindelijk ook gaan terugvloeien. Dat is voor ons wel een cruciale voorwaarde bij dit plan. Want dit systeem doen we niet omdat het mooi, leuk of futuristisch is, ook al heb ik uit de presentatie begrepen dat het al in uit de jaren 50 stamt, maar het voelt heel futuristisch aan, maar ook omdat het wat oplevert voor de toekomst en zowel financieel als ruimtelijk. Dus wij vinden dat wel een belangrijke voorwaarde dat dat uiteindelijk ook wel echt wat oplevert. Want ons doel blijft ook echt die afvalstoffenheffing naar beneden te brengen, want die is op dit moment hoog en onze inwoners verdienen daar een lagere afvalstoffenheffing voor. Dan is het mooi meegenomen dat ze daar ook ruimte voor terugkrijgen. Tot zover, voorzitter.

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

Mevrouw De Haan-Niesen: Dank u wel, voorzitter. Dank, wethouder, voor de heldere beantwoording. Mijn collega-raadslid mevrouw Kamers was al overtuigd van dit plan. Ik ben het inmiddels iets meer. Ik ga hem toch wel terug meenemen naar mijn fractie. Wij kijken uit naar het werkbezoek. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui: Dank, voorzitter, voor het woord en dank, de wethouder, voor de beantwoording. Het zijn heldere en transparante antwoorden. Dank daarvoor. Rest één vraag die ik had gesteld. Ik weet niet of die beantwoord is, ja of nee. Het gaat om de ... Of dit systeem ook toepasbaar is buiten deze drie genoemde locaties. Met andere woorden, met dit voorbereidingskrediet, best wel een fors bedrag van 100.000 euro, wordt dit onderzoek ook

uitgevoerd? Dus naar aanleiding van haalbaarheid, dit onderzoek of de resultaten ervan, wordt dat ook gebruikt voor eventueel toekomstige ontwikkelgebieden? Is dit gewoon een onderzoek die we kunnen meenemen naar de toekomst of verwachten wij binnenkort weer als een soortgelijk systeem ergens wordt geïmplementeerd dat we nogmaals een voorbereidingskrediet zullen ontvangen?

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

De heer Bosman: Dank u wel. Dank ook aan de wethouder voor de uitvoerige beantwoording. De wethouder zegt dat er eigenlijk in Europa wel een volwassen markt is. In de stukken staat dat dat in Nederland niet zo is. Dus ... Maar volgens mij in het algemeen kijken volgens mij Italiaanse en Zweedse bedrijven niet regelmatig op het Nederlandse, TenderNed heet dat dan. Dus hoe gaat het college daarmee om, om toch die buitenlandse partijen bewust te maken dat deze aanbesteding op handen is en dat ze dat ook niet twee dagen van tevoren weten maar dat ze daar nu al zich op kunnen voorbereiden? Dat is één vraag. Een andere vraag is, er wordt volgens mij in het raads... In de stukken wordt iets gezegd over subsidies, dat die mogelijk beschikbaar zouden zijn, maar dat er nog niet echt uitvoerig naar is gekeken of dat het nog niet is geïnventariseerd. Maakt dat wel onderdeel uit van het investeringsverzoek uit ... In Q4, is de vraag. Dat zijn eigenlijk de twee hoofdvragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bosman. Geef ik nu het woord aan wethouder Wit voor zijn tweede termijn. Gaat uw gang.

De heer Wit: Dank u wel, voorzitter. We hebben een aantal vragen nog. Inderdaad Wij. Rijswijk heeft een vraag gesteld of we drie gebieden in één keer kunnen doen of dat we met opties komen richting het raadsvoorstel in Q4. In principe komen we niet met opties. We komen met deze drie gebieden als voorstel, maar mocht gedurende het traject blijken dat één gebied toch dusdanig vertraagt of problemen ontstaan of dat het niet om wat voor redenen dan ook haalbaar blijkt, dan kun je nog zeggen, dan gaan we die aanbesteding stopzetten of we gaan alleen voor die twee gebieden die we dan wel willen doen gaan we doen. Of de risico's in het komende halfjaar onderzoek van één bepaald gebied wordt dusdanig groot ingeschat dat we denken van, we kunnen het niet doen, dan zal dat een overweging zijn die we meenemen, dat we wellicht met twee komen in plaats van drie. Maar vooralsnog gaan we ervan uit dat het haalbaarheidsonderzoek wat nu is uitgevoerd dusdanig grondig is dat we deze drie gebieden in ieder geval een voorstel kunnen doen wat daadwerkelijk ook levensvatbaar is. Maar goed, daar zitten natuurlijk nog wel risico's aan vast, maar het zijn dus, nogmaals, het zijn echt drie afzonderlijke systemen die afzonderlijk aanbesteed zouden kunnen worden. GroenLinks heeft een vraag gesteld over eigenlijk wat meer informatie. Zoals ik al zei, de MKBA, dat is een traject. Dat willen we nog verder uitdiepen. Dat is pas onderdeel van het latere van de Q4 in het raadsvoorstel. Het is inderdaad het plaatje wat erin zit. Stockholm is natuurlijk een hele andere situatie. Vooral veel hoogbouw en een ... opgezet. Dat is niet vergelijkbaar. Maar we kunnen natuurlijk wel ... We hebben zelf al wel een en ander uitgerekend aan wat er aan verkeersbewegingen minder uit zou komen en dat kun je ook wel gaan omzetten, maar dat willen we wel nog beter inzichtelijk maken. Als het aankomt op reinigingsrechten, kunnen we u zeker nog wel tussendoor extra informatie over geven. Ik kijk even naar welke vorm ik dat ga doen. Maar dat neem ik wel eventjes op met mijn bestuursadviseur of met de griffie. Even kijken. De VVD, is er een egalisereserve? Ja, die is er inderdaad. Die hebben we vooropgesteld. Daar zit momenteel niet veel geld in, kan ik u vertellen. We hebben daar straks volgens mij als ik het goed heb in de halfjaarstukken wel een eerste storting in, maar uiteindelijk is dit wel iets wat we de komende jaren dan zouden moeten vullen met een ... Of dat ... Hoe we dat doen en waar dat geld dan vandaan komt, dat zal onderdeel zijn van ook het raadsvoorstel. Dus ...

De voorzitter: Mijnheer Looff, gaat uw gang.

De heer Looff: Dank, voorzitter. Dank, wethouder. Het is dus niet zo dat alle overschotten die we nu zouden hebben op de afvalstoffenheffing ook in die bestemmingsreserve komen? Het is nog niet duidelijk hoe we die willen gaan vullen? Of begrijp ik dat verkeerd? Want volgens mij, toen we hem hadden ingesteld bij de vorige begroting, was dat een overschot wat we eigenlijk te veel hadden ontvangen aan afvalstoffenheffing.

De heer Wit: Correct. Dat was ... Volgens mij ging het hierbij om geld wat wij inderdaad vanuit de verpakt regeling voor PMD hebben teruggekregen. Dat was iets meer dan we verwacht hadden. Dat is in die egaliseringsreserve gezet. Dus overschot op de afvalstoffenheffing, ik wil die dag nog wel een keer meemaken, dus ... Maar goed, voorlopig, we zullen moeten vullen en de wijze waarop dat zullen we nog met u communiceren dan richting Q4. Even kijken. U geeft een duidelijke voorwaarde. De baten moeten terugvloeien. Dat is het systeem zoals het werkt. In principe is dat ook ... Hebben we ook opgenomen in de stukken dat op een gegeven moment het break even point gepasseerd wordt en dat daarmee dus ook de afstoffen van heel Rijswijk naar beneden zou gaan. Dat is natuurlijk waarom we doen. Een van de redenen waarom we het doen. Mijn doel is hetzelfde als u, als die afvalstoffenheffing naar beneden krijgen, daar hebben we allerlei uitdagingen en dit zou daar een mooie stap in kunnen zijn. Even kijken. Partij voor Gelijkheid en Rechtvaardigheid, het systeem toepassen buiten of op andere locaties, in principe is ... Het haalbaarheidsonderzoek is niet gericht op andere locaties. Je hebt een bepaalde dichtheid nodig van bebouwing om dit systeem te kunnen toepassen.

De voorzitter: Mijnheer Zoghbi wilt u onderbreken. Gaat uw gang, mijnheer Zoghbi.

De heer Zoghbi: Sorry, mij is nog niet helemaal duidelijk hoe de tijdslijn eruitziet. Want we hebben natuurlijk de stukken gelezen, dat waren er best wel veel en volgens mij hebben we ... Stond er ook iets van tijd na de zomer aanbesteden, maar is het nu dus wachten voorstel in Q4 en dan pas aanbesteden of hoe ziet dit precies eruit? Ik bedoel, alleen ter duidelijkheid.

De heer Wit: Ik denk dat in de planning nog een kleine omissie staat, gezien het feit dat we in eerste instantie hadden gezegd, we gaan nu al met het volledige voorstel komen voor het investeringsbesluit en dat we dan ook direct de aanbesteding na de zomer zouden doen. Daar zit dus wat vertraging in. Dus u moet mij eventjes tegoed houden, maar ik denk dat die planning, ik vermoed, ik weet wel vrij zeker, dat die planning iets aangepast moet worden en verder opschuift. Dus wij gaan niet meteen naar de zomer aanbesteden, want wij kunnen pas aanbesteden moment dat we daadwerkelijk akkoord hebben van de gemeenteraad voor de investering. Even kijken. Ik ga even weer terug naar Partij voor Gelijkheid en Rechtvaardigheid en het systeem toepassen buiten ... Nogmaals, je hebt een bepaalde dichtheid nodig. Die dichtheid is in de systemen ... In de gebied bieden die we nu gaan ontwikkelen, is groter dan waar dan ook in Rijswijk. Wat enigszins in de buurt zou kunnen komen, is Kromvliet. Maar zelfs dat is ... Dat vond ik ook apart. Dat heeft een hele hoge woningdichtheid. Dat is ... Zelfs daar is ... De kans dat we zo'n systeem toepassen, is niet heel groot, want dat is gewoon bestaande situatie en dan moet je het dan gaan aanleggen. Het is geen ontwikkelgebied. Dus in theorie zou het kunnen, maar daar zou je er een hele andere businesscase voor moeten maken. We richten ons in dit geval echt specifiek op deze drie gebieden, maar nogmaals wel met de mogelijkheid om in de periferie van die gebieden nog straten, gebouwen aan te sluiten en daar zal dan een berekening gemaakt moeten worden of dat daadwerkelijk interessant is. De Partij van de Arbeid, de aanbesteding, Europees. We gaan het systeem natuurlijk gewoon aanbesteden zoals alle andere systemen aanbesteden. We zullen daar ongetwijfeld dan ook extra aandacht op een goede manier op TenderNed dit soort dingen neerzetten. We kunnen sowieso pas

aanbesteden inderdaad als we een akkoord van de raad hebben. Er zijn ... De aanbesteding ... We moeten ook nog even kijken of bijvoorbeeld ...

De voorzitter: Ik zie een onderbreking van mijnheer Bosman. Mijnheer Bosman, gaat uw gang?

De heer Bosman: Dank u wel. Sorry dat ik onderbreek. Maar volgens mij is het juist niet een aanbesteding zoals alle andere aanbestedingen. Er is geconstateerd dat er geen goede marktwerking in Nederland is. Dus daar kwam mijn commentaar vandaan, omdat het helemaal niet een goed werkende markt is, kun je het dus niet zomaar op TenderNed zetten zoals een normale aanbesteding.

De heer Wit: Zoals wij ... Zoals ik in het begin ook al zei, gaan wij nog een contraexpertise doen op een aantal gebieden. Daar zal aanbesteding er een van zijn. Een van de dingen die we daaraan gaan doen, is ook praten, hoe heeft Schiedam dat gedaan? Zij hebben het ook gedaan, is gelukt. Amsterdam heeft het gedaan, dus er zijn mogelijkheden. We moeten daar goed naar kijken. Als wij de expertise hier niet hebben, dan zullen we die wel extern moeten halen. Maar ik ga ervan uit dat we dat op een goede manier, degelijke manier kunnen doen. Daar zal ik mij in ieder geval hard voor maken. Dan was er nog een vraag over subsidies. Er zijn wel subsidies aangevraagd natuurlijk voor de gebiedsontwikkelingen an sich. Die zijn er al. Maar op dit moment heb ik nog geen zicht of er subsidies zijn die het systeem zouden kunnen ondersteunen. Uiteindelijk is het gewoon een afvalinzamelingssysteem. Het heeft voordelen als het aankomt op uitstoot, als het aankomt op verkeersveiligheid, op leefbaarheid. Dus wellicht zou je daarmee iets kunnen doen. Maar zover ben ik niet dat ik u daar nu al een antwoord op kan geven hoe we dat zouden kunnen invoegen. En uiteindelijk nog even wat wel belangrijk is voordat we dit ... Die aanbesteding doen, gaan we natuurlijk ook een marktconsultatie doen om te kijken welke partijen daar eventueel geïnteresseerd zouden kunnen zijn. Voorzitter, dat was mijn tweede termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit. Ik wil nog heel even iets checken, want u gaf aan dat er een kleine ommissie of fout in de planning zit en dat u daar nog op terugkomt. Hoe komt u daarop terug en wanneer?

De heer Wit: Ik weet vrij zeker dat het niet klopt, want ik ga niet aanbesteden voordat ik een akkoord heb van de raad. Dus we komen gewoon met een aangevulde planning richting het raadsbesluit van ... In Q4.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit. Dan, bezoek in Almere in Q4. Daar staat volgens mij nog geen datum voor, maar ik ga ervan uit dat die snel komt.

De heer Wit: Ik ga proberen om het in Q3 voor elkaar te krijgen, dat we ook een beetje ruimte ertussen hebben, want anders dan zit het misschien wel heel kort op de besluitvorming. Maar goed, dat is toch ook uiteindelijk, een blik naar de griffie, zo snel mogelijk iets plannen en we gaan het proberen. Nogmaals, komt alstublieft mee.

De voorzitter: Dank u wel. Is het een idee dat voor komende raad die datum bekend is, of is dat niet handig of is dat niet mogelijk? Dat laat ik even aan de griffie. En ook sowieso die informatiesessies waar u het net over had, die worden ook georganiseerd. Dus dat ...

De heer Wit: Informatiesessies, uiteindelijk ga ik kijken hoe ik de informatie die gevraagd is ook door GroenLinks over bijvoorbeeld reinigingsrecht, gaan we kijken hoe we die bij de raad kunnen krijgen. Een informatiesessie, ik weet niet of ik die nog ga organiseren. We hebben natuurlijk al een vrij uitgebreide presentatie ook gegeven. Wat ik mij kan voorstellen, is, ik heb sowieso wel behoefte om richting het raadsvoorstel gewoon ook het gesprek te voeren met de woordvoerders op dit dossier.

Ik denk dat dat verstandig is, omdat het toch een complexe materie is en daarnaast ook om grote investering gaat. Dus dat wil ik in ieder geval gaan doen. Dus dat.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit. Dan kijk ik even rond naar het forum. Als bespreekstuk of als hamerstuk? Hamerstuk. Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen: Voor onze fractie nog een bespreekstuk graag.

De voorzitter: Wat ... Komt u nog met een motie of een amendement?

Mevrouw De Haan-Niesen: Dat weet ik nog niet, maar ik wil het gewoon graag als bespreekstuk meenemen. Nu hoor ik weer aan de overkant, jongens, kom op. Dat recht heb ik gewoon.

De heer Dolmans: Punt van orde. U heeft kennelijk het punt niet voldoende voorbereid en in de fractie besproken en dat is dan de reden om het een bespreekstuk op de raad te maken. Ik vind het echt schandalig.

De voorzitter: Mevrouw Niesen.

Mevrouw De Haan-Niesen: Dat mag mijnheer Dolmans vinden. Wij hebben zeker dit voorstel goed besproken. Alleen er zijn nu nog wat duidelijke antwoorden van de wethouder gekomen en ik wil dat graag met de rest van mijn fractie bespreken. Ik ga daar niet zomaar in mijn eentje een beslissing op nemen. Dat is mijn goed recht.

De heer ...: Voorzitter, een ordevoorstel. Uiteraard is het recht van iedere fractie om ook de antwoorden even te bespreken in de fractie. Maar is het dan niet logischer om er gewoon een hamerstuk van te maken, tenzij de fractie van het Rijswijks Belang er toch een bespreekstuk van wil maken? Dat lijkt mij logischer? Want zeker gezien de aard van de bespreking zojuist. Dat zou mijn voorstel zijn. Ik weet niet of Rijswijk belang daarmee zou kunnen leven.

De voorzitter: Ik zou dan ... Ik geef u zo het woord. Dan zou ik zeggen, dan is het in elk geval een hamerstuk en dan, als er iets komt van Rijswijks Belang, moet het dan uiterlijk eind volgende week, dat als deadline, en dan blijft het als hamerstuk en anders wordt het een bespreekstuk.

Mevrouw De Haan-Niesen: Mag ik, voorzitter?

De voorzitter: Gaat uw gang.

Mevrouw De Haan-Niesen: Dank u wel. Dit vind ik een iets vriendelijker voorstel van GroenLinks dan wat net bij de partij D66 naar voren kwam. Hiermee kan ik akkoord gaan. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Dan spreken we af dat het een hamerstuk is en dat, mocht Rijswijks Belang nog met iets komen, een motie of een amendement, dan doen ze dat uiterlijk eind volgende week. Dank u wel. Voordat we doorgaan met het volgende raadsvoorstel, wil ik heel even checken of er behoefte is aan een korte pauze of zullen we gewoon doorgaan? Gewoon doorgaan.

10. Raadsvoorstel Kadernota Parkeren

De voorzitter: Dan gaan we door naar het volgende raadsvoorstel de Kadernota Parkeren. Wie mag ik daarvoor als eerst ... Mijnheer Oelen, gaat uw gang.

De heer Dank, voorzitter. Dank, college, wethouder voor deze nieuwe versie van de Kadernota Parkeren. Ik ben blij dat hij er ligt, al was het alleen maar omdat de oude inderdaad ook al best wel

oud is. Ik heb wel een aantal vragen en kanttekeningen waarvan ik aan de wethouder vraag hierop te reageren. Een aantal is ook wel in de zin van, best wel een heel aantal. Ik begin met een gevoel. Dat is het gevoel dat mij bekruipt dat het stuk iets negatiefs uitademt ten aanzien van parkeren. Zinnen als, waar een auto staat, kan geen boom staan of kinderen spelen. Dat is een waarheid als een koe natuurlijk. Of we moeten anders nadenken over parkeren. Maar het geeft mij toch wel een beeld dat hier een stuk geschreven is waaruit blijkt van, het liefste worden alle auto's uit de stad verbannen. Feit is daarentegen wel dat automobiliteit een belangrijk en voor velen een noodzakelijk gegeven is en we veel gestapelde bouw hebben in Rijswijk, waardoor parkeren op eigen terrein gewoon moeilijk is. Kortom, voldoende parkeerruimte is simpelweg essentieel voor veel Rijswijkers. Dus mijn eerste vraag is, is de wethouder dat eigenlijk wel met mij eens? In het stuk wordt het uitgangspunt geformuleerd dat bij nieuwe gebiedsontwikkelingen er niet meer geparkeerd kan worden op openbaar terrein. Dat hebben we natuurlijk ook eerder zo vastgesteld in bepaalde bestemmingsplannen, maar het wordt hier wel heel erg algemeen geformuleerd. Dus mijn vraag zou zijn, hoe definieert u nieuwe gebiedsontwikkelingen? Als bijvoorbeeld een binnenstedelijke transformatie plaats heeft in een gebied waar voorheen wel een vergunningenregime gold, komt dat regime dan op dat moment te vervallen? Sowieso het ... De vraag, waarom dat rigide uitgangspunt? Waarom zouden we niet op zijn minst de mogelijkheid kunnen schetsen dat er situaties denkbaar zijn dat van dit algemeen uitgangspunt wordt afgeweken? Pagina 15 in de kadernota. Daar staat een alineaatje waarvan ik mij afvroeg, wat betekent dat eigenlijk? Er staat, bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen we vanaf het begin rekening houden met hoe parkeren is georganiseerd, in de bestaande stad is dat anders. Daar passen we de ruimte om onze parkeerregels ... Daar passen we de ruimte in onze parkeerregels geleidelijk aan. Wij nemen de tijd om veranderingen stapsgewijs in te voeren. Zo voorkomen we verrassingen en gaan we ... Geven we iedereen voldoende tijd om zich aan te passen. Ik ben mijn bril vergeten en ik krijg dit niet even groter. Dus vandaar mijn ... Dat stotteren. Mijn beurt lukt wel. Maar hoe dan ook, ik vraag mij gewoon af, wat betekent dat in de praktijk, verandering waarnaartoe en wat is geleidelijk? Waar tekenen we hier voor? Een van de uitgangspunten van de kadernota is, waar we geen probleem hebben of geen overlast verwachten, grijpen we niet in. In Parkwijk en het Haantje is geen parkeerprobleem. Dat blijkt ook uit de tellingen. Toch wilt u daar ingrijpen? Om welke redenen? Kunt u daar wat toelichting over geven? Er staat in het plaatje dat er eerdere afspraken over zijn gemaakt. Ik loop al best wel een tijdje mee in deze raad en deze afspraken die ken ik niet. Dus mijn vraag zou zijn, welke zijn dat dan volgens u? Als ik naar het plaatje kijk, dan zie ik dat in de Broekpolder en Hoorndijk dat er nog geen betaald parkeren is, alleen dat er een tijdzone is die beoogd wordt door het college eventueel in te voeren. Daar is zo'n gebiedje rondom de Rotterdamseweg, Delftweg, waar overdag echt een enorm P+R-terrein is ontstaan. Voor de gein moet u daar eens gaan kijken. Er wordt ook geparkeerd op het gras. Is dat wenselijk? Zou eigenlijk daar dan op een gegeven moment ook niet vergunning parkeren, betaald parkeren ingevoerd moeten worden? Want dat zijn allemaal mensen die of de tram pakken of naar elders gaan. Dat is dus een van de doelstellingen ook van dit nieuwe parkeerbeleid om dat tegen te gaan, parkeren alleen maar voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Rijswijk, waar ik overigens volledig achtersta. Parkeren op eigen terrein betekent geen vergunning. Hoe gaat u dat handhaven? Hoe gaat dat in de praktijk eruitzien? Volgens mij is ... Geldt de regel nu ook al, maar de praktijk is nu al heel anders. Dus wat gaat er nu veranderen? De zin, wie nu een vergunning heeft, houdt die in eerste instantie ook. In eerste instantie, wat betekent dat eigenlijk? We hebben eerder afspraken gemaakt over het tarief van de tweede vergunning dat dit overeenkomstig het tarief van de eerste zou moeten zijn. Daar lijkt nu van afgeweken te gaan worden in dit beleid. Waarom is dat? Dan het idee van een wachtlijst. Als de parkeerdruk te hoog wordt, dan komt iemand op een wachtlijst. Allereerst, hoe vaak wordt gemeten dat de parkeerdruk te hoog wordt en wanneer wordt dan gemeten dat parkeerdruk niet meer te hoog is, dat die vergunning wel kan worden afgegeven?

