

A.M. van Wanrooy
Mr. Beerninkplantsoen 168
2286 MS Rijswijk

Datum
7 april 2026

Gemeenteraad van Rijswijk
T.a.v. de raadsgriffier
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Onderwerp

Schending actieve informatieplicht door het college

Geachte raadsleden,

Ik ben van mening dat het college van B&W met de raadsinformatiebrief van 17-03-2026 (kenmerk 26.095760) en de raadsinformatiebrief van 10-03-2026 (kenmerk 26.096722) inclusief data-document (kenmerk 26.096774) de gemeenteraad onjuist en onvolledig informeert en zij daarmee de actieve informatieplicht (artikel 169 Gemeentewet) schendt.

Doorvoersnelheid doseersluis

De VRI's (verkeersregelininstallaties) zijn tijdens de spits ingesteld op 1x groen per 90 seconden. Met gemiddeld 2,5 auto's per keer kom je dan uit op het doorlaten van 100 MVT/uur **per kant** en totaal op 200 MVT/uur als je beide kanten bij elkaar optelt. Maar dit is volledig gebaseerd op een verkeerde aanname dat zowel bij de ochtendspits als bij de avondspits beide kanten op net zoveel auto's tegelijk komen, wat uiteraard niet zo is. Tijdens de ochtendspits gaat het verkeer richting van Rijnweg en bij de avondspits de andere kant op. Dit was al duidelijk uit de metingen van november 2024.

De zin "*Wanneer er meer dan 200 mvt/uur de Van Rijnweg oprijden, ontstaat er een wachtrij vóór de doseersluis.*" in het data-document is onjuist, want dit gebeurt al bij 100 mvt/uur als het gaat over het oprijden van de Van Rijnweg i.c.m. wachtrij vóór de doseersluis (zie bovenstaande uitleg).

Beoogde maximum van 200 mvt/uur

"Het gewenste maximum van 200 motorvoertuigen per uur (mvt/uur) op de Van Rijnweg is nog niet bereikt. Bij de doseersluis op de Van der Kooijweg ligt het aantal auto's per uur wel onder de 200 mvt/uur."

De tweede zin klopt niet helemaal, want de tellus ligt niet bij de doseersluis maar tussen de Mr Beerninkplantsoen en rotonde Eikelenburglaan. Dit is ook te lezen in de bijschrift van figuur 4. Verkeer dat de doseersluis gepasseerd is en de wijk Hoekpolder ingaat wordt niet meegeteld.

Maar wat veel belangrijker is, is dat het gewenste maximum van 200 mvt/uur bij de avondspits **nooit** bereikt kan worden in de van Rijnweg. Bij de avondspits is het overgrote deel van het verkeer afkomstig van Laan van Sion. Het verkeer wordt aan die kant niet gedoseerd en kan onbelemmerd doorrijden tot aan de doseersluis. Daar wordt inderdaad gedoseerd met als gevolg dat aan de kant van Eikelenburg wel het gewenste maximum van 200 mvt/uur gehaald wordt. Bij de ochtendspits gaat het verkeer de andere kant op en wordt het maximum van 200 mvt/uur in de van Rijnweg waarschijnlijk wel behaald wordt alhoewel figuur 2 dat niet laat zien.

Wil het college van B&W echt het gewenste maximum van 200 mvt/uur behalen, dan zal in Laan van Sion ook een doseersluis aangelegd moeten worden. Het verplaatsen van de doseersluis zal geen enkel effect hebben op het huidige aantal mvt/uur in de van Rijnweg. Het is voor de raad heel belangrijk te beseffen dat er geen enkele garantie door het college kan worden afgegeven dat ooit het maximum van 200 mvt/uur gehaald zou kunnen worden. Deze vraag heb ik op 11 februari gesteld aan het onderzoeksbureau Goudappel, maar zij gaven deze reactie: *“Wij werken in opdracht van de gemeente, wij hebben geen toestemming om buiten de gemeente om rechtstreeks vragen te beantwoorden. We hebben daarom uw vraag doorgestuurd naar de gemeente en onze interne projectleider op de hoogte gebracht.”*. Van de gemeente heb ik nooit een reactie op deze doorgestuurde mail gekregen.

Afsluitingen van Rijnweg tijdens avondspits

“Op bepaalde momenten is de Van Rijnweg ter hoogte van de Laan van Sion tijdelijk afgesloten om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Het aantal afsluitingen per dag is afgenomen. Dit blijkt uit de terugkoppelingen van de verkeersregelaars.”

Dit is direct terug te zien in de grafiek bij figuur 2 waar de zin *“In week 9 is een toename zichtbaar in het aantal motorvoertuigen per uur.”* bij staat. Die toename is echter het gevolg van minder afsluitingen. Nergens wordt vermeldt hoeveel afsluitingen er zijn geweest en hoe lang de afsluitingen geduurd hebben, terwijl dit via rapportages door de partij waar de verkeersbegeleiders onder vallen wel degelijk bekend is. Figuur 2 en 3 zijn mijns inziens dus gemanipuleerde grafieken.

Gereden snelheid

Dit is het meest kwalijke punt, want helemaal nergens wordt vermeldt hoe hard er sinds de aanleg van de doseersluis gereden wordt. Er wordt in de raadsinformatiebrief en data-document handig gebruik gemaakt van het woord “tellus”, maar de snelheid wordt ook gemeten. In de data van november 2024 was de gereden snelheid zichtbaar. Visueel is sinds de aanleg van de doseersluis duidelijk zichtbaar dat er harder wordt gereden dan voorheen. Ondanks meerdere verzoeken heb ik de data waarop de raadsinformatiebrieven en data-document gebaseerd zijn, nog niet ontvangen. Het lijkt er hier sterk op dat deze informatie niet alleen voor mij wordt achtergehouden, maar dat ook de raad hier niet alle informatie krijgt.

Zwethzone

Wat de raad zich ook moet beseffen is dat het verplaatsen van de doseersluis vrij zeker betekent dat auto's stationair komen te staan bij natuurgebied Zwethzone. Tijdens de ochtendspits staan de auto's tegen het gebied aan. In de Zwethzone zijn op 15 januari 2026 nieuwe borden geplaatst langs het fietspad dat het om een stiltegebied gaat. Het ontgaat mij volledig hoe het dan een goed idee is om auto's stationair (inclusief uitlaatgassen) en hard optrekkend precies bij dit gebied neer te zetten.

Met vriendelijke groet,

Sander van Wanrooy