Concept-verslag Forum Stad 19 september 2023 (vervolg Forum Stad 14 september 2023)

Aanwezig: **Voorzitter** De heer S. van Maarseveen **Raadsleden:** De heer E.G.T. Braam De heer D. Cupedo De heer M. van ’t Eind de heer G. Kruger De heer J. Loof De heer M. el Majjaoui de heer W. Smith De heer M. Stuijfzand (f.a.) De heer E. v.d. Veer mevr. W. v.d. Weij De heer M. Weterings	
Aanwezige portefeuillehouders: Wethouder, de heer A. van de Laar Wethouder, de heer M. Wit	**Griffie:** De heer J. Hoefnagel

De voorzitter opent de vergadering.

De vergadering verloopt via Teams en is een vervolg op de vergadering van het Forum Stad van 14 september jl.

Op de agenda staan nog te bespreken het Raadsvoorstel Fietsplan en de RIB 23 048 Realisatie horeca Wilhelminapark en tot slot het Vragenuur.

Wethouder v.d. Laar heeft vooraf een mededeling, zo stelt de voorzitter.

Wethouder de heer Van de Laar: Woningen van Orchard I en II twee plus commerciële voorzieningen en maatschappelijke voorzieningen en heel veel parkeerplaatsen, zowel voor auto als voor fiets. Dat heeft heel veel positief nieuws opgeleverd en veel vertrouwen van andere projectontwikkelaars en beleggers om Bogaard als herkenbare plek waar echt daad bij het woord wordt gevoegd. Voor de volledigheid is het denk ik goed om te melden dat de gemeente hier netto geld ontvangt. We hebben zelf een moeilijk besluit genomen om hier een bijdrage te leveren maar dat heeft betekent dat we aan de leges helemaal niets hebben afgedaan. Netto ontvangen we hier dus bijna twee miljoen euro. En vorige week was ook een bericht over dat het project verkocht was. Nou, dat was een hele lange tijd niet publiek gedeelde informatie maar het was wel dezelfde informatie die u en ik hadden bij ten tijde van het nemen van het raadsbesluit. Dus die informatie is nu ook naar buiten gekomen omdat de start bouw ook daadwerkelijk doorging. Tot zover, voorzitter.

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

11. Raadsvoorstel Fietsplan

De voorzitter: Dan gaan we nu door naar het raadsvoorstel van het fietsenplan. Ik wilde eigenlijk gewoon even het rijtje afgaan. En Beter voor Rijswijk, wie mag ik het woord geven?

De heer Cupedo (BVR): Dennis Cupedo, voorzitter, dank u.

De voorzitter: Gaat uw gang, mijnheer Cupedo.

De heer Cupedo (BVR): Dank u. Ik ben een beetje verkouden, dus ik hoop dat ik duidelijk overkom. Dus we gaan het in ieder geval proberen. Onze fractie heeft het raadsvoorstel gelezen en wij hebben nog een aantal aanvullende vragen en die gaan we even, daar komen we mee. Er worden vijf fietsstraten genoemd in het fietsplan, is het de bedoeling dat dit echte fietsstraten te worden of wordt dit uiteindelijk fietspaden? Vraag één. Vraag twee, wat is de Rijswijkse definitie of visie van een fietsstraat? Deze staat niet aangeduid in het stuk of gebruiken we gewoon de definitie zoals deze omschreven staat in artikel 2.61 van het verkeersreglement?

De voorzitter: Een melding, mensen die niet aan het woord zijn, willen jullie alsjeblieft uw microfoon op mute zetten? Dus graag de microfoon uitzetten anders kunnen we mijnheer Cupedo niet horen. Gaat uw gang, mijnheer Cupedo.

De heer Cupedo (BVR): Ja, want daar wordt een fietsstraat namelijk omschreven als een straat die is ingericht als fietsroute waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Vraag drie, de provincie heeft ook een fietsplan, samen verder fietsen, en die loopt tot en met 2025. Ons Rijswijkse fietsplan loopt tot vanaf heden tot 2040. Bijt dat elkaar niet? Sluiten

we genoeg op elkaar aan, in die zin dat we de provincie ook nodig hebben voor bijvoorbeeld asfalteren van fietspaden. Vraag vier, op pagina elf onder nummer zes staat dat Rijswijk toebehoort tot de tweede plaats in de regio qua verkeersongevallen. Wij hebben ook naar de informatie gezocht, maar kunnen wij nergens vinden dat Rijswijk op plek twee in de regio zou staan, in ieder geval niet specifiek voor verkeers… fietsongelukken en we hebben het nu toch over het fietsplan, niet over verkeersplan, maar nu insinueert het stuk dat wel. En de laatste vraag: we hebben al een tijdje een fietsstalling pop up op een aantal parkeerplaatsen in de Herenstraat in Oud Rijswijk op de zaterdagen. Beter voor Rijswijk ziet graag een vaste fietsstalling hiervoor in de plaats komen. Hiervoor zou je ook een soort abonnement kunnen werken voor buurtbewoners. Vele buurtbewoners hebben in Oud Rijswijk namelijk geen of onvoldoende plek voor een stalling en daarvoor zou dit een perfecte oplossing zijn. De vraag is: is de wethouder of het college bereid een fietsenstalling te maken in Oud Rijswijk? En zo ja, op welke termijn en kan er dan ook worden meegenomen de optie voor een jaarabonnement op de fietsstalling voor dagelijks gebruik voor de omwonenden? Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Cupedo. Van GroenLinks, mijnheer Van ’t Eind.

De heer Van ’t Eind (GL) : Ja, dank u wel voorzitter. Nou, GroenLinks is blij dat er een fietsplan ligt. De noodzaak is duidelijk, we kunnen niet op dezelfde voet verder, we moeten op een andere manier met onze mobiliteit omgaan en daar gaat de fiets of daar zou de fiets wat ons betreft ook een belangrijke rol in moeten spelen. En wij herkennen ons in dit plan, we herkennen ons ook in de urgentie van het plan, we denken dat de juiste drie pijlers zijn gekozen en ook de analyse die onder het plan ligt is voor ons herkenbaar en de doelen en strategieën ook. Dus daar zijn we heel erg blij mee. Maar waar het ons om gaat is: maar wat gaan we nou ook daadwerkelijk doen zodat we in 2040 ook kunnen zeggen, het is echt, de fietsinfrastructuur in Rijswijk is echt significant verbeterd? En dat wordt ook nog best een uitdaging, ook over de periode, maar ook, dat vergt ook nog wel het één en ander aan investeringen. En onze vragen raken dus ook met name die concreetheid: hoe is die fietsinfrastructuur daadwerkelijk nou verbeterd in 2050 en het fietsgebruik? En dan begin ik toch, ik zei het net al even, bij de fietsinfrastructuur, want uiteindelijk maak je het fietsen aantrekkelijk als er gewoon een goede fietsinfrastructuur ligt, als het fijn is om te fietsen. Dat is nu niet overal in Rijswijk zo. Op sommige plekken is het gewoon hobbelen met de fiets en dat fiets echt niet lekker. En als je wil dat mensen op de fiets gaan zitten dan moet het lekker zijn om te fietsen. Dan moet je niet denken: het is onprettig hier om te fietsen, ik neem de bus wel of ik ga met de auto of wat dan ook. En als ik dan kijk naar dit plan dan zit er een prioritering in van projecten en daar vraag ik me wel bij af want die prioritering zegt me niet zo heel erg veel. Het zegt me niks over het tijdspad, het zegt me niks over welke, er staat ook niet bij welke criteria nou daaronder hangen. Dus ik kan dat als ik dat zo zie heel moeilijk weg, dus ik zou daar graag enige extra toelichting van de wethouder op willen. Hoe moet ik nou tegen die criterium aankijken, wat betekent dit nou voor het tijdspad, wat betekent dit voor de programmering van die projecten? En hoe zijn die nou, hoe is die weging nou echt tot stand gekomen, wat voor criteria zitten daaronder. De tweede vraag die ik aan de wethouder is betreft de stoplichten. We zijn, in het fietsplan wordt terecht geconstateerd dat het goed is om naar de stoplichten te gaan kijken, want dat is in Rijswijk wat ons betreft op heel veel plekken, nou, best wel slecht geregeld voor fietsers en ook voor voetgangers. Zij staan vaak echt heel lang te wachten en dat kan qua doorstroming echt veel beter. Maar nu wordt er in het fietsplan opgeroepen om daar nog eens een keer een onderzoek naar te gaan doen. En wat ons betreft zou dat ook en dan vraag ik daar de wethouder in hoeverre, hoe de wethouder daartegen aankijkt, zou dat ook wel wat, ja, sneller kunnen. Waarom starten we, waarom gaan we de, waarom doen we het niet anders? Waarom gaan we niet, want een onderzoek kost ook nog heel veel geld, waarom starten we niet gewoon, waarom gaan we de stoplichten voor voetgangers en fietsers niet gewoon beter afstellen? Dat hebben ze in Den Haag ook gedaan tijdens covid. De reden daarvan was overigens dat ze niet wilden dat te veel mensen tegelijkertijd bij het stoplicht stonden te wachten, want dan

konden ze elkaar besmetten. Maar wat ze in Den Haag hebben gedaan hebben ze gewoon gezegd: wij gaan die fietsen, wij gaan die stoplichten gewoon aanpassen overal in de stad waarbij de doorstroom voor de fietser en de voetganger is en dan zien we in de praktijk wel waar het wel en niet goed werkt. En dat heeft in de praktijk ertoe geleid tot heel weinig klachten en ook weinig plekken waar het daadwerkelijk is teruggedraaid. Dus waarom zouden wij dat in Rijswijk niet ook gewoon kunnen doen in plaats van weer een duur onderzoek te doen in 2024 en dan een keertje gaan kijken wat we met die stoplichten gaan doen. De derde vraag die ik aan de wethouder heb gaat over, ja, de duur van het plan is tot 2040 en dat is best een lange periode en dat vergt ook uithoudingsvermogen. En dat vergt ook goed geborgde expertise in de organisatie om dit de komende jaren ook goed te kunnen doen. En dan weten we dat we daar kwetsbaar in zijn, we weten ook zeker dat we als kleine gemeente daar wat kwetsbaarder in zijn. Zie ook het Nieuwsuur item wat daar recent over is geweest. En de kleine gemeenten die vaak ook gewoon de belangrijkste expertise, je zag het ook rond de omgevingsvisie, in moet huren maar en het zelf niet in huis houden met de consequentie dat je, dat het lastig sturen is. Daarnaast zijn we onderdeel van een mobiliteitsinfrastructuur of een mobiliteitsnetwerk die gewoon regionaal is. Die gaat naar Delft, die gaat naar Leidschendam-Voorburg, die gaat naar Den Haag. Dus waarom zouden we er niet naar kunnen streven om te kijken of we niet gewoon ook met Den Haag en Delft en Leidschendam-Voorburg de expertise kunnen gaan delen? Want het gaat immers om dezelfde mobiliteitsnetwerk. En waarom zouden we niet ook kunnen kijken of we niet beter de investeringen die we in dat netwerk kunnen doen ten aanzien van de fiets niet ook beter op elkaar zouden kunnen afstemmen? Is misschien wel werk met, in hoeverre zou je daar niet ook werk met werk in kunnen maken? Graag een antwoord van de wethouder op die vraag. En dan tot slot, ik zei het al, wij zijn natuurlijk blij dat hier het fietsplan ligt. Daar wordt het STOMP principe natuurlijk ook een aantal keer in genoemd maar de eerste stap in STOMP is toch nog altijd stappen. En niet overal in Rijswijk is het als voetganger om je makkelijk te verplaatsen, ook niet in RijswijkBuiten vind ik zelf, op een aantal plekken. Hoeveel, wat ziet, dus in hoeverre ziet de wethouder daar ook een uitdaging in en zouden we niet daar ook een voetgangers niet ook niet alleen een fietsplan moeten maken, maar ook een voetgangersplan. En tot zover mijn vragen in de eerste termijn, dank u wel wethouder.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van ’t Eind. Rijswijks Belang, mijnheer Weterings.