Hoe gaat gecommuniceerd worden dat er geen vergunning kan worden afgegeven? Als ik mijn huis ga verkopen, wil ik kunnen zeggen dat er recht is op een vergunning. Of moet ik dan gaan zeggen, u koopt mijn huis, maar je kunt niet parkeren. Kan ik mijn vergunning gaan overdragen op een koper? Hoe gaat dat in de praktijk er precies uitzien? Die wachtrij, daarvan wordt in het beleid gezegd, een vergunning voor auto één gaat voor auto twee. Geldt dat ook als ik al veel langer op de wachtlijst sta voor een tweede vergunning? Dus hoe gaat dat nou eigenlijk in de praktijk werken? Het zijn allemaal beelden waarvan ik echt niet weet hoe dat in de praktijk gaat uitpakken. Ook zoiets, waarom moeten werknemers op grotere afstand van hun werk parkeren dan bewoners van hun huis? Ook een uitgangspunt wat geformuleerd is. Wat is daarvan de ratio? En ook daarvoor geldt, hoe gaat u dat in de praktijk organiseren? Welke mogelijkheden zijn er sowieso voor bedrijven om vergunningen voor hun werknemers te krijgen? Wat is het systeem hier? We gaan vergunning... De vergunningplicht gaan we uitbreiden, ook in de tijd, dus daar zal gewoon een wens komen vanuit ondernemers om ook voor hun werknemers wat te gaan accommoderen. Hoe ziet het college dat? Heb ik het goed gelezen dat bezoekers van bewoners die moeten parkeren op eigen terrein ook geen bezoekersvergunning kunnen krijgen? Vraagteken. Op welke wijze zijn de nieuwe parkeernormen tot stand gebracht die hier worden voorgesteld, gepresenteerd? Heb ik het goed begrepen dat het voorstel ook is dat het aanpassen van de collenor... Of van de nieuwe parkeernormen, dat dat een college bevoegdheid gaat worden, in plaats van een bevoegdheid bij de raad? Is dat heel erg verstandig, gelet de gevoeligheid van het onderwerp parkeernormen, dat dat een collegebevoegdheid gaat worden? Als een na laatste, er is nu in bepaalde gebieden best wel veel onduidelijkheid over wat het vigerend regime is, ook omdat dit zelfs per straat kan verschillen. Ook de afdeling Handhaving van de gemeente geeft dat aan. Gaat dit parkeerbeleid daar wat in veranderen? Tot slot, er wordt prioriteit gegeven, ik heb het stuk goed gelezen, zoals u merkt, aan deelauto's boven privéauto's ten aanzien van parkeren. Ook daarvoor geldt, hoe moet ik dit in de praktijk zien? Hoe werkt dat uit? Tot zover mijn eerste vragen, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oelen. Mijnheer Van Enk, gaat uw gang?

De heer Van Enk: Dank u wel, voorzitter. 50 pagina's Kadernota Parkeren, dat roept bij mij altijd om te beginnen de vraag op wat de aard is, de bedoeling van zo'n nota. Aan de hele concrete vragen en de worstelingen van mijn voorganger, de heer Oelen net, merk je al dat je zo'n nota op verschillende manieren kan opvatten. Als we het lezen met de schrik van de heer Oelen, dan moeten we in bestaande woonwijken als bewoners nu dus rekening houden dat we nog kort de tijd hebben om van onze auto's afscheid te nemen, maar dan moet je het ook echt verkocht hebben, want dan worden alle parkeerplekken opgeheven. Dat is niet de manier waarop ik deze nota wil lezen, absoluut niet. Het is een actualisering van tien jaar geleden. Eigenlijk zou ik de nota willen lezen, maar dan moet ik daar wel een hele duidelijke bevestiging op hebben van de wethouder, dat die nota is aangepast aan de besluitvorming van de afgelopen tien jaar en dat het niet zo is dat als wij straks besluiten in het dictum, de parkeernota vast te stellen, dat we dan nieuwe regels met elkaar afspreken. Dat vind ik namelijk niet duidelijk als je dat in de vorm doet van een kadernota. Dan is het zoek de verschillen met het verleden en wat in de tabel voor de parkeernorm is er nieuw en wat is er oud? Of het kaartje, is in die woonwijk nu toch ineens het al ingevoerd of is dat een delegatie aan het college die we dan ... Of het over twee weken verlenen? Dat vind ik een te veel zoekplaatje. Dat is dan ... Dan kan ... Dan zou ik niet met dat besluit kunnen instemmen, laat ik het zo zeggen. Alleen, nogmaals, als het een samenvatting is van besluitvorming die al in de raad heeft plaatsgevonden. Daar herinner ik me in het naaste verleden een paar belangrijke besluiten over want onder de voorganger van de wethouder is al besloten om het college een mandaat te geven over het inspelen op parkeerdruk door wijzigingen parkeerbeleid van Den Haag. Daar hebben we goed over gesproken in de raad. Wij vertrouwen erop dat het college ingrijpt met nieuwe parkeernormen. Als daar de druk te hoog

wordt, aan de hand van Rijswijk. Wat ik me ook nog goed kan herinneren, is de discussie en de besluitvorming rond de begroting voor dit jaar. Dat brengt mij ook op de uitgangspunten en kernprincipes zoals ze staan verwoord. Niet alleen de kadernota zelf, maar ook het raadsvoorstel. Die zien er prachtig uit, dat parkeren, regulering geen doel op zich is, maar een middel om parkeerruimte eerlijk te verdelen et cetera. Hele mooie principes. Maar tijdens de begrotingsbehandeling werd duidelijk dat het college niet anders kon dan de begroting dekkend te krijgen door de parkeernormen overal op te schroeven. Gewoon puur omdat de begroting anders niet sluitend was te maken. Dat hebben we met elkaar geconstateerd. Daar hebben we met tegenzin over gesproken. Hebben een paar fracties niet mee ingestemd, andere fracties hebben daar nog een klein morreltje aan kunnen geven om dat iets te verzachten. Maar ik vind dat we niet met droge ogen hier vanavond of volgende week in de raad kunnen vaststellen dat parkeerreguleren geen doel op zich is. Het is vanaf november vorig jaar ook een middel geworden om geld te verdienen als gemeente, om andere dingen mee te kunnen betalen. Of we houden daar direct mee op, of we passen dat in deze nota aan, wat mij betreft. Het gaat dus vooral om de aard van de nota. Daar zou ik graag een duidelijk antwoord van de wethouder op willen zien. Iets minder van belang, maar toch, mag niet onvermeld blijven op ... In de kadernota zelf worden ook zogenaamde strategische mobiliteitskeuzes genoemd, een hele rij in een tabel. Die zien er ook allemaal fantastisch uit. Daar kan ik ook helemaal niks tegen inbrengen. Maar het zijn wel keuzes die elkaar bijten, dus het gaat steeds weer om, wat geef je de voorrang? Dat merken we ook steeds bij concrete bestemmingsplan of BOPA's, zoals we dat noemen, dat de raad altijd verdeeld is over de feitelijke toepassing. De soep wordt nooit zo heet gegeten als die wordt opgediend als het om mobiliteit en om parkeren gaat. Vind ik prima, want dan weten we bij een bestemmingsplan ook concreet waar we het over hebben en dan maken we die keuze bij meerderheid. Maar die pagina 10, het klinkt mij te veel in de oren als een soort verkiezingsprogramma. Daar zijn we nog niet, bij de verkiezingen, althans niet in de gemeente Rijswijk. Dank u wel.

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

De heer Braam: Dank u wel, voorzitter. Allereerst in ieder geval bedankt voor het voorstel zoals hier voorligt. Een duidelijk stuk met ook eindelijk eens een keer ook lekker in duidelijke taal in wil brengen. Is wel heel ernstig. Een aantal zaken zijn net al benoemd. Zou kunnen zijn dat er wat kleine dubbelingen zijn, maar ik wil in ieder geval toch de zaken vanuit de BVR-optiek wel even benoemen hier zo. Wat ons erg opviel, was, en eigenlijk net denk ik ook een klein beetje aangegeven, het college wordt in dit stuk volledig in de lead gezet. Ik heb niet het idee dat we hier als gemeenteraad nog een rol spelen zodra we dit voorstel aannemen. Dus daar zou ik graag nog van willen weten, waar speelt de raad nog wel rol als we dit voorstel aannemen? Vanuit onze partij voorspelden we het eigenlijk al, dat we langzaam maar zeker wel toewerken naar een vergunning voor ... Of in ieder geval naar een één gereguleerd gebied voor heel Rijswijk. Het is het nog niet. Er zijn een aantal suggesties gegeven voor onder andere de Strijp voor de toekomst om dat zomaar even als voorbeeld te geven, en het uitbreiden van tijden, wat we gezien hebben. Maar dat betekent natuurlijk wel dat langzaam maar zeker toch onze voorspelling meer uit gaat komen dat heel Rijswijk straks onder een reguleringsgebied komt te vallen. Daar hebben we nog in ieder geval één vraag over van, wanneer, of een aantal vragen, wanneer heeft u het plan om daar wat te gaan doen, gelet op het feit dat Moerwijk nu wel heel snel toch in een volledige ontwikkeling gaat? Dat is één. En twee, of het niet nu toch echt verstandig is, gelet op het feit van dat voor ondernemers in ieder geval de ruimte bestaat om een vergunning voor Rijswijk af te geven, die toch eigenlijk dan ook zou moeten voor de bewoners. Dan, de bezoekersvergunning, al door de VVD heeft aangekaart. Er staat duidelijk in dat dat niet de bedoeling is om mensen die geen vergunning hebben om die dus de ruimte te geven voor een bezoekersvergunning. Dat hebben we al eerder ook vanuit BVR aangegeven. Als dat niet wordt

verwerkt in het voorstel, dan overwegen we toch om daar een voorstel voor in te gaan dienen bij de raadsbehandeling, om dat mogelijk te maken. Want anders krijg je toch wel een bepaalde vorm van discriminatie binnen de gemeente, waar in ieder geval BVR niets van wil weten. De tweede vergunningen die ... Waar ook door de VVD volgens mij aangegeven, dat de rem daar mogelijk op zou kunnen worden gezet, dat vinden wij erg onverstandig om dat te doen. Lijkt ons ook niet nodig, met gelet op alle presentaties die er zijn gegeven. Dus we vragen ons überhaupt al af, waarom dit voor is gekomen? Vanaf een derde vergunning kan ik me nog iets voorstellen, maar om een tweede vergunning te weigeren, dus een wachtlijst te creëren, dat vinden we heel ver gaan. Dan het eventueel verhogen van de prijs voor tweede vergunning, dat kunnen wij als beter reis naar niet accepteren, want in het collegeprogramma hebben we daar andere afspraken over gemaakt. Er wordt gesproken over dubbel grondgebruik. Vind ik best bijzonder. Terwijl we nog niet zo lang geleden het voorstel, wat ook in het coalitieakkoord staat, om goed te werken aan mogelijkheden voor ondergrondse garages, dat dat getorpedeerd is. Dus het is wel bijzonder dat het nu wel weer terugkomt in dit stuk. Dan de participatie. We denken toch dat dat een begin is. Lijkt ons niet voldoende, één enquête, vijf instanties en vijf bewonersverenigingen die er wat ... In ieder geval uiteindelijk wat van hebben mogen vinden. Maar voor zover we hebben kunnen overzien, is dat allemaal in het voortraject geweest. Feitelijk in de verdere ontwikkelingen zijn ze niet betrokken geweest. Dus ook daarvan zouden graag willen weten, in hoeverre worden die daar dan blijkbaar nu nog bij betrokken of zijn ze misschien wel betrokken? Wat zijn dan de reacties van de desbetreffende organisaties en de inbrengers van de enquête, zou ik haast zeggen. Want er zullen misschien ook nog wat reacties zijn gekomen of zienswijzen. Dus er lijkt ons wel in ieder geval heel wat werk te doen. Dan de buurgemeenten, niet onbelangrijk. Het voorstaan staat straks op de agenda, maar ik benoem het hier toch maar vast. De Plaspoelpolder staat natuurlijk nadrukkelijk benoemd voor vergunning. Lijkt ons in ieder geval erg verstandig dat ook een gemeente Den Haag iets vindt van dit stuk. Dus ook daar graag wil ik weten van, wat vindt de meter Den Haag van de invoering in dat gebied op de manier zoals de gemeente dat voorstaat? De wielklem, in het geval van boetes. Dat vinden we op zich goed. Zou ... Volgens mij is ... Wordt het tijd dat daaraan gewerkt wordt. Niet alleen daarvoor, maar er zullen vast nog wel vaker wat andere redenen zijn om dat te kunnen doen. Alleen direct gerelateerd, de boetes, we vinden het erg verstandig als het college daaraan gaat werken, om een pauze in te lassen, zoals dat ook wordt toegepast bij de ozb en rioolreinigingsrechten. Op het moment als daar bezwaar wordt ingediend dan wordt dus de betaling gepauzeerd en weer betaald op het moment als bezwaar is afgewikkeld. Het lijkt ons verstandig om dat ook in te voeren voor het parkeren. Zal een hoop bezwaren in ieder geval wegnemen van inwoners die wij regelmatig spreken af en toe. Zo is pech dat ze eens een boete in ieder geval voor de kiezen krijgen, maar dan zou het fijn zijn als het ... Als we achteraf betalen. Zeker gelet op wat we helaas ook ervaren met de gps het niet altijd perfect aan te duiden is in welk gebied je staat. Ik zal hem iets dichterbij houden. Een beetje schor nog. Even kijken. Participatie hebben we al gehad weken, wielklem heb ik al gehad, boetes heb ik al gehad. College leading, verspilling, 300 uurtjes bezoek, heb ik het ook al even over gehad. In Den Haag en Rotterdam, de normaalste zaak van de wereld. Dus het lijkt ons verstandig dat we hier in Rijswijk die lijn maar eens door moeten gaan trekken. Ik denk dat ik in eerste termijn zo'n beetje wel de punten heb genoemd die ik graag wilde benoemen. Even kijken. Eén puntje nog. Vond ik niet zo aardig. Staat niet in dit voorstel, maar het volgende voorstel. Heb ik toch maar vast benoemd. Ik vond het niet zo aardig om nadrukkelijk te benoemen dat als een voorstel het niet haalt, we een probleem hebben met de cijfers van 2025. Dat vind ik zo'n dooddouner. Dat zou ik ieder geval als ik in uw schoenen zou staan, niet in een raadsvoorstel opnemen. Voorzitter, dat was het.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Mijnheer Van het Eind, gaat uw gang.

De heer Van het Eind: Dank u wel, voorzitter. Voor GroenLinks draait mobiliteitsbeleid om één centrale vraag en dat gaat namelijk over, hoe verdelen we de schaarse openbare ruimte op een eerlijke manier? Dat vraagt om keuzes, want die ruimte is beperkt en die moet worden gedeeld door voetgangers, fietsers, ov-gebruikers en automobilisten. Niet iedereen heeft een auto, maar iedereen heeft recht op een veilige en toegankelijke leefomgeving. Wij zijn overwegend positief over deze kadernota. De nota biedt een duidelijke koers, gebaseerd op de praktijk die de afgelopen jaren ook al is gegroeid, en het sluit aan op besluiten die we als raad ook op verschillende momenten eerder hebben genomen. Daar verwees de heer Van Enk ook al naar een aantal. Het gaat over minder verblijvendheid, meer sturing op parkeerdruk en maatwerk per gebied. Er worden stappen gezet om de parkeerruimte slimmer te gebruiken en beter af te stemmen op wat er echt nodig is. Tegelijkertijd missen wij op een aantal punten nog de concretisering van mooie ambities. Ik stel daar voor nu in de eerste termijn even drie vragen over. Er zijn ook eerder wat vragen gesteld die ik wellicht anders had gesteld, maar daar sluit ik me dan gewoon maar voor het gemak even bij aan. Maar ik heb hier nog drie vragen in ieder geval. Mijn eerste vraag gaat over fiets parkeren. In deze nota komt dat eigenlijk alleen terug bij nieuwe gebiedsontwikkelingen, maar ook in bestaande wijken moet het makkelijk zijn om je fiets kwijt te kunnen, zeker als we willen dat mensen de fiets pakken in plaats van de auto. Denk aan ov-haltes, winkels, portieken. Is het college met ons eens dat fiets parkeren in bestaande wijken net zo belangrijk is? En dat zo is, waarom wordt dat dan hier niet benoemd en welke kansen ziet het college om dat alsnog op te pakken? Mijn tweede vraag gaat over deelmobiliteit, met een net iets andere insteek dan mijn voorganger van de VVD. In de praktijk zien we dat er ook in bestaande wijken al deelauto's beschikbaar zijn en dat is een goede ontwikkeling, maar in de nota wordt die bestaande praktijk helemaal niet genoemd, terwijl deelmobiliteit juist een belangrijke bouwsteen kan zijn in het terugdringen van autobezit en het verlagen van parkeerdruk. Waarom is dit niet meegenomen in de nota? Is het college bereid om ook in bestaande wijken expliciet te sturen op uitbreiding van deelmobiliteit? Bijvoorbeeld door plekken te reserveren en bewoners te informeren. Ik refereer ook aan de eerder aangenomen motie over deelmobiliteit over het stimuleren van bewonerscorporaties om dat zelf te organiseren, dus anders dan de commerciële partijen zoals Greenwheels en MyWheels, maar het stimuleren ook van dat bewoners dat voor zichzelf kunnen organiseren. Daar heb je ook de lokale overheid bij nodig om dat te kunnen helpen. Ik miste dat eigenlijk in deze nota. Ook de referentie naar de eerder aangenomen, recent aangenomen motie, moet ik wel zeggen, net bij de omgevingsvisie, dus ik vergeef het u, maar ik was wel benieuwd hoe dat daarop aansluit. Tot slot een vraag over het creëren van ruimte. In de nota staat terecht dat parkeerregulering kan helpen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, zoals groen, spelen, lopen of fietsen. Maar mijn vraag is, wanneer gebeurt dat dan? Op basis waarvan besluit het college dan hoe je die ruimte dan gaat gebruiken en wanneer doe je dat dan? Want die ambitie staat nu wel op papier, maar we missen eigenlijk een beetje de concrete uitvoering van die ambitie. Dus het is nu een soort papieren ambitie en het klinkt heel mooi, ik ben het er volledig mee eens. Maar hoe gaan we daar dan op sturen? Dus als we dan sturen op die parkeerdruk via parkeerregulering, wanneer ... Hoe monitoren we dan dat dat ook iets oplevert en effectiever en efficiënter gebruik van die openbare ruimte? Dat waren tot slot ... Dat waren mijn vragen in de eerste termijn. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van het Eind. Mevrouw Kamers, gaat uw gang.

Mevrouw Kamers: Dank u wel, voorzitter. Allereerst sluit ik me aan bij de vragen van de VVD. Wat het CDA eigenlijk al zei, dat het niet zo zou moeten zijn dat de auto een melkkoe is, dat daardoor de begroting sluitend te maken. BVR, die had het er ook al over dat het ook niet zo moet zijn dat met deze kadernota met dat raadsvoorstel dat dan het college de bevoegdheid heeft, maar dat dat nog altijd bij de raad ligt, dus dat altijd gevraagd moet worden wat wij ervan vinden bij uitbreiding

betaald parkeren. Want Rijswijks Belang is ook gewoon van mening dat een parkeerprobleem, dat je dat niet oplost met betaald parkeren. In feite moet je dat niet invoeren, maar juist proberen parkeerplekken te creëren. Dit zijn voorlopig de vragen.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kamers. Mijnheer El Majjaoui, gaat uw gang.

De heer El Majjaoui: Dank, voorzitter, voor het woord. Met dit raadsvoorstel wordt beoogd de nieuwe Kadernota Parkeren 2025 vast te stellen als vervolg op de mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040. Deze nota richt zich met name op de parkeerproblematiek en de toename van de ruimtedruk, in dit geval ook parkeerdruk. Deze keuzes zijn nu eenmaal noodzakelijk om de openbare orde te ordenen en waar nodig te reguleren. Deze nota zou beter kunnen aansluiten op de actuele situaties dan de oude parkeernota uit 2015. Ondanks dat het raadsvoorstel onzes inziens helder en duidelijk is, hebben we twee ... Toch tweetal vragen, voorzitter. Worden of zijn er afspraken met de omliggende gemeenten, met name waar de parkeerdruk door buurgemeenten het hoogste is, in verband met gelijk speelveld en eventueel waterbedeffect? Zijn de belanghebbenden en de direct betrokken bewoners goed geïnformeerd en hoe is deze participatie tot stand gekomen? Deze twee vragen zou ik graag beantwoord willen hebben. Dank, voorzitter, voor het woord.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Mijnheer Stuifzand of mijnheer ... Mijnheer Van der Veer, gaat uw gang.

De heer Van der Veer: Dank u wel, voorzitter. Allereerst willen we het college bedanken met dit voorliggende raadsvoorstel en de inzet die is geleverd om deze Kadernota Parkeren 2025 samen te stellen. Een mooi stuk, duidelijk stuk, met veel ambities. Er zijn al heel veel vragen gesteld, dus ik probeer een schifting te maken. Er wordt op een gegeven moment gesproken over de besluitvorming ... Er wordt altijd ... Bij besluitvorming wordt altijd een zorgvuldige afweging gemaakt inhoudelijk en dan ... En financieel. Belangrijk voor de Partij van de Arbeid is, kijkt men dan echt eerst naar de inhoudelijke argumenten, of gelden hierbij de financiële argumenten om iets in te voeren? Even kijken. Pagina 46 hebben we het over parkeren grote voertuigen. Dat is nu geregeld in de Verordening fysieke leefomgeving en dan geldt een, van maandag tot met vrijdag van 08.00 uur tot 18.00 uur. Betekent dat dat grote voertuigen heel Rijswijk terechtkunnen? We gaan straks, en dat komt in een volgende raadstuk aan de orde, Plaspoelpolder middengebied, gaan we afwijken. Dan gaan we ... Is het voorstel om van 12.00 uur tot 24.00 uur, van maandag tot met zondag. Hoe verhoudt dat zich tot elkaar? Komen we daar niet in een conflict van de fysieke leefomgeving en deze Kadernota Parkeren. Wieklemregeling wordt over gesproken. Mooi. Wanneer kunnen we daar een voorstel voor verwachten? Want daar wordt over gesproken. Is daar een goede wegsleepregeling? Daar is in het verleden veel discussie over gehad, over wegslepen, opslaan en dan de kosten die daarvoor ... Is daar ook een goede wegsleepregeling in Rijswijk? De laadpaalklevers. Is het voor de gebruikers van de laadpalen duidelijk dat in gebieden waar een parkeerbeleid is, dat daar ook betaald moet worden voor die plek? Want dat is volgens mij niet duidelijk op de borden. Hoe handhaven we dat? Hoe kunnen we zorgen dat we geen laadpaalklevers hebben? De parkeerplaats rond onze parken, daar wordt over gesproken. Nou worden die parken ook gebruikt als P+R-parkeerplaatsen. Hoe gaan we daarmee om? Want de ambitie is, we zorgen voor parkeerruimte voor onze inwoners, bezoekers en ondernemers. Maar Wilhelminapark weten we dat daar heel vaak wordt afgesproken door mensen en dan auto stallen en dan met één auto verder rijden. Hoe gaan we daarop sturen of controleren? Komt daar beleid op, gaan we met dagvergunningen voor bezoekers ... Is daarover nagedacht? Even kijken. Ik denk dat voor de rest alles vrij aardig is ... Dit is even voor het eerste termijn, voorzitter.

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

De heer Dolmans: Dank u wel, voorzitter. De Kadernota Parkeren die nu voorligt, verbetert het gereguleerd parkeren met ruimte voor maatwerk in Rijswijk. Maar het blijft wel erg vriendelijk voor het blik op de straat, want de ruimte voor de auto blijft dominant. Hoewel de nota erkent dat parkeren veel ruimte inneemt, kiest men er gewoon bewust voor parkeerplaatsen op straat te behouden, tenzij er overlast is. Dat is een gemiste kans. In een compacte stad als Rijswijk zouden we proactief moeten kiezen voor vermindering van autoparkeerplaatsen op straat ten gunste van groen, spelen, lopen en fietsen. Meer ondergronds of gestapeld parkeren dus ... En minder blik op de straat. Het belang van fiets parkeren ontbreekt in de nota. In een tijd waarin actieve mobiliteit cruciaal is voor gezondheid en klimaat, is het onbegrijpelijk dat fiets parkeren geen belangrijk onderdeel is van de parkeernota van de gemeente Rijswijk. Hoe weegt het college immers de plek voor fietsen tegenover die van auto's? Ook maakt het beleid geen onderscheid naar grootte van voertuigen. Het ruimtebeslag en de impact van een grote SUV zijn veel groter die van een kleine, compacte auto en in veel steden worden daarom hogere tarieven ingevoerd voor zware en grote voertuigen. Waarom niet ook in Rijswijk? De nota zegt niets over het opladen van elektrische auto's op de openbare weg via een kabelgootje met eigen stroom. Wat zijn nu de ervaringen in de buurgemeenten hierover en kunnen we dat in Rijswijk ook gaan invoeren? Bij nieuwbouw wordt weliswaar geen recht op parkeervergunning meer gegeven, maar autobezit blijft impliciet nog steeds de norm. Deelauto's worden mogelijk gemaakt, maar niet verplicht. Ook dat is een gemiste kans om wijken autoluwer te maken. Tot slot wordt parkeren vooral technisch benaderd zonder aandacht voor gedragsverandering of mobiliteitstransitie. Maar elke parkeerplaats kost duizenden euro's aan aanleg en ruimteverlies, een geld dat beter besteed kan worden aan groen, fietsen en veilige straten om op te spelen. Waarom kiezen we dan nog steeds voor een beleid waarin de auto maatgevend blijft voor de inrichting van onze publieke ruimte? Dank u wel, voorzitter.

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

De heer Van Dam: Goed gegokt. We hebben denk ik wel een andere opvatting van dit stuk dan het CDA, hoe zij begonnen. Mijnheer Van Enk is er helaas niet meer, maar wij zien toch wel een aantal hele concrete voorstellen hierin staan die toch best wel wat effect gaan hebben denk ik op onze stad. Daarom hebben wij ook best wel best wel wat vragen. Ik zou beginnen ... Willen beginnen met de nieuwbouwgebieden en de regulering die we daarvoor hierin hebben opgenomen. Want wij lezen dat we geen parkeervergunning gaan afgeven voor huurders en kopers van nieuwbouwprojecten in Rijswijk. Dan vraag ik me af, waar gaan al die mensen dan parkeren. Het antwoord is dat veelal gaan parkeren in parkeergarages. Zoals mijn voorganger ook al zei, niet meer op straat, maar in parkeergarages. Maar tegelijkertijd hebben we ... Weten we ook, omdat we heel veel van die projecten natuurlijk al een keer de revue hebben zien passeren, dat we vaak niet zoveel parkeerplekken realiseren als dat we woningen realiseren. Daarmee gaan we dus niet voor iedereen zo'n parkeerplek van de straat halen en in een parkeergarage duwen. Maar op het moment dat wij dus ook geen parkeervergunning meer aan de straat voorzien voor de bewoners van deze nieuwbouwprojecten, betekent dat er een aantal mensen denk ik buiten de boot gaan vallen. Dat zie je in de Bogaard, Plaspoelpolder zien we dat. In Bogaard worden namelijk niet zoveel parkeerplekken gebouwd of parkeergarages gebouwd als dat er behoefte in is in het aantal woningen dat we er neerzetten. Dus mijn eerste vraag zou zijn van, als je hier ... Als wij dan als raad hiermee willen gaan instemmen, wat is dan het effect van die maatregel? Hoeveel mensen gaan er potentieel geen ... Niet meer in het bezit kunnen zijn van een auto, omdat ze en geen parkeervergunning krijgen en er is geen parkeerplek in een parkeergarage? Is daar een overzicht van? Kunnen we dat inzichtelijk maken? Ik snap dat de wethouder dat wellicht vanavond niet meteen kan zeggen, maar kan dat dan desnoods nog worden toegestuurd naar ons als raad? Ik denk dat het een hele belangrijke is om af te wegen of je hiermee wil in gaan stemmen, ja dan te nee. Bij nieuwbouwontwikkelingen gaan we

volgens deze parkeernota ook standaard parkeerregeling toepassen bij nieuwbouwprojecten. Als ik dan beargumentering daarachter lees, dan word ik nog niet helemaal wegwijs waarom we dat doen. Want in het stuk staat een paar pagina's daarvoor dat we pas parkeerregeling toepassen op het moment dat de parkeerdruk te hoog is in een gebied. Dat vind ik ook een logische redenering, want op het moment dat er geen probleem is, dan hoeft je het nog niet op te lossen. Dus daar graag nog wat ... Een toelichting op van de wethouder. Daarnaast vinden we het dan ook een relatief nog vreemde keuze dat we een lagere parkeernorm gaan toepassen in die nieuwbouwgebieden tegenover onze al bestaande woonwijken. Want wat is dan precies het verschil tussen een bewoner ... De parkeerbehoefte van een bewoner die in een nieuwbouwgebied komt en de parkeerbehoefte van een bewoner die in een van onze huidige wijken leeft? Kan de wethouder die lage parkeernorm in nieuwbouwgebieden wellicht dan ook toelichten? Dan staat in het beleid opgenomen dat we bij woningbouwprojecten die maar tien woningen realiseren, of minder dan tien, geen parkeerplaatsen hoeven te realiseren, ook niet op eigen terrein. Ik denk van, hoe ... Wat is daar de beweegreden van? Want dat doet natuurlijk ook wat met de parkeerdruk in bestaande wijken of nieuwe wijken. Dus hoezo hoeven die tien woningen niet een parkeerplek te hebben? Ik heb ook nog wat vragen over het vergunningenplafond, waar de VVD ook aan refereerde, waarin we een maximaal aantal parkeervergunningen gaan uitdelen in de wijken van Rijswijk. Dat plafond wordt bepaald door het percentage van het aantal parkeerplekken in datzelfde gebied. Hoewel ik het idee snap, want het kan best wel een goed stuulement zijn om ons te hoge parkeerdruk te verhelpen, vraag ik me wel af hoe we dit gaan uitvoeren. Wat namelijk nog niet wordt gezegd, is dat op het moment dat wij 100 procent bijvoorbeeld bereiken, gaan we dan helemaal geen parkeervergunningen meer uitdelen? Uit de beantwoor... Of de redevoering van de heer Oelen begreep ik van wel, maar ik hoor het hier graag nog even bevestigd. Hoe gaan we dat dan doen binnen de woonwijken? Want op het moment dat een nieuwe bewoner daar komt en we hebben een hele hoge parkeerdruk waardoor we geen nieuwe parkeervergunning meer gaan uitdelen, en ik wil één parkeervergunning voor mijn auto en mijn buurman die woont er al twintig jaar, die heeft vier auto's, gaan we dan dan tegen die ene nieuwe persoon zeggen van, sorry, u mag geen parkeervergunning meer? Terwijl mijn buurman vier auto's op de stoep heeft staan. Dat lijkt me toch moeilijk uit te leggen aan die nieuwe bewoner. Ik heb ook nog een vraag over de parkeergebieden, want hoe groot wordt dan zo'n parkeergebied waarin we gaan meten? Houden we de parkeergebieden aan die op pagina 18 worden geschetst of zijn dat toch andere? Want als die parkeergebieden van pagina 18 worden geschetst, dan zijn dat enorm grote gebieden waarin we wijken van Steenvoorde Zuid tot Steenvoorde Noord, de Strijp en Eikelenburg samennemen. Dat lijkt me ... Dan lijkt me die hele regeling niet meer heel doelmatig. Dus ik vroeg me af hoe dat dan precies zat. Dan even doorbouwend op die parkeergebieden. We zien dat de parkeertijden namelijk worden veranderd. Nou weet ik niet welke straat welke parkeertijden hebben, maar ik weet wel dat er in het noorden van of het ... Aan de rand van Rijswijk er wordt gerekend met een betaald parkeren vanaf 18.00 uur. Ik zie dat in de nieuwe plannen dat 12.00 uur wordt. Dan denk ik van, maar waarom is dat zo? Want ik kon de beargumentering daarvan ook niet vinden. Ik weet dat die straten tot nu toe om 12.00 uur best wel leeg zijn, omdat iedereen aan het werk is. Dus zijn daar parkeeronderzoeken voor gedaan om die tijden op deze manier zo in te stellen? Of wat is de redevoering dat we dat precies doen? Als we dat dan gaan veranderen, dan vraag ik me af wat er gebeurd is met de regel waarin we de straat zelf consulteren om betaald parkeren toe te passen. Want volgens mij, of in onze optiek, was dat best wel een succesvolle regeling, waarin bewoners zelf konden instemmen met betaald parkeren, ja dan te nee. Ik vraag me af, waarom willen we dat nu schrappen? Onze laatste vraag die gaat over geld. Dat is dan om af te sluiten, om het kringetje weer rond te maken, ook iets wat het CDA benoemde, is dat wij ooit hebben gezegd dat parkeerbeleid natuurlijk geen verdienmodel mocht zijn, maar met de laatste kadernota is dan toch anders besloten. Ik zie dat we het parkeerregime redelijk uitbreiden en dat we

denk ik, maar dat is mijn inschatting, ook best wat meer inkomsten gaan krijgen vanuit de parkeergelden. Ik vroeg me af of er ook een inschatting is gemaakt vanuit de gemeente hoeveel we dan wel dan niet gaan ... Meer gaan verdienen of meer gaan opbrengen met deze nieuwe regels rondom parkeren. Daarmee wil ik mijn tweede termijn ... Of mijn eerste termijn sluiten.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Geef ik het woord aan wethouders Van de waart, gaat uw gang.

Mevrouw Van de Waart: Dank u wel, voorzitter. Daar is hij dan, de parkeernota. We hebben het al heel veel over parkeren gehad hier. Iedere keer refereerden we naar dé parkeernota, waarin inderdaad deels nieuwe dingen, maar vooral ook heel veel dingen staan die u al eerder op een andere manier heeft besloten of die we al eerder hebben gedaan. Zoals verwacht, komen daar heel veel vragen over en ook heel veel verschillende meningen. Aangezien de meningen nogal uiteenlopend zijn, denk ik dat ik namens het college een stuk heb mogen neerleggen wat redelijk in het midden ligt, om maar zo te zeggen, politiek gezien. Wat ik nu ga doen, is in ieder geval proberen zoveel mogelijk alle vragen te beantwoorden. Wat misschien nog wel even goed vooraf is, want ik zei volgens mij van de week nog grappend, ik had me niet voor kunnen stellen dat ik ooit een stuk zou brengen wat de ondertoon is, Rijswijk is voor de Rijswijkers. Maar als het gaat over parkeergebied, is dat eigenlijk wel de ondertoon die in dit stuk is, dat we echt de parkeerruimte die we hebben en die is inderdaad schaars willen reserveren voor de Rijswijkse bewoners, ondernemers en hun bezoekers. Dat is denk ik een van de problemen die we proberen op te lossen, is, in de gebieden daar waar veel geparkeerd wordt door mensen die naar de burens moeten, om maar zo te zeggen, dat we daar proberen echt een andere oplossing voor te bedenken. Dat is denk ik ook een van de dingen die veel ruimte gaat opleveren. Bijvoorbeeld in een wijk die al eerder veel besproken is, Leeuwendaal, zie je dat de parkeerdruk heel hoog is, maar ook dat er regelmatig geparkeerd wordt door mensen die vervolgens op de tram stappen. Om dan maar gelijk het antwoord geven op een van de laatste vragen, waarom is er gekozen voor een van die tijden? Zeker in dat gebied, rond Oud Rijswijk, uit te breiden vanaf 12.00 uur. Dat is nu van 06.00 uur tot 12.00 uur en wat je ziet, is 06.00 uur eigenlijk te laat is, omdat mensen die Den Haag bezoeken en met de tram gaan, sommigen gaan naar Delft, maar de meesten gaan naar Den Haag, gewoon later terugkomen. Als jij bijvoorbeeld ... Niet iedereen werkt tot 19.00 uur 's avonds, om maar zo te zeggen, dus dan kom je thuis, kun je je auto niet kwijt. Dus er zit gewoon een deel op de dag, niet iedereen heeft standaard werktijden, om maar zo te zeggen, waarin je je auto gewoon niet kwijt kan. Om dat te voorkomen, doe je ook betaald parkeren 's middags. Het maakt voor vergunninghouders niet zoveel uit. Je gaat ook niet meer voor je vergunning betalen. Dus we breiden de tijden uit, zodat we proberen te voorkomen dat de mensen die dit vooral gebruiken als parkeerplek om op de tram te stappen, daar weggaan. Dat helpt alleen als je dat in het hele gebied van Oud Rijswijk doet, omdat daar veel gebruik van gemaakt wordt. Hij zit ook in Plaspoelpolder. Dat was al even voorafgaand aan een van de vragen. Dan begin ik bij de gevoelens, voorzitter, van de VVD, over negatieve ... Over parkeren. Dan heb ik toch zo mijn best gedaan om daar het mooie midden in ... Volgens mij staat er letterlijk in het stuk dat het auto ... De auto ook welkom blijft in Rijswijk, maar dat we inderdaad wel een ruimteafweging te maken hebben en dat dit stuk dus gaat over, waar is dan wel die ruimte voor die auto te parkeren. Dat we daarin andere afwegingen te maken hebben, juist door de groei die we hebben als stad, dan bij wijze van spreken in de jaren 80, is denk ik wel evident. Maar zeker niet mijn bedoeling om te zeggen dat je niet met je auto mag komen en dat je niet mag parkeren. Maar er zijn dus wel andere voorwaarden aan vol... Dus ik hoop dat daarmee de gevoelens in ieder geval misschien met een andere bril even gelezen kunnen worden. Want ik denk dat je hem ook anders kunt lezen. Dit gaat eigenlijk helemaal over, waar kun je straks wel parkeren? Hoe zorgen we dat als Rijswijkse bewoners, Rijswijkse ondernemen, wel onze auto kwijt kunnen? Want daar zijn eigenlijk de meeste van die maatregelen

op bedoeld. De nieuwe gebiedsontwikkeling ... Ik probeer ze gewoon een beetje af te pellen, jongens. Dan kom ik vanzelf wel, als jullie dubbele vragen hebben gesteld. De nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daar staat een definitie en die is gewoon gekoppeld aan de mobiliteitsstrategie die u eerder heeft vastgesteld. Het is natuurlijk wel zo dat in de toekomst ... Kan er een nieuwe gebiedsontwikkeling komen. Ik bedoel, voorlopig zijn we nog wel even zoet met de gebieden waar we op dit moment in ontwikkeling zijn. Maar ik maar noem maar heel even, ik kan me zo voorstellen dat er nog iets rondom het station komt. Dat is natuurlijk nog wel een gebied waar we misschien met zijn allen hopen dat daar nog eens wat gebeurt in de toekomst. Dan kan ik me voorstellen dat u een gebiedsontwikkeling vaststelt, dat daar ook gewoon een kader voor komt en dat u daarmee ook de uitgangspunten die hierbij horen bij betreft. Maar in eerste instantie gaat het over de gebiedsontwikkelingen die we met elkaar continu bespreken. Dus de Bogaard, het Havenkwartier en rondom de Lange Kleiweg en natuurlijk in Rijswijk Buiten zijn we nog bezig. Dan pak ik maar heel even toch ... Want u stelde daarvoor tussendoor een andere vraag, maar u vroeg aan, waarom staat dan Parkrijk? U zegt, die afspraken ken ik niet. Daar verraste u mij wel wat, want er is al behoorlijke besluitvorming geweest over deze gebieden. U bent dan misschien verrast, maar dat vind ik opvallend. Hij staat sowieso in de mobiliteitsstrategie en daar staat ook het kaartje en daar staat letterlijk ook Parkrijk in en daar zitten ook al die andere gebieden in die we dus als nieuwe gebieden hebben geduid, inclusief een cirkel van 500 meter daaromheen. Het staat ook in de ... Sorry, werd ik geïnterrupteerd? Ik was bezig met ...

De voorzitter: Mag pas in de tweede termijn.

Mevrouw Van de Waart: Sorry. Mocht u dat toch niet helemaal duidelijk zijn, dat daar besluitvorming is geweest, is er in ieder geval ook naar gerefereerd in de verschillende financiële stukken, niet ... Dat ging natuurlijk over financiën, maar daar is uitgebreid aan gerefereerd, zowel in de kadernota als in de begroting, als wel ook in de bestemmingsplan Pasgeld West. Dus dat ging over Pasgeld. Dan kunt u wel vragen van, waarom moet dat dan in die wijk? Want stel dat u gaat meten ... U heeft het dus wel degelijk eerder besloten. Maar als ik gewoon inhoudelijk kijk naar Parkrijk, krijgen wij wel degelijk op dit moment klachten over parkeren. Mensen verwachten daar ook over ... Daar kunt u van alles van vinden, maar wij krijgen klachten. Waarom is dat? Er zijn metingen gedaan in die zin, als je ziet, dus mensen hebben parkeren op eigen terrein. Dat zit ook een die deelhofjes. Die worden zelfs bij tellingen 's nachts, dus dan zijn de meeste mensen toch thuis, voor 80 procent gebruikt. Dus wat je ziet, is dat mensen gewoon die plekken niet allemaal gebruiken. Dat is natuurlijk zonde, want daardoor kunnen andere mensen die die plek niet hebben, kunnen daar dan geen gebruik van maken. Een ander voorbeeld is, we hebben een hele goed draaiende supermarkt, ik mag natuurlijk geen merknamen noemen, in het gebied en omdat dat natuurlijk niet in... Daar zijn wel parkeerplekken voor gemaakt, maar in principe kun je overal parkeren. Dus je ziet ook, want die is ook 's avonds open, dat er ook uitgebreid geparkeerd wordt in de wijk. Als u mij vraagt, moet het nu? U heeft dat vastgesteld. Ik heb ook in de uitvoeringsagenda aangegeven, in principe staan we klaar om dat dan uitvoering te geven. Als u straks met zijn allen besluit, dat moet op een andere timing of dat moet later, in plaats van dat moet nu, zullen we maar zeggen, dan denk ik dat we met elkaar af moeten spreken, wanneer doen we dat wel, om te voorkomen dat de overlast toeneemt? Want je ziet dus, de Machinist wordt nog gebouwd. Zijn natuurlijk ook weer veel appartementen. Er wordt nog bijgebouwd, dus dan neemt die overlast natuurlijk toe. Het is toch ook een gedeelte waar, in Parkrijk, waar met een lagere parkeernorm is gebouwd. Er komt straks Pasgeld bij. Tenminste, dat hopen we met zijn allen, als de Raad van State-procedure is opgelost. Dat is ook met de lage parkeernorm, dus dan krijg je dus parkeerders uit Pasgeld in Parkrijk. Gaan we eerst wachten tot die mensen allemaal grotere problemen hebben, of gaan we toch proactief, zoals we dus eerder hebben vastgesteld, dat invoeren? Dus daar zit wat mij betreft, als u dat enorm omhoog zit om dat nu te

doen, best wel ruimte om te kijken, wanneer wil je dat dan wel doen? Even kijken. Dat was even ten aanzien van Parkrijk en de verrassingen daarover. Even kijken. U noemt nog een voorbeeld over Broekpolder Hoornwijk, P+R-locatie. Ik kan het ... Ik weet welke locatie u het over heeft. Er zitten in ieder geval voldoende mogelijkheden in het kader zoals het er nu ligt om daar dus wat mee te doen. Zelfs als het niet om bewoond gebied gaat. Daarom heb ik speciaal die ... Het hoofdstuk over bijzondere gebieden gedaan, want er zijn meer gebieden waar het soms lastig is om over een wijk te spreken en over ... Te kijken wie dan allemaal de belanghebbenden zijn, dat je toch iets kunt met een parkeerregime. Iemand noemde dat net ook al heel even over, ik weet niet meer wat precies de woorden waren, maar overlast door parkerende bij bijvoorbeeld onze parken, dus dat mensen daar vooral een auto parkeren. Dat zien we op meerdere plekken. Dat is nu een ... Zijn vaak plekken die niet bij de wijken horen en waar we eigenlijk nu niks kunnen met het huidige parkeernota, dus dat is lastig. Dat resulteert zich bijvoorbeeld in een gesprek met tennisverenigingen die in Overvoorde zit. Eigenlijk kunnen we daar nu niks mee. We hebben daar geen handvaten voor en dat zou je nu met de nieuwe regeling wel kunnen. Dan kun je alsnog zeggen van, dat hoeft niet helemaal betaald, betaald parkeren te zijn. Want je kunt het eerste uur gratis doen bijvoorbeeld en je kunt daar de regeling voor verenigingen doen, zodat je je kunt aanmelden als je binnenkomt. We hebben allerlei instrumenten in ons instrumentenkoffertje om daar vervolgens iets mee te doen. Maar wel om die overlast weg te halen. Parkeren op eigen terrein, geen vergunningen. Er waren meerdere mensen die de vraag stelden. Dat zijn de afspraken die we gemaakt hebben. Waarom doen we dat? Dat is eigenlijk vooral om de mensen die er al wonen, want zeker bij de binnenstedelijke verdichting gaat het over al drukbevolkte gebieden, waar je eigenlijk al heel vaak, zeker in het centrum van Rijswijk, al gewoon veel auto's hebt op straat, om die niet extra te belasten. Dus maken we afspraken over dat je zelf parkeert op eigen terrein, maar ook je bezoekers. Dus heel even voor het beeld, dat bezoekers niet kunnen parkeren, dat is niet waar, maar dat is in de regeling voor de ontwikkeling gedaan. Bezoekers kunnen ook in de parkeergarage parkeren. Daar wordt ook in de parkeernormen rekening mee gehouden. Dat het soms niet gebeurt, want een heel mooi voorbeeld is altijd The Minister, die komt achter The Minister, omdat daar dus nu daarachter geen betaald parkeren is. Dat konden we ook niet met de huidige regels zomaar regelen. Dus wat je ziet is dat de bezoekers denken, nou, ik sta hier eigenlijk wel prima in de J. C. Storkstraat zullen we maar zeggen. En dan hebben vooral de bestaande bewoners daar overlast van en worden eigenlijk de plekken voor de bezoekers die geregeld zijn in die de parkeergarage niet gebruikt. En dat zien we ook aan de cijfers, want die zijn heel laag. Dan kun je denken, krijgen die mensen geen bezoek? Nou, waarschijnlijk wel, maar die staan in ieder geval niet in de parkeergarage. Is dat dan, om nog even aan te sluiten, is dat dan niet zielig voor die mensen in dat nieuwe huis? Nou, dat is wel een keus, hè. Op het moment dat je dus daar komt kopen of komt huren weet je gewoon, dit is gebouwd met andere parkeernormen. Rijswijk is aan het veranderen, dus het wordt wel actief gecommuniceerd en ook wat de regels daarover zijn. En er zitten ook bedingen op dat als huizen worden doorverkocht of doorverhuurd, dat dat continu zeg maar actief wordt gecommuniceerd. Waarbij het inderdaad niet standaard meer een recht is dat je bij iedere woning twee auto's kunt parkeren, dus dat is natuurlijk een keus. Dan zou je ... Even kijken. Nee, laat ik me even aan de volgorde houden, want anders dan raakt iedereen in de war. Ja, deze koppel ik ook even, wie nou een vergunning houdt, houdt die in eerste instantie. Nou, dat is ook zo. Heel even voor de situatie, want ik koppel even een paar vragen aan elkaar. De wijken waar nu enorme druk is, ik pak toch even Leeuwendaal als voorbeeld, want dat is een van onze drukst bezette parkeertechnische wijk. Er zijn een aantal dingen aan de hand. Eén, als we nou al die parkeerders die vervolgens naar Den Haag gaan eruit halen in eerste instantie, dan denk ik dat dat iets doet al met de parkeerdruk. En dan blijft het nog een drukke wijk, maar dat gaat echt wel iets betekenen. Dan hebben we gezegd, er zijn niet heel veel mensen met een derde en vierde vergunning. Dus laten we het probleem ook niet groter maken dan het is, laten we daar even eerlijk zijn. Maar we hebben wel