De heer Weterings (RB): Correct voorzitter, goedenavond. Voorzitter, nou, misschien niet heel onverwachts, we zijn wat minder positief over dit fietsplan want ook in de stukken schrijft u dat de financiën maar slechts gedeeltelijk zijn gedekt. Denk ik: ja goed, ja, waar komt dan de rest, waarom is er geen hele dekking gevonden voor een plan wat u wilt gaan uitvoeren? Dus dat is zorg nummer één. En twee, bij het lezen van de stukken, ja, halen wij eruit dat de auto nog meer wordt weggedrukt, ook bij het voorrang geven bij verkeerslichten inderdaad. Zoals ik al zei: we hebben het al behoorlijk druk op de Beatrixlaan en andere wegen die gewoon echt vaart moeten maken waar de verkeerslichten al, ja, best wel scherp zijn afgesteld. Die kunnen naar onze mening die nog, ja, langzamer worden afgesteld om ook nog eens een keer fietsers door te laten, het autoverkeer, ja, moet wat ons betreft ook gewoon, ja, in dit plan de ruimte kunnen krijgen, want heel veel mensen werken gewoon buiten Rijswijk, die kunnen niet op de fiets naar Amsterdam, om een voorbeeld te geven. En voorzitter, ook in het stuk staat, ja, de wens is dat meerdere mensen zouden gaan fietsen voor een betere kwaliteit fietspaden. Ja, wat ons betreft horen de fietspaden altijd goed te zijn, dus ongeacht wel of geen fietsplan, de kwaliteit van fietspaden hoort altijd goed te zijn. Snap überhaupt niet waarom dit, ja, zo staat omschreven in het plan. En voorzitter, u bent van plan om een hele campagne op te gaan zetten, een fietscampagne. Die is wat ons betreft overbodig. En waarom? Bij een rondje bellen naar een aantal basisscholen vandaag zit dit al in het basispakket. Dus merendeels wat u wilt gaan doen met uw gemeente wordt al op basisscholen uitgevoerd in de kinderklassen over gezond op de fiets, gezond sport, gezond, op alle

voordelen van het fietsen, er wordt al heel veel tijd wordt er ingestoken op de basisscholen. Dat wat ons betreft krijg je dan een overkill aan fietscampagnes elke keer door de gemeente. Dus nee, niet doen dit plan. Dank u wel. Eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Weterings. D66, mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel voorzitter. D66 is blij dat het fietsplan er is. Even een paar cijfers, er zijn tenslotte namelijk 57.000 inwoners en dus ongeveer evenveel voetgangers, dus ook voetgangers verdienen aandacht. En er zijn ongeveer 80.000 fietsers en nog eens 26.000 automobilisten. Dus ik denk dat het heel goed is dat er een fietsplan is. We hebben voor nu enkele vragen geformuleerd, we hadden er ook al een aantal schriftelijk gesteld en daar zijn de antwoorden al doorgegeven door de wethouder en staan op iBabs, daarvoor dank. Die kunnen jullie ook allemaal even lezen, dat hoef ik niet hier te herhalen dacht ik vanuit efficiëntie. Maar ik heb nog wel een aantal andere vragen dus ik hoop dat daar wat ruimte voor is. Is het plan zoals het er nu staat een combinatie van een nieuwe en ongeplande werkzaamheden, dus van beide. Als ik het zo lees, is dat wel zo maar ik zou het graag van de wethouder bevestigd zien worden dan wel een uitleg. Dan een specifieke over de tunnel. De tunnel onder de Generaal Spoorlaan, de Willekenslaan, is niet aangemerkt als hoofdroute. We zijn vooral benieuwd waarom, omdat natuurlijk een tunnel is die de weg van het station naar Den Haag leidt. En nou, daar zijn we dus ook benieuwd welke criteria er zijn gebruikt voor zo'n hoofdroute. We zijn, u schrijft over gedragsplan, wij zien dat eigenlijk wel zitten, zeker als het niet alleen op de kinderen, maar ook op de ouders en alle mensen eromheen georiënteerd is. Maar we zijn wel bezorgd over het aantal verkeersborden wat het zou kunnen opleveren. Dus we zouden graag een toelichting willen op het gedragsplan, voor welke doelgroep is dat bedoelt en hoe ziet dat er ongeveer uit? Dan misschien nog een vraag, ik weet niet of u daarmee bekend bent, ik weet eigenlijk niet of de raad daarmee bekend is, maar het fenomeen frietzak dat kennen we allemaal, maar de frietzak op het wegdek is een nieuw fenomeen en ik was benieuwd of de wethouder daarmee bekend is. Korte toelichting van mij is dat het een opstelpark is voor fietsers in de vorm van een frietzak zodat je makkelijk kan oversteken en niet twee rondes hoeft te wachten tot je het groen licht kan pakken omdat het te druk is. Dus ik ben benieuwd of we daar iets mee zouden kunnen willen doen, de frietzak. De stoplichten sluiten we graag aan bij GroenLinks met als voorbeeld nog noemen de Boogie Woogietunnel waar je dus gewoon 's avonds overheen kan fietsen met alleen maar groene licht omdat er helemaal niemand is. Dus dat je überhaupt geen knopje in hoeft te drukken en gewoon door kan als er geen verkeer is. Dus mijn vraag is: zouden we daar inderdaad wat anders mee om kunnen gaan dat wanneer er geen verkeer is, dat de fietslichten misschien wel gewoon op groen staan. En als, nog twee vragen waar ik graag even bij aan wil sluiten. Een is bij GroenLinks over het tijdsplan en een is bij Rijswijks Belang over de mooie plannen maar hoe gaan we dit allemaal mooi bekostigen? Dat is natuurlijk iets wat uiteindelijk ook moet gebeuren. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Wij., mijnheer Kaffa. Is er verder iemand van Wij. in de zaal of mijnheer Kaffa heeft het niet gehoord. Nou, dan gaan we even door, dan gaan we even door naar de PvdA, mijnheer Van der Veer.

De heer Stuijfzand (PvdA): Die zou ik graag willen doen, Max Stuijfzand.

De voorzitter: Excuus, mijnheer Stuijfzand, gaat uw gang.

De heer Stuijfzand (PvdA): Yes, dank u wel voorzitter. Even kijken, ik had een vijftal vragen, die lees ik even voor. Even kijken, vraag ook over de prioriteitenlijst. Wij vroegen, of de fractie van PvdA vroeg zich af waarom de Ruysdaelplein niet gelijk wordt meegenomen, die heeft prioriteit vijf, waarom die niet gelijk wordt

meegenomen met de Rembrandtkade en de Lindelaan. Het is in dezelfde gebied en wellicht dat het kostenbesparend is als dat tegelijkertijd met elkaar meegaat. Dan hebben wij twee vragen over de schoolzones. Schoolzones kunnen wij niet terugvinden in het fietsplan terwijl wij in de veronderstelling zijn dat dat een onderdeel moet zijn van het fietsplan. En daar vragen wij bij, ja, of dat niet integraal onderdeel moet zijn voor de veiligheid van de fiets rond de scholen. Even kijken, daarnaast heeft de wethouder de mogelijkheid om de schoolzones in de Muziekbuurt nogmaals te beoordelen, dit naar aanleiding van op- en aanmerkingen van onze inwoners. Vandaar de vraag: kan de signalering van de schoolzone aanduiding doorgetrokken worden, verplaatst worden voorbij de Tamboerijnlaan in verband met de basisschool de Akker? Dit betreft het gedeelte van de Harpsingel, de helft van die singel en de Tamboerijnlaan. Vraag vier sluit ik me aan ook bij de vragen van de GroenLinks met betrekking tot de stoplichten. Maar toch nog extra vraag hierover is of de stimulering van het fietsgebruik en de doorstroming, kan de wethouder onderzoeken of van de mogelijkheden van stoplichten tijdens de regen om deze stimulering verder te vergroten. Voor inspiratie kan onze fractie een link van de Fietsbond toesturen naar de wethouder. En als laatste vraag de gladheidsbestrijding van fietspaden, die mist de PvdA-fractie in dit fietsplan. En graag ziet onze fractie dit opgenomen worden in het fietsplan. Dat waren vijf vragen. Dank u voorzitter voor het eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Stuijfzand. Volgens mij zag ik dat er niemand van het CDA aanwezig was in het forum maar ik check het heel even voor de zekerheid. Is iemand van het CDA die vraag wil stellen? Nee, iemand van de ChristenUnie? En dan … Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R): Ja, dank voorzitter voor het woord. Ja, voor ons ligt een heel mooi plan, het fietsplan en het heeft ook toekomstperspectief vooral omdat de fiets een, ja, neemt een permanente rol in het mobiliteitsvisie. Daar zijn we ook heel blij mee. En ja goed en fietsen wordt steeds belangrijker, gelet op het feit, ja goed, we hebben ruimte die we moeten met z'n allen moeten we die delen dus dat wordt steeds drukker en een fiets die kan daar ook een rol vervullen tot het doel om van A naar B te kunnen verplaatsen. Dat is ook heel goed. En ik ben ook blij tegelijkertijd dat er ook aandacht wordt besteed aan de infrastructuur want, ja goed, op dit moment is de infrastructuur voor wat betreft de fietspaden belabberd en slecht onderhouden helaas, is mijn constatering. Want als je over de grens gaat dan zie je inderdaad dat dat wat vele malen beter is dan in Rijswijk het geval is. Dus dat. En ik ben ook blij dat er ook de blackspots worden aangepakt, dat daar ook de nodige aandacht voor wordt geschonken zodat fietsen veiliger wordt gemaakt. Ook wat belangrijk is als aandacht dat wij dit regionaal moeten oppakken want dat is niet grens, het is niet grens beperkend, het is wel juist grensoverschrijdend. Dus ja, het vereist ook de samenwerking met onze regionale partners. Hierin, in het licht hiervan heb ik drietal vragen. De eerste vraag betreft inderdaad het financieel deel, want ja, het plan die wordt niet geheel gedekt. Dan is de vraag aan de wethouder: waarom heeft u dit voorstel naar de raad gestuurd voordat er een financiële dekking is? En heeft u dan, heeft u ideeën waar het, ja goed, het geld vandaan zou komen gelet op het fiets, het is ook een iets wat nationaal heel bekendheid heeft, wellicht dat de Rijksoverheid hier ook een bijdrage kan leveren. Heeft u dat ook onderzocht? Zijn ook wellicht dat de parkeergelden daar ook een rol in kunnen spelen, omdat dat ook een onderdeel uitmaakt van de mobiliteitsvisie. Mijn tweede vraag is: we hebben een bewaakte fietsenstalling, daar zijn we heel blij mee, want ja goed, de fietsen worden steeds duurder, want naar mijn weten zijn ook fietsen die zes of zevenduizend euro kosten dus bijna een auto waard. Ja goed, die moeten gewoon veilig gestald kunnen worden. Kunnen wij ook in de toekomst ook dat borgen door middel bijvoorbeeld bewaakte fietsenstalling, desnoods onbemand met camera's, wat, ja, wat deskundigheid geeft. Bent u ook bereid toe hier te investeren? Dat is de tweede vraag. En de derde vraag betreft de openbare verlichting want er zijn helaas in de afgelegen gebieden, afgelegen wegen, fietspaden die in het donker echt niet, ja goed, waar men niet veilig voelt. En er zijn heel veel fietsers die in de avonduren daar niet durven te fietsen. Wilt u daar ook