gezegd, als het is dat je een wijk hebt waarin het dus echt met de eigen bewoners heel druk is, moet je dan een soort van eindeloze stroom aan parkeervergunningen geven? Is dat eigenlijk wel eerlijk? Want mensen betalen ook voor een parkeervergunning, moet je niet gewoon heel eerlijk zijn over de verdeling van die parkeervergunningen en die ruimte in de wijk? En daardoor hebben we gezegd van, goh, dan is het eerlijker dat je in ieder geval met je eerste auto daar terecht komt, in heel veel gevallen ook met je tweede. Maar als het dus zeg maar echt ... En hoe meten we dat? Nou, gewoon zoals we normaal ook parkeerdruk meten. Dus we weten op een gegeven moment krijg je ook klachten uit de wijk van, het is hier zo druk. Dan ga je gewoon meten wat de parkeerdruk is. En dan zeggen we gewoon in eerste instantie, nou, sowieso alle derde en vierde en dan gaan we echt niet bij mensen aanbellen en die parkeervergunning terughalen. Maar het is in ieder geval zo dat je die in ieder geval niet doet. Nou is er angst dat je ook je tweede parkeervergunning niet krijgt. Dat zou op hele lange termijn in principe met deze parkeernota mogelijk zijn. Ik moet wel eerlijk zeggen, op dit moment zie ik geen wijk waar dat per direct gaat gebeuren, even voor de duidelijkheid. Maar dat staat er nu in als instrument die je hebt om dat te kunnen doen. Waarom zie ik dat niet per direct gebeuren? Omdat we ook heel erg inzetten op die tijden en het weren zeg maar van andere auto's in die wijken. Als u zegt, ik probeer af en toe ook even ruimte te geven van, goh, we willen het helemaal niet hebben over überhaupt die tweede vergunning, dan haal je die derde en die vierde. Maar ik zou wel als advies meegeven, laten we niet eindeloos parkeervergunningen geven als er eigenlijk die ruimte niet voor is. Want dat is eigenlijk ook geen eerlijk verdelingssysteem, want dan is gewoon de eerste wie thuiskomt en die een werkrooster heeft waarbij je niet lange dagen maakt of waar je geen nachtdiensten hebt, eigenlijk de spekkoper want die heeft als eerste parkeerplek. Ja, u had ook wat vragen over die wachtlijst. Nou, vooralsnog is die er dus niet, het gaat in eerste instantie om derde en of vierde. We willen in ieder geval de situatie creëren waarin je altijd een eerste auto kwijt kunt. Wat we nog niet uitgewerkt hebben is, stel dat je echt in een situatie komt, omdat het gewoon echt nog helemaal niet aan de hand is op dit moment, dat je een wijk hebt waarin mensen denken van, nou, we gaan toch met zijn allen vier auto's kopen. Wat je dan doet zullen we maar zeggen op momenten dat je ook bestaande parkeervergunningen hebt? Dat is op dit moment gewoon nog niet aan de orde. Het gaat vooral over de nieuwe parkeervergunningen. Dus die hou je ook in eerste instantie gewoon. Ja, in eerste instantie is ook gewoon, misschien is dat woord eerste instantie, roept dat gevoelens op, maar dat is eigenlijk ook gewoon de bedoeling. Je houdt gewoon je parkeervergunning als je die nu hebt. En als je verhuist dan heb je hem natuurlijk niet, dan vraag je hem in een andere wijk aan. En het is niet zo dat je die kunt verkopen aan je volgende bewoner, maar het is nu wel zo geregeld dat die volgende bewoner dus wel gewoon ruimte is voor een parkeervergunning. Even kijken, we gaan over naar onderhand vergunning werknemers. Dat zijn in principe de bedrijfsvergunningen. Dus bedrijven kunnen voor hun werknemers bedrijfsvergunningen doen. Tenzij je dat zelf regelt met je werkgever dat je je parkeervergunning als je veel thuiswerkt, dat op een andere manier financieel regelt. Maar als je bedrijf het regelt voor jezelf is het een bedrijfsparkeervergunning. Daar hebben we ook verschillende opties voor, maar dat gaat misschien te ver om die nu allemaal uit te leggen. Misschien straks bij de Plaspoelpolder, bewaren we die. Die bezoekers had ik gehad. Hoe is de parkeernorm tot stand gekomen? Nou, misschien wel toch even, wat eigenlijk nieuw is in dat stuk is dat er überhaupt een kader voor die parkeernorm instaat. Want die werd eigenlijk altijd gewoon vastgesteld door het college. En wat ik eigenlijk u in handen heb gegeven is dat er een norm in staat waarbij u zegt, dit is de norm die wij als raad vaststellen. En college, u heeft binnen deze norm uw werk te doen. Die normen die er nu staan zijn eigenlijk de normen die we afgelopen jaren hebben gebruikt. Dus dit is eigenlijk, ja, ik hoop dat u het ook bijna erkent. Nou, dan verwacht ik niet dat u ze allemaal uit uw hoofd kent, maar dat zijn eigenlijk de normen die we gebruikt hebben bij alle verschillende projecten. Sommige aan de onderkant, sommige aan de bovenkant. Dus dat is eigenlijk de bandbreedte die we nu al gebruiken, daar zit

eigenlijk niet zo heel veel gek in. Als u het toch vindt, vertel het vooral, maar dat is in ieder geval wat we hebben opgeschreven. Dus daar zit in ieder geval geen vernieuwing in. De vernieuwing zit wel in dat u dat dan vaststelt en dat het kader is voor het college om binnen te werken. Ik heb nog heel even onduidelijkheid over het regime. Heel even kijken hoor. Ik heb die vraag niet zo goed. Nou, dan moet u die straks maar heel even herhalen, alstublieft. En u maakt zich nog zorgen of deelauto's boven privéauto's gaan? Nou, niet zozeer erboven, want iedereen heeft dus recht op een eerste en tweede parkeervergunning. Maar het is wel zo dat de deelauto's ook echt een plek in de wijk krijgen, omdat ze daarmee ook een deel van de parkeerdruk oplossen. Want dan heb je dus minder auto's nodig, dus daar worden parkeerplekken voor gereserveerd. Dat is overigens nu al zo voor de private aanbieders, dat daar parkeerplekken voor gereserveerd zijn. En soms worden die al wel ingevuld en soms niet, maar die staan al gewoon ingetekend. Oké, ik neem even een slokje, mensen. Het CDA heeft het gevoel, voorzitter, dat een heleboel dingen erin staan zoals afgelopen 10 jaar zijn gedaan. Dat is deels waar en deels niet waar. De normen zijn eigenlijk hetgeen wat u afgelopen 10 jaar heeft gedaan. De regeling, laten we actief zodra Den Haag iets doet daarop inspringen, heeft u volgens mij naar aanleiding van een flinke discussie ook al met elkaar afgesproken. Dat is allemaal niet nieuw. De gebieden waar nu de tijden van twaalf tot twaalf worden uitgebreid, die gebieden zijn allemaal niet nieuw. Dus daar worden de tijden ingepast. Wat wel nieuw is, ik probeer even uit mijn hoofd, is dat we drie verschillende tijdszones met elkaar afspreken. Dus eerst was dat toch per gebied werd dat vastgesteld en eigenlijk geven we nu aan, laten we dat niet versnipperen. Laten we zeggen, je kiest in principe uit drie verschillende tijdsgebieden, dus van zes uur 's avonds tot twaalf uur 's nachts is de basis. Dus daarom staat er nu een kaartje in, en dat is niet om het raadslid van Beter voor Rijswijk, voorzitter, gerust te stellen. Dat is niet de ambitie om alles helemaal uit te rollen. Ik kan niet uitsluiten dat dat uiteindelijk gebeurt, want het ligt ook een beetje wat de burens gaan doen. Maar dan zie je in die tijdzones wat dan in principe de basisafspraken zijn over welke tijden je het dan in eerste instantie hebt. Dus bijvoorbeeld je ziet de Strijp nu erin staan. We zijn helemaal niet van plan om nu gelijk de Strijp te doen. Maar als de Strijp last gaan krijgen van regelingen uit Den Haag is het logisch om te beginnen bij de van zes tot twaalf, omdat je daarmee meestal aansluit bij Den Haag. Dan hebben we dus die van twaalf tot twaalf, omdat daarmee de bedoeling is dat je dus die parkeerders die hier parkeren vervolgens gaan werken ergens anders uitsluit, dus dat is echt daarmee bedoeld. Dat is dus voor wijken waar je niet zoveel openbaar vervoer hebt en dus niet zo aantrekkelijk bent om te gaan parkeren en vervolgens daar weggaan is dat minder interessant. En dan hebben we eigenlijk het regime dat past bij Bogaard en omgeving omdat je daar echt gemengd heel zeg maar dichtbevolkt gebied hebt met wonen, maar ook met werken. Dus je hebt daar wel de openingstijden van de retail en de horeca, maar ook mensen die weer terugkomen om gewoon thuis te komen, van wat ze dan ook gedaan hebben die dag. Dus dat is ook nieuw. En wat ook nieuw is, en dat heeft Wij. Rijswijk goed gezien, is dat de draagvlakregeling eruit is. En de draagvlakregeling dat vond Wij. Rijswijk een hele succesvolle regeling. En in de praktijk is gebleken, dat hebben we wel afgelopen 10 jaar geleerd, dat dat eigenlijk helemaal niet zo is. Het klinkt namelijk heel charmant, het klinkt ook bijna democratisch, maar de vraag is of dat het zo is zo democratisch? Want wat blijkt is dat je eigenlijk, nou, ook de vraag is, welk gebied pak je dan? Er zitten altijd mensen in een gebied die heel veel overlast hebben, die heel graag zo'n parkeerregeling willen. Maar er zitten altijd mensen die bijvoorbeeld of überhaupt geen auto hebben en denken, joh, nou, ik heb daar geen zin in. Of die net in de straat wonen waar je geen last hebt en die gaan allemaal tegenstemmen. En de ervaring leert dat je dan eigenlijk altijd een nee krijgt. Dus dat weet je al van het antwoord. Dus de vraag is, geeft dat echt een goed beeld van de werkelijkheid? Je ziet dat mensen echt naar hun eigen straat kijken en niet naar het gebied, dus ze laten eigenlijk hun buurstraten daarmee vaak voor langere tijd in de problemen zitten. Pak toch even, voorzitter, het voorbeeld achter The Minister. Daar zie je echt dat we voor die mensen niks hebben kunnen doen, omdat we met deze situatie te maken hebben,

terwijl ze echt serieuze problemen hebben. Wat hebben we daarvoor in de plaats gebracht, om even antwoord te geven, wat is nieuw? Dat je toch echt serieus op die 90 procent moet meten in een gebied. En dat doen we echt niet kleinschalig, zullen we maar zeggen. Dus je pakt dat hele gebied waar echt een probleem is en dan pak je een 200 meter wandelgebied eromheen. Daar hebben we volgens mij met de Godfried Bomans ook uitgebreid over gehad, een wandelgebied eromheen. Voor heel veel mensen is 200 meter al heel ver weg hè, dus dat vinden ze al heel ver weg om dat te parkeren. Maar pak die 200 meter eromheen en dat gebied moeten ze 90 procent meting hebben. In twee weken zeg maar drie keer meten, dan een 90 procent meting. Dus je gaat echt niet zomaar wat doen, dan is er echt serieus wat aan de hand. Dus daarmee zit je meer op feiten en minder op zeg maar individuele meningen. Hoewel ik erg van de participatie ben weet ik niet of het draagvlakonderzoek nou altijd zo, echt zo democratisch en, nou ja, echt een goed beeld van de werkelijkheid was? Dus die zit daar niet meer in, dus dat is ook nieuw. Heel even kijken. CDA was de eerste die ook begon over het geld en over de begroting. Ik begrijp heel goed dat in de discussie van de Kadernota vorig jaar het hierover ging en daardoor de associatie is dat parkeren gaat alleen om geld. De Kadernota die voor u ligt gaat daar niet over. Sterker nog, er zit niet eens één tarief in, want zelfs de nul euro tarieven heb ik als gereduceerd tarief opgeschreven. Ik ben helemaal niet van plan om die nul euro trouwens aan te passen, maar om juist helemaal geen tarieven hierin te schrijven. De tarieven gaat u over, dat gaan we ook niet veranderen. Dit gaat dus echt over het gebruik zeg maar van parkeren en parkeertijden en parkeervergunningen voor de juiste plek voor de auto en vooral overlast beperken. Dat betekent ook dat u er in de toekomst daar andere gesprekken over kan maken. Dat dat vorig jaar natuurlijk gedwongen door financiële tekorten een ander gesprek opleverde, dat erken ik ook en ik denk jullie allemaal ook. Dat is niet de bedoeling van deze Parkeernota, maar uiteindelijk gaat u over de parkeertarieven op een ander moment. Zit hier niet bij, gaan we ook niet over besluiten. Het is natuurlijk wel zo, als je de tijden uitbreidt, dat niet door de parkeervergunningen, want de parkeervergunning blijft even duur, maakt niet uit of die tijden lang zijn of kort zijn, maar wel voor degene die op straat betalen, daar wordt natuurlijk wel de inkomsten hoger van. Hoewel ik niet, ik weet niet of je per se langer blijft of zo. Maar het is natuurlijk wel zo dat als je nu 's middags komt in een gebied waar het nog niet is, moet je dan wel betalen. Maar de redenatie daarvan zit niet achter de inkomsten, maar achter het terugdringen van de overlast. Even kijken hoor. Beter voor Rijswijk. Ja, ik ben al halverwege.

De voorzitter: Sorry, wethouder Van de Waart, ik onderbreek u heel even. Met vriendelijk verzoek aan de publieke tribune om iets zachter te praten, want het echoot. Yes. Oké, dank u wel. Gaat u verder?

Mevrouw Van de Waart: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik moet heel even zeggen dat ik vond raadslid van Beter voor Rijswijk wat lastig te verstaan. Dus als ik sommige dingen niet goed heb begrepen, dan doe vooral in de tweede termijn nog een keer. U gaf aan, goh, ik heb toch het beeld dat het college erg in de lead is en waar hebben wij als raad nog een rol? Nou, eigenlijk heb ik bijzonder weinig aangepast over waar zeg maar de rollen liggen op dit moment. Dus dat kan misschien zijn dat u daar een ander beeld over heeft. U gaat in ieder geval over deze Kadernota. Daarmee gaat u heel duidelijk de kaders aangeven van wat het college gaat doen. Maar bijvoorbeeld zoals bij de Plaspoelpolen merkt u ook de aanduiding van de gebieden. En het parkeerregime is een collegebesluit, maar de tarieven gaat u dan weer over. Dus daar zijn een heleboel dingen waar het college al over ging en dat is niet veranderd met deze Kadernota. U had het beeld dat, nou, daar had ik het al over gehad hè, over dat alles in Rijswijk. Ja, ik heb geen glazen bol en het zou best kunnen dat het in de toekomst zo is, maar dat is niet het doel van deze Parkeernota an sich. Dat is echt het inspelen op problemen op dat moment dat ze er zijn, bijvoorbeeld omdat Den Haag iets gaat doen of Delft iets gaat doen of omdat er inderdaad een gebiedsontwikkeling is. Het is nog steeds zo dat wijken waar geen

problemen zijn, hoeft dat dus niet. Even kijken hoor. Bezoekersvergunning heb ik het al over gehad. Ja, u pleit nog steeds, dat kan ik me herinneren dat het nog eerder is geweest, voorzitter, voor een vergunning voor de bewoners. Nou, de vergunning voor de ondernemers voor heel Rijswijk is ook vaak omdat dit ondernemers betreft die een bezigheid hebben die ze ook op verschillende plekken in Rijswijk moeten uitvoeren, dus dat heeft meestal ook echt een reden. En dan kan ik me voorstellen dat je als bewoner graag ook op verschillende plekken bent, maar het is echt een bewuste keus om één gebied te laten parkeren. Omdat we anders met zijn allen met de auto op de zaterdagmarkt in Oud Rijswijk staan en dat past gewoon niet. Dus dat is een hele bewuste keus, omdat we daarmee bepaalde gebieden zwaarder belasten dan andere gebieden. En daar ook gewoon mensen wonen die graag hun eigen auto kwijt willen. Volgens mij heb ik die rem op vergunningen, ik noem het de rem op vergunningen, maar een vergunningenplafond heb ik volgens mij uitgelegd. Ook eventueel welke ruimte daartussen zit. Mocht u daar enorme gevoelens over hebben van, gaat het allemaal goed komen? Het is vooral bedoeld om enigszins een plafond aan te kunnen brengen, zodat het eerlijk verdeeld blijft en mensen altijd een eerste vergunning kunnen krijgen. Het dubbel grondgebruik. Nou, zoals die nu staat is die vooral natuurlijk ook bedoeld voor de nieuwbouwgebieden. Daar zitten we natuurlijk bovenop met zijn allen, u ook. Dat er heel vaak over parkeergarages of ondergronds parkeren of in het pand zeg maar parkeren is, zodat de buitenruimte of boven op het dak groen kan zijn. Nou, we hebben onlangs natuurlijk Sijthoff hier langs gehad en dan zie je dus dat ze ook met het parkeren dat mooi weten in te breiden. Ja, als u het aan mij vraagt, ik zou dat ook heel graag meer willen in bestaand gebied. Dat vraagt natuurlijk altijd wel een flinke investering, dus dat is denk ik nog wel een gezamenlijke ambitie dan die we voor de toekomst zouden willen hebben. U vraagt zich af of de participatie wel voldoende is geweest? Nou, er is rondom de mobiliteitsvisie heel veel participatie geweest. Ook op het thema parkeren, specifiek op het thema parkeren. En daarnaast zijn er een aantal bijeenkomsten geweest en daar zitten de verslagen van in de bijlage. En dan is het ook zo dat je merkt dat mensen vaak geïnteresseerder zijn in participatie op het moment dat het echt hun eigen gebied betreft. Dus als we bijvoorbeeld bij de Plaspoelpolder hebben we ook uitgebreid met mensen gesproken om ook te kijken, wat is nou de situatie? Wat wil je voor specifieke bedrijven bijvoorbeeld in dit geval in een specifiek gebied doen? Want dan gaat het ook echt mensen direct aan. Wat vindt de gemeente Den Haag van onze Parkeernota? Ik heb het ze niet gevraagd. Ik denk dat ze het wel herkennen, dat wij ook graag willen dat ons grondgebied is voor onze eigen bewoners als het gaat om parkeren en voor onze ondernemers. Maar ik zal het eens vragen. Nou, u was niet als enige enthousiast over de wielklem. U vroeg ook nog over een pauze bij de boetes op bezwaar. Zoals u weet valt dat onder mijn collega Werner Van Damme, dus dat kan ik niet direct beantwoorden. Maar deze vraag kan ik wel even meenemen. Ik kijk heel even naar links. Oké, GroenLinks. O, dan gaan we even over wat anders. Zal ik die even straks aan het eind doen, ik doe de fietsen even aan het eind. Rijswijks Belang pleit om parkeerplekken te creëren. Nou, dat doen we natuurlijk ook heel veel, want eigenlijk bij al die nieuwe gebiedsontwikkelingen worden nieuwe parkeerplekken gerealiseerd. Alleen dat wordt wel in mindere mate gedaan ten opzichte van het aantal bewoners. Dus er komen wel degelijk heel veel parkeerplekken bij. Als je alleen al kijkt bij zo'n site of hoeveel parkeerplekken er zijn, dat is enorm. Nou, ik noemde dit voorbeeld omdat we die als laatste hebben gehad, maar dat verschilt dus wel per project hoeveel parkeerplekken je erbij doet. Dus onderaan de streep hebben we straks veel meer parkeerplekken in Rijswijk. Dus dat was denk ik ook een beetje het pleidooi van GroenLinks van, komt het dan wel goed met de andere zaken? Heel even kijken hoor. PG&R had het over de omliggende gemeenten. Dan moet ik heel even, die heb ik te snel opgeschreven, of dat ik het terug kan vinden. Een beetje ... Nou, mijn document doet het even niet goed. Die loopt vast. O, wacht even. Die hou ik heel even vast, want ik kan even die, ik heb even niet zo goed opgeschreven wat de vraag was. Ja, bewoners worden altijd geïnformeerd, want dat was uw vraag. En dat gaat met name op het moment dat het echt hun betreft. Dus als de regeling echt voor

hun gebied van belang is. U had ook nog een vraag over de omliggende gemeenten. Sorry, die kan ik even niet zo snel reproduceren. PvdA doet ook nog een oproep dat het eerst inhoudelijk en financieel is. Ja, ik hoop dat u ervaart dat deze Parkeernota heel erg inhoudelijk is. Dat de afwegingen ook gaan over welke keuzes je maakt, welke overlast je aanpakt en in welke bieden je dat doet en dat je daar differentiatie in maakt. En dat we zelfs hebben gekeken naar hele specifieke gebieden die we nu bijvoorbeeld in onze parken zien of bij een tennisvereniging of bij het Elsenburgerbos noem ik maar heel even waar ik zelf iedere dag langs fiets, waar ik wat van vind. Dus dat we juist eerste inhoudelijke afwegingen en dan de financiële afwegingen maken. En dat resulteert, want ik ben even kwijt wie dat ook alweer zei van, goh, dat moet je niet zeggen bij de Plaspoelpolder van, dat resulteert zich ook in cijfers. Ik weet dat er heel veel ambities zijn gemaakt rondom het behalen van financiële middelen voor de begroting. Ik moet eerlijk zeggen dat er inmiddels al een aantal keuzes zijn gemaakt en ook keuzes zijn gemaakt in wanneer we iets implementeren die al van invloed gaan zijn niet in positieve zin. Dus ik ... Uiteraard in overleg met het college hebben we echt voor de inhoudelijke keuzes eerst gekozen. Even kijken, ik neem pas ... Waar was ik gebleven? O ja, parkeren grote voertuigen. Ja, het is inderdaad zo dat je volgens de huidige regeling in principe met een groot voertuig, mits dat past en je natuurlijk niet midden op straat staat en geen overlast verzorgt, binnen tijden overdag mag parkeren. Dat is natuurlijk niet zo heel gek, want soms moet je verhuizen, heb je een groot voertuig nodig. Soms komt er iemand iets brengen. Dus dat soort auto's zeg maar mogen in principe op die tijden, mits ze geen overlast verzorgen, niet op de stoep staan en allemaal dat soort regels, gewoon in Rijswijk staan. Het kan niet overal hè, dus daarom zie je ook wel eens dat dat niet helemaal goed gaat en dan mag het ook niet. Hoe verhoudt zich dat tot de Plaspoelpolder? Op dit moment is de Plaspoelpolder eigenlijk de enige plek waar grote voertuigen echt de hele dag mogen staan. En met de nieuwe regeling, die straks ook op de agenda staat, blijven we dat faciliteren. Maar het wordt betaald gebied en dus moeten we daar iets anders voor regelen. Maar dat is eigenlijk nu al de enige plek waar dat mag. En dat verandert eigenlijk ook helemaal niet, behalve dat er een parkeerregime komt. U had het nog over laadpaalklevers en parkeertarieven. Als je aan een laadpaal staat in een betaald parkeergebied moet je ook gewoon betaald parkeren. En als je dat niet doet en de scanauto komt langs, krijg je een naheffing. Want je betaalt voor je energie, maar je betaalt ook gewoon de parkeerbelasting daarop. En hoe je laadpaalklevers tegengaat is natuurlijk weer een heel ander vraagstuk. En dat is inderdaad niet makkelijk, maar je betaalt in ieder geval voor het parkeren. U stelde ook, nou, de parken heb ik volgens mij al meerdere keren genoemd. Even kijken hoor. Dan ga ik nu toch heel even over dat fiets parkeren, want dan pak ik ze even bij elkaar. Want zowel GroenLinks als D66 hadden meerdere vragen daarover. Ik moet nu toch heel even mijn ... Ik zit heel even ... Momentje, voorzitter. Dank u voor het geduld. Lang leve de techniek. Ja, u vraagt over een aantal dingen over het fiets parkeren en dan met name in de bestaande wijken. Er staat een stuk in de Mobiliteit en Parkeren Uitvoeringsagenda. Die heeft u eerder van mij gehad. In hoofdstuk 8.2 om precies te zijn, allerlei dingen over fiets parkeren. Onder andere dingen over, dat gaat echt wat we aan het doen zijn al, uitbreiding van de stallingscapaciteit, plaatsen van fietsvlonders en fietscarroussels. En we hebben natuurlijk beloofd om een plan van aanpak op te stellen voor de weesfietsen, zodat we daar in ieder geval meer ruimte mee creëren. Nou moet ik wel heel eerlijk zeggen dat het in ieder geval eerst even blijft bij een plan van aanpak, omdat we daar nog middelen voor moeten vrijmaken. Maar dat Fietsplan is natuurlijk ook een belangrijk document dat eerder is vastgesteld en dan zie je dat de acties uit het Fietsplan komen dus terug in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Parkeren 8.2. En dat wordt ook volgend jaar weer geüpdatet, dus daar zitten een aantal dingen in. Dus ja, ik weet niet zo goed wat u dan in dit document zou willen hebben, maar in principe zijn er dus twee basisdocumenten waar het ook over fiets parkeren gaat. Dus laat u vooral weten als u dat hier dan concreter in wil, want het is wel degelijk een heel belangrijk onderwerp, maar inderdaad hebben we ervoor gekozen om het hier niet

in op te nemen. Tweede deel gaat over deelmobiliteit. In de Kadernota Parkeren nu wordt er wel degelijk op ingegaan in hoofdstuk 7.4. En dat gaat, daar wordt eigenlijk helemaal geen onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe wijken. Dus als u dat leest moet u dat lezen, dat is eigenlijk voor alle wijken. Er worden uitgangspunten eigenlijk voor de hele stad opgesteld, dus dat is niet anders bij bestaande wijken als bij nieuwe wijken. Wat ik u wel kan vertellen, en dat is iets wat u nog van mij krijgt, is dat er nog, dat we nog inzetten op een regionale aanpak van deelmobiliteit. Staat ook in die Uitvoeringsagenda. En die krijgt u nog van mij en ik hoop herfst dit jaar. En dat is natuurlijk iets waarom ik een beetje twijfel, omdat het iets wat we samen opstellen met de regio. En dat komt ook omdat we best wel veel dingen hebben gedaan al met deelmobiliteit in Rijswijk, maar het eigenlijk alleen maar beter wordt. En dan heb ik het niet eens alleen over de auto's, maar ook met andere deelmobiliteit faciliteiten om dat samen met de regio te doen. U attendeerde mij op de motie over dat deelmobiliteit met auto's ook in coöperatieve zin kan. Dus niet alleen vanuit private bedrijven, maar ook van bewonersinitiatieven. En daar wordt inderdaad momenteel wel degelijk aan gewerkt. Dus dat is inderdaad nog niet af, want dat was nog niet zo'n oude motie, maar dus onder de aandacht. Dus ik weet niet helemaal of dat voor u voldoende antwoord is of dat u daar nog iets van terug had willen zien in de Parkeernota? U vraagt vervolgens, nou ja, dit is ingericht op ... Strenger zijn met de parkeernormen is bedoeld ook om andere ruimte te creëren. Dat zie je denk ik toch het beste terug in de nieuwbouwprojecten. Dus daar zie je wel degelijk dat, dus de reductie van de parkeernormen en de plekken waarop we de parkeerplekken maken, uiteindelijk resulteert in plekken waar je ook groen kunt creëren, dus op daken of op andere manieren dat inrichten. Dus dat is denk ik waar je het beste ziet. In de huidige wijken zie je natuurlijk dat we vooral nog aan het worstelen zijn met het terugdringen van de enorm hoge parkeerdruk in sommige wijken. Dus dat het nog niet gaat over het vrijvallen van parkeerplekken, maar, nou ja, het zorgen dat iedereen zijn auto kwijt kan. Dus dat is natuurlijk wel een aandachtspunt. We hebben daar wel een initiatief voor, zoals fietsvlonders. Dus als mensen zelf met een initiatief komen in een straat en zeggen, wij hebben liever een fietsvlonder op een parkeerplek dan die parkeerplek, dan is daar wel een regeling voor. Dat is misschien niet helemaal wat u zoekt, maar dat is denk ik de situatie in de bestaande stad. En daar is het inderdaad nog niet zo dat we enorm grote ruimtes creëren voor spelende kinderen en fietsers, maar we hopen wel door de overlast zeg maar van mensen die parkeren op stoepen en het druk parkeren in ieder geval zorgen dat de openbare ruimte beter toegankelijk is voor, nou ja, of je nou speelt of dat je gewoon loopt of dat je met je rollator erlangs moet kunnen. Heel even, dat was over het fietsen. En GroenLinks had, sorry, D66 had ook wat over fietsen. En die vroeg, hoe wegen we dat, dat auto parkeren ten opzichte van het fiets parkeren? Ja, ik weet ook niet of dat nou per se een vraag is van, wegen we nou per se dat parkeren van de auto af tegen het parkeren van de fietsen? We hebben in ieder geval in de Fietsnota ook laten zien dat fiets parkeren heel belangrijk is. We zien ook eigenlijk dat we veel meer fietsnietjes ook hier en daar neerzetten dan dat het per se allemaal in plannen staat, als mensen dat willen. In de nieuwbouwprojecten zie je wel dat je heel duidelijk die afweging kan maken. Dus daar zie je ook dat er plannen komen waar je ook binnen je fietsen kan parkeren, dat daar extra ruimtes voor gecreëerd worden. Is niet helemaal antwoord op de vraag, maar er is ook nog niet echt een kader waarin je dat afweegt of zo, van zoveel auto's of zoveel fietsers. Maar ook daar zijn wel normen voor, dus dat je in nieuwbouwprojecten zegt, er moeten zoveel fietsen komen. Interessant initiatief om te kijken of dat je kunt kijken of dat je als je een zwaardere voertuig hebt meer moet betalen? Zover zijn we nog niet in Rijswijk, het zit in ieder geval niet in dit voorstel. Maar zoals dat gaat bij raadsbesprekingen, als u daar een meerderheid voor weet te krijgen, dan is dat aan uw raad. Een voorstel over het opladen aan de openbare weg. Daar ben ik ook mee bezig. Daar zijn een aantal pilots geweest. Dat is natuurlijk ook een motie geweest die uw raad heeft ingediend over, kijken hoe we daarmee om kunnen gaan. En vooral de oproep om te leren van de pilots in de omgeving. En ja, ik durf niet helemaal toe te zeggen, maar ik hoop eigenlijk voor

de zomer u daar nog een rib over te kunnen sturen. Ja, en u spreekt de zorg uit dat ook bij nieuwbouw eigenlijk de auto de norm is. Nou, u heeft het gehoord, een aantal van uw collega's denkt daar anders over. Dus ik heb in deze Parkeernota geprobeerd daar ook de middenweg in te vinden. Dan kom ik bij Wij., voorzitter. Even kijken hoor. Nou, over de nieuwbouwgebieden hebben we het volgens mij gehad. Ik heb geen cijfers hoeveel mensen geen auto hebben, omdat ik natuurlijk ook niet weet of mensen in eerste instantie van plan waren om er een te kopen. Wat we wel zien, en die cijfers houden we bij, er zit ook in een van die bijlages, want dat is toen door u ook gevraagd tijdens de presentatie, om te monitoren hoe het nu gaat met de parkeernormen die er zijn bij nieuwbouwprojecten en het autobezit. Want dat weten we namelijk wel van mensen, want autobezit staat gewoon geregistreerd. Het autobezit van de mensen in de wijk en wat je daar ziet is dat je eigenlijk nog ruimte overhoudt. Dus dat zelfs niet alle parkeerplekken voor bewoners heb ik het dan over, niet voor bezoek maar bewoners, ook niet allemaal gebruikt worden. Dus dat weten we wel. Of dat ze in eerste instantie wel een auto hadden willen hebben, dat durf ik natuurlijk niet te zeggen. Ja, dat schijnt niet te mogen.

De voorzitter: Tweede termijn mag u interromperen.

De heer Van Dam: In een forum mocht dat wel, voorheen.

De voorzitter: Nou, ik zou willen voorstellen ook gezien de tijd dat mevrouw Van de Waart even haar verhaal afmaakt en dan gaan we in de tweede termijn kunt u nog vragen stellen.

Mevrouw Van de Waart: Ja, zal ik verder gaan? U stelt nog een vraag over de specifieke, over nieuwbouwprojecten met minder dan tien nieuwe woningen. Daar kan het college dus een voorstel doen of geen parkeerplekken nieuw. Dus dat het bijvoorbeeld als het in een wijk is waar gewoon nog ruimte is, dat je dan dat meet en dat je, volgens mij hebben we deze discussie onlangs gehad en ik zeg, dat past gewoon of helemaal niet op eigen terrein. En dat kan natuurlijk bijvoorbeeld ook zijn als het zorgwoningen zijn, ik noem maar heel even wat. Dus het ligt ook aan het type woningen of dat al dan niet nodig is en ook aan de wijk. Dus vandaar dat er een uitzondering is gemaakt. Het kan ook over splitsen van huizen gaan en minder van tien kan ook gewoon een splitsing van een huis zijn. Dat je van één woning twee woningen maakt en dat betekent ook dat je niet gelijk zegt van, daar moet een parkeerplek op eigen terrein op. Vergunningenplafond heb ik het volgens mij al over gehad. Ja, volgens mij heb ik ook uitgelegd hoe gaan we meten. Dus dat is niet het grote gebied zoals u op pagina 18 heeft aangetroffen, maar echt het gebied waar het parkeerprobleem wordt gemerkt, plus die 200 wandelmeters eromheen. Parkeertijden heb ik het over gehad, draagvlakmeting en geld ook. Voorzitter, heb ik enorm mijn best gedaan. Ik hoop dat ik alle vragen heb beantwoord en zo niet, dan hoor ik het graag in de tweede termijn.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, wethouder Van de Waart. Mijnheer Oele, heeft u behoefte aan een tweede termijn? Gaat uw gang.

De heer Oelen: Ik zal heel kort zijn, voorzitter. Dank. Dank, wethouder, voor de uitgebreide beantwoording. Ja, om te beginnen toch nog even reagerend op vergunningen in Parkrijk. Ja, u refereert aan de Mobiliteitsstrategie. Uw voorganger die heeft hier in de raad bezworen dat daar geen keuzes in werden gemaakt die waar later mee gezwaaid zou worden. Dus dat gebeurt nu feitelijk wel. Dat kan u niet worden verweten, maar dat was wel hetgeen hij in der tijd heeft gezegd. Waarbij ik er overigens ook nog op wijs dat het gebied wat in de Mobiliteitsstrategie werd verwoord wat groter was dan waarmee u nu invulling geeft. Ook Sion en het Elsenburgerpark werden daarin genoemd. Maar goed, dat heeft dus wel een bepaalde geschiedenis. Ik heb nog, voorzitter, omwille van de tijd twee kleine vraagjes. Het eerste dat gaat over dat parkeren op eigen terrein. En met name ook dat handhaven daarop, daar bent u nog niet heel erg op ingegaan. Er zijn gewoon allerlei

mensen, en dan heb ik het niet over allerlei nieuwbouwgebieden, maar er zijn allerlei althans woningen waar gewoon een oprit bij zit. En ja, ik meen te kunnen constateren dat die mensen soms op de oprit parkeren en soms op straat. Dus de vraag is even, hoe gaat daarmee omgegaan worden? Het punt van de bezoekers die geen vergunning kunnen krijgen op het moment dat de bewoner ook geen vergunning heeft. Ja, dat blijf ik toch wel ernstig bezwaarlijk vinden. Ik bedoel, de bezoekers ... Kijk, de redenering, nou ja, het zal niet per se de mijne zijn van, ik wist toen ik een huis kocht dat ik geen vergunning kon krijgen, die kan ik nog begrijpen. Alleen die bezoekers die hebben er natuurlijk niet voor gekozen, dus die betalen dan straks de hoofdprijs op straat. Dus ik blijf dat toch een wat merkwaardige regeling vinden en ik snap de ratio erachter gewoon niet. Misschien dat u toch nog één poging kunt wagen om dat aan mij uit te leggen, en waarschijnlijk ook aan de heer Braam schat ik zomaar in. En tot slot, ja, die regeling van dat plafond. U zegt, ja, het is erop gericht om ervoor te zorgen dat die eerste vergunning altijd mogelijk is. Waarom staat dat hier dan gewoon niet? Waarom staat er dan niet in dat verhaal, de gemeente garandeert gewoon altijd dat de eerste vergunning kan worden verstrekt? Tot zover, voorzitter, omwille van de tijd.

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

De heer Van Enk: Ja, ook mijn dank voor de beantwoording van de wethouder. Het was wel een heel verhaal, maar de nota is dus ook een heel verhaal. En ik heb er wel wat problemen mee nu ik begrijp waar dat kader voor bedoeld is. Het is dus eigenlijk één groot delegatiebesluit en een algemeen kader waar het college dan vervolgens volledig in bevoegd is. Uit het antwoord van de wethouder blijkt, ja, dat is het college altijd al geweest. Ja, dat vraag ik me af. Kijk, dat de tarieven nog steeds bij de raad liggen, dat is denk ik verankerd in de Gemeentewet. Maar dat betekent nog niet dat we de rest dan maar dus volledig aan het college delegeren. En als ik de detailniveaus ook van de vragen hoor hier om me heen, kan ik me gewoon niet voorstellen dat we met één besluit, we stellen een nota vast, dat we dan het college volledig daar de vrije hand in kunnen laten. Ook een zinsnede snap ik nu hè. Maar er staat dus bij dat kaartje, als er redenen zijn om een parkeerregulering aan te passen, dan staat dus al vast wat de parkeerafspraken zijn. Ja, dat is dus een soort kader en daarbinnen kan het college de tijden aanpassen, verruimen of juist weer terugnemen. En dat gecombineerd met de stelling dat het eigenlijk niet zinvol is om daar in de buurt te vragen hoe men daarover denkt, daar heb ik toch wel grote problemen mee. Zeker omdat ik me herinner dat in de buurt waar ik woon destijds die enquête wel is gehouden. Ik kan me herinneren dat elke bewoner een brief kreeg wat die kon invullen. En dat is allemaal in goede harmonie gedaan. En als de wethouder zegt, nou, dan is in de praktijk het antwoord altijd nee. Nou, dat is dus in de praktijk niet zo. Bij ons in de buurt was het antwoord uiteindelijk ja bij een meerderheid en dat is zonder problemen uiteindelijk ingevoerd. Ik zeg niet dat de raad bij elk detailbesluit over parkeren in de raad een besluit moet nemen. Maar ik vind wel als we voor grote gebieden dat overwegen, of er dient zich een noodzaak aan dat daar wel een goede discussie in de raad aan vooraf dient te gaan. Net zoals dat gebeurd is destijds met de beoogde druk vanuit Den Haag. Toen werd het volgens mij in primair besluit ook eerst aan de raad voorgelegd en toen is vervolgens het uitgemond in de delegatie aan het college. Als wij een nieuw bestemmingsplan vaststellen, gaan de discussies over parkeren mijns inziens naar mijn smaak veel te ver. Dus dat zou ik ook wel een tandje minder willen. Maar om dan nu te zeggen van, nou, dat is het vervolg. Nou, dat toetsen we wel op de hier en daar vage zinsnede uit zo'n Kadernota, ik zie dat niet voor me.

De voorzitter: Mijnheer Van Enk, ik zie een interruptie van mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind: Ja, voorzitter, toch nog een vraag aan de heer Van Enk. Want wat hij u nu zegt puzzelt mij toch wel heel even. In mijn gevoel spreekt u zichzelf nu een klein beetje tegen. Misschien niet hoor, maar dan legt u me dat zo wel uit. Enerzijds zegt u van, ja, we kunnen niet zomaar alles

weggeven aan het college. Anderzijds zegt u ook, ja, soms gaan die detaildiscussies in de raad veel te ver. Ik denk dat het college nu een poging waagt om daar ook weer iets meer helderheid in te verschaffen en daar moet je dan uiteindelijk een keuze in maken. Waar zou de heer Van Enk dan die lat wel leggen zeg maar, hoe moet ik dat dan zien?

De heer Van Enk: Ja, dat was ik net bezig uit te leggen. Ik zeg dus enerzijds gaan die discussies me soms veel te ver. En denk ik, joh, daar zijn ook andere aspecten in het bestemmingsplan waar je aandacht aan kan besteden. Maar daarmee merk je dus wel dat het enorm leeft in deze raad. Ik heb zelf ook een keer een voorstel gedaan over Pasgeld om het aantal parkeerplaatsen meteen bij de ontwikkeling van de wijk ver te versoberen en daar een autoluwe wijk van te maken. Dat zijn lastige discussies. Dat durven we niet al te snel daar nieuwe initiatieven te nemen. Maar ik vind het wel de plek om dat te doen bij zo'n concreet bestemmingsplan. En niet nu met een nota waar een richting in wordt gegeven, waar een gevoel uit ontstaat. En dan te zeggen, nou, joh, in het vervolg heeft de raad deze visie niet meer nodig. Dat geloof ik niet.

De voorzitter: Mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind: Nou ja, ik denk, maar misschien kan de wethouder dat zo wel beantwoorden, de bestemmingsplannen komen sowieso nog steeds naar de raad, dus die discussie kun je volgens mij gewoon nog steeds voeren. Je kunt altijd ervoor kiezen om af te wijken van je Kadernota. Dat was ook het geval bij het voorstel over het zeg maar uitbreiden van het betaald parkeren naar aanleiding van wat er in Den Haag gebeurde. Dat werd voorgelegd omdat het een afwijking was van de Kadernota die op dat moment nog vigerend was. Nu weten we dat dat gewoon een issue is en wordt dat geregeld in deze Kadernota zeg maar. Maar volgens mij blijft een bestemmingsplan altijd nog staan en kun je dus altijd ook nog die discussie voeren.

De voorzitter: Dat hoop ik. Maar deze Kadernota bevat een volledige kaart van Rijswijk met de tijden erin en ik vind dat in ieder geval niet duidelijk genoeg. Ook vind ik niet duidelijk wat hier nieuw in is en wat oud is. Om ook al bij die gebieden te beginnen, ik weet dat niet. En ik weet dus ook niet wat ik ga besluiten als ik instem met dit raadsbesluit. We stellen de Parkeernota vast. En dat vind ik lastig. Ik zou dan op zijn minst een poging willen zien vanuit het college om aan te geven welke nieuwe kaders, welke nieuwe besluiten er in deze nota zitten. En dat mag een rijtje zijn van een stuk of tien, maar dan weet ik tenminste wat wij gaan besluiten over twee weken. Ik vind dit onduidelijk, tenzij het was bedoeld, zoals ik het ook had gelezen aanvankelijk, als een verbeelding en de samenhang schetsen van besluiten die we allemaal al genomen hadden als raad. En dat is het dus niet. Het is deels oud, deels nieuw. Ja, wij zullen ons daar echt op moeten beraden of we met deze vorm überhaupt akkoord kunnen gaan. Dan nog even op de discussie die net ontstond over bewonersvergunning, waarom die niet ook voor heel Rijswijk? Dat is een gedachte die het CDA in het verleden ook heeft aangehangen. Ja, het voorbeeld wat de wethouder gaf is denk ik niet, is niet zo zinvol, want een Rijswijkse markt daar kun je nu ook allemaal naartoe en daar geldt in dat gebied ook een vrijstelling voor het eerste uur. Maar het gaat om bewoners en bij je huis of op bezoek, dat is een tarievenkwestie. En dat vind ik ook daarmee die discussie een voorbeeld waar tarieven en tijdstippen of we überhaupt betaald parkeren regelen, dat is onlosmakelijk met elkaar verbonden. En als je als raad je over de tarieven uitspreekt, vind ik dus dat je je ook in grote lijnen over de tijdstippen moet uit kunnen spreken. En omgekeerd, als het college volstrekt de vrije hand heeft in die tijdstippen, dan heeft die daarmee ook de mogelijkheid om bijvoorbeeld een begrotingstekort te gaan dekken. Want dan vul je dus het betaald parkeren wat eerder in, omdat je ziet dat je aan de andere kant geld tekortkomt, zoals we vorig jaar hebben gezien bij de begrotingsbehandeling. Ik ben dus niet zo overtuigd ook van die strakke scheiding. En nee, de portee van deze nota gaat mij op dit moment te ver. Wij zullen daar echt toch over na moeten denken.

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

De heer Braam: Voorzitter, dank u wel. Nou, de wethouder heeft in ieder geval keurig alles toch verstaan denk ik wat er door de microfoon gefluisterd is. Dus dat is in ieder geval fijn om te weten. Toch een aantal punten die ik zeker nog even aan de orde wil stellen. Allereerst in ieder geval het verhaal rondom de boetes waar dan door de heer Van Dam nog antwoord op zou moeten worden gegeven. Nou, we gaan er in ieder geval vanuit van dat het antwoord, laten we maar heel voorzichtig zeggen, niet helemaal naar tevredenheid zal zijn. Dus we gaan zeker bij de raadsbehandeling met een verzoek komen om dus die pauzebehandeling gelijk te trekken aan de pauzebehandeling bij OZB en andere belastingen binnen de gemeente. Dan Oud Rijswijk, ja, werd net al even door het CDA ook benoemd. En ja, wat als je naar de markt gaat, ja, de markt die duurt maar tot vier uur overdag en dan is het maar op een beperkt plekje in Mallegat betaald parkeren. De rest van Oud Rijswijk kan je gewoon tot zes uur vrij parkeren. En dat gaat dus wel veranderen. Dus ja, als je een vergunning hebt in de Bogaard kan je gewoon naar Oud Rijswijk gaan en gebruikmaken van iedere parkeerplek die daar zo'n beetje beschikbaar is. Dus dat verhaal van u gaat niet op. En vandaar dat ik nog steeds vol blijven houden, je kan maar één keer je auto ergens in Rijswijk kwijt als vergunninghouder. Er zijn 33 duizend plekken, ongeveer 24 duizend vergunningen, dus er zijn nog steeds 9 duizend vrije plekken door heel Rijswijk. We maken het probleem groter in woorden dan het feitelijk is. Dus toch misschien dat we het niet realiseren in een meerderheid, maar toch het verzoek om goed na te denken of het niet zinvol is één vergunning in te voeren, zoals dat nu ook voor ondernemers en nog een aantal andere groepen het geval is. U hoeft het lijstje er maar bij te pakken als het gaat om wat we straks behandelen, de tarieven die we voor bepaalde groepen vaststellen. Daar staat ook een heel lijstje van mantelzorgers, om maar een voorbeeld te noemen, die wel door heel Rijswijk heen mogen cruisen, zonder dat ze dus per se ieder geval één zone hoeven aan te wijzen. Ja, ook voor het bezoek zullen we ook met een voorstel komen tijdens de raad om dus in ieder geval bezoek voor bewoners die geen vergunning hebben of geen vergunning mogen aanvragen, dus dat trekken we ook wat breder, om in ieder geval de mogelijkheid te gunnen om 300 uurtjes bezoek op te voeren, zoals dat ook in andere gemeentes wordt toegepast. Dan, ja, de tweede, het weigeren of in ieder geval de hold even op een tweede vergunning. Daar staan wij niet achter, dat..

De voorzitter: Mijnheer Braam, ik zie een interruptie van mijnheer Van 't Eind.

De heer Van 't Eind: Ja, volgens mij is dit mijn laatste interruptie, dit is nummer drie. Heel even een verduidelijkingsvraag aan de heer Braam. Als het gaat over die bezoekersvergunning zeg maar, gaat het dan voor Beter voor Rijswijk om de bezoekersvergunning in plekken in de nieuwbouwgebieden waar ook parkeerplekken voor de bezoekers zouden zijn georganiseerd in de parkeergarage? Zoals ik de wethouder goed begrijp. Of gaat het voor bezoekersvergunning voor mensen in bestaande wijken die bijvoorbeeld zelf geen auto hebben en daardoor geen parkeervergunning hebben? Dus om welke groep gaat het u eigenlijk?

De heer Braam: Ja, ik begrijp wat u bedoelt. Maar wat ons betreft willen we heel die discriminatie gewoon niet hebben. We willen gewoon de mogelijkheid creëren. En als in ieder geval de ruimte voor bezoek blijkbaar dan te weinig is, want alleen dan gaat natuurlijk iemand die 300 uurtjes aanvragen, dan moet die aanvraag gewoon kunnen. En dat geldt dus zowel voor de nieuwbouw als voor bestaande bouw. Dan dubbel grondgebruik, ja, heb ik het al even over gehad. We vinden het toch bijzonder jammer dat bijvoorbeeld toch in delen van Oud Rijswijk het blijkbaar dus erg lastig is om een garage te realiseren. Hoewel het wel gewoon goed is, daar ben ik wel blij mee, dat inderdaad onder andere in de Plaspoelpolder daar wel garages worden gerealiseerd en er in ieder geval extra parkeervoorzieningen komen. Participatie blijft ook wel een aandachtspuntje. Ik vind op zich dat lijkt er een klein beetje op dat u wegloopt voor een goed gesprek met de bewoners. Ik denk dat het toch

erg verstandig is op het moment als een wijziging wordt ingevoerd, zoals in Oud Rijswijk vanaf twaalf uur. Ik had eigenlijk dan al vooraf willen weten of de bewoners dat wel een verstandige zet vinden. Maar op het moment als die stap gezet gaat worden, dan zou ik in ieder geval zeker aan willen raden om een normale bewonersbijeenkomst te organiseren waar iedereen de kans heeft om nog zijn zegje te doen. Nou ja, jammer dat de buurgemeentes in ieder geval, dat die nog niet blijkbaar zelfs op de hoogte zijn van de verandering in de Plaspoelpolder. Ik kan me zo voorstellen dat een samenwerkingsverband met Den Haag, dat die vraag toch wel wordt neergelegd. Nou, voorzitter, dit is wat ons betreft in tweede termijn. Dus u kunt zich voorstellen dat we graag het voorstel gewoon op de agenda willen hebben als bspreekstuk, zodat we minstens twee amendementen kunnen indienen.