aandacht aan besteden? Dus deze drie vragen zou ik graag door de wethouder beantwoord krijgen. Dank hiervoor.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer El Majjaoui. De VVD, mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja. Ja, dank u wel voorzitter. Voorzitter, dank aan de wethouder voor het raadsvoorstel. Wij hebben hier een aantal vragen over. Beginnend de financiën, die zijn inderdaad niet gedekt omdat wij lezen dat er per project een investeringsbesluit naar de raad komt. Nou, we kennen op dit moment de financiële situatie van Rijswijk en dit is niet opperbest dus er is niet superveel kans dat die meteen op dit moment worden goedgekeurd. Dus daarom de vraag: waarom wel op dit moment dit plan zonder voldoende financiële dekking? Daarnaast staat er dat fietsgebruik in Rijswijk minder is dan in vergelijkbare stedelijke gebieden en dat het doel is om dit in evenwicht te brengen. Wij vroegen ons af waarom dat een doel zou moeten zijn en moeten we niet vooral zuiver kijken naar de Rijswijkse situatie en zien op welke wijze verbeteringen kunnen komen in de fietsinfrastructuur en daarbij ook aan mensen zelf overlaten hoe ze zich willen verplaatsen. Het fietsplan is daarnaast gebaseerd op cijfers uit 2020, dat was dus het jaar waarin de coronacrisis begon. En mensen reisden dus minder, sowieso niet met het OV, dus fietsen ze ook niet naar bijvoorbeeld de trein en mensen gingen niet meer met de auto. Wij vroegen ons af waarom er met deze vertekende cijfers is gewerkt en kunnen we er nu wel op vertrouwen dat we de juiste beslissing gaan nemen met deze cijfers? Graag antwoord daarop. De indicatoren met betrekking tot de fietsinfrastructuur en het fietsgebruik die zijn nogal kwalitatief gedefinieerd. Hoe meten we concreet of ze worden gerealiseerd en wat zijn daarvoor de normen? Dan een vraag over het fietsnetwerk, op basis waarvan die keuzes zijn gemaakt. Neem bijvoorbeeld de Haagweg en de Lindelaan, die zijn groen, terwijl dat toch redelijk doorgaande routes zijn. En de tunnels en bruggen die bedacht zijn in dat licht, als daar geen geld voor is, wat betekent dat dan voor die specifieke routes? Dan een aantal vragen, voorzitter, het stimuleren van fietsgebruik, dat gaat onder andere via een aanpak waarbij mobiliteit breder lijkt te worden getrokken en wat betekent dat precies in de praktijk? Dat we daarmee langs lijnen van het fietsplan dus ook akkoord geven met opofferen van eventueel parkeerplek voor meer stallen van fietsen? Graag daar iets meer uitbreiding op van de wethouder. En de vraag waarom een wijkgerichte aanpak met participatie ter uitwerking van het mobiliteitsprogramma wordt voorgesteld. Het klinkt ook breder dan een fietsplan. De prioriteringslijst, de vraag daar is nul hoog of is en vijf dus laag en hoe we dat moeten lezen en op basis waarvan is die prioritering tot stand gekomen? Dan nog de fietsvlonder. Ja, naar onze visie gaat dit voor mogelijke burenruzies zorgen. Het is namelijk heel gemakkelijk om voldoende handtekeningen voor zoiets te krijgen terwijl andere helft van de bewoners het misschien niet willen of niet worden gehoord. Daarom raden we ook aan om het niet op deze wijze te doen maar we vragen vooral waarom de gemeente niet gewoon zelf een dergelijke beoordeling maakt en waarom dat bij inwoners wordt neergelegd met het risico op onderlinge frustratie. Ten aanzien van fietsverkeer en implementatie. Er wordt eerst nog anderhalf jaar aan plannen geschreven en in Q1 en Q2 van 2025 wordt het uitgerold, kan het niet wat anders? Om ervoor te zorgen dat juist dat bijvoorbeeld handhaving op weesfietsen wel snel wordt geacteerd. Daar hoeft natuurlijk niet heel lang nog daarop plannen voor te worden geschreven. En tot slot voorzitter, het stimuleren van fietsgebruik gaat via een wijkgerichte aanpak, doelgroepgerichte aanpak, hele batterij aan maatregelen waaronder het leren repareren van een fiets, subsidies bij aanschaf, dat is erg veel. Dat zijn erg veel ideeën bij elkaar waarvan we de nut en noodzaak nog wel willen bezien. Wij vroegen ons af of dat niet op een andere manier kan en in hoeverre dit zich verhoudt tussen het fiets- en het armoedebeleid, want dit soort subsidies voor fietsen gaan natuurlijk via het armoedebeleid en niet via dit plan. Dus graag daar nog iets meer toelichting op. Dat waren de vragen, voorzitter, nog wel een afsluitende opmerking wil ik graag nog wel meegeven: wat er is gedaan aan fietspaden, zijn hele mooie fietspaden, met de geluiden die ik nu hoor lijkt het alsof elk fietspad in Rijswijk uit elkaar valt. Maar neem de Sir Winston Churchilllaan, prachtig

mooi geasfalteerd, dus natuurlijk zeker ook wel dank voor wat er in al die tijd al is gedaan. Het is zeker niet zo, overal zo slecht. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Loof. Ik check nog heel even of er iemand van ChristenUnie of het CDA vragen wil stellen. Krijgen ze twee seconden voor. Nee, nou dan geef ik nu het woord aan wethouder Van de Laar. Wethouder Van de Laar, gaat uw gang.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, voorzitter, dank u wel. Dan begin ik achter naar voren met de vragen van de VVD en daar beantwoord ik gelijk een aantal andere vragen mee die eerder zijn gesteld, bijvoorbeeld over de financiële dekking. Het is als je het allemaal bij elkaar op zou tellen kom je op een heel groot bedrag uit denk ik. Het is dan ook een fietsplan tot 2040 wat de richting aangeeft van wat wij op willen gaan. En er is een bedrag op dit moment niet te noemen eigenlijk en ook niet over een half jaar omdat het een van de belangrijke dingen die wij nu al een aantal jaren eigenlijk inzet is dat we werk met werk willen maken en dat we bijvoorbeeld straatinrichtingen integraal willen aanpakken. Dus bijvoorbeeld als je kijkt naar de Steenlaan, dat is een belangrijke fietsroute, dat moet om die reden worden aangepakt maar er zijn nog heel veel andere redenen om de Steenlaan om die aan te pakken en dat wordt dus een integrale herinrichting. En dus dat is een van de redenen waarom we niet en het bedrag kunnen aangeven maar ook niet precies kunnen aangeven wanneer dat zal plaatsvinden. En omdat zo'n integrale herinrichting afhankelijk is van heel veel andere zaken. Met dit fietsplan geven wij in ieder geval inhoudelijk aan waar we voor staan, hoe we de fietsinfrastructuur als een van de drie pijlers in Rijswijk voor ons zien en dat is onze input voor de rest van de organisatie eigenlijk ook om het zo te zeggen, om vervolgens planningen te maken van grote projecten. En dan kijk je naar de prioriteitenlijst, kom daar zo meteen op terug als het gaat over de prioritering, dan staan bijvoorbeeld de Lindelaan en de tweede fase van de Rembrandtkade, die staan daarop omdat die ontwerpen al gemaakt zijn maar daar moeten de kredieten voor een deel geloof ik ook nog voor worden aangevraagd. Dus dat gaat via de raad, die kredietvragen, dat is gelijk een antwoord op een andere vraag die gesteld werd. Het heeft er ook mee te maken waar in de regio soms prioriteit wordt gelegd, of vanuit de MRDH prioriteit wordt gelegd. We hebben metropolitane fietsroutes, dat wordt allemaal afgestemd met de provincie en met Den Haag en ineens komt er soms geld vrij of stelt de MRDH subsidies ter beschikking of de provincie, zoals bij de Romeinse route bij de Acacialaan. Nou, dat soort momenten moeten we dan aangrijpen en dat heeft toch ook een invloed op de planning. Het derde of het vierde punt eigenlijk ten aanzien van de planning is ook de situatie op de arbeidsmarkt, hebben we capaciteit in huis die vervolgens dat ook kan doen? Dus dat zijn allemaal vragen zowel over deels over de prioriteiten en deels over de financiële dekking. Als we dekking nodig hebben dan gaat dat natuurlijk altijd via de raad. Het fietsgebruik in Rijswijk minder is dan vergelijkbaar stedelijke gebieden en, ja, waarom zouden we iets aantrekken van hoe het in andere gemeenten is, moeten we niet naar de Rijswijkse situatie kijken? Zeker, het gaat om de Rijswijkse situatie en in het mobiliteitsprogramma hebben we ook gezegd dat we wijkgericht die mobiliteitsstrategie uitvoeren. Dat is gelijk een antwoord op waarom dat erin staat, waarom het mobiliteitsprogramma wijkgericht uitvoeren, omdat we u dat met elkaar heeft afgesproken in het mobiliteitsprogramma. En dan ben je wel geconfronteerd met dezelfde ruimtevragen zoals die ook bij andere gemeenten gesteld wordt, want overal doen zich diezelfde vragen voor. We zijn niet een heel uniek gebied daarin, ook wij bouwen, ook wij groeien en ook wij willen zelf de keuze hebben als inwoner van Rijswijk of we met de voet, met de fiets, met het ov of met de auto gaan. Maar we moeten dan ook feitelijk kijken: nou ja, wat is het ruimtegebruik van al die modaliteiten en wat past er bijvoorbeeld in Oud Rijswijk, wat past er bij de Bogaard, wat past er in Te Werve Oost en daar passen we dan het beleid op aan. Dus ja, zeker een Rijswijkse benadering. Het fietsplan is gebaseerd op cijfers uit 2020. Dat klopt niet, het is wel een aantal bronnen uit 2020 maar ik zag net zelf in het fietsplan dat bijvoorbeeld een aantal tellingen uit 2023 komen, dus dat hele corona zit er niet in. Kunt u dan vertrouwen dat dit fietsplan de juiste richting geeft voor