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

De heer Van 't Eind: Ja, voorzitter, dank u wel. Dank voor de beantwoording van de wethouder. Volgens mij een heldere beantwoording. Daar zit dus wel een zorg in voor mij, voor mijn fractie, want voor ons gaat het over dat uiteindelijk creëren van die ruimte niet alleen over de nieuwbouwgebieden. Dat moet ook over die bestaande gebieden gaan en die bestaande wijken. Omdat we ook gewoon een enorme opgave hebben in de toekomst om die wijken leefbaar te houden, en daar hoort ook vergroening en creëren van ruimte om te ontmoeten en te spelen bij. En die auto neemt gewoon ontzettend veel ruimte in, in die openbare ruimte. Nou ja, de wethouder noemde Leeuwendaal een aantal keer. Nou, daar kun je dat heel erg zien. Ik woon zelf in Cromvliet, het is daar helemaal vast geplamuurd met auto's. En die heb je, die auto die moet zijn plek hebben of die heeft zijn plek in Rijswijk. Dat zal in de toekomst ook ongetwijfeld ook gewoon nog steeds zo zijn. Alleen we moeten wat ons betreft wel naar een Rijswijk waar je vooral de meest noodzakelijke autoritten en het autogebruik gaat stimuleren en dat mogelijk maakt, zodat die ook kunnen rijden. Zodat de verloskundige die van A naar B moet rijden in Rijswijk goed door Rijswijk heen kan rijden en dus ook elders goed kan parkeren om het werk te doen wat nodig is of als je mantelzorger bent of omdat je slecht ter been bent. Daarom lijkt mij een vergunning voor heel Rijswijk waarin je overal kan parkeren een slecht idee, want dan stimuleer je allemaal onnodige autoritten, want dat maak je dan allemaal heel makkelijk. Dus de mensen die dat wel nodig hebben, die moeten dat kunnen. En dat kan een mantelzorger dus bijvoorbeeld of een verloskundige zijn, dat moet je faciliteren. Maar heel veel autoritten, dat is dan een keuze van iemand om dat te doen. Maar dat hoeft je wat mij betreft, wat onze fractie betreft niet ...

De voorzitter: Mijnheer Van 't Eind, ik zie een interruptie van mijnheer Braam.

De heer Van 't Eind: Ja, dat had ik al verwacht.

De heer Braam: Ja, ik denk toch nog maar heel even vragen. Want ja, het verrast me trouwens dat sowieso het begrip eenzaamheid niet aan de orde komt vanavond. En juist in het kader van eenzaamheid is het belangrijk dat iedereen en alles door Rijswijk heen moet kunnen toeren. Ik heb u als eens eerder ook aangegeven dat er ook mensen zijn met fysieke beperkingen, waarvoor het ook noodzakelijk is om met de auto te rijden. En dan is het gewoon fijn van dat je van plek naar plek kunt reizen. Nogmaals, die auto kan maar op één plek terecht. Juist ook om die eenzaamheid tegen te gaan, lijkt het mij verstandig dat die optie wel beschikbaar komt.

De heer Van 't Eind: Ja, voorzitter, volgens mij noemde ik ook mensen die slecht ter been zijn net in mijn bijdrage. Iedereen moet van A naar B in Rijswijk kunnen reizen en dat moet met de auto kunnen, maar dat moet ook zonder de auto kunnen. En al die manieren om door Rijswijk heen te reizen moeten een ruimte krijgen en een plek krijgen. Net als dat we voldoende groen nodig hebben of voldoende ontmoetingsplekken of voldoende plekken voor kinderen om te spelen in de wijk en

dan moet je daar keuzes in maken. Dat is nou eenmaal de realiteit waarin we met elkaar leven. En voorzitter, wij zien deze nota ook in dat opzicht ook als een eerste goede stap om op een wat structurelere manier en ook wat pro actievere manier te kunnen reageren op parkeerproblemen in de stad. Zo kijken wij ook naar het voorstel van het college, om ook ruimte te hebben proactief te kunnen opereren. En ik denk dat dat een goede zaak is. Ook, nou ja, we zullen er nog wel in de raad een debat over voeren, dus ik wil nu niet helemaal een debat uitlokken. Goed, ik geloof dat er anderen allemaal nog interrupties kunnen doen. Maar dan moet je ook die proactieve rol aan het college durven geven. Als je dat elke keer terug hebt in de raad en elke keer daar een enorme discussie over voert, dan haal je de pro activiteit daar volledig uit. En waar het nu om gaat is, geven we de juiste kaders mee aan het college om dat te kunnen doen? Eén ding deel ik wel met de heer Van Enk. Ik denk dat het wel, maar die opmerking heb ik wel vaker gemaakt als het gaat om raadsvoorstellen, dat een dictum waarin staat, stel de nota vast, eigenlijk onamendeerbaar is. Het is natuurlijk wel fijner om een raadsdiscussie te kunnen voeren op basis van het dictum waarin je ook goed kunt amenderen zeg maar. Maar goed, dat is nu eenmaal zo in dit huidige voorstel. Ik begrijp die opmerking van de heer Van Enk wel. De rest ben ik het niet met hem eens, maar dat kunnen we volgende keer ook nog wel uitdebatteren. Voorzitter, dat was mijn tweede termijn.

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

Mevrouw Kames: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik ben het eigenlijk wel eens met Menno, dat ik niet direct eruit haal wat er precies allemaal gaat veranderen. Want nou hoor ik steeds Oud Rijswijk. Nou, ik heb niet voor niks honderden handtekeningen opgehaald, omdat het een heel groot probleem wordt als daar ook de ondernemers allemaal betaald parkeren moeten vanaf twaalf uur. Dus ik wil wel duidelijkheid precies, waar is de bedoeling dat jullie die uitbreiding gaan doen? En mijn vraag is ook, wat is nou eigenlijk precies de parkeernorm? Is het nou 80 procent of is het nou 90 procent? Dat zou ik ook graag duidelijk willen weten. En ja, ik weet dat het voor sommige partijen een droom is dat er minder auto's komen, maar helaas is de realiteit dat er nog steeds meer auto's bijkomen.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kames. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui: Ja, dank, voorzitter, voor de tweede termijn. De wethouder die had inderdaad geantwoord op mijn tweede vraag voor wat betreft participatie, dat er degelijk participatie plaatsvindt. De heer Ed Braam die gaf net ook dat die dringend verzoekt om toch een bewonersbijeenkomst te houden, zodat iedereen zijn zegje kan doen. Hoe verhoudt zich dit tot uw antwoord? En als ik lees dat stuk over participatie, dan is er opdracht gegeven aan een bureau om input op te halen. Heel formeel en heel zakelijk, maar wordt er inderdaad laagdrempelig, worden de bewoners laagdrempelig betrokken waardoor ze ook hun mening hierover kunnen geven? Wellicht dat het college tot andere inzichten kan komen waar mogelijk correcties te brengen. Dus dat was de vraag. En de eerste vraag die had u nog niet beantwoord. Dat betrof of er afspraken zijn met omliggende gemeenten, met name waar de parkeerdruk door buurgemeenten het hoogste is, ook inzake gelijk speelveld en eventueel waterbedeffect. Dus deze twee vragen zou ik graag beantwoord willen hebben. Dank u.

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

De heer Van der Veer: Dank u wel, voorzitter. Wethouder, bedankt voor de uitgebreide beantwoording. Genoeg stof tot nadenken. Er was nog één vraag niet beantwoord, dat is de wegsleepregeling. Die wilt u gaan maken en ik vroeg, heeft u enig idee wanneer die naar ons toekomt? Sorry, het is de wielklemregeling.

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

De heer Dolmans: Ja, gezien het tijdstip van de avond, heel kort. Waardering voor de uitgebreide beantwoording door het college en ook waardering dat het college probeert om tussen de verschillende meningen heen te laveren. Maar het is inderdaad laveren, want voor ons is deze auto toch erg autovriendelijk en ja, wordt er eigenlijk in feite niks gedaan aan het terugbrengen van het blik op straat. En ik heb helemaal niks tegen auto's, integendeel, maar ik vind wel dat we moeten proberen om de auto van de straat af te halen. En ik heb de heer Braam ook gehoord over parkeergarages en dergelijke en ik vind dat we daar echt gewoon meer aandacht aan moeten besteden. Want die publieke ruimte is niet gratis, die kost gewoon geld. Die heeft ook een waarde en die waarde besteden we nu alleen maar aan het door parkeren van blik. Dank u wel.

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

De heer Van Dam: Laat ik dan dat als bruggetje gebruiken voor mijn vraag. Want ik lees dat er wel wat, of in ieder geval een aantal pogingen worden gedaan om het blik op straat terug te dringen en dat is voornamelijk in de nieuwbouwingebieden. En daar wil ik nog even op ingaan, omdat mijn vraag misschien verkeerd werd geïnterpreteerd. Misschien heb ik dat verkeerd verteld. Maar mijn vraag in de eerste termijn was, we gaan in die nieuwbouwingebieden veel auto's in parkeergarages zetten. En in sommige nieuwbouwprojecten wordt dat heel goed gedaan, daar bouwen we megagarages, neem Sijthoff. Maar in andere bouwprojecten wordt dat, nou, minder gedaan. Daar creëren we minder parkeerplekken in parkeergarages dan dat er woningen worden gebouwd. En mijn vraag was aan de wethouder van, is er een overzicht tussen die balans tussen die twee? Want op het moment dat wij de stelregel die hier ook in deze nota staat gaan doorvoeren, dat al die mensen die in die nieuwbouwprojecten dus niet meer op straat mogen parkeren, maar er is ook geen plek en die balans tussen parkeergarages en woningen is negatief, dan zijn er dus nieuwbouwwoningen waarin mensen gaan wonen die geen parkeerplek helemaal niet meer hebben in Rijswijk. Ik wil dat inzichtelijk krijgen voordat we hier een beslissing over kunnen maken. Want dat vind ik wel heel impactvol voor de toekomst van je stad en het woongenot van die nieuwe leefgebieden. Of, nou, woongenot, of mensen daar überhaupt zeg maar een auto kunnen hebben. Dat, dus ik hoop dat die nog komt. Daarnaast hoop ik nog een antwoord te krijgen waarom we in die nieuwbouwingebieden nu een lagere parkeernorm gaan krijgen dan in bestaande wijken? Dat is ook een regeling die hier wordt toegepast. Maar daar vind ik de onderbouwing nog wat summier, dus ik hoop dat daar wat meer op gereflecteerd kan worden vanuit de wethouder. Is die parkeerbehoefte dan zo anders bij die nieuwbouwwoningen dan bij andere bestaande wijken? Ik heb ook nog geen antwoord gekregen op waarom die directe parkeerregeling nu gaat toegepast worden op die nieuwbouwingebieden? Dus waarom doen we dat eigenlijk? Waarom wachten we niet, waarom kijken we niet eerst naar die 90 procent parkeerdruk? Want ik denk, er valt zeker wat voor te zeggen dat bij sommige nieuwbouwingebieden zeker de parkeerdruk heel hoog zal zijn. Denk aan de Bogaard. Maar in andere gebieden denk ik dat die helemaal niet zo hoog zal uitvallen en daar gaan we dan vanaf het begin wel parkeerregulering toepassen en dat vind ik toch een verkeerde volgorde. Maar misschien heeft u hele goede redenen waarom we dat wel doen, maar die hoor ik dan graag. Ja, u gaf bij mijn vraag over de woningbouwprojecten die maar tien woningen creëren gaf u aan van, joh, ja, maar dat is wel casus specifiek. Want als we in een wijk zeg maar waar tien woningen of negen woningen of acht woningen worden toegevoegd, er is al een hele grote parkeerdruk, dan gaan we daar zeker rekening mee houden. Ik denk van, ja, zo staat dat niet in dit stuk. Want in dit stuk staat gewoon, heb je een nieuwbouwproject met minder dan tien woningen, dan hoeft er geen parkeerplek bij te komen zeg maar. Dus en u gaf al twee nuanceringen daarop. Dan denk ik van, oké, voeg die nuanceringen dan ook toe aan deze Parkeernota, want daar is die notabene voor. Dan een vraag over de parkeervergunning en dat plafond wat we willen gaan instellen. Ik snap uit uw beantwoording dat het ten alle tijde mogelijk blijft om één vergunning in ieder geval aan te vragen. Nou, dat stelt mij al

gerust. En dan wil ik me graag aansluiten bij de heer Oelen die zegt van, joh, zet het er dan in. Want dat is wel een belangrijk gegeven denk ik. En dan blijft mijn vraag nog wel onbeantwoord van, joh, hoe gaan we nou om met die ene bewoner bijvoorbeeld in Leeuwendaal die vier auto's heeft en dan de nieuwe bewoner die daar komt en maar één vergunning kan doen, hoe gaan we dat uitleggen? Dat is gewoon een keuze, maar ik denk dat we daar wel even goed over na moeten denken en zeker goed moeten opschrijven hoe we dat dan gaan doen en dat zie ik hier ook nog niet terug. De parkeertijden. De wethouder die geeft aan dat we drie tijdzones hebben, maar dat we niet alles meteen helemaal gaan uitrollen. Dan vraag ik me af, wanneer gaan ... Wat is dan de bedoeling van die drie tijdszones als we ze niet meteen gaan toepassen? Worden ze dan ad-hoc zeg maar toegepast of op afroep of als wij dat dan precies willen? En dan ga ik wel even in op een discussie die net werd gevoerd tussen GroenLinks en het CDA van, wat is dan de rol van de raad? Want wij gaan dat niet meer bepalen, volgens mij is het een collegebevoegdheid. Ik ben het eens met mijnheer Van 't Eind dat volgens mij bij nieuwe voorstellen voor nieuwe gebieden dat wij altijd als raad daar iets over mogen vinden, want dat staat gewoon in een plan. Maar volgens mij gaat het juist om de situaties waarin er geen nieuwe gebiedsontwikkeling is en waar het college volgens mij nu gewoon met een collegebesluit kan beslissen om daar wel parkeerregeling in te gaan voeren. Maar ik wil graag een bevestiging hebben of die aanname juist is? Ja, u geeft aan dat de draagvlakmeting dat we die verwijderen, want u heeft twijfels bij het democratisch gehalte van die draagvlakmeting. Onze ervaring is dat die wel als positief werd ervaren in de wijken, aansluitend bij de heer Van Enk. Maar ik wil u best geloven, alleen dan zou ik wel graag daar een paar voorbeelden of, nou ja, die onderbouwing zien die u nu geeft. Van hoeveel zijn er dan in de afgelopen tijd gebeurd en waar is het dan volgens u niet goed gegaan met die draagvlakmetingen? Wel een belangrijk gegeven voordat we het denk ik aflaveren. Dan zei u van, joh, we gaan het hier niet hebben over de financiële consequenties van dit raadsvoorstel, want dat is niet wat voorligt. We gaan het nu enkel hebben over wanneer we parkeerregulering toepassen of hoe we omgaan met parkeerplekken in gebieden, dus puur het proces en niet de financiën. Ja, ik denk dat die twee toch echt wel hand in hand gaan, want we zien in dit plan gewoon dat er veel meer parkeren gaat worden toegevoegd in Rijswijk, betaald parkeren. En dat kan, dat is een keuze, alleen dat heeft echt wel financiële consequenties. En er werd in de eerste termijn door verschillende partijen benoemd dat de gemeente daar ook echt wel de financiële gevolgen ieder geval nodig heeft en kan gaan gebruiken. Dus als het kan, zou ik mijn oproep uit de eerste termijn toch nog bij de wethouder willen neerleggen van, geef ons dan in ieder geval inzicht wat dit gaat doen voor ons? Want volgens mij gaan die inkomsten op parkeergelden enorm stijgen en daar heb ik graag inzicht op. En als laatste afsluiter zou ik toch me willen aansluiten bij D66 en GroenLinks. Ik denk dat het fiets parkeren toch echt wel wat aandacht verdient. Er zijn veel wijken waarin fiets parkeren of waarin wijkbewoners zeggen van, joh, al die fietsen die verspreid staan over de wijk, kunnen we dat niet even wat schappelijker doen? En kunnen we niet wat meer fietsparkeerplaatsen, wat grotere plekken waar alle fietsen worden verzameld in plaats van random over heel de wijk? En dat helpt denk ik ook bij de ruimtelijke indeling.

De voorzitter: O, mijnheer Van Dam, u heeft een interruptie van mijnheer Dolmans.

De heer Dolmans: Het is wel heel bijzonder. Bij fietsen dan gaan we centrale plekken creëren om ze neer te zetten, omdat we het vervelend vinden dat ze over de hele wijk staan, maar bij auto's vinden we het volkomen normaal dat ze over de hele wijk staan. Ik zou zeggen, doe het precies andersom. Zet die auto's aan de rand van de wijk, maakt die wijk autoluw, en zorg ervoor dat je overal met de fiets kunt komen.

De heer Van Dam: Als dat mogelijk zou zijn dan zou dat fantastisch zijn. Maar niet een parkeergarage onder Leeuwendaal bouwen, dat lijkt me een heel mooi streven, alleen dat kost natuurlijk ook wat

dus het is niet overal toepasbaar. Dus waar dat kan, dan ga ik mee met uw ideologie. Alleen de praktijk blijft toch af en toe daarin wat moeilijker denk ik. En nog een laatste opmerking over dat één parkeergebied. Ik denk, ik dacht te lezen in deze nota dat dat werd afgeraden. Dus ik vroeg me af of de wethouder dat kon bevestigen, ja dan t nee?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Wethouder Van de Waart, gaat uw gang.

Mevrouw Van de Waart: Dank u wel, voorzitter. Ik ga proberen alleen in te gaan op de vragen, want het is inmiddels wel wat later en er zijn ook wel wat statements hier en daar gedeeld. Heel even kijken hoor. De VVD vroeg nog dat parkeren op het eigen terrein, hoe gaat u dat meten? Nou, allereerst zijn er best wel wat panden, zowel van bewoners als van ondernemers, waarin gewoon afspraken zijn, dus parkeren op eigen terrein afspraken. Dus in ieder geval daar waar we dat contractueel vast hebben gelegd is daar natuurlijk gewoon op aan te sturen. Als u het nu heeft over een bewoner die in zijn eigen voortuin een plek heeft gecreëerd. Dat is inderdaad heel lastig om daarop te sturen. Daar is in ieder geval wordt ervaring opgedaan in ieder geval op dit moment bij de gemeente Den Haag. En dat is nog een heel traject waarvan ik me afvraag of dat we daar op dit moment in Rijswijk in moeten stappen? Omdat ik denk dat we nog een aantal andere stappen hebben te kunnen nemen om zeg maar de parkeerdruk naar beneden te brengen in bepaalde wijken. En het is ook nog eens zo dat sommige mensen één plekje weghalen, de ander één plekje daarbij creëren, dus dat op wijk misschien nog heel beperkt is. Maar er zijn gewoon zeker in de nieuwbouwwijken, maar ook in Rijswijk Buiten hebben mensen gewoon een afspraak, dus echt een afspraak in hun contract over het hebben van parkeerplekken. Die heb ik zelf ook trouwens, ik mag ze ook niet weghalen. Dus dat zijn natuurlijk dingen die wel degelijk contractueel vast zijn gelegd en daar kun je in ieder geval afspraken over maken en dat is ook bij ons beschikbaar. Maar we hebben dus niet op dit moment de bedoeling om het bij iedereen te gaan controleren in zijn voortuin en de gebieden waar mensen zelf iets aan hebben gelegd. Dat zou misschien iets voor de toekomst zijn, maar daar staat geen einddatum op deze Parkeernota. Dus tegen die tijd dat er een nieuwe komt zou dat misschien een ambitie kunnen zijn. Ja, er is nog een keer gesproken over bezoekersvergunning, maar dat neem ik heel even als mening mee. Want die bezoekers in nieuwbouwgebieden hebben dus in principe gewoon een plek in de ontwikkeling. Dus dat is denk ik wel goed om heel even te noemen. En als je in een bestaand gebied zit, dan bezoekers gewoon, dus niet in een nieuwbouwgebied, dat is natuurlijk een ander vraagstuk. Maar dat heeft u zelf onderling ook al uitgediscussieerd. U doet de suggestie om op te schrijven dat die eerste vergunning altijd mogelijk is onder dat stukje van het parkeerplafond en dat is wel een zin die wat mij betreft erbij kan. Dus u gaat ongetwijfeld iets met amendementen of zo doen of zo. Dus nou, die zou ik dan wel omarmen, want dat is inderdaad ook de intentie van dat hele stukje over dat parkeerplafond. Maar zoals gebruikelijk ga ik nu het stuk niet meer aanpassen en is het aan u om het stuk zeg maar te amenderen of met moties te komen. Maar dat is zeker de intentie geweest, dus dat zal ik daar dan positief op reageren. Het CDA liet mij wel heel even puzzelen, voorzitter, want ik heb volgens mij de indruk achtergelaten dat uw raad helemaal niks meer te zeggen heeft na dit voorstel van de Parkeernota en dat was zeker niet de intentie. Allereerst staan er nu meer dingen in de Parkeernota waar u over besluit dan in de vorige Parkeernota. Ik heb er al een aantal genoemd, daarmee heeft u dus een instrument in handen waar u ook het college zeg maar op kunt bevragen, zoals die normen die erin staan, maar ook de tijden die erin staan. Dus die drie tijden, want dat is even, wanneer kiezen we die tijden? Er staan eigenlijk nu gewoon drie blokken met tijden en dat is eigenlijk zeg maar de keuzeoptie die je dan hebt. Als we daarvan af willen wijken als college, wijken we dus af van de Parkeernota. Dus dat is heel even het instrument wat u dan in handen heeft. En ook bij die tijden om even, daar staat nu, als u kijkt in het kaartje, en ik begrijp dat dat wat verwarring veroorzaakt, dus dat is nog misschien nog iets waar u om kunt vragen, maar juist de lichte kleuren zijn de wijken waar we nu nog niet de intentie hebben om

een parkeerregime in te voeren. Daar kunnen een aantal aanleidingen zijn. Eén is dus als de burens dat gaan doen, dus als Den Haag dat gaan doen. Twee is als, want er wordt ook gevraagd, wanneer gaan we dat dan zeg maar invoeren? Als we dus zien dat er een te hoge parkeerdruk is, even los van waarom dat is, dat je dus dat meet. Dus dat is heel even voor Rijswijks Belang, 90 procent. Niet 80 procent of 50 procent, maar 90 procent, drie meetmomenten in twee weken op verschillende tijdstippen. Waarvan er één in ieder geval 90 en de rest ook heel hoog moet zijn in dat specifieke gebied, plus die 200 meter. Dus het is ook niet zomaar dat we één straatje nemen of zo. Dus het is echt wel een vrij groot gebied. Als blijkt dat daar een serieus probleem is, dan zeg maar ga je over tot een parkeerregime. En dat gaat dan vervolgens mogelijk wel een iets groter gebied dan alleen die 200 meter, omdat je dan kijkt, wat is een logisch gebied, een logisch afgebakend gebied waar mensen dus niet zo makkelijk overheen lopen? Want anders creëer je namelijk bij de eerstvolgende straat een probleem, dus dan hebben die mensen een probleem. Dus je kijkt naar een logisch afgebakend gebied. Dus dat kan groter zijn. Dat hoeft dan niet de hele wijk te zijn, maar het moet wel een logisch eind hebben. Daarom hebben we ook Sion bijvoorbeeld ...

De voorzitter: U heeft een interruptie van mijnheer Van Enk. Gaat uw gang?

De heer Van Enk: Ja, de wethouder zegt, dat hoeft dan niet zo'n heel gebied te zijn. En ik zeg, ja, op het moment dat we hebben ingestemd met deze nota kan het dus wel zo'n heel gebied zijn. En daar is mijn probleem. Als je dat kaartje ziet aan de linkerkant, dat paars roze achtige gedeelte, dat is maar zo'n beetje heel Steenvoorde, volgens mij geldt daar nog geen betaald parkeren. En dat kun je dus met deze nota aan de hand en het besluit van de raad stemt in met de nota kun je dat als college in één klap aanwijzen. Daar hoeft je nog niet eens de bewoners over te raadplegen. Maar als het financieel even tegenzit dan is de verleiding heel erg groot en dat vind ik gewoon niet gezond om op deze manier te delegeren.

Mevrouw Van de Waart: Ja, oké. Nee, voorzitter, dat is niet waar. Dat probeer ik uit te leggen. Er moet dus een parkeerprobleem zijn. Dus we kunnen niet zomaar een parkeerregime invoeren ergens, dat kan alleen als er een parkeerprobleem is. En het kaartje is alleen bedoeld om te laten zien waar dat nu nog helemaal niet is en wat dan het logische tijdstip is als het is zeg maar waar je dan eerst voor kiest en dat is het meest lichte regime. Dus dat is wat je dan ziet. Dus dan kun je ook niet gelijk zeggen, nou, we doen gelijk van negen tot twaalf. Maar als je dat, en dat zijn de criteria die in die Parkeernota staan van, wanneer krijgt zo'n wijk een parkeerregime? En dat staat dus in ieder geval die 90 procent of grote overlast of dat mensen niet meer over de stoep kunnen of als de burens het doen, dus dat je dan proactief reageert. U geeft hier niet mee het mandaat aan het college om zomaar, omdat ze geld nodig hebben, een parkeerregime in te voeren in een wijk waar geen probleem is. Dat is ook niet wat er staat in de Parkeernota. Maar ik begrijp wel dat het kaartje wat onduidelijkheid met zich meebrengt.

De voorzitter: O, ik zie een interruptie van mevrouw Kames. Gaat uw gang.

Mevrouw Kames: Ja, ik wil daar toch even op terugkomen. Het is inderdaad erg verwarrend, want als je dus kijkt naar dat plaatje, dan staan tegelijkertijd bij die kleuren staan er tijden bij. Dan denk je, o, dat gaat gelijk allemaal in. Maar dat is nog steeds niet de bedoeling. Het is pas nadat er gekeken is als er meer dan 90 procent van die overlast is.

Mevrouw Van de Waart: Ja, de lichte kleuren zijn dus de wijken die dus nog geen parkeerregime hebben en waar je ook niet gelijk en waar we ook niet gelijk van plan zijn om dat te doen. Waar naast die criteria die daar zijn genoemd aan de orde zijn het moment dat je dat gaat doen. Maar ik begrijp wel dat dat kaartje inmiddels behoorlijk wat verwarring oplevert.

De voorzitter: Mevrouw Kames.

Mevrouw Kames: Ik wil toch even vragen, maar dat er nu gezegd wordt al bij Oud Rijswijk, dat gaan we in. Dat gaat ook nog niet door?

Mevrouw Van de Waart: Ja, want er zijn een aantal gebieden die donker zijn gekleurd. Dus een aantal dingen die er wel in staat wat doorgaat is één, de uitbreiding van de tijden in de gebieden rondom Oud Rijswijk van twaalf tot twaalf en de invoering van het parkeerregime in de nieuwe ontwikkelingsgebieden, waar onder andere de Plaspoelpolder.

Mevrouw Kames: Maar dan klopt het niet wat u zegt dat er eerst gekeken gaat worden of er een parkeerdruk is van meer dan 90 procent. Want ik ga als ik wel eens naar de markt ga op zaterdag, dan ga ik met de auto, dan parkeer ik in die straten wat allemaal nog vrij is. Daar is altijd wel een plekje te vinden.

Mevrouw Van de Waart: De aanleiding voor het uitbreiden, daar is al een parkeerregime in de gebieden waar we het over hebben. Dus dat gaat niet over, sorry, dit gaat niet over invoering van het parkeerregime, het gaat over de uitbreiding van de tijden om de parkeerdruk naar beneden te brengen. Omdat we zien dat in die gebieden, en dan heb ik niet over de zaterdag maar over zeg maar alle andere dagen van de week, er veel geparkeerd wordt door mensen die vervolgens op de tram stappen. Dus dat is de oplossing van een ander probleem. Maar ik ben even, voorzitter, ik weet ook even niet, want ik wil best dat kaartje aanpassen. Alleen het is niet gebruikelijk dat ik nu nog de stukken zelf aanpas. Dus dat is heel even een vraag die dan heel even op tafel komt over hoe we dat dan gaan doen.

De heer Van Enk: Voorzitter?

De voorzitter: Ja, zag mijnheer Van der Veer eerst met een interruptie en dan bent u daarna.

De heer Van der Veer: Dank u wel, voorzitter. We hebben vorig jaar of anderhalf jaar geleden een hele discussie gehad over betaald parkeren uitbreiding zones rond Oud Rijswijk. Betekent dat dan, we hebben hele grote gebieden, Oud Rijswijk is ook Nassaukade, is ook Bomenbuurt, dat we daar in dat hele gebied dan het tijdsbestek gaan aanpassen?

Mevrouw Van de Waart: In dat kaartje, zeg maar, er zijn verschillende kleuren. Op dat kaartje even rondom het Oud Rijswijk gebied is één kleur en dat wordt één tijd. Dat is het voorstel in ieder geval wat voorligt.

De heer Van der Veer: Ja, maar Oud Rijswijk heeft 22040 en daar valt ook Havenkwartier, er staat Rembrandtkwartier onder.

Mevrouw Van de Waart: Ja, al die gebieden die nu een parkeerregime hebben.

De heer Van der Veer: Dus die krijgen allemaal een wijziging in een tijdsblok.

Mevrouw Van de Waart: Ja.

De voorzitter: En ik zag nog een interruptie van mijnheer Van Enk. Gaat uw gang.

De heer Van Enk: Klopt, voorzitter. De wethouder had het over, ja, ik weet niet of ik nog dat kaartje kan aanpassen. Mijn voorstel zou zijn, kijk, dit heeft niet bloedspoed of zo. Er gaat niks fout als we dat over twee weken niet dit besluit nemen. Maar als je dit zou terugnemen en de nota intact laat met de opmerkingen die hier zijn gemaakt. Maar daarnaast een lijstje maakt van concrete besluiten die we als raad nemen, de nieuwe dingen die we besluiten, afwijken van het verleden. En waar het

college zich dan vervolgens aan houdt. Dan denk ik dat het niet alleen makkelijker te amenderen is als daar nog behoefte aan is, maar dat het voor ons in ieder geval duidelijk zou zijn wat we besluiten. En dat hangt niet alleen maar op de onduidelijkheid van een kaartje, het gaat over een tekst van vijftig pagina's waar niet duidelijk is wat nieuw is en wat oud is.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Van Enk. Mevrouw Van de Waart.

Mevrouw Van de Waart: Ja, sorry, voorzitter, ik zie op basis van de onduidelijkheid van een kaartje nog niet een reden om het voorstel terug te trekken. U vraagt wel nog wat er nieuw is? Ik zou wel nog een aanvullend zeg maar schrijven voor u willen maken ten behoeve van de besluitvorming erom. Er zit natuurlijk wel een document al bij waarin het gaat over, ik hoop dat u dat goed gezien heeft, een kolom van wat is nieuw en wat is oud en wat er blijft zullen we maar zeggen. Heeft u die bijlage geopend? Ik zal daar nog een keer naar kijken om te kijken of dat voor u samen te vatten. Maar daar zit een van de bijlages is dat dus al voor u gefaciliteerd waarin staat, wat is gewoon wat het is en wat blijft, wat is en er zit een kleine vernieuwing in en wat is echt nieuw. En volgens mij is het enige wat echt nieuw is, is volgens mij één ding. Maar ik zou zeggen, kijkt u daar nog een keer naar. Daar staat namelijk ook heel duidelijk in welke bevoegdheid u al had, welke bevoegdheid het college had en of daar iets in verandert. En daar verandert heel weinig in. Ik zou daar nog wel een keer naar willen kijken van, goh, is daar nog ... Want dat is echt, die bijlagen zijn echt bedoeld ter ondersteuning voor de raad zeg maar over uw besluitvorming. Er zijn ook in de raadspresentatie best veel vragen geweest. Er zitten allemaal bijlages bij die appelleren aan de vragen die u toen had, juist om het te faciliteren. Bijvoorbeeld over welke vergunningen er allemaal zijn en daar was veel onduidelijkheid over. Dus dat hebben we ook faciliterend gedaan. Dat zijn niet zozeer bijlages die u vaststelt, maar wel voor ter ondersteuning van uw besluitvorming. Heel even kijken. Ik ben bij Beter voor Rijswijk. U heeft vooral aangegeven wat u ervan vindt. Ik had wel één misverstand en nu begreep ik het pas goed over, heeft u het bij de burens graag over Plaspoelpolder, maar dat ging over de Plaspoelpolder. Ik dacht, u bedoelde de Kadernota. En het voornemen om betaald parkeren in te voeren is natuurlijk wel degelijk binnen het samenwerkingsverband rondom het industrieschap Plaspoelpolder besproken. En daar is eigenlijk, nou ja, wat ze ervan vinden eigenlijk is zelf dat BvR ervan vindt, ze zijn daar heel blij mee omdat ze zien wat de parkeerproblemen zijn op de Plaspoelpolder. Dus als u dat bedoelt, dan begrijp ik nu goed. U vraagt ook over het participatiegesprek. Er zit ook een bijlage bij met de participatie. Er is wel degelijk een uitnodiging geweest naar de bewonersverenigingen specifiek voorafgaand aan deze nota, 23 april uit mijn hoofd. Er zijn niet alle bewonersverenigingen erbij, maar er zit een verslag bij welke bewonersverenigingen wel degelijk mee hebben gesproken over deze nota. Dat laat onverlet zeg maar dat je natuurlijk bij implementatie alsnog in gesprek gaat met de bewoners. Al is het maar om gewoon goed te communiceren over wat er gaat gebeuren. 80, 90 procent, Rijswijks Belang heb ik geantwoord. Ik hoop dat u het antwoord op de vraag over Oud Rijswijk hebt. Dat gaat als ik dat noem dan is het eigenlijk de hele op dit moment bestaande zeg maar gebied waar al parkeerregulering is. PG&R vroeg inderdaad, o, dat was inderdaad de vraag die ik niet goed had opgeschreven. Mijn excuses. Zijn er afspraken met omliggende gemeenten? Nou, er zijn niet zozeer bestuurlijke afspraken, maar er wordt wel zeer regelmatig ambtelijk afgestemd over wat andere gemeenten gaan doen wanneer dat komt en wanneer er besluitvorming over is. Dus we weten in ieder geval wanneer zij zeg maar... En dat is niet alleen met Den Haag, maar bijvoorbeeld ook met Delft. Volgens mij hebben we dan in ieder geval een poging gedaan, voorzitter, om alle vragen te beantwoorden. En dan rest mij inderdaad misschien mijn gevoel, ik heb een poging gedaan om een goede midden te vinden voor dit document. Wat een document is wat ...

De voorzitter: O, mevrouw Van de Waart, ik zie een interruptie van mijnheer Van Dam.

Mevrouw Van de Waart: O ja, sorry. Ik ben gewoon, ik had één witte bladzijde, sorry. Ik vergeet allerlei mensen. Wegsleepregeling, wanneer? Even kijken hoor. De wielklemregeling. Dat moet nog uitgewerkt worden, voorzitter. Maar ik zit even te kijken of iemand toevallig een datum heeft ingevoerd. Nee, die moet nog, dat moet nog uitgewerkt worden. Even kijken. D66 heeft vooral statements gemaakt. Ja, inderdaad natuurlijk, Wij. had natuurlijk allemaal nog vragen. U vraagt eigenlijk vooral om een redenatie waarom er een andere parkeernorm is in nieuwbouwgebieden dan in andere wijken? Ja, dat is zoals we natuurlijk met zijn allen in de Mobiliteitsstrategie een keuze hebben gemaakt over hoe we over de mobiliteit nadenken zeg maar in het Rijswijk van de toekomst. Daar zijn er consequenties van dat je dus ook ruimte biedt aan andere mobiliteitsvoorzieningen en dus dat je keuzes maakt als het gaat om parkeernormen. En dat is eigenlijk het onderliggende beleidsdocument wat we daarvoor gebruiken. En u heeft natuurlijk in de verschillende, u vroeg ook, er zijn verschillende gebiedsontwikkelingen met verschillende parkeernormen. En daar wordt eigenlijk altijd gekeken naar wat voor type woningen het zijn, ook wat voor type bewoners het zijn. En of bijvoorbeeld het OV dichterbij zit. Dus als je boven op het station zit kun je bijna naar nul zou je kunnen zeggen, want dan ... Die hebben we nog niet zo heel veel, maar voor jongeren bijna op het station, ga je bijna naar nul. En als je grotere woningen hebt, en dat u noemde Sijthoff als voorbeeld, dat zie je ook, dan wordt er toch gekozen voor grotere aantallen parkeren. Dan moet ik zeggen, is dat ook weer een slecht voorbeeld, want die zaten weer hoger dan eigenlijk de normen waren. Dus je ziet dat er, en dat zie je ook mooi in het normenkader zoals het nu is vastgesteld, dat er dus bandbreedtes tussen zitten, maar ook dat er verschillende typen woningen zitten. En dat is eigenlijk ook hoe de praktijk is geweest afgelopen paar jaar en waar jullie volgens mij veel discussie onderling over hebben gevoerd. Ja, u had ook gevraagd over die nuancering voor die minder dan tien woningen en dat ene, het behoud van één parkeervergunning. Nou, dat zijn op zich zeg maar amendementen waar ik denk dat dat een goede toevoeging zou zijn. En u zegt, ja, waarom directe parkeerregeling en waarom niet wachten tot 90 procent parkeerdruk? Als het gaat om de nieuwe gebieden hebben we natuurlijk gezegd, je wil eigenlijk voorkomen dat de overlast van de nieuwe gebieden of de nieuwe ontwikkeling terechtkomt bij de mensen die al wonen in het gebied. Dat is eigenlijk de redenatie die je daarachter doet. Dus je gaat niet eerst wachten tot die problemen er zijn. De hele Parkeernota is natuurlijk juist daarop ingericht dat je voorkomt dat die problemen er zijn voor de mensen, juist om ook het draagvlak voor die nieuwbouw te behouden. Laat ik het zo zeggen, dat je aangeeft van, die mensen die er komen wonen, die komen parkeren in de parkeerplekken die ervoor zijn en niet bij u voor de stoep. Even kijken hoor.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam: Maar dat is toch een andere discussie? Want in principe stellen we een parkeernorm vast voor dat nieuwbouwgebied. Weliswaar dat er mensen omheen wonen, dat is een gegeven. Maar die parkeernorm is als het goed is gewoon goed berekend en afdoende voor het aantal nieuwe mensen dat daar komt wonen volgens onze eigen normen en berekeningen. Dan hoeft je er toch niet per se al meteen betaald parkeren, want dat is alleen voor mensen die dat gebied komen bezoeken en daar niet wonen zeg maar. Dus dat argument gaat dan toch niet op dat u net ...

Mevrouw Van de Waart: Ja, ik snap dat dat in een ideale wereld zou dat zo zijn. Maar wat je ziet is dat mensen, en dat zien we trouwens ook op de Plaspoelpolder, het gewoon makkelijker vinden om op straat te parkeren dan in een parkeergarage te parkeren, dus dat die parkeergarages dan minder worden gebruikt en de parkeerdruk op straat verhogen. We zien dat achter The Minister, maar we zien het ook op de Plaspoelpolder. Er zijn gewoon bedrijven die heel veel parkeerplekken hebben, maar toch wordt er dan op straat geparkeerd. En dat zien we ook bij nieuwbouwprojecten. Dus ja, ik snap uw redenatie, maar in de praktijk zien we dat menselijk gedrag helaas wat anders is en dat de

consequenties dan bij de bestaande bewoners zijn. U vraagt ook, hoe gaan we om met die ene bewoner die al vier vergunningen heeft en er komt een andere? Ja, die situatie zijn, zoals ik al zei, dat zijn er maar enkele. De vraag is ook heel even of we zover komen dat dit probleem er is? Daar hebben we ... Daar moeten we natuurlijk vooraf goed over communiceren op het moment dat we zover komen. Ik heb net ook al gezegd, ik denk dat dat nog helemaal niet aan de orde is. Dat we deze regels in principe nu als handvaten erin zetten voor als dat gebeurt. Maar als we nu de parkeerdruk verlagen door de ongewenste auto's die eigenlijk ergens anders zouden moeten staan uit een wijk te houden, verlagen we al die parkeernorm. Die ene persoon die dan misschien vier parkeervergunningen heeft zeg maar, hoeven we misschien nog helemaal niet eens lastig te vallen. Dus ik heb op dit moment nog geen communicatieprotocol, maar dat is natuurlijk wel een vereiste als je in die fase komt. Ja, dit ging ook over het kaartje. Heel even kijken, en dan had u nog een oproep. Ja, ik merk dat ik me misschien door alle vragen wat onhandig heb uitgedrukt over geen financiële consequenties. Natuurlijk zitten er financiële consequenties aan het invoeren van een Parkeernota, want je hebt het over een parkeervergunning en over betaald parkeren. Wat ik eigenlijk wilde zeggen is dat de drijfveer achter de keuzes die hierin gemaakt zijn, met name zitten op het faciliteren zeg maar waar mensen wel kunnen parkeren en welke problemen die je oplost, en niet zozeer de tarieven en hoeveel je daarmee binnenhaalt. Dat je daar vervolgens wel geld mee binnenhaalt, is natuurlijk wel evident en daardoor was mijn woordkeus misschien niet heel gelukkig. Excuses, u komt iedere keer aan het eind van alle vragen, dus dat is waarschijnlijk hetgene wat gebeurd was. En u vroeg nog een aantal voorbeelden van draagvlakmetingen van wijken die niet zo succesvol zijn geweest. Die wil ik eventueel wel nazenden, voorzitter, om daar wat reflectie op te geven. Ik denk dat ik ze allemaal in ieder geval in een poging heb beantwoord.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Van Dam.

De heer Van Dam: Ja, één die in de eerste termijn ook is gesteld, tweede termijn ook en nog een keer.

Mevrouw Van de Waart: O, sorry.

De heer Van Dam: Ik wil graag een overzicht hebben van het aantal parkeer of het aantal mogelijke mensen dat dus geen, misgrijpt op een parkeerplaats, omdat we in sommige woningbouwprojecten niet evenveel parkeerplekken creëren als dat we woningen toevoegen. En aangezien straatparkeren dus niet mogelijk meer is in nieuwbouwprojecten zit daar een verschil in. En ik wil dat inzichtelijk hebben, omdat dat gewoon veel effect heeft op woningbouw in Rijswijk en op parkeren in Rijswijk. En dat lijkt me een hele, hele belangrijk gegeven als we deze regels aanhouden die nu in de Parkeernota worden genoemd. Dus ik wil echt die cijfers hebben.

De voorzitter: Mevrouw Van de Waart.

Mevrouw Van de Waart: Ja, ik zit oprecht even te denken wat we dan precies aan cijfers genereren? Want we zijn natuurlijk, we gaan uit van bepaalde parkeernormen, van bepaalde doelgroepen. Die mensen krijgen geen parkeerplekken, dus het is ook de vraag zeg maar, hoe kan je dan kijken welke mensen missen dan een parkeerplek? Hoe kom je daar dan achter? Dat gaat er ook van uit dat je heel even qua denkwijze dat toch zeg maar de denkwijze is dat mensen een soort van recht hebben op een x-aantal parkeerplekken. En dat is natuurlijk niet de denkwijze die we met elkaar in dat STOMP-principe hebben afgesproken. Dus je gaat juist kijken naar wat voor type woningen zijn dat? Wat voor een doelgroep komt erin wonen? Welke faciliteiten heb je daar in de omgeving? Hoe ga je om met andere verkeersmodaliteiten? Dus de hele denkwijze zeg maar achter de manier waarop we die parkeernormen afgelopen jaren hebben samengesteld, zit niet op, mensen moeten twee parkeerplekken hebben. Dus daarmee kun je ook die cijfers niet genereren denk ik.

De voorzitter: Een hele korte, want u zit eigenlijk al nu aan uw vierde interruptie, dus even snel.

De heer Van Dam: Ik vraag niet naar denkwijzen, ik vraag gewoon hoeveel parkeerplekken genereren we in de nieuwbouwgebieden? En hoeveel, nou ja, met parkeergarages meegerekend en hoeveel woningen voegen we daar toe? Daar vraag ik naar.

Mevrouw Van de Waart: Oké. Sorry, voorzitter, dan heb ... Nou begrijp ik de heer Van Dam beter. Ik kan op zich wel, wij weten natuurlijk welke gebiedsontwikkelingen we hebben en welke parkeernormen daarin zitten en hoeveel parkeerplekken dat oplevert. Ja? Dan begrijp ik ... Sorry, dan begreep ik u niet goed. Dus deze cijfers zeg maar kan ik nog wel produceren.

De voorzitter: Klaar?

Mevrouw Van de Waart: Ja. Ja, ik kijk u verwonderd aan. Ik heb in ieder geval een poging gedaan alle vragen te beantwoorden, voorzitter.

De voorzitter: Ja, dank u wel, wethouder Van de Waart. Even kijken hoor, ik heb opgeschreven dat u die draagvlakmetingen gaat nazenden. En ook de cijfers waar mijnheer Van Dam om vroeg, die kunt u ook leveren, zeg maar de tweede optie.

Mevrouw Van de Waart: Ja, dat heb ik toegezegd, dus dat gaat over de voorbeelden van de draagvlakmeting. Over de cijfers van het aantal woningen wat we toevoegen en hoeveel parkeerplekken daarbij zitten. En ik had aan de heer Van Enk gevraagd of die nog een keer naar de oud en nieuw tabel wil kijken. En mocht dat dan toch nog vragen oproepen, dan kunnen we daar nog even naar kijken.

De voorzitter: Ja. En u zendt voor het zomerreces de rib voor het opladen van auto voor de eigen deur. Opladen eigen auto voor de eigen deur.

Mevrouw Van de Waart: Ja, die heb ik erover gehad. En ik heb het ook nog gehad over ...

De voorzitter: Wielklemregeling.

Mevrouw Van de Waart: ... de regionale samenwerking als het gaat om deelmobiliteit. Daar durf ik niet helemaal een einddatum te zetten, want dat is regionale samenwerking. Maar ik hoop zeker voor het eind van het jaar.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. Nou, we hebben nog twee raadsvoorstellen op de agenda staan. Dus ik stel voor dat we doorgaan naar raadsvoorstel, invoering parkeerregulering Plaspoelpolder. En dat we daar, hoe zeg je dat, lekker vlot doorheen gaan. Dus dat iedereen even kort en bondig de vragen stelt en ...

Mevrouw Van de Waart: Voorzitter, mag ik toch heel even twee minuten vragen, want anders dan kan ik niet meer nadenken. Sorry.

De voorzitter: Is goed. Zullen we even twee minuten een korte schorsing doen?

11. Raadsvoorstel Invoering parkeerregulering Plaspoelpolder (RV 25-032)

De voorzitter: Oké, we gaan weer verder. Er druppelen waarschijnlijk nog wat mensen binnen die in de rij stonden voor de toiletten, maar dat komt goed. Dan gaan we door naar raadsvoorstel invoering parkeerregulering Plaspoelpolder. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mijnheer Oelen, gaat uw gang.

De heer Oelen: Ja, dank, voorzitter. Twee korte vragen. Allereerst, nou ja, dat is geen vraag, maar een opvatting ook. Ondernemers vinden, we moeten ruime parkeermogelijkheden hebben, ook als ze niet beschikken over een terrein dat groot genoeg is om te parkeren. Er zitten bijvoorbeeld ondernemers in de Plaspoelpolder waarvan de werknemers overdag met een busje elders aan het werk zijn, maar dan 's avonds ergens op de Plaspoelpolder moeten parkeren. Het is voor mij nog niet helemaal duidelijk hoe dat regime voor deze ondernemers gaat uitpakken? Kunnen die dan voldoende vergunningen krijgen, ja of nee? En het tweede is, voorziet het systeem ook, wat we bijvoorbeeld ook in winkelgebieden hebben, dat bezoekers het eerste uur gratis kunnen parkeren? Dat is denk ik voor nu wel, dat zijn mijn twee belangrijkste vragen. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oelen. Mevrouw Kames.

Mevrouw Kames: Dank u wel, voorzitter. Ik ben het eens met de vragen van mijn voorganger, mijnheer Oelen. Ik heb ook een vraag van, wat gaat er gebeuren met de financiële gevolgen in de begroting van 2025 als er niet tijdig beslist wordt?

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

De heer Braam: Ja, voorzitter. Ja, parkeren in de Plaspoelpolder hebben we het eigenlijk feitelijk de twee belangrijkste vragen daarnet al bij het vorige onderwerp aangegeven. Er blijft één ding staat nog overeind en dat gaat vooral om zeg maar het vrachtverkeer of in ieder geval de grotere wagens die geweerd worden. Er zijn natuurlijk ook behoorlijk wat chauffeurs die op doorreis zijn en daar moet natuurlijk ook wel voldoende gelegenheid voor zijn om dus die, zodat ze hun auto ergens in het Rijswijkse kunnen stallen. Dus misschien is het toch raadzaam om de te kijken van, ja, misschien bestaat er al iets? Dat hoor ik dan wel even van de wethouder. En dan zou het wellicht een hele goede zaak zijn om in regionaal verband eens te gaan kijken of daar dus interessante plekken voor te verzinnen zijn. Want het is natuurlijk geen goede zaak als de doorreizende vrachtwagenchauffeur in Rijswijk belemmerd wordt om zijn wagen te parkeren. Voorzitter, dat is mijn inbreng.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Mijnheer Van Enk. Sorry. Mijnheer Van 't Eind, gaat uw gang?

De heer Van 't Eind: Nee, voorzitter, ik heb geen aanvullende vragen.

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

De heer Van Dam: Ja, dezelfde vraag als de heer Oelen, hoe gaan we om met de bedrijvigheid die daar zit die klanten nodig hebben? Dus komt daar voor het hele gebied dan een uur gratis parkeren?

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

De heer Stuijzand: Dank u, voorzitter. Even kijken. We hebben een drietal vragen en die luiden als volgt. Wordt met deze invoering van de parkeerregulering daadwerkelijk de leefbaarheid van Plaspoelpolder verbeterd voor de bewoners, of is het vooral een beheersmaatregel voor bedrijfsactiviteiten? Is daarnaast ook afstemming geweest met de belanghebbende ondernemers, BBR en De Broodfabriek, et cetera? Hoe waren de reacties en wat betekent dit voor de ondernemers? Vraag twee, heeft het college onderzocht of dit systeem leidt tot het waterbedeffect waarbij de parkeerdruk wordt verplaatst naar de omliggende buurten zonder regulering? Is er een monitoringsplan of zijn er voorbereidende maatregelen voor de impact op de naastgelegen wijken? En de laatste vraag, is deze maatregel voor het college afgestemd binnen de regionale werkgroep van de MRDH, met name in het kader van de vrachtwagenparkeerplaatsen en de bredere Mobiliteitsstrategie? Voorzitter, we zien uit naar de beantwoording van het college.

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

De heer El Majjaoui: Ja, dank, voorzitter, voor het woord. Voorzitter, een groot deel van de Plaspoelpolder kampt al lange tijd met een tekort aan parkeerplaatsen. Dit wordt veroorzaakt door een groot aantal langdurig geparkeerde voertuigen, ook langdurige stallingen en voertuigen van personen zonder bestemming in het gebied, ook wel wrakken die onbeheerd worden achtergelaten. Dit leidt soms tot minder beschikbare plekken voor ondernemers en bezoekers, meer zoekverkeer en heeft een negatieve invloed op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Dan heb ik het niet over de nodige verpauperingen. Met dit raadsvoorstel kan een bijdrage worden geleverd aan betere parkeerregulering. Daarnaast wordt voorgesteld het tarief voor parkeervergunningen voor grote voertuigen vast te stellen. Echter heeft onze fractie een viertal vragen hieromtrent. Waarom wordt de regulering specifiek tussen 12 en 24 uur ingevoerd? Hoe wordt dan omgegaan met de parkeerdrukke in de ochtenduren? Waarop is dat tarief van driemaal het bedrijfsvergunningstarief voor grote voertuigen gebaseerd? Hoe wordt de handhaving geregeld bij wisselende kentekens? Op welke manier wordt misbruik van parkeervergunning voorkomen? Tot slot de laatste vraag, waarom staat onze gemeente, dus in dit geval gemeente Rijswijk, het parkeren van grote voertuigen toe, terwijl de andere gemeentes dit juist ontmoedigen? Bent u het met ons eens dat dit beleid een aanzuigende werking kan hebben voor grote voertuigen uit omliggende gemeentes? En kunt u dit, kan dit worden gemonitord? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Wethouder Van de Waart, gaat uw gang.

Mevrouw Van de Waart: Dank u wel, voorzitter. Ik ga alle vragen beantwoorden, maar het besluit gaat straks over het tarief van de grote voertuigen en het maken van een nieuwe categorie, want die is er niet. Dus dat nog even voor de verduidelijking. Maar het is natuurlijk een gebied waarin behoorlijk wat vragen ook zijn geweest. Daar is natuurlijk geconstateerd door de bedrijven zelf dat er overlast is. Het wordt een gemengd woonwerkgebied in de nieuwe plannen, dus het valt ook onder de gebiedsontwikkelingen. Maar ook in dit gebied hebben we last van parkeerders die uiteindelijk op de tram stappen. Dus er zijn eigenlijk drie aanleidingen waarom we dit gebied volgens mij breed gedragen wel zien als iets waar parkeerregulering een goed idee is. En om gelijk een antwoord op de vraag te geven, is daarmee afgestemd? Ja, er is participatie geweest. Sterker nog, we hebben gekeken naar verschillende type bedrijven. Dat hebben we ook afgestemd met de BBR wie we daarvoor uitnodigen om een goed beeld te hebben. Je kunt natuurlijk niet alle bedrijven uitnodigen, maar wel het type bedrijven met het type voertuigen en type parkeerbehoefte. En daar is wel degelijk participatie mee geweest. En het algemene beeld is dat mensen daar blij mee zijn dat we dit op deze manier gaan invoeren. De vraag van de VVD was, zijn er ... Hoe gaat het nou met die parkeervergunningen en kunnen bedrijven daar voldoende van krijgen? Ja, want er zit vooralsnog geen beperking op. Er is wel zo dat we dat gaan monitoren, dat er geen misbruik van wordt gemaakt. Dus dat is wel even belangrijk dat we bijvoorbeeld geen, omdat wij dan zeggen van, nou, er zit geen beperking op, dat we allerlei Postbus bv'tjes krijgen die hier in één keer tweehonderd auto's stallen. Daar gaan we wel degelijk op monitoren. Dat zien we natuurlijk ook gewoon binnenkomen bij het loket. En dan hebben we als college in ieder geval de bevoegdheid om dat te onderzoeken en te weigeren. Maar in principe is de bedoeling dat bedrijven die daar zitten en auto's hebben gewoon een parkeervergunning kunnen aanvragen. En iemand vroeg net ook al, er is inderdaad een parkeervergunning voor een bedrijf waarin je vijf verschillende kentekens neer kan zetten. Dus ook een bedrijf waarin wisselende auto's kunnen komen, kunnen dan op één betaling zeg maar vijf kentekens zetten. Nou, mocht je er nog meer hebben, dan breid je dat dus uit. En er zitten ook allerlei mogelijkheden per maand en per jaar en dus er zit best wel wat variatie in. Verder was de vraag of het eerste uur gratis? Dat zit nu niet in het voorstel en daar hebben we namelijk wel goed

over nagedacht. Het is een heel groot gebied om het eerste uur gratis te doen en wij dachten dat we waarschijnlijk de bedrijven beter konden bedienen met een zogenaamde aan- en afmeldvergunning voor bedrijven. Die kennen we nu ook voor sportverenigingen bijvoorbeeld. Dan betalen, het enige wat dat vraagt is activiteit van de bedrijven zelf, maar dan betaal je 67 euro voor honderd eenheden. Eén eenheid is gewoon een dag, dus dat is 67 cent per dag. Je meld je dan aan bij een bedrijf, je komt binnen, je voert je kenteken in en je staat daar dan eigenlijk gewoon gratis als dat bedrijf dat wil. Dus dan gaat het niet alleen over één uur, maar het is een beetje, omdat het gewoon echt andere bedrijfsactiviteiten zijn aan een winkelstraat biedt het ook meer mogelijkheden aan de bedrijven om daarin te faciliteren. Maar daar moeten ze natuurlijk wel zelf dan ook initiatief toe nemen. Er zijn ook best veel bedrijven die dus ook eigen parkeergelegenheid hebben. Dat is ook wel goed om dat even te merken. Sommige hebben dat ook gewoon niet nodig, maar dit is eigenlijk dus een hele gebruiksvriendelijke optie. Waar ze wel dus iets van een iPad of zo voor moet aanschaffen, zodat je dat kunt regelen. Dus dan sta je voor 67 cent, als dat bedrijf dat wil, in ieder geval die dag voor dat bedrijf voor de activiteit. Wij denken daarmee de bedrijven beter te faciliteren. Mocht nou in de toekomst blijken dat dat toch niet werkt, dan kunnen we daar natuurlijk altijd nog een keer opnieuw op monitoren. Ja, ik ben het met Rijswijks Belangen, heb ik daarnet ook al gezegd, misschien de formulering over de consequenties van de financiële gevolgen zijn misschien wat ongelukkig geformuleerd. Ik zit even te kijken, want ik weet dat niet uit mijn hoofd. Ik hoop dat iemand het op heeft geschreven wat de financiële gevolgen. Nee, nog niet. Misschien komt dat zo. Vrachtverkeer. Ja. Waar u natuurlijk over gaat besluiten is een nieuwe categorie, we noemen dat grote voertuigen. Dat zijn dus grote bussen, maar ook vrachtauto's en alles daartussenin. En die mogen al op de Plaspoelpolder staan en dat willen we ook zo houden. En in de regeling zit nu dat je als je een bedrijf hebt in Rijswijk of je woont in Rijswijk en je hebt zo'n groot voertuig, dan mag je hem dus parkeren op de Plaspoelpolder. Dat geldt niet alleen voor de bedrijven die gevestigd zijn op de Plaspoelpolder. Maar ook, stel je zit in de bloemen, je werkt in Den Haag en je hebt een grote bus, dan mag je dus een parkeervergunning aanvragen voor de Plaspoelpolder omdat je een grote bus hebt. En wij doen dat dus echt, omdat we niet willen, zoals heel veel in buurgemeenten gebeurt, dat we de grote voertuigen weren uit onze stad. Omdat we zelf natuurlijk ook merken hoe vervelend dat is dat ze vervolgens bij de burens belanden. Dus dat is eigenlijk gewoon wat je niet wil dat een ander doet, doe dat zelf ook niet. Dat is in eerste instantie, dat je een vergunning kan vragen als je dus een bewoner of ondernemer bent in Rijswijk. Nou hoor ik u ook, en ik moet heel eerlijk zeggen, daar hebben we het eigenlijk ook uitgebreid over gehad, over vrachtwagenverkeer wat op doorreis is. Daar zijn verschillende mogelijkheden. Eén, je mag er betaald staan. Dus het is niet zo dat je er niet mag staan, je betaalt dan parkeergeld. En dat kan zijn dus dat stel dat je hier staat omdat een van de bedrijven in Rijswijk je dat gevraagd heeft, dat die je dus faciliteert daarvoor, al dan niet via zo'n aan-afmeldvergunning. En het kan zijn dat je dat betaalt omdat je werkgever wil dat je hier staat. Dus je mag daar wel staan, alleen dat is dan nu betaald. Ik hoor uw oproep en ik zie hem dan toch even regionaal om daar eens zeg maar in regionaal verband over te praten van, doen we dat nu goed voor deze vrachtwagenchauffeurs? Ik denk, nou, er luisteren nu allemaal ambtenaren mee die denken, goh, zou die soms overleg hebben met wethouder Van de Waart? Ik vind daar namelijk ook iets van. Ik vind dat we goed moeten zorgen voor deze mensen die iedere dag voor onze logistiek zorgen. En dat zie je dat daar toch wel wat op af te dingen valt in regionaal verband. Dus ik wil in ieder geval toezeggen dat ik dit weer eens een keer op de regionale tafel wil agenderen. Maar vooralsnog mogen ze daar dus wel staan, maar dan betaald. Nou, heel even dat over de ... Ja. PvdA, is dit vooral bedoeld voor de leefbaarheid? Het is en-en. Dus wat je ziet is dat we bijvoorbeeld in de Lange Kleiweg, daar heeft u onlangs een, ik ben soms een beetje de woorden kwijt, jongens, het is laat, een hele schets over het buitengebied gehad. We gaan die Lange Kleiweg natuurlijk aanpassen. Dat is natuurlijk niet de plek waar je dan straks grote vrachtauto's neerzet, maar dat je ze meer in de andere delen van

het gebied doet en dat je daar goed naar kijkt. In een deel van de Plaspoelpolder verhoog je daarmee de leefbaarheid van de bewoners en een ander deel gaat het dus echt over de toegankelijkheid van de bedrijven. Dus dat er voldoende plekken zijn hè, dus dat je de, of het nou auto's zijn die er veel te lang staan of dat ze hier eigenlijk niet horen zeg maar, dat je die uit het gebied weert. En dat er dus ruimte blijft voor de auto's die er wel horen, omdat ze namelijk of van de bedrijven zijn of omdat ze van de bezoekers van de bedrijven zijn. Dus het is en-en. Nou, u had het ook over die vrachtauto's. PG&R vroeg, sla ik nou niemand over? Nee. Van twaalf tot twaalf. Ja, dat komt dus omdat we eigenlijk die drie verschillende problemen aanpakken. Het is een woon-werkgebied en wat je daar dus ziet is, je probeert zowel de mensen die de tram pakken te weren. Maar dat betekent ook dat je eigenlijk twee ritmes hebt in een gebied, namelijk van de werkende mensen en van de wonende mensen en daar probeer je iets aan te doen. En het is zo dat de wonende mensen straks, dat zijn vooral toevoegingen van woningen in nieuwe ontwikkelingen, dus die gaan parkeren op eigen terrein. Die gaan niet zozeer parkeren op de straat zullen we maar zeggen. Maar dat dat mooi met elkaar samenvloeit. Dat maakt dus voor die vergunningen niet uit, even voor de duidelijkheid, voor die bedrijven. Als ze eenmaal een vergunning hebben maakt het natuurlijk niet uit hoe lang dat parkeerregime is, want dat is gewoon een vergunning bij wijze van spreken voor de hele dag. U had een hele goede vraag ook, waar is het tarief op gebaseerd? Allereerst hebben we niet gekozen voor een commercieel tarief. Dat is helemaal niet het doel. Het doel is dat je een tarief doet wat eigenlijk een logisch vervolg is van de ruimte die je inneemt. Een grote bus neemt twee parkeerplekken in, een vrachtauto, vier parkeerplekken, dus dit is het tarief van drie parkeerplekken. We hebben gewoon het gemiddelde genomen. Daar kunnen we geen onderscheid in maken, want kentekenregistratie maakt geen onderscheid tussen hoelang precies zeg maar zo'n bus is. Maar het is dus het tarief ongeveer van drie parkeerplekken. Ja, de wetenschap van gezond boerenverstand zullen we maar zeggen. En u heeft ook nog een vraag, kijken we naar misbruik? Nou, ik zeg het net al heel even, daar gaan we wel zeker op monitoren. Omdat dit is eigenlijk wel een regeling die toch echt gaat uit van het faciliteren van ondernemers. En er zijn allerlei mogelijke mogelijkheden voor met verschillende vergunningen. En zodra we zien dat daar dus misbruik voor gemaakt gaat we daar natuurlijk wel degelijk maatregelen op nemen. Maar dat doen we dan niet gelijk voor het hele gebied, maar vooral voor degene die daar misbruik van maakt, zodat verder de toegankelijkheid voor de ondernemers gewoon goed blijft. Volgens mij heb ik allereerste vragen beantwoord, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van de Waart. Is er behoefte aan een tweede termijn? Nee? En kan het als akkoordstuk naar de raad? Ja, oké. Nou, dan gaat dit als akkoordstuk naar de raadsvergadering.

12. Raadsvoorstel Herstelbesluit Bestemmingsplan Pasgeld-Oost (RV 25-033)

De voorzitter: Dan gaan we door naar raadsvoorstel herstelbesluit bestemmingsplan Pasgeld-Oost. Ja?

De heer Braam: Ik zal even klein deze ... Volgens mij worden de toezeggingen ook altijd toch ...

De voorzitter: Ja, die ga ik nu ... Er is één toezegging gedaan en dat is dat de wethouder heeft gezegd dat zij aan de regionale tafel de zorg over de vrachtwagenchauffeurs zal bespreken of adresseren. Dan gaan we nu door naar het raadsvoorstel herstelbesluit bestemmingsplan Pasgeld-Oost. Kan ik iemand het woord geven in eerste termijn? Ja. Nou, ik zag daar de hand eerst, dus gaat u maar eerst.

De heer De Vreede: Dank, voorzitter. Beter voor Rijswijk heeft dit voorstel ook gelezen. Er zijn nog wel twee vervolgvragen uit voortgevloeid te weten, in het bestemmingsplan Pasgeld-Oost vastgesteld op 18 juni 2024 wordt in artikel 10.5 de gestelde voorwaardelijke verplichting waterberging van maximaal 24.000 kuub verharding gewijzigd naar maximaal 20.000 kuub. Gezien hier wordt gesproken over een voorwaardelijke maximale verplichting die naar beneden wordt bijgesteld, is hiervoor dan ook een minimale verplichting? En vraag twee eigenlijk voor wat betreft de omvang van de waterberging, geldt toch eigenlijk het omgekeerde? Deze wordt gewijzigd van 3.000 kuub naar 4.210 kuub qua oppervlaktewater. Dit is weer een verhoging. Zit hier dan ook weer een minimale of een maximale verplichting aan verbonden? Tot zover, voorzitter.

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

De heer Van Dam: Ja, we zien dat er minder verhard hoeft te worden, daardoor kan er meer oppervlaktewater komen. Dus voor de mensen die dat niet snappen, volgens mij mogen we gewoon meer water toevoegen aan het gebied of in ieder geval is dat mogelijk en kan dat. Maar dat betekent natuurlijk niet dat we dat hoeven te doen zeg maar of dat we dat gaan doen. Dus mijn hele korte simpele vraag is, gaan wij dan daar ook gebruik van maken en gaan we meer water toevoegen in dit gebied? Punt.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Verder nog? Ja, mevrouw Kames, gaat uw gang.

Mevrouw Kames: Dank u wel. Nou, Danny gaat doen wat eigenlijk mijn vraag was, of de wethouder het een beetje wilde verduidelijken voor me? Want ik ben niet zo op de hoogte hoe het precies zit met dat water en dergelijke. Maar Danny heeft het dus al een beetje uitgelegd, dus ik ben benieuwd wat de wethouder gaat zeggen.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kames. Verder nog iemand? O, mijnheer El Majjaoui, gaat uw gang.

De heer El Majjaoui: Ja, dank u, voorzitter. Ik heb eigenlijk een tweetal vragen voor wat betreft dit raadsvoorstel. Hoe wordt gewaarborgd dat dit soort fouten in de toekomst van bestemmingsplannen niet opnieuw voorkomen? En wie is verantwoordelijk voor het beheer en instandhouding van de aangelegde waterberging? Dus deze tweetal vragen zou ik graag beantwoord willen hebben.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer El Majjaoui. Dan gaan we nu door naar wethouder Van de Waart. Gaat uw gang.

Mevrouw Van de Waart: Dank u wel, voorzitter. Wethouder Van de Waart krijgt ook een beetje last van de late avond merk ik. Allereerst, het is niet zo, het is een schriftelijke fout die we herstellen. Dus we waren dit altijd al van plan, alleen we kwamen erachter, omdat er een bezwaar is gemaakt gingen we dat stuk nog een keer lezen en dachten, o, de optelling klopt ook niet in ieder geval. Het was niet goed gegaan. Dus het was niet zozeer dat er nu in de ambitie iets is veranderd, maar wel dat het niet goed was opgeschreven. En om maar gelijk bij de laatste vraag te beginnen van, kunnen we fouten voorkomen? Nou, wat je ziet in dit soort lastige processen, u heeft er al meer gehad, is dat dat soms gewoon gebeurt. Als er geen bezwaren worden gemaakt, nou, dat gebeurde vroeger wel eens, maar nu nooit meer. Maar dan werden ze gewoon nooit ontdekt, laat ik het zo zeggen. En wat je nu ziet is dat je bijna op ieder plan een bezwaar hebt en dan komen dit soort dingen boven tafel drijven. Wat we eigenlijk hebben gezegd, we doen dat als het even kan dus vooraf al herstellen, zodat als straks een uitspraak komt we gelijk door kunnen. Dus dat is een beetje het regime. Dus ik ga u ook niet beloven dat ze nooit meer voorkomen. Dit is natuurlijk wel echt een fout in de zin dat er iets verkeerd is opgeschreven, maar soms had er ook een woord aanvullend of is er interpretatie zullen

we maar zeggen. In dit geval gaat het dus vooral om de verwoording en de vierkante meters die daarbij horen. U heeft een aantal best wel technische vragen gesteld, dus ik kijk heel even mee wat ik daar ook ingefluisterd krijg. Er wordt gesproken over een maximale verplichting waterberging, is er ook een minimale verplichting? Nee, minimaal is er in ieder geval niet voor de verharding. Gaan we ook gebruikmaken om meer water te vroegen? Nou, zoals ik al zei, de plannen zijn dus niet gewijzigd ten opzichte van wat er was, alleen de regels zijn dus aangescherpt. Fout, en wie is er verantwoordelijk voor de waterberging? Nou ja, wij stellen het bestemmingsplan vast en het hoogheemraadschap heeft dit getoetst en de ontwikkelaar is verplicht zich hieraan te houden. Dus dat zijn de drie verantwoordelijkheden die horen bij deze afspraken. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van de Waart. Behoeft er een tweede termijn? Ja? Mijnheer Van Dam, gaat uw gang.

De heer Van Dam: Ja, ik snap dat de plannen ongewijzigd blijven. Maar als er meer kan in dit gebied, is volgens mij veel besproken in deze raad. Er ligt gewoon een grote wens aan meer invulling van blauw en groen in dat gebied. Dan zou ik zeggen, als het kan, ja, voeg dan water toe zeg maar, als dat leuk is. Dus mijn vraag was meer gebaseerd van, is dat, zijn we van plan om daar nog iets mee te gaan doen? Dus daar zou ik graag antwoord op willen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Verder nog iemand tweede termijn? Nee? Nou, dan gaan we weer terug naar wethouder Van de Waart. Gaat uw gang.

Mevrouw Van de Waart: Ja, ik begrijp de vraag van de heer Van Dam, alleen dit is gewoon niet het momentum zeg maar om die plannen te wijzigen. Dus er zitten nu, we hebben eigenlijk al de kaders neergezet, alleen we hadden het dan verkeerd opgeschreven om maar zo te zeggen. En dit is waar de ontwikkelaar mee gaat werken. En als de raad, ja, laat ik zo zeggen, als het zover is hè, want het zit natuurlijk nu in procedure, dan kunnen we wel degelijk met de betrokken partijen kijken wat daarin kan. En ook de ambities voor Pasgeld is sowieso hoog als het gaat over natuurinclusiviteit en groen. Dus in gesprek kun je daarna wel door zijn naar de volgende fase, kun je dat wel doen. Maar dit zijn de kaders, dus dit is niet het moment om daar nu iets aan te veranderen.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Van Dam, gaat uw gang.

De heer Van Dam: Ja, nee, dat snap ik. Ik snap dat niet heel random middenin een proces van een ontwikkelaar we kunnen gaan zeggen, hé, we hebben wat meer mogelijkheden, doe dat eens. Maar als daar wel de mogelijkheid toe is ergens in het proces en we zien een goed moment om dat wel te doen, dan zou ik zeggen, pak die handschoenen op en doe dat vooral. Zeker als de ontwikkelaar daar natuurlijk ook schot in ziet, want we kunnen niet zomaar nieuwe ideeën afdwingen. Maar ja, zoals u het zelf zegt, daar heeft u onze zegen in ieder geval voor mee.

Mevrouw Van de Waart: Dank u wel.

De voorzitter: Dat was het, wethouder Van de Waart?

Mevrouw Van de Waart: Ja, ik hoor geen aanvullende vraag, maar een toejuiching als het gaat om groen en water dus nemen we mee. Ja.

De voorzitter: Nee, nee. Ja, inderdaad. Nou, helemaal goed. Kan dit als akkoordstuk naar de raad? Ja? Oké, mooi. Nou, ik kijk nog even snel. Het is ... O, jammer. Ik dacht, we redden het precies voor twaalf uur, maar het is één minuut over twaalf. Helaas. Maar ik zou zeggen, dank jullie wel en een goede reis terug naar huis.