Rijswijk? Ik zou zeggen ja, daar kunt u op vertrouwen. De indicatoren met betrekking tot fietsinfrastructuur, nou, dat klopt, die zijn inderdaad nogal kwalitatief gesteld. Het is een beetje een zoektocht om dat te kwantificeren maar dat is wel onze bedoeling. En landelijk zijn daar ook normen voor in ontwikkeling. Telgegevens, enquêtes is ook een beetje kwalitatief natuurlijk, maar dat is wel de bedoeling om dat te gaan toepassen om dat meer te kwantificeren om inderdaad te zien of we de normen daarin halen. Over het fietsnetwerk, op basis waarvan zijn die keuzes gemaakt? Nou, dat zijn deels, dat is een antwoord ook op mevrouw Van der Weij, deels is dat ook bestaande fietsinfrastructuur die hier en daar, we zijn RijswijkBuiten aan het ontwikkelen, de provincie maakt plannen, de metropolitane fietsroutes zijn er. En die drie of vier elementen die laten we allemaal op elkaar aanklikken om het zo te zeggen en zo ontstaan er dan fietsroutes. Hoofdfietsroutes, stedelijke fietsroutes, gewone verbindingswegen binnen Rijswijk. En dat is dus een, je zou kunnen zeggen, nou, een theoretisch model waarop wij de praktijk in realiteit proberen te brengen. Dus zodra er, er staan bruggen en tunnels ingetekend en dat zijn, dat is voor ons reden omdat er dan hele goede lange routes ontstaan en dat is voor ons reden om met de MRDH, de provincie daarover te gaan praten om dat dan ook daadwerkelijk te gaan realiseren. Mocht dat niet zo kunnen, ja, dan moeten we op zoek naar ander soort routes. Maar het is dus echt een document waarin wij in de regio afstemmen hoe wij onder andere het woon-werkverkeer vorm willen geven en de provincie zelf net wat meer op het recreatieve verkeer dan dat wij dat doen, maar daarvoor hebben we dan mooi de provincie. Het fietsgebruik stimuleren, wat betekent dat in de praktijk, betekent dat het opofferen van parkeerplekken voor auto's? Nou, dat is niet het gevolg van dit plan. Ik zou zeggen dat is meer een discussie die we met elkaar voeren in de mobiliteitsstrategie die niet geagendeerd staat in de raad dit jaar zag ik, maar wel nog voor het einde van dit jaar hopelijk naar uw raad toegestuurd wordt. En daar hebben we het namelijk over alle verschillende vervoersmiddelen. Dus auto versus fiets versus voetganger versus deelmobiliteit en dat is ook de plek om daar prioriteiten in te stellen. Maar ik kom terug natuurlijk met hetzelfde wat ik net zei: als wij vanuit ruimtelijk perspectief naar de vervoersmodaliteiten kijken, dan is het een feit dat de auto in zijn gebruik, niet alleen parkeerplaatsen, maar in zijn gebruik 140 vierkante meter per auto gebruikt en dat dat vele malen minder is bij andere vervoersmodaliteiten, maar daar gaan we het dan over hebben. De prioriteitenlijst nul is hoog vijf is laag, dat klopt. Het is eigenlijk heel feitelijk gedaan op de kwaliteit van de fietspaden zoals ze erbij liggen en deels ook de planning, de nul vooral ziet u de Lindelaan, de Rembrandt omdat die in de uitvoering zouden kunnen gaan, omdat daar het ontwerp al van is gemaakt. En op die manier dus het is puur eigenlijk een technische lijst van de kwaliteit van de fietspaden en daar is meegerekend ook de eventuele klachten en verkeersveiligheid. En zo is die prioriteit aangegeven. De fietsvlonder, krijgen we dan burenruzies, pardon, kan de gemeente niet veel beter zeggen en daar moet een fietsvlonder? Nou, ik vind het eigenlijk wel mooi, daar hebben we ook al eerder gezegd dat die roep uit de inwoners zelf zou moeten gaan. Ik denk dat daar twee in de raad, uw raad voorzitter, er twee scholen in zijn: laat de gemeente het bepalen of laat de inwoners het bepalen. We proberen het eerst met de inwoners. Wij hebben daar ook van geleerd en dat is deels al een antwoord op de heer Van ’t Eind van de gemeente Den Haag. Die hebben dat namelijk uitgebreid uitgerold en daar is dezelfde systematiek van drie maanden. Dus de aanvrager moet zelf voor draagvlak creëren en dat ook aantonen. Drie maanden later wordt het geëvalueerd, als er te veel klachten zijn of er zijn te weinig parkeerplekken of de parkeerdruk is te hoog, dan wordt die vlonder weer weggehaald. Maar in de praktijk blijkt dat dat niet significant is en dat men eigenlijk ook wel tevreden is met het fietsvlonder. Feit is in ieder geval wel dat als het wordt aangemeld dat er dus iets is in de buurt en, dus of klachten dat er te weinig fiets parkeren is of nog iets anders en dat is voor ons in ieder geval een goede reden om als gemeente in gesprek te gaan over: hoe kunnen we die problemen, ervaren problemen daar oplossen? Pardon. Fietsverkeer en implementatie, of uw vraag, voorzitter, van de heer Loof ging met name over handhaving. Handhaving is niet zomaar gedaan. Eerder was in uw raad weinig draagvlak om handhaving van weesfietsen op te nemen in de algemeen plaatselijke verordening. Dat heeft onder andere te maken met een termijn die gesteld wordt waarop die weesfietsen

mogen blijven staan. Die termijn staat niet bij ons in de verordening. We hebben extra capaciteit daarvoor nodig en we willen aansluiten bij het Fietsdepot Haaglanden. Nou, er zijn allerlei acties die ondernomen moeten worden en, ja, ik deel het gevoel: god, dat is pas Q1 2025 en we zitten nu in Q4 of, ja, we zitten geloof ik ook in Q4 van … Nee, nog net niet, van 2023 dus kan dat niet wat sneller? Dat gevoel dat deel ik maar ik vind dat er een realistische planning is gemaakt met de beschikbare capaciteit die wij hebben maar ook gezien de werkzaamheden die eigenlijk allemaal nodig hebben voordat een handhaver daadwerkelijk de straat op kan om te handhaven. Pardon. Fietsgebruik stimuleren. Ik denk dat het in het, er worden heel veel dingen genoemd, dat gaan we niet allemaal doen maar het zijn allemaal voorbeelden van hoe je dat zou kunnen doen. En inderdaad, op de scholen hebben wij natuurlijk de fietsverkeersexamens en de veilig naar school campagne acties. Voor ouderen hebben we ook deze week in de kranten staan een oproep om mee te doen met de doortrapcursus. De ouderen die zijn onzeker op de fiets en die zijn zeker, de deelnemers aan de cursus vorig jaar die waren echt heel erg enthousiast. En zo proberen wij het fietsgebruik te stimuleren zodat iedereen met vertrouwen en veiligheid op de fiets kan in Rijswijk, want dat vinden we als je deelneemt aan het verkeer, dan is vertrouwen en zekerheid een heel belangrijke, ook in het kader van de verkeersveiligheid. In de praktijk zijn al die activiteiten, valt dat qua hoeveelheid eigenlijk wel mee. Dan ga ik naar GroenLinks. De prioritering, ik denk dat ik daar wel een eenhandig al genoeg over heb gezegd, anders hoor ik dat wel in tweede termijn, maar die komt dus vooral voort uit de huidige kwaliteit van de fietspaden en de prioritering die daaruit voorkomt in combinatie met werk met werk maken. Kunnen we gebruikmaken van expertise in de regio? Ik geef wel aan dat we in de regio in ieder geval een op een samenwerken over het maken van die fietsroutenetwerk, zowel recreatief als professioneel voor woon-werkverkeer. Ook voor de fietsvlonders hebben we samengewerkt met Den Haag, we willen gebruikmaken van het Haags fietsdepot. En voor het handhaven van fiets parkeren hebben we contact zelfs met Amsterdam. Dus we proberen niet het wiel zelf uit te vinden en als we het niet binnen de MRDH het antwoord vinden, dan kunnen we dat bij andere gemeenten doen. Dus we proberen zo efficiënt mogelijk te werken met de beschikbare capaciteit die we hebben. Verkeerslichtenonderzoek voorrang geven aan de fietsers. Ja, u ziet al in de eerste termijn, voorzitter, van deze ronde dat daar heel verschillend over wordt nagedacht. En ik denk dat we, dat daar het onderzoek voor nodig is om te zien wat daar de gevolgen voor zijn bij de verschillende verkeerssituaties. Het heeft met verkeersveiligheid te maken, het heeft ook met de doorstroom van het verkeer te maken. Maar je zag van de week, vorige week op de Haagweg waar we een deel van het groen hebben ingeruild voor een opstelstrook op de Haagweg omdat die opstelstrook echt heel erg kort was en daar opstoppingen ontstonden, daar hebben we ook de verkeerslichten iets langer opengezet zal ik maar zeggen voor het groen verkeer, ook om de snelheid op de Haagweg iets af te remmen omdat daar heel erg veel klachten over zijn, van de Hoornbrug zo de Haagweg op. Dat was ook een reden waarom wij het gelegitimeerd vonden om die beslissing te nemen. Maar je zag gelijk op Facebook dat daar ongelooflijk felle reacties vind ik zelf op kwamen dat die beslissing was genomen, dus ik denk dat dat een technisch goed onderzoek verricht en dat kunnen wij uiteraard met u delen te zijner tijd en eventueel kunt u meedenken met de keuzes die daar gemaakt worden. Kom ik uit bij Bv… Oh stappen, nee, sorry voorzitter, nog de laatste vraag over voetgangers. Het is een, ik denk dat we, nou, we hebben het STOMP principe en dan zou je verwachten dat we beginnen met een stappenplan, dat vind ik wel een terechte opmerking van de heer Van ’t Eind. Tegelijkertijd zien wij dat de infrastructuur voor voetgangers misschien niet overal nog even goed toegankelijk is en inclusief is, maar gebaseerd op het aantal meldingen en klachten en de ruimte die we al hebben voor voetgangers, hebben we gemeend dat het niet nodig is om ook een voetgangersplan te maken, maar gelijk door te gaan naar een fietsersplan. Maar ook ten tijde van de mobiliteitsstrategie waarin we het weer over het hele STOMP principe hebben, kunnen we de voetgangers natuurlijk ook weer betrekken. BvR, er worden vijf fietsstraten genoemd in het fietsplan, zijn dit echt fietspaden … Nou maak ik zelf de verspreking, zijn dat werkelijk fietsstraten of zijn dat fietspaden? Met andere woorden: mag de auto eroverheen of mag de auto er niet overheen? In een andere situatie hebben we daar

discussie over. Maar over een fietspad gaat geen auto en over een fietsstraat gaat wel een auto. Dus als wij in dit plan het hebben over een fietsstraat dan is dat de normering volgens de CROW en daar gaat dus een auto overheen, ware het niet dat de auto te gast is en zeker niet harder mag rijden dan dertig kilometer per uur. Heb ik gelijk uw tweede vraag beantwoord zeg ik naar de heer Cupedo, voorzitter. Drie, de provincie heeft ook een fietsplan, loopt tot 2025. Dat zit één op één op elkaar. Waar ik zei, de provincie is iets meer op recreatie, maar dat zit één op één op elkaar. Onze fietskaart is input vervolgens weer voor het nieuwe plan van de provincie. Vraag vier, de Rijswijkers zijn tweede plaats in de regio qua aantal verkeersongevallen, een sombere statistiek. Waar kunnen we dat teruglezen? Dat kunt u teruglezen in het verkeersongevallenplan wat we vorige week naar de raad hebben gestuurd, daar staan die gegevens in. En waar zijn die gegevens dan op gebaseerd? Dat is uit de BLIQ-rapportage, BLIQ, dat kunt u googelen en dat zijn landelijk gebruikte verkeersrapportages die gebruikmaken via het ViaStat-systeem. En daar wordt uitgerold: 67 procent van de aantal geregistreerde meldingen, dus dat is wel een voorwaarde, dat de melding geregistreerd is en daaruit blijkt dat er Rijswijk op nummer twee staat, een triestige statistiek. We hebben al een fietsenstalling pop up in Oud Rijswijk en kunnen we dat nou niet structureel aanpassen in een vaste fietsenstalling ook voor bewoners? Dat is inderdaad ook al eerder aangegeven bij de participatieavonden over de Herenstraat en zelfs bij de Geestbrugweg. Dat willen we op zich heel graag bij het concept herinrichtingsplan van de Herenstraat waar we nog veel over gaan participeren en wat voorlopig nog niet naar de raad toekomt, daar wordt ook rekening gehouden met meer fietsstallingen. En maar het mooiste zou zijn ook wel vind ik als er een inpandige fietsenstalling zijn maar dat is ook wel afhankelijk of die panden er dan zijn. Met de Rode Appel, de eigenaar daarvan, de Rode Appel ging weg, toen hadden we vergaande gesprekken over het huren van die ruimte voor zo'n fietsenstalling en dan eventueel voor een concert voor dat bewoners daar inderdaad stalling kunnen huren. Maar ja, uiteindelijk is het dan toch, levert het meer op voor de winkel weer te verhuren en dat is op dit moment weer het geval. Dus daar zijn wat afhankelijkheden en het kost natuurlijk ook geld. Misschien is een winkelpand voor duizend euro te huur, maar daar komen veel meer kosten bij kijken. Dus voorlopig zie ik daar geen concrete aanknopingspunten om dat te realiseren. Rijswijks Belang, dekking, daar heb ik het een en ander over gezegd. Fietspaden moeten altijd goed zijn, waarom is dit plan dan nodig? Nou, dat ben ik met u eens maar tegelijkertijd ziet u in dit plan en de heer Majjaoui somt al een hele trits aan redenen op waarom het goed zou zijn om een plan te hebben. Namelijk, het zijn heel veel aspecten die rondom de fiets zijn en daar moeten we dus een visie op hebben hoe we dat gaan doen en ook een aanpak zodat we die met anderen kunnen delen, zodat we kunnen samenwerken intern en extern. Daarom is dit plan goed. Fietscampagne is een overkill, ik neem er kennis van. D66, is het plan een combinatie van nieuwe en oude activiteiten? Ja, feitelijk wel. Kijk, de wens om wegen te asfalteren, fietspaden, die is er al een tijdje, daar staat ook geld voor begroot. Dat is deels niet gedaan omdat er arbeidstekort was, geen projectleider feitelijk. En anderzijds is dat wel gedaan en daar heeft de heer Loof waar ik hem zeer erkentelijk voor ben, voorzitter, complimenten over gegeven, bijvoorbeeld zoiets als de Churchilllaan en zo zijn er natuurlijk andere zaken die nog goed zijn opgepakt. Dus nieuw en oud, ja, maar vooral ook veel nieuw. Tunnel Generaal Spoorlaan. Moet ik even kijken, deze heeft naar Den Haag geen directe doorgang. Het is wel een stedelijke route maar het is dus geen hoofdverkeersroute. Maar zoals mevrouw Harmsen, geloof ik niet aanwezig, altijd zegt: het is een fantastische, geheime route zelfs voor sommigen. Maak gebruik van die tunnel. Gedragsplan doelgroepen. Ja, dat is of gedragsbeïnvloeding is het meer van de doelgroepen. Dat is dus heel uitgebreid. We hebben afgelopen week bijvoorbeeld dode hoek les gehad. Dat heeft alles met gedrag te maken van de chauffeur natuurlijk ten eerste maar ten tweede van de kinderen rondom een groot voerstel. En een ander voorbeeld is wat ik al eerder zei over het senioren en ik denk ook dat we bijvoorbeeld voor mensen die met een mobiel op hun fiets zitten, dat dat mogelijk ook een gedragscomponent zijn. Dus zo kunt u voor verschillende doelgroepen verschillende gedragsissues bedenken. De frietzak. Ja, dat kennen we, ik heb zelfs een tijdje geleden zelf een presentatie gehad maar ik kan u niet direct een voorbeeld geven waar we en of we dat hier in

Rijswijk hebben, maar brede opstelplaatsen dat is inderdaad een interessante optie. Geen verkeer gewoon op groen, daar moet ik schriftelijk bij u op terugkomen. Dat zie ik ook wel eens bij de als ik over de Lindelaan ga, dan denk ik: god, waarom sta ik hier te wachten terwijl er geen auto is, dus ik herken de ergernis. En de bekostiging heb ik een en ander over gezegd. Dan PvdA de prioriteitenlijst en dan heel specifiek over het Ruysdaelplein. Nou en u had het ook over de Rembrandtkade. Daarmee vermoed ik dat u de Rembrandtkade uit het plan pakt maar het is het andere gedeelte van de Rembrandtkade, namelijk over de Lindelaan heen, wat wordt aangepakt. Dus dat levert geen geldbesparing op maar met de Steenlaan eventueel wel. Ware het niet dat het wel over hele grote bedragen gaat en dat wij eigenlijk helemaal geen reden zien op dit moment bij het Ruysdaelplein om daar de verkeerssituatie te veranderen. Schoolzones, horen die niet in het fietsplan? Ja, die staan al in het verkeerveiligheidsplan omdat dat heel erg gaat over het opletten op schoolgaande kinderen en veel breder dus is dan alleen maar over fiets. Dus die staan daar al in opgenomen in het verkeersveiligheidsplan. De Muziekbuurt, ja, dat is een heel specifieke vraag die u daar stelt, daar heb ik nu geen antwoord op, daar moet ik schriftelijk op u terugkomen, het aanpassen van de schoolzone bij de Akker. Verkeerslichten het stimu… tijdens het regen andere instelling. Nou, dat, die is nieuw voor mij, dat het ook op de verkeer... We hebben wel intelligente verkeersregelinstallaties die dan het autoverkeer heel slim mee omgaan maar of er ook, nou, u bood inspiratie aan geloof ik. Ik verzoek u via u, voorzitter, die inspiratie naar ons toe te doen toekomen, dan kunnen we het overwegen. En ik had niet meegekregen wat u precies mist in het fietsplan. Als dat het, ik meen, was dat nou het strooiplan, dat wil ik toch echt heel graag bij stadsbeheer houden, want dat gaat over hoe we omgaan met de fiets. Maar ik begrijp heel goed dat u dat wil maar ik vind dat dat toch een iets andere discussie is. G&R, ik heb opgeschreven u maakt een aantal scherpe constateringen over de kwaliteit van de fiets en dat is eigenlijk ook de reden waarom dit plan is gemaakt. Financieel deel heb ik geloof ik genoeg over gezegd dus via voorstellen, raadsvoorstellen, kredietvoorstellen en de begroting, ook via subsidies van de onder andere de MRDH, maar ook de provincie zo nu en dan. En u doet meen ik de suggestie om van de mobiliteitsreserve gebruik te maken. Dat is inderdaad een optie. Bewaakte stallingen, daar is, daar heb ik voor Oud Rijswijk iets over gezegd maar daar zien we nu niet direct ruimte voor om daar extra investeringen in te doen of en ruimte bedoel ik ook niet alleen financieel, maar ook fysiek, waar we dat dan zouden moeten doen, maar als u suggesties heeft hoor ik dat graag. En de openbare verlichting, er komt een beleidsplan openbare verlichting, ik denk dat dat een hele goede is om dat daarin mee te nemen. Voorzitter, einde eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel wethouder Van de Laar. Even kijken hoor, mijnheer Cupedo Beter voor Rijswijk, wilt u nog vragen stellen in tweede termijn?

De heer Cupedo (BVR): Ja, dank u wel voorzitter, dank u wel wethouder voor de uitgebreide beantwoording. Ja, je zou bijna zeggen: wat heb ik nou aan mijn fiets hangen? Dit fietsplan die heeft veel weg van wensdenken. Er is geen geld begroot voor dit plan, maar ieder voorstel die komt langs de raad. Graag nog een toelichting van de wethouder. Tot zover. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Cupedo. Mijnheer Van ’t Eind.

De heer Van ’t Eind (GL): Ja, dank u wel voorzitter. Wethouder, dank voor de antwoorden. Ik zal die ook meenemen in de overwegingen of en waar en op welke punten ik, wij een motie zullen indienen. We denken wel een aantal, op een aantal punten. Ik heb wel een reactie op en daar zal ik in ieder geval een motie over indienen en dat gaat over die samenwerking. De wethouder noemt een aantal goede voorbeelden waarop we samenwerken maar mijn suggestie gaat wel wat verder dan dat. Want dit is allemaal heel erg ad hoc op onderdeeltjes en mijn suggestie gaat over: waarom delen we niet in de regio de expertise die bijvoorbeeld in

Den Haag en Delft omdat het grotere organisaties zijn, met elkaar? Waarom stopt het werk van een verkeerskundige in Den Haag terwijl we een mobiliteitsnetwerk hebben bij de grens Rijswijk Den Haag of die van Delft bij de grens Delft Leiden? Terwijl die expertise die daar in die organisaties wel aanwezig zijn, die wij misschien niet hebben of misschien net een tekort aan hebben, dus daar gaat het mij om. En dus het gaat echt net iets verder dan op een aantal punten de kennis van Amsterdam gebruiken. Uiteraard, dat moeten we ook doen maar het gaat mij ook echt om het delen van de experts in de organisaties. Nou, tot zover mijn tweede termijn. Wij zitten over een aantal moties na te denken, maar dat zal aankomende donderdag op de agenda komen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van ’t Eind. Mijnheer Weterings.

De heer Weterings (RB): Voorzitter dank. Voorzitter, ook de wethouder heeft ons niet, ondanks erg zijn best op gedaan hoor, ontzettend kunnen overtuigen. Zit eigenlijk nog steeds hetzelfde in als we ermee begonnen, dat we echt bang zijn dat de auto wordt weggedrukt ook weer met het nog, ja, anders afstellen van verkeerslichten. Zoals ik al zei, op cruciale punten, ja, heeft de auto soms toch echt daar de ruimte nodig. Ik begrijp ongetwijfeld echt wat de wethouder zegt, dat ook dat er een fietsplan moet zijn voor in de toekomst, dat begrijpen wij. Maar dan komt de vervolgvraag: wanneer komt er een autoplan? Kunnen wij die volgende week verwachten na het fietsplan? Dank u.

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

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel voorzitter. En dank u wel wethouder voor het beantwoorden van de vragen. Ik heb nog twee aanvullende vragen. Eentje is denk ik vooral een verduidelijking voor mezelf, want ik had u gevraagd naar de tunnel onder de Generaal Spoorlaan, de Willekenslaan en het is dus bedoeld dat die, tenminste onze vraag is of dat niet een hoofdroute kan worden. Dus vanaf het station naar Den Haag toe. Dus niet zeg maar het onder het station de doorgang waar mevrouw Harmsen regelmatig over spreekt, maar dat stukje ietsje verder. Dus mijn vraag nogmaals of waarom dat geen hoofdroute is omdat het eigenlijk de route naar Den Haag is. En ik hoorde net natuurlijk over de prachtige asfalteringsplannen en ook deels al uitgevoerd en dat het vooral ligt aan dat er niet voldoende personeel is om het verder uit te voeren. Maar ik ben wel benieuwd: kunnen die plannen verder wel doorgang hebben, gaat het misschien zelfs wat sneller, dat zou helemaal fijn zijn, als er meer gladde fietspaden komen. En zijn er nog wat meer mogelijkheden om meer te asfalteren überhaupt, dat hoor ik graag. Dank u wel.

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

De heer Stuijfzand (PvdA): Dank u voorzitter. Ik wou de wethouder bedanken voor de beantwoording in het eerste termijn. Wij zullen de specifieke vragen over de schoolzone schriftelijke hem doen laten toekomen inclusief de linken over de stoplichten met de regen. Dit was hem, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Stuijfzand. Mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (PG&R): Ja, dank voorzitter voor de beantwoording en dank dat ook aandacht besteed gaat worden aan de openbare verlichting met name op de fietspaden voor afgelegen gebieden. Wat ik uit uw antwoord kan halen voor wat betreft het financieel deel, dus de MRDH en de provincie die gaat meebetalen of meefin… of in de vorm van subsidies. Klopt dat? Is dat inderdaad de indirecte dekking wat vanuit onze ambities verwacht wordt? En over de bewaakte fietsenstalling, het is maar een suggestie dat erin, ja goed, creativiteit is hier ook van toepassing, dat wij gewoon bij bepaalde centrale plekken gewoon een kleine of

verkapte fietsenstallingen die onbemand zijn maar wel met een camera bewaakt wordt zodat dat ook laagdrempelig wordt voor mensen die wat duurdere fietsen hebben die achter te laten. Dus, ja goed, creativiteit en ruimte creëren voor dat soort kleine ruimtes in de stad. Dat is ook, dat komt ook ten goede voor dat stimulans van het fietsengebruik. Tot zover, wethouder, voorzitter dank.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer El Majjaoui. Mijnheer Loof.

De heer Loof (VVD): Ja, dank voorzitter en dank aan de wethouder voor de beantwoording, uitgebreide beantwoording. Nog twee puntjes die ik misschien heb gemist. Nou, eigenlijk een iets uitgebreidere vraag en een of ik die heb gemist. Het punt over, nou, de maatregel van het repareren van een fiets, subsidie bij aanschaf en dergelijke, ik weet niet of de wethouder dat heeft genoemd maar kan hij nog aangeven of dat inderdaad nu vanuit de eventueel dit fietsplan dan gebeurt of dat het gewoon inderdaad bij het armoedebeleid hoort en dat dus ook dit fietsplan, kom ik straks op het andere punt, eigenlijk een beeld is ook voor de andere afdelingen op het stadhuis om te laten zien: dit is onze visie hierbij dus andere afdelingen hou hier rekening mee. Of zie ik dat dan verkeerd? En met de fietsvlonder, nog heel eventjes dus de bevestiging dat op basis van de ervaringen, in Den Haag was het volgens mij wat ik begreep, dat die redelijk positief zijn, zegt de wethouder. Klopte dat hoe ik dat heb gehoord of? En vooral op het punt met vinden nou echt veel, zoals wij dan hebben gezegd, burenruzies plaats of niet? Dus kort daar nog heel even vraag op, een vraag om verdere toelichting. En als laatste om mijn beeld compleet te krijgen over dit plan. Als ik het probeer in één zin vast te stellen moet ik dit plan dus eigenlijk gewoon zien als een visie, Rijswijkse visie op de fiets, voor naar binnen en naar buiten toe. En hoe verhoudt zich die dan met ook de wethouder, wat de wethouder noemde mobiliteitsvisie? Want daar zit ik dus inderdaad een beetje mee. De wethouders zegt niet aan de hand van dit plan kunnen bijvoorbeeld parkeerplaatsen worden opgeofferd maar we bespreken als we de mobiliteitsvisie bespreken krijgen we dan wel te horen: ja, maar dit is de visie van, dit is de visie op de fiets en dat verenigt zich eigenlijk gewoon niet met de ruimte voor andere vervoersmiddelen, dus eigenlijk zijn we wel snel uitgepraat bij de mobiliteitsvisie. Ik zoek een beetje naar de verhouding tussen die twee. Als de wethouder daar nog een toelichting op kan geven dan heel graag. Dank voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Loof. Wethouder Van de Laar? Gaat uw gang.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, dank u wel. BvR, de heer Cupedo, wat heb ik nu aan mijn fiets hangen? We willen geen luchtfietserij hebben met dit plan natuurlijk. En is het dat nou als er geen dekking is? Kijk, er is natuurlijk wel, er is natuurlijk budget bij bereikbare stad en gewoon in de begroting en daar geeft dit een werkprogramma en een prioriteiten ook aan voor nu om de begroting, het beschikbare werkbudget op te souperen, te gebruiken, maar ook voor de toekomst. En zoals de heer Loof het ook zegt, het is het aanknopingspunt voor ons hier intern om een gesprek te voeren om werk met werk te maken, om subsidies aan te vragen, om af te stemmen in de regio met onze buurgemeenten, die ook bezig zijn met de fietsinfrastructuur, dus allerlei redenen waarom we die drie pijlers uit het fietsplan allemaal willen, ja, goed adresseren en over willen nadenken in een integraal fietsplan, omdat u ziet dat er zoveel aspecten rondom de fiets naar voren komen. Is dat altijd via een raadsvoorstel? Nou dat gaat, dat is dus deels zit dat al in de begroting, het ligt eraan hoe groot die voorstellen zijn. Als het gaat over totale, pardon, weginrichting waar er een krediet voor vrijgemaakt moet worden, dan gaat het of via de begroting of soms via een apart raadsvoorstel. GroenLinks, ik hoor wat je zegt over de samenwerking, u heeft daar ook zelf denk ik ervaring mee. Het is zo wel vaak dat bij een grote gemeente werken meer mensen, maar die hebben vaak ook meer te doen. Dus het tekort aan arbeidskrachten bijvoorbeeld in de bouw maar er zijn genoeg andere voorbeelden te geven en de ruimtelijke ordening, alle gemeenten klagen erover, klein of groot. En dat heeft, de synergie is

daar ontzettend weinig, omdat je toch gewoon op projectniveau aan het werk bent. En wel gaat het als je het hebt over onderzoeken doen samen, dat is nou wel echt heel erg voordelig. Bijvoorbeeld over deel mobiliteit moeten wij allemaal een beleid gaan maken over deel mobiliteit, over scooters, want we willen over de gemeentegrenzen heen de deelmobiliteit gebruiken en niet dat het ineens bij de grens de motor ophoudt. En dat doen we dus gezamenlijk om beleid te maken waar inwoners in de hele regio ook daadwerkelijk iets aan heeft. Maar in Den Haag zijn projecten, hier zijn projecten en dat heeft weinig zin eigenlijk om op projectniveau kennis te delen of gewoon uren te delen want die uren zijn er vaak niet. Wel is het super prettig bij de ruimtelijke ordening, maar dat bestaat nog niet op mobiliteit, dat de provincie en het ministerie van BZK via de vliegende kiep systematiek wel capaciteit gewoon vrijmaakt, dat we in ieder geval externen kunnen inhuren. Maar het liefst hebben we natuurlijk gewoon eigen personeel. Autoplan, Rijswijks Belang. Ja, ik denk dat u daar tegen het einde van het jaar op uw wenken mee wordt bediend want ik denk dat de mobiliteitsstrategie in hoge mate een autoplan wordt. En D66, de Willekenslaan die gaat, die takt aan op de Huis te Landelaan en daarmee wordt het een stedelijke route en geen hoofdverkeersroute. Dat heeft feitelijk niet zo heel veel, het heeft wel te maken met voorrang of zo, maar in principe moet de veiligheid en het comfortabel fietsen waar de heer Van ’t Eind het ook over had, moet gewoon op alle routes gewaarborgd zijn, dus dat maakt niet zo heel veel uit welke naam we daaraan geven. Asfalt, ja, dat zou wel mooi zijn als we dat kunnen versnellen. Ik heb met collega Wit hierover gesproken omdat dit vanuit stadsbeheer ook gedaan wordt in samenwerking met het onderhoud en vervangen van de, van soms de toplaag of gewoon de gehele weg. En ook besproken hoe de prioriteiten worden gesteld binnen stadsbeheer ten aanzien van onder andere projecten die van invloed zijn op het verkeer. En wij hebben daar beide aangegeven dat we asfalt erg belangrijk vinden, asfalteren, dat is iets anders dan asfalt in zijn algemeen. PvdA, ja, ik moest nog denken aan smart city en hebben we daar eigenlijk nog of dat er sensoren zijn om de regen en het blijkt dat die er inderdaad zijn. Maar stuur de informatie op en dan kunnen we dat meenemen, misschien dat we daar een leuk project van kunnen maken. G&R over het meebetalen van de provincie en de MRDH. Klopt dat? Ja, dat klopt absoluut. Bijna hebben alle verkeersprojecten zijn er wel subsidies te verkrijgen, soms wat meer dan de andere keer. De stallingen, ja, de creativiteit, we houden sowieso Oud Rijswijk in de gaten voor als daar een pand leegkomt of dat we die kans kunnen grijpen om daar iets te doen. En voor andere gebiedsontwikkelingen en in de nieuwbouw is het wel een heel belangrijk onderwerp ook, de fietsstallingen, dat er heel veel fietsstallingen gemaakt worden, bijvoorbeeld in de Orchard wat een ongelooflijke grote fietsstalling krijgt zodat al die fietsers binnen kunnen parkeren en het liefst ook op begane grond. Dus dat je niet heel vervelend eigenlijk de kelder in moet zoals dat bij de Generaal het geval is, maar dat je gewoon makkelijk op begane grondniveau naar binnen kunt. En dat zijn allemaal discussies over hoe dat architectonisch er aan de buitenkant uitziet maar dat, nou, dat moet u zich voorstellen hoe groot dat onderwerp dus eigenlijk wel niet is. Maar veel stallingen moet het geval zijn en ook bijvoorbeeld bij discussies over station Rijswijk, halte RijswijkBuiten wat er na 2030 zou moeten komen, hebben we ook al discussies over, of gesprekken: wat zijn de eisen nou aan dat station? Ja, dat moeten voldoende fietsenstallingen zijn, omdat dat een belangrijke functie krijgt voor woon-werkverkeer vanuit de wijk, maar ook richting DSM, voor treinreizigers die daar aankomen. VVD, plan voor, of ja, het fietsplan, is dat nou ter inspiratie voor extern en intern? Ja, ik heb daar denk ik voldoende over gezegd. Het vormt ook voor ons de agenda van wat we de komende jaren gaan doen. Het repareren en subsidie voor fiets of ter stimulering van het fietsgebruik, dat zijn voorbeelden maar daar zijn nu geen concrete projecten van. En gehoord hebbende uw opmerkingen, ik denk dat we daar in de uitvoering nog kritisch naar moeten kijken. Maar ook gezien de financiële situatie zie ik daar niet dat we, dat dat het eerste is wat we gaan doen. De vlonder, heeft u goed gehoord dat dat positief is bevallen in Den Haag? Ja. Zijn er geen burenruzies? Dat kan ik niet uitsluiten, maar dat is in zijn algemeenheid in ieder geval niet de indruk en werkt die systematiek goed. En wat is de verhouding met de mobiliteitsstrategie? Ja, dit is de input voor de mobiliteitsstrategie en ik denk de verhoudingen tussen, nou, een van de grootste vragen natuurlijk zal zijn het

autogebruik, het fietsgebruik en de deelmobiliteit en het openbaar vervoer. Ja, die, over die verhoudingen moeten we het echt in de strategie gaan hebben en dan, ja, denk ik dat ik er voldoende over heb gezegd. Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel wethouder Van de Laar. Even kijken hoor, ik heb gehoord dat u toegezegd schriftelijk terug te komen op geen verkeer op groen en over de schoolzones en de Muziekbuurt. En dat moet dan wel voor donderdag dus dat moet al wel vrij snel dus het moet rap. En ik heb gehoord dat er moties aangekondigd worden dus ik ga ervan uit dat dit stuk als bespreekstuk naar de raad gaat. Is iedereen het daarmee eens? Oké, nou helemaal mooi. Dan gaat er als bespreek... Ja, mijnheer Weterings, ja. Gaat uw gang.

De heer Weterings (RB): Zou u de toezegging nog willen noteren over dat ik op mijn wenken zou worden bediend dat er voor einde van het jaar ook een autoplan onze kant op komt? Die heb ik ook gehoord namelijk. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, dat u op uw wenken bediend wordt, dat is goed, dat noteren we. Wethouder Van de Laar, u wilde nog iets aangeven.

Wethouder de heer Van de Laar: Ja, als we dan toch toezeggingen SMART volgens de BMC werkgroepen advies SMART moeten formuleren heb ik gezegd dat dat in hoge mate een autoplan zou zijn, maar daar heb ik nog niks gezegd over de inhoud daarvan. En het tweede punt is de vragen van de PvdA over de concrete wijzigingen bij de Akker. Ik denk dat we dat voor donderdag wel beantwoord kunnen worden maar ik vind dat eigenlijk niet gerelateerd aan dit fietsplan maar gewoon feitelijke technische vragen. Dus ik zou zonde vinden als daarmee het fietsplan tegen wordt gehouden als die vragen niet beantwoord zijn. Maar we gaan '...'

De voorzitter: Dank u wel wethouder Van de Laar. En dan nog als laatste mijnheer Stuijfzand heeft toegezegd zijn inspiratielink door te sturen. Als u die naar de griffie wilt sturen, dan kan de griffie het doorsturen naar iedereen en dan kunnen we eens even genieten van, nou ja, wachten bij een verkeerslicht in de regen of niet.

15. RIB 23 048 Realisatie horeca Wilhelminapark

De voorzitter: Nou, dan gaan we naar het volgende punt op de agenda, dat is de RIB realisatie horeca Wilhelminapark. Die is geagendeerd door Rijswijks Belang. Wilt u zeg maar toelichten waarom deze geagendeerd heb, mijnheer Weterings?

De heer Weterings (RB): Jazeker, omdat er nogal, ja, wat onduidelijkheid is ontstaan over de plannen en over de toekomst wat we met het park gaan doen. En ja, er kwamen heel veel vragen bij mij op en volgens mij in samenspraak met GroenLinks, mijnheer Van 't Eind hebben wij deze geagendeerd. Heb ik daarmee uw vraag beantwoord?

De voorzitter: Jazeker. En heeft u nog vragen aan de wethouder?

De heer Weterings (RB) Ja graag, ik zou graag het woord over willen voeren.

De voorzitter: Yes, nou heel graag, gaat uw gang.

De heer Weterings (RB): Oké, dan gaan we dat doen. Voorzitter, in de brief staat dat we hebben, wij tenminste, de vorige raad, want ik zat er toen nog niet eens in, in 2017 is er een landschapsplan vastgesteld met daarin een onderdeel horecagelegenheid. Waarom heeft het vier jaar geduurd totdat de eerste tender is

gaan lopen? Dus 2017 is het vastgesteld en dan in 2021 is er een Europese niet openbare aanbesteding geweest. Dus dat is vraag één. En twee is: waarom was deze niet openbaar? Geen idee, staat ook niet in de brief, dat is een niet-Europese openbare aanbesteding. En gaat deze aanbesteding dan, u wilt hem geloof ik in 2025 weer gaan doen, wordt hij dan wel openbaar of wordt hij ook, is hij dan ook weer besloten? En wat denkt u dan meer te gaan behalen aan inschrijvingen als het al in 2017 niet is gelukt tot en met 2021, toen kwam corona en de oorlog, begrijp ik allemaal wel, maar in die vier jaar tijd is er ook bijna nog niks gebeurd. En voorzitter, ja, als wij eerlijk moeten zijn, ja goed, misschien dat in het tweede termijn zal ik er wel op terugkomen op onze mening nu is over het Wilhelminapark. Waren even mijn vragen voor de eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Weterings. Verder nog iemand die wil reageren, dus zet uw handje aan als u wilt reageren. Mijnheer Van ’t Eind. Gaat uw gang.

De heer Van ’t Eind (GL): Ja, dank u wel voorzitter. Wij hebben eigenlijk gewoon maar een vraag aan het college en wij waren graag benieuwd naar: in hoeverre is het überhaupt nu nog kansrijk, nou, mijnheer Weterings vraagt er min of meer natuurlijk ook naar, om daar een horecagelegenheid te beginnen. En hoe ver is het, hoe, wat voor formaat moet dat daar dan krijgen? Wat is het idee daarbij? Daar zou ik graag iets meer horen van het college. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van ‘t Eind. Verder nog iemand die wil reageren of een vraag wil stellen? Nee, ik zie geen handjes. Dan ga ik door naar wethouder Wit. Wilt u hierop reageren?

Wethouder de heer Wit: Jazeker, natuurlijk. Ik krijg vragen dan, dank voorzitter, dank u wel. Als ik vragen krijg dan reageer ik daar zeker op. Vraag van Rijswijks Belang, 2017 landschapsplan met horeca, waarom heeft dat zo lang geduurd? Ja, dat vind ik wel een beetje een lastige vraag want zoals u weet zit ik er sinds 2021 dus we zijn druk bezig geweest natuurlijk wat ik weet met in ieder geval het plan van het horeca van het totale Wilhelminapark. Daar zijn behoorlijk wat voorzieningen toegevoegd, we zijn bezig geweest met die speeltuin die daar aangelegd is bij de zwemvijver. Ja en horeca, de aanbesteding, dat heeft best wel, ja, ook wat voorbereiding nodig. Dat doe je ook niet zomaar een twee drie. Je wilt ook goed inpassen in de gelegenheid en inderdaad in 2019 zoals u zelf al terecht zei, 2020, kwam covid. Ja en dat heeft ook wel enig wat vertraging op dit, op zo’n aanbesteding gezet omdat mensen ook gewoon, om de doodeenvoudige reden dat als je zo'n aanbesteding gaat lopen wil je ook wel wat zekerheid hebben over wat de toekomst gaat brengen dus het was op dat moment best wel lastig. Waarom het niet openbaar was, dat weet ik niet exact waarom wij die aanbesteding niet openbaar hebben gedaan. Ik ben niet zo heel erg, zit niet zo heel erg in aanbestedingsregels. Ik kan me wel voorstellen dat als je boven een bepaald bedrag gaat aanbesteden dat je dan bepaalde regels hebt die je moet volgen en dat, die hebben dan vaak te maken met of iets openbaar of niet openbaar of Europees of niet-Europees wilt. Maar als u daar nog verder een antwoord op wilt hebben dan moet ik daar echt schriftelijk even op terugkomen, mijnheer Weterings. Voorzitter, dan GroenLinks vraagt inderdaad, ja, eigenlijk heel simpel, naar het formaat van de horeca. Het is bij ons nooit het idee geweest dat er hele grote horeca kwam, het is ook denk ik het park niet geschikt voor. Wat wel, het was ook altijd het idee geweest dat daar dag horeca kwam, dus niet iets wat in de late avonduren nog open is. Het feit is dat een van de redenen waarom ook wij maar een inschrijving hebben gehad vermoeden wij is ook dat we het relatief klein willen houden, dus dat de exploitatiebegroting rond krijgen voor zijn horecagelegenheid, ja, niet heel makkelijk is, omdat je er niet honderd klanten kwijt kan. Het gaat om, het is een klein park voor Rijswijkers vooral bedoeld, dus je wilt er ook een daar passende horecagelegenheid hebben. En zoals het er nu naar uitziet zullen we dat dus ook met lokale ondernemers gaan uitvoeren. We hebben daar dus wat vrijblijvende

gesprekken al mee gevoerd, er is wat interesse, we gaan ook een bijeenkomst organiseren voor geïnteresseerden, maar vooralsnog op dit moment en dat is dan echt voor die tijdelijke horeca die we dan tot aan het einde van WarmtelinQ werkzaamheden daar willen realiseren. Ja en voor de aanbesteding daarna moeten we ons heel goed gaan beraden op wat we daar eventueel nog zouden willen hebben. Maar het zal zeker geen grote uitgebreide horeca worden. Voorzitter, volgens mij heb ik daarmee de vragen beantwoord. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel wethouder Wit. Wilt u nog reageren in tweede termijn, mijnheer Weterings?

De heer Weterings (RB): Wel voorzitter. Ja, sowieso stelt de wethouder me wel gerust dat er geen, ja, hele grote horecagelegenheden aankomen of horecagelegenheden gaan komen. Want ja, wij maken ons toch best wel zorgen. Eén, natuurlijk al die jaren al stilgelegen omdat het niet is gelukt. En twee is, ja, het liefst zien wij gewoon dat het park wordt teruggegeven aan de natuur en de dieren omdat die wel heel erg weinig leefruimte, dus ze trekken ook steeds meer, ja, de wijk in. Ooievaars op daken, vossen worden gesignaleerd. Dus wat mij betreft mag het gehele park zelfs worden teruggeven aan de natuur. En als dan toch eventueel zover is mag er wat ons betreft wel een barbecueveldje op worden teruggegeven. Maar goed, misschien gaan wij nog met een eventueel motie komen, maar zoals ik al zei: de wethouder heeft heel erg goed geantwoord dat geen groot feestfestijn daar gaat worden kijken. Kijk en een frietkraampje of een appelboer die fruit daar gaat verkopen, ook allemaal prima, maar als het maar kleinschalig is wat ik al zei, waar dus eigenlijk dat het park terug naar de dieren waar de mens te gast is. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Weterings. Wilt u nog reageren in tweede termijn, mijnheer Van ‘t Eind?

De heer Van ’t Eind (GL): Nou voorzitter, heel kort. Ik dank de wethouder voor de beantwoording. Het stelt mij ook in hoge mate gerust. Ook wij, dus kleine initiatieven, dat is natuurlijk geen enkel probleem, maar ook wij zien het liefst dat het park, dat in zo'n park natuurlijk ruimschoots ruimte aan gegeven wordt aan het groen en aan de natuur en aan de biodiversiteit en de ecologie, et cetera. Maar het antwoord van de wethouder stelt ons in hoge mate gerust. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Van ’t Eind. Wethouder Wit, wilt u nog reageren in tweede termijn of?

Wethouder de heer Wit: Ja, heel kort even. Want inderdaad, geen grote horeca, dat is ook absoluut niet de bedoeling. Ik wil echter ook wel benadrukken dat de parkzone, in dit geval het Wilhelminapark, toch ook echt bedoeld is wel gezien ook wel de hoeveelheid inwoners die we hebben, als recreatiezone. Dus het is niet een volledig natuurzone, we gaan het ook niet bestemmen als natuurzone. Het blijft ook gewoon een plek waar mensen moeten kunnen recreëren, kunnen rusten, kunnen zwemmen in de toekomst, als we ooit nog een keer daar een beetje een schoon strand kunnen krijgen, daar zijn we natuurlijk ook druk mee bezig. Dus het zal niet een natuurbestemming worden maar ik ben blij met uw beide ondersteuning mag u weten voor de ruimte voor dieren en planten. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit. En dan even kijken hoor. Ik heb genoteerd dat u nog schriftelijk terug gaat komen op de vragen die mijnheer Weterings heeft gesteld over de aanbesteding openbaar of niet openbaar. Dus nou ja, ik ga ervan uit dat u, dat dat gebeurt. Nou, dan gaan we door naar het vragenuurtje. Er zijn een aantal vragen binnengekomen over … Oh excuus, wethouder Wit, wilde u nog reageren?

Wethouder de heer Wit: Ja, als mijnheer Weterings dat wenst, want het waren hele specifieke vragen die gingen over die openbare of niet openbare aanbesteding. En ik heb daarbij gezegd: ik kan daar schriftelijk op

terugkomen als de heer Weterings dat wenst want het moet natuurlijk ook weer uitgezocht worden. Dus als mijnheer Weterings dat wenst dan doe ik dat zeker maar dat wil ik graag bevestigd hebben.

De voorzitter: Oké, dank u wel wethouder Wit. Mijnheer Weterings, wilt u bevestigen of niet? Of ontkennen, dat mag ook.

De heer Weterings (RB): Ja, ik was wel benieuwd naar dus heel graag dat uitzoeken, dank u wel. Het hoeft ook niet binnen een dag of zo hoor dus neem even alle tijd, geen probleem. Dank u wel.

Wethouder de heer Wit: Gaan we doen, dank u.

De voorzitter: Oké, dank u wel mijnheer Weterings, dan is dat duidelijk.

16. Vragenuur

De voorzitter: Dan gaan we door naar het vragenuur. Er zijn een aantal vragen binnengekomen over, nou, zeg maar vragen afvalvragen en vragen over station Rijswijk. De vragen zijn al schriftelijk beantwoord dus ik wilde even checken bij mijnheer Weterings of hij nog wil dat de vragen zeg maar beantwoord worden door de wethouder of dat de schriftelijke beantwoording voldoende is. Mijnheer Weterings.

De heer Weterings (RB): Op zich bij de eerste vraag over afval is op zich een hele brede beantwoording, alleen ik zou een heel klein vervolgvraagje willen stellen op de beantwoording als het kan, heel kort en krachtig. Nogmaals, ja, bedankt voor de ook snelle beantwoording, we konden dat al ruimschoots vroegtijdig lezen. Alleen we hebben deze vragen naar aanleiding gemaakt over eigenlijk een behoorlijke klacht uit Steenvoorde Zuid, waar er overlast is van bovengrondse containers. Ik begreep dat wethouder Wit daar inmiddels ook wel mee bezig is. Alleen de vraag is aangezien nog een aantal wijken gedaan moeten worden, of dan eventueel de prioriteit neergelegd kan worden voor de ondergrondse containers. En of eventueel de wethouder zou willen kijken of de bovengrondse containers die er nu staan eventueel iets verplaatst kunnen worden dat de mensen daar geen last van hebben, want voor hun deur staan nou die klappende containers. Dat is, ja, vrij vervelend en als je even iets naar rechts zou plaatsen is er, zou er dus geen overlast meer zijn. Maar volgens mij is de wethouder daar al mee bezig want ik zag een mailwisseling voorbijkomen. Daar was hij al volgens mij mee bezig maar ik hoor daar graag even bevestiging over. Was in ieder geval voor deze vragen, voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Weterings. Wethouder Wit. Gaat u gang.

Wethouder de heer Wit: Ja, daar kan ik bevestigend op antwoorden. We hebben inderdaad al contact met de inwoners. Maar is heel makkelijk een container te plaatsen kan natuurlijk ook niet zomaar. Maar nogmaals, er is contact met de inwoners dus het heeft onze, onder de aandacht.

De voorzitter: Dank u wel wethouder Wit. Mijnheer Weterings, zijn hiermee uw vragen beantwoord of heeft u nog, nou ja, open vragen?

De heer Weterings (RB): Ik heb nog een heel klein vraagje over de Eisenhowerplein, over het station. Ook wederom dank voor de beantwoording. Kijken of ik nou deze vraag kan openen. Er wordt geschreven dat op sommige plekken van de hal dat daar alleen gereinigd kan worden als het spoor buiten stelling wordt getreden. Ja, dan vraag ik me af, misschien kan de wethouder daar wat meer uitleg over geven, want heeft dat

te maken met regelgeving? Heeft dat te maken met moeilijk bereikbaarheid? Heeft het te maken met vergunningen? En ja, misschien een hele open vraag hoor. Waarschijnlijk, hoe kan het zijn dat er die plekken, dat daar niet goed schoongemaakt kan worden? Want zoals ik al zei: als je binnenkomt bij het station, maakt niet uit, er kan van of het Piramideplein of het Eisenhowerplein zie je die hele vieze randen waar je dus echt, ja, je naam in kan schrijven en dat is echt best wel storend als je daar op een geven moment ook op gaat letten, dat eigenlijk, zal ik maar zeggen, het is geen visitekaartje voor Rijswijk. En want ik zal, ik werk zelf ook al dertig jaar in de dienstverlening en ik heb ook specialistische reinigingsbranche gezeten. Je hebt goede telescoopstelen dat je erbij kan komen. Je hebt Tucker systemen, je kan er spoelen, je kan er hoge druk op zetten. Is even de vraag van waarom het alleen gereinigd kan worden als dus de sporen buiten stelling worden gedaan. Dank u wel.

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

Wethouder de heer Van de Laar: Dat is wethouder Wit ook, voorzitter.

De voorzitter: Excuus, wethouder Wit, gaat uw gang.

Wethouder de heer Wit: Ja, dank u wel voorzitter en dank ook voor de vragen, want het heeft zeker onze aandacht, zoals u ook in de beantwoording wel heeft kunnen zien. Ik kan u ook nog informeren dat wij dus inderdaad in november een bestuurlijk overleg hebben, de burgemeester en ik met de regiodirectie van NS, om over het station en over het schoonmaken en ook de veiligheid, eigenlijk het totaalplaatje te praten. Wij delen uw zorg daarin. En heel duidelijk en direct even over het schoonmaken. Ja, dat is echt regelgeving vanuit ProRail. Daar hebben wij ons echt aan te voegen.

De voorzitter: Oké, dank u wel wethouder Wit. Mijnheer Weterings, heeft u nu verder nog open vragen?

De heer Weterings (RB): Nee klopt, dank u wel. Ik wil zeggen mijnheer Wit bedankt voor de beantwoording en het klopt inderdaad, want ik had al met een aantal mensen gebeld en besproken. Die zeiden: joh, het heeft te maken met bepaalde regelgevingen dat je daar niet zomaar kan en mag schoonmaken. Zoals ik al zei, dat is wel storend dan dat als je opgehoopt eruit liggen, misschien voor in de toekomst, dan kunnen wij daar een plan op bedenken dat in ieder geval de entrees schoon en fris zijn als je zowel Rijswijk uitgaat als Rijswijk binnenkomt. Maar nogmaals, ik ben ook heel blij dat er eindelijk in 2024 dat, ja, de grote schoonmaak gaat beginnen. Dus dank daarvoor.

De voorzitter: Dank u wel mijnheer Weterings. Nou, volgens mij zijn wij nu aan het einde gekomen van de agenda. Ik kijk even naar de griffie. Ja, dus nou ja, dan sluit ik hierbij de vergadering af. En nou, dan wens ik de mensen die op het gemeentehuis zitten een goede reis terug naar huis en voor de rest iedereen een fijne avond. Dag